

### **3. Bestätigungsvermerk**

#### **Bericht zum Konzernabschluss**

##### **Prüfungsurteil**

Wir haben den Konzernabschluss der PIERER Mobility AG, Wels, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr sowie dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der beigefügte Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2024 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind (IFRS) und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

##### **Grundlage für das Prüfungsurteil**

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger 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 unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

##### **Wesentliche Unsicherheiten in Bezug auf die Unternehmensfortführung**

Die KTM AG, als wesentlichstes Tochterunternehmen der PIERER Mobility AG sowie zwei ihrer Tochterunternehmen befanden sich zum Bilanzstichtag am 31. Dezember 2024 in einem Sanierungsverfahren mit Eigenverwaltung iSd österreichischen Insolvenzordnung. Der Erlag des Erfordernisses für die 30-%ige Barquote und die Verfahrenskosten beim

Sanierungsverwalter erfolgte am 22. Mai 2025. Unter Berücksichtigung der Rekursfrist werden die Insolvenzgläubiger die zur vollständigen Befriedigung ihrer Forderungen erforderliche 30-%ige Barquote voraussichtlich binnen 14 Tagen erhalten. Der Vorstand schätzt die Wahrscheinlichkeit eines erfolgreichen Rekurses als gering ein, dennoch bleibt das Ergebnis außerhalb der Kontrolle der Gesellschaft. Im Fall eines erfolgreichen Rekurses könnte es zu wesentlichen Änderungen der Restrukturierungsbedingungen kommen, wodurch sich auch Anpassungen des Konzernabschlusses ergeben können.

Darüber hinaus basiert die Annahme der Unternehmensfortführung auf einer Fortbestehensprognose, deren Umsetzung von endogenen und exogenen Faktoren abhängt, die teilweise außerhalb der Kontrolle der Gesellschaft liegen, und deren Entwicklung bedeutsam für die Erfüllung der Fortbestehensprognose ist. Dazu zählen unter anderem die makroökonomische Volatilität und die Einhaltung von mit Kapitalgebern vereinbarten Bedingungen.

Diese Umstände stellen wesentliche Unsicherheiten in Bezug auf die Unternehmensfortführung dar. Zu den diesbezüglichen Ausführungen des Vorstands verweisen wir auf die Abschnitte „Annahme zur Unternehmensfortführung“ und „Auswirkung des Sanierungsverfahrens auf die Wertansätze von Vermögenswerten und Schulden im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024“ im Kapitel „2. Informationen im Zusammenhang mit Insolvenzverfahren von wesentlichen Tochterunternehmen“ des Anhangs zum Konzernabschluss.

Der Vorstand kam bei seiner Evaluierung zu dem Schluss, dass die Annahme der Unternehmensfortführung als überwiegend wahrscheinlich anzusehen ist.

Unser Bestätigungsvermerk ist in Bezug auf diese Umstände nicht modifiziert.

### **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.

Zusätzlich zu dem in Abschnitt „Wesentliche Unsicherheiten in Bezug auf die Unternehmensfortführung“ beschriebenen Sachverhalt haben wir unten beschriebene Sachverhalte bestimmt, die als besonders wichtige Prüfungssachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk zu kommunizieren sind.

1. Ansatz und Ausbuchung von Entwicklungskosten
2. Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten „KTM“ und „Pierer New Mobility“

### **1. Ansatz und Ausbuchung von Entwicklungskosten**

#### **Sachverhalt und Problemstellung**

Im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 werden aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von MEUR 353 unter dem Bilanzposten "Immaterielle Vermögenswerte" ausgewiesen und stellen daher einen wesentlichen Teil des Vermögens des Konzerns dar.

Im Geschäftsjahr 2024 hat der Konzern Entwicklungskosten in Höhe von MEUR 135 aktiviert. Aufgrund des am 29. November 2024 eröffneten Sanierungsverfahrens der KTM AG und der damit verbundenen Restrukturierung hat das Management beschlossen bestimmte Entwicklungsprojekte nicht mehr fortzuführen und in diesem Zuge Entwicklungskosten nicht nutzungsbereiter Vermögenswerte im Volumen von MEUR 102 ausgebucht.

Wir verweisen auf die Angaben zu Entwicklungskosten im Konzernanhang unter „24. Immaterielle Vermögenswerte“.

Forschungskosten werden als Aufwand behandelt, während Entwicklungskosten für künftige Serienprodukte aktiviert werden, sofern die Ansatzvoraussetzungen nach den IFRS 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. Die Beurteilung der Projektumsetzbarkeit – auch in Zusammenhang mit der unternehmerischen Neuausrichtung und der damit verbundenen Einstellung von einzelnen Entwicklungsprojekten – spielte insbesondere aufgrund des laufenden Sanierungsverfahrens der Tochtergesellschaft KTM AG eine wesentliche Rolle bei der Bilanzierung und ist mit erhöhten Ermessensspielräumen behaftet. Der Nachweis der Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen ist ermessensbehaftet und erfordert Einschätzungen des Managements. Daher haben wir den Ansatz und die

Ausbuchung von Entwicklungskosten als besonders wichtigen Prüfungssachverhalt bestimmt.

### **Prüferisches Vorgehen**

Wir haben den Ansatz und die Ausbuchung von Entwicklungskosten beurteilt und dabei insbesondere folgende Prüfungshandlungen durchgeführt:

- Wir haben ein Verständnis über den Prozess des Managements zur Abgrenzung von Forschungs- und Entwicklungskosten und der Evaluierung der Ansatzvoraussetzungen von Entwicklungskosten erlangt.
- Wir haben die Ausgestaltung, Einrichtung und Wirksamkeit der prozessbezogenen Schlüsselkontrollen des Managements über den Ansatz sowie über die Ausbuchung von Entwicklungskosten aufgrund der Einstellung von Entwicklungsprojekten evaluiert und in die Dokumentation zur Projektumsetzbarkeit des Managements Einsicht genommen.
- Wir haben die Angemessenheit der aktivierten Ausgaben auf Stichprobenbasis durch Abgleich mit externen Rechnungen und internen Zeiterfassungen abgeglichen. Die hierbei zur Anwendung gelangten Stundensätze wurden verplausibilisiert.
- Wir haben beurteilt, ob die vorgenommene Ausbuchung der Entwicklungskosten mit den IFRS in Einklang steht.

## **2. Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten „KTM“ und „Pierer New Mobility“**

### **Sachverhalt und Problemstellung**

Im Geschäftsjahr 2024 hat der Konzern Anhaltspunkte für eine Wertminderung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten „KTM“ und „Pierer New Mobility“ identifiziert und jeweils den erzielbaren Betrag gem. IFRS für die beiden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten ermittelt. Auf dieser Basis wurde für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „KTM“ ein Wertminderungsaufwand in Höhe von MEUR 335 (davon MEUR 110 Firmenwert) und für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „Pierer New Mobility“ ein Wertminderungsaufwand von MEUR 26 Mio EUR (davon MEUR 20 Firmenwert) in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Wir verweisen auf die Angaben zum Werthaltigkeitstest im Konzernanhang unter „23. Firmenwert und Werthaltigkeitstest nach IAS 36“.

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. Daher haben wir die Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten „KTM“ und „Pierer New Mobility“ als besonders wichtigen Prüfungssachverhalt bestimmt.

### **Prüferisches Vorgehen**

Wir haben die vom Unternehmen erstellten Werthaltigkeitstests unter Einbeziehung unserer Bewertungsspezialisten wie folgt beurteilt:

- Zur Beurteilung der Angemessenheit der zugrunde gelegten internen Planungen, haben wir uns ein Verständnis über den Planungsprozess verschafft und die Annahmen über Wachstumsraten und operative Ergebnisse in Gesprächen mit den zuständigen leitenden Personen im Unternehmen sowie den vom Management hinzugezogenen Experten erörtert. Die der Bewertung zugrunde gelegten Planungsdaten haben wir mit der aktuellen Fortbestehensprognose des Managements sowie den Berichten der Experten abgestimmt.
- Zur Sicherstellung der Qualität und Angemessenheit der Fortbestehensprognose hat das Management unabhängige Experten beauftragt, bei der Erstellung der Fortbestehensprognose zu unterstützen bzw. diese einer prüferischen Durchsicht zu unterziehen. Für die vom Management hinzugezogenen Experten haben wir die Kompetenz, Fähigkeit und Objektivität beurteilt, ein Verständnis deren Tätigkeit erlangt sowie die Eignung der Tätigkeit der Experten als Prüfungsnachweis für unsere aussagebezogenen Prüfungshandlungen gewürdigt. Folglich haben wir die in den Berichten der Experten dargestellten Analysen und Ergebnisse zur Angemessenheit der Planungsrechnungen bei unseren Schlussfolgerungen berücksichtigt.
- Wir haben eine Analyse der durch das Management der KTM AG und der PIERER New Mobility GmbH angesetzten Umsatz- und Ergebnisannahmen durchgeführt und beurteilt, ob die in der Vergangenheit tatsächlich erzielten Ergebnisse und Umsätze bei der Bestimmung der Planungsannahmen angemessen berücksichtigt wurden.
- Wir haben die Methodik der durchgeführten Werthaltigkeitstests nachvollzogen und beurteilt, ob sie den entsprechenden Standards entsprechen. Die zur Festlegung der Kapitalkostensätze herangezogenen Annahmen haben unsere Bewertungsspezialisten mit markt- und branchenspezifischen Richtwerten abgeglichen und die rechnerische Richtigkeit des Berechnungsschemas überprüft. Weiters haben unsere

Bewertungsspezialisten Sensitivitätsanalysen und zusätzliche Szenariorechnungen durchgeführt, um die Auswirkungen von Änderungen sowie zusätzlicher Szenarien in den wesentlichen Annahmen zu bewerten.

- Zudem haben wir den im Konzernabschluss erfassten Wertminderungsaufwand von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit den Ergebnissen der Wertminderungstests abgeglichen und überprüft, ob die Erfassung der Wertminderungen den Vorgaben der IFRS entspricht.
- Darüber hinaus haben wir gewürdigt, ob die Erläuterungen zu den Wertminderungen sowie den Werthaltigkeitstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten „KTM“ und „Pierer New Mobility“ im Konzernabschluss sachgerecht sind.

### **Hinweis auf einen sonstigen Sachverhalt - Vorjahreskonzernabschluss**

Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 des Konzerns wurde von einem anderen Abschlussprüfer geprüft, der am 14. März 2024 einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk zu diesem Konzernabschluss erteilt hat.

### **Sonstige Informationen**

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzern-Lagebericht und den Bestätigungsvermerk. Den Geschäftsbericht (ohne den Bericht des Aufsichtsrates) haben wir vor dem Datum dieses Bestätigungsvermerks erhalten, der Bericht des Aufsichtsrates wird uns voraussichtlich nach diesem Datum zur Verfügung gestellt werden.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden dazu keine Art der Zusicherung geben. Bezüglich der Informationen im Konzernlagebericht verweisen wir auf den Abschnitt „Bericht zum Konzernlagebericht“.

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 zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

## **Deloitte.**

Falls wir auf Grundlage der von uns zu den vor dem Datum dieses Bestätigungsvermerks 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 EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger 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 EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger 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 des Konzerns 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 planen die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns zu erlangen als Grundlage für die Bildung eines Prüfungsurteils zum Konzernabschluss. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. 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 tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – auf vorgenommene Handlungen zur Beseitigung von Gefährdungen oder angewandte 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. Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft 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 zutreffende Angaben nach § 243a UGB 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 wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

### **Ergänzung**

Hinsichtlich der wesentlichen Unsicherheiten in Bezug auf die Unternehmensfortführung verweisen wir auf die Abschnitte „Sanierungsverfahren KTM AG, KTM Components GmbH und KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH“ sowie Kapitel „6. Chancen- und Risikobericht“ im Konzernlagebericht, die die Analyse der Lage der Gesellschaft beschreiben. Weiters verweisen wir auf Abschnitt „10. Ausblick“ im Konzernlagebericht, der auf die voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft eingeht.

## **Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 der EU-VO**

Wir wurden von der Hauptversammlung am 19. April 2024 als Abschlussprüfer für das am 31. Dezember 2024 endende Geschäftsjahr gewählt und am 1. Juli 2024 vom Aufsichtsrat mit der Durchführung der Abschlussprüfung beauftragt. Wir sind seit dem am 31. Dezember 2024 endenden Geschäftsjahr Abschlussprüfer des Konzerns.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt „Bericht zum Konzernabschluss“ mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Art 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Art 5 Abs 1 der EU-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 Dr. Matthias Kunsch.


Wien

27. Mai 2025

## **Deloitte Audit Wirtschaftsprüfungs GmbH**

Dr. Matthias Kunsch

Wirtschaftsprüfer

Qualifiziert elektronisch signiert:		 DocuSigned by: <b>Matthias Kunsch</b> F36989503212438...
Datum:		

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.

## Konzernabschluss

## Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024

	Anhang- Nr.	31.12.2023 TEUR	31.12.2024 TEUR
<b>Vermögenswerte:</b>			
<b>Langfristige Vermögenswerte:</b>			
Firmenwert	23	131.735	0
Immaterielle Vermögenswerte	24	668.967	476.707
Sachanlagen	25	483.886	369.299
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	26	33.870	14.130
Latente Steueransprüche	27	9.934	84.126
Sonstige langfristige Vermögenswerte	28	5.436	3.248
		<b>1.333.828</b>	<b>947.510</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte:</b>			
Vorräte	29	857.255	617.852
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	30	350.801	289.422
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	31	146.087	154.719
Steuererstattungsansprüche		2.272	16.262
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	32	258.972	163.407
		<b>1.615.387</b>	<b>1.241.662</b>
<b>Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen</b>	<b>33</b>	<b>3.700</b>	<b>206.662</b>
		<b>2.952.915</b>	<b>2.395.834</b>

	Anhang- Nr.	31.12.2023 TEUR	31.12.2024 TEUR
<b>Eigenkapital und Schulden:</b>			
<b>Eigenkapital:</b>			
Grundkapital	34	33.797	33.797
Kapitalrücklagen	34	9.949	9.949
Sonstige Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn/-verlust	34	860.515	-240.509
<b>Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens</b>		<b>904.261</b>	<b>-196.763</b>
Nicht beherrschende Anteile	34	5.012	3.014
		<b>909.273</b>	<b>-193.749</b>
<b>Langfristige Schulden:</b>			
Finanzverbindlichkeiten	35	962.849	93.353
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	36	27.967	26.907
Latente Steuerschulden	27	120.665	893
Andere langfristige Schulden	37	18.517	74.924
		<b>1.129.998</b>	<b>196.077</b>
<b>Kurzfristige Schulden:</b>			
Finanzverbindlichkeiten	35	72.049	1.712.769
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	37	676.978	381.857
Rückstellungen	38	21.871	91.715
Steuerschulden		1.824	2.959
Andere kurzfristige Schulden	37	140.922	136.973
		<b>913.644</b>	<b>2.326.273</b>
<b>Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten und Veräußerungsgruppen</b>			
	33	0	67.233
		<b>2.952.915</b>	<b>2.395.834</b>

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1.1.2024 bis 31.12.2024

	Anhang- Nr.	2023 TEUR	2024 TEUR
Umsatzerlöse	10	2.661.210	1.879.021
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	11	-1.977.117	-1.929.980
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>684.093</b>	<b>-50.959</b>
Vertriebs- und Rennsportaufwendungen	12	-289.838	-299.368
Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	13	-53.764	-80.437
Verwaltungsaufwendungen	14	-185.742	-197.130
Sonstige betriebliche Aufwendungen	15	-799	-57.033
Aufwendungen für Wertminderungen nach IAS 36	15, 23	0	-360.660
Aufwendungen für Wertminderungen nach IFRS 5	15, 33	0	-147.311
Sonstige betriebliche Erträge	16	3.736	17.703
Ergebnis aus at-Equity Beteiligungen	17	2.338	-9.022
<b>Ergebnis der betr. Tätigkeit</b>		<b>160.024</b>	<b>-1.184.217</b>
Zinserträge	18	10.669	25.837
Zinsaufwendungen	18	-73.940	-123.641
Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis	18	-4.620	5.423
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>92.133</b>	<b>-1.276.598</b>
Ertragsteuern	19	-15.720	196.691
<b>Ergebnis des Geschäftsjahres</b>		<b>76.413</b>	<b>-1.079.907</b>
davon Eigentümer des Mutterunternehmens		80.183	-990.265
davon Nicht beherrschende Gesellschafter		-3.770	-89.642
<b>Unverwässertes (=verwässertes) Ergebnis je Aktie (EUR)</b>	20	2,37	-29,30

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1.1.2024 bis 31.12.2024

	Anhang- Nr.	2023 TEUR	2024 TEUR
<b>Ergebnis des Geschäftsjahres</b>		<b>76.413</b>	<b>-1.079.907</b>
<b>Posten, die in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wurden oder anschließend umgegliedert werden können</b>			
Fremdwährungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	34	-4.195	3.560
Fremdwährungsumrechnung aus nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen	26, 34	-1.051	488
Bewertung Cash-Flow-Hedges	34	-9.851	-8.154
Latente Steuer auf die Bewertung von Cash-Flow-Hedges	34	2.340	1.921
		<u>-12.757</u>	<u>-2.185</u>
<b>Posten, die nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden</b>			
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	34, 36	-485	670
Steuereffekt	34	112	-154
		<u>-373</u>	<u>516</u>
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>		<b>-13.130</b>	<b>-1.669</b>
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>63.283</b>	<b>-1.081.576</b>
davon Eigentümer des Mutterunternehmens		67.053	-991.934
davon Nicht beherrschende Gesellschafter		-3.770	-89.642



**Konzern-Kapitalflussrechnung**  
**für das Geschäftsjahr vom 1.1.2024 bis 31.12.2024**

	Anhang- Nr.	2023 TEUR	2024 TEUR
<b>Betriebstätigkeit</b>			
<b>Ergebnis des Geschäftsjahres</b>		<b>76.413</b>	<b>-1.079.907</b>
+ (-) Zinsaufwendungen / Zinserträge	18	63.271	97.805
+ Steueraufwendungen	19	15.720	-196.691
+ Abschreibungen und Wertminderungen auf Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	23, 24, 25	163.504	703.434
+ (-) Dotierung (Auflösung) von langfristigen Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer		240	-582
(-) + Gewinne (Verluste) aus der Equity-Konsolidierung	17	-2.338	9.022
(-) + Gewinne (Verluste) aus dem Abgang von Anlagevermögen	24, 25	0	109.453
+ (-) Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen (Erträge)	VI	8.731	177.095
+ Zinseinzahlungen		9.630	28.293
- Zinsauszahlungen		-67.623	-109.989
- Steuerzahlungen		-10.457	-17.292
+ Erhaltene Dividenden		943	599
<b>Brutto Cash-Flow</b>		<b>258.034</b>	<b>-278.760</b>
- (+) Erhöhung (Verminderung) von Vorräten		-224.004	90.849
- (+) Erhöhung (Verminderung) von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Vorauszahlungen, sonstigen kurz- und langfristigen Vermögenswerten		-39.986	19.295
+ (-) Erhöhung (Verminderung) von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Vorauszahlungen und anderen kurz- und langfristigen Schulden		-104.895	-267.346
<b>Erhöhung (Verminderung) des Nettoumlaufvermögens</b>		<b>-368.885</b>	<b>-157.202</b>
<b>Cash-Flow aus Betriebstätigkeit</b>		<b>-110.851</b>	<b>-435.962</b>

	Anhang- Nr.	2023 TEUR	2024 TEUR
<b>Investitionstätigkeit</b>			
- Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	24, 25	-312.950	-263.301
- Auszahlungen für den Erwerb von nach der at-Equity Methode bilanzierten Unternehmen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten	9, 26	0	-12.490
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen		13.124	3.774
+ Einzahlungen aus der Veräußerung von nach der at-Equity Methode bilanzierten Unternehmen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten	26	932	0
- Erwerb von Tochterunternehmen	9	-1.609	-45.222
- Auszahlungen aus sonstigen Vermögenswerten		-1.637	-23.271
<b>Cash-Flow aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-302.140</b>	<b>-340.510</b>
<hr/>			
<b>Free Cash-Flow</b>		<b>-412.991</b>	<b>-776.472</b>
<hr/>			
<b>Finanzierungstätigkeit</b>			
- Dividendenzahlungen an Dritte		-68.093	-17.653
- Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen	34	-214	0
+ Einzahlungen von Eigenkapital in vollkonsolidierte Gesellschaften von nicht beherrschenden Gesellschaftern	34	2.556	0
+ Aufnahme von langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten	35, VI	504.175	47.031
- Tilgung Schuldscheindarlehen	35, VI	-24.027	0
- Tilgung Forschungsdarlehen	VI	-2.400	-28.824
- Rückzahlung von langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten	VI	0	-1.200
- Tilgung Leasingverbindlichkeiten	VI, 45	-25.158	-22.612
+ (-) Veränderung sonstiger kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	VI	11.823	717.935
<b>Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>398.662</b>	<b>694.677</b>
<hr/>			
<b>Gesamt Cash-Flow</b>		<b>-14.329</b>	<b>-81.795</b>
+ Anfangsbestand der liquiden Mittel im Konzern		278.738	258.972
+ Veränderung durch Fremdwährungseffekte		-5.437	-5.607
<b>Endbestand der liquiden Mittel im Konzern</b>		<b>258.972</b>	<b>171.570</b>

Der Endbestand an liquiden Mitteln der Gruppe in oben angegebener Kapitalflussrechnung entspricht nicht dem in der Konzernbilanz gezeigten Endbestand. Grund hierfür ist der in der Veräußerungsgruppe der MV Agusta-Gesellschaften gehaltene Bestand an liquiden Mitteln nach Maßgabe von IFRS 5. Zur Erläuterung der Veräußerungsgruppe sei auf die Erläuterungen unter Punkt 33 „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“ verwiesen.

## Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

		Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens					Anteile nicht be- herrschender Gesellschafter	Konzern- eigen- kapital Gesamt	
		Grund- kapital	Kapital- rück- lagen	Rücklagen einschließlich Konzern- bilanzgewinn	Rücklage nach IFRS 9	Ausgleichs- posten Währungs- umrechnung			Gesamt
Anhang- Nr.		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	
<b>Stand am 1. Jänner 2024</b>		<b>33.797</b>	<b>9.949</b>	<b>855.024</b>	<b>8.435</b>	<b>-2.944</b>	<b>904.261</b>	<b>5.012</b>	<b>909.273</b>
Änderung der Bilanzierung von kündbaren nicht beherrschenden Anteilen (NCI Put-Optionen)		0	0	3.250	0	0	3.250	-3.250	0
<b>Stand am 1. Jänner 2024 (angepasst)</b>		<b>33.797</b>	<b>9.949</b>	<b>858.274</b>	<b>8.435</b>	<b>-2.944</b>	<b>907.511</b>	<b>1.762</b>	<b>909.273</b>
Ergebnis des Geschäftsjahres		0	0	-990.265	0	0	-990.265	-89.642	-1.079.907
Sonstiges Ergebnis		34	0	0	516	-6.233	4.048	-1.669	-1.669
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-989.749</b>	<b>-6.233</b>	<b>4.048</b>	<b>-991.934</b>	<b>-89.642</b>	<b>-1.081.576</b>

### Transaktionen mit Anteilseignern

Dividenden an Dritte	20, 34	0	0	-16.899	0	0	-16.899	-754	-17.653
Kauf/Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen	34	0	0	0	0	0	0	-65	-65
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert worden sind		0	0	0	-121	0	-121	0	-121
Optionen auf nicht beherrschende Anteile	37	0	0	-95.574	0	0	-95.574	41.743	-53.831
Konsolidierungskreisänderungen	9	0	0	0	0	0	0	49.968	49.968
Sonstiges		0	0	254	0	0	254	2	256
<b>Stand am 31. Dezember 2024</b>		<b>33.797</b>	<b>9.949</b>	<b>-243.694</b>	<b>2.081</b>	<b>1.104</b>	<b>-196.763</b>	<b>3.014</b>	<b>-193.749</b>

		Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens					Anteile nicht be- herrschender Gesellschafter	Konzern- eigen- kapital Gesamt	
		Grund- kapital	Kapital- rück- lagen	Rücklagen einschließlich Konzern- bilanzgewinn	Rücklage nach IFRS 9	Ausgleichs- posten Währungs- umrechnung			Gesamt
Anhang- Nr.	TEUR								
Stand am 1. Jänner 2023		33.797	9.949	845.432	16.255	2.302	907.735	6.661	914.396
Ergebnis des Geschäftsjahres		0	0	80.183	0	0	80.183	-3.770	76.413
Sonstiges Ergebnis		34		-373	-7.511	-5.246	-13.130	0	-13.130
Gesamtergebnis		0	0	79.810	-7.511	-5.246	67.053	-3.770	63.283

### Transaktionen mit Anteilseignern

Dividenden an Dritte	20, 34	0	0	-67.593	0	0	-67.593	-500	-68.093
Kauf/Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen	34	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	37	0	0	-2.420	0	0	-2.420	0	-2.420
Kapitalerhöhung von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Änderung der Anteilsverhältnisse	34	0	0	0	0	0	2.556	2.556	
Konsolidierungskreisänderungen	9	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>904.261</b>	<b>5.012</b>	<b>909.273</b>

# KONZERNANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024

I.	Allgemeine Angaben.....	10
1.	Angaben zum Unternehmen.....	10
2.	Informationen im Zusammenhang mit Insolvenzverfahren von wesentlicher Tochterunternehmen ..	10
3.	Grundsätze der Rechnungslegung .....	12
4.	Änderung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden .....	13
5.	Neu angewendete Standards und Interpretationen .....	14
6.	Zukünftig anzuwendende Standards und Interpretationen .....	14
7.	Schätzungen und Ermessensentscheidungen .....	15
II.	Konsolidierungskreis.....	19
8.	Konsolidierungsgrundsätze und -methoden .....	19
9.	Veränderungen im Konsolidierungskreis.....	20
III.	Segmentberichterstattung .....	24
IV.	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn-und Verlustrechnung.....	26
10.	Umsatzerlöse .....	26
11.	Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen .....	27
12.	Vertriebs- und Rennsportaufwendungen .....	27
13.	Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen .....	27
14.	Verwaltungsaufwendungen .....	28
15.	Sonstige betriebliche Aufwendungen und Wertminderungen .....	28
16.	Sonstige betriebliche Erträge .....	29
17.	Ergebnis aus At-Equity Beteiligungen.....	29
18.	Finanz- und Beteiligungsergebnis.....	29
19.	Ertragsteuern.....	30
20.	Ergebnis je Aktie und Vorschlag für die Ergebnisverwendung .....	32
21.	Aufwendungen für den Abschlussprüfer .....	32
22.	Mitarbeiter .....	32
V.	Erläuterungen zur Konzernbilanz .....	33
23.	Firmenwert und Werthaltigkeitstest nach IAS 36 .....	33
24.	Immaterielle Vermögenswerte .....	35
25.	Sachanlagen .....	39
26.	Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen .....	41
27.	Latente Steueransprüche .....	43
28.	Sonstige langfristige Vermögenswerte.....	45
29.	Vorräte.....	45
30.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen .....	45
31.	Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte.....	46
32.	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente .....	47
33.	Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen.....	47
34.	Konzerneigenkapital .....	49
35.	Finanzverbindlichkeiten.....	52
36.	Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer.....	54
37.	Andere kurz- und langfristige Schulden und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ..	56

38.	Rückstellungen .....	59
VI.	Angaben zur Kapitalflussrechnung.....	59
VII.	Risikobericht.....	60
39.	Finanzielle Risiken .....	60
VIII.	Finanzinstrumente und Kapitalmanagement .....	69
40.	Grundlagen.....	69
41.	Einstufung und beizulegende Zeitwerte .....	70
42.	Aufrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten .....	77
43.	Hedging .....	79
44.	Kapitalmanagement .....	83
IX.	Leasingverhältnisse .....	84
45.	Leasingverhältnisse als Leasingnehmer (IFRS 16) .....	84
46.	Leasingverhältnisse als Leasinggeber (IFRS 16) .....	87
X.	Erläuterungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen sowie Organen.....	87
47.	Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen .....	87
48.	Organe der PIERER Mobility AG .....	90
49.	Vorstands- und Aufsichtsratsbezüge .....	90
XI.	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.....	90
XII.	Konzernunternehmen (Beteiligungsspiegel) .....	93
XIII.	Freigabe des Konzernabschlusses .....	97

# KONZERNANHANG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024

## I. ALLGEMEINE ANGABEN

### 1. ANGABEN ZUM UNTERNEHMEN

Die PIERER Mobility AG ist die Holdinggesellschaft von KTM AG, einem führenden Motorradhersteller Europas. Mit dem Fokus auf das Premiumsegment vereint das Unternehmen Marken wie KTM, Husqvarna, GASGAS und MV Agusta unter einem Dach. Zum Premium-Markensortiment zählen auch die Hochleistungskomponenten der Marke WP und die speziellen KTM X-BOW Hochleistungssportwagen. Husqvarna und GASGAS Elektrofahräder sowie Fahrräder der Marke Felt komplettieren das Zweiradsortiment von PIERER Mobility.

Bis ins Geschäftsjahr 2024 wurde die PIERER Mobility AG von der PIERER Industrie AG, Wels, sowie der Pierer Konzerngesellschaft mbH, Wels, in ihre Konzernabschlüsse einbezogen. Sämtliche Unternehmen, die in den Konzernabschluss der Pierer Konzerngesellschaft mbH einbezogen und von der Pierer Konzerngesellschaft mbH beherrscht oder maßgeblich beeinflusst werden, sind als nahestehende Unternehmen in der Kategorie „Gesellschafter nahe Unternehmen“ ausgewiesen. Der Konzernabschluss der PIERER Mobility AG wird beim Landes- als Handelsgericht Wels unter der Nummer FN 78112 x hinterlegt. Der Konzernabschluss der Pierer Konzerngesellschaft mbH wird beim Landes- als Handelsgericht Wels unter der Nummer FN 134766 k hinterlegt.

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. INFORMATIONEN IM ZUSAMMENHANG MIT INSOLVENZVERFAHREN VON WESENTLICHER TOCHTERUNTERNEHMEN

#### **Sanierungsverfahren mit Eigenverwaltung der KTM AG, der KTM Components GmbH sowie der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH**

Die KTM AG, samt ihrer Tochterunternehmen stellt den wesentlichen Teilbereich des Konzerns dar. Per 29. November 2024 hat der Vorstand der KTM AG nach Prüfung der Alternativen den Antrag auf Eröffnung eines gerichtlichen Sanierungsverfahrens mit Eigenverwaltung über das Vermögen der KTM AG (Aktenzeichen 17 S 56/24b) und ihrer Tochtergesellschaften KTM Components GmbH (Aktenzeichen 17 S 59/24v) und KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH (Aktenzeichen 17 S 62/24k) beim Landesgericht Ried im Innkreis, Österreich, eingereicht. Ziel des Verfahrens war es, einen Sanierungsplan mit den Gläubigern zu vereinbaren und die Gruppe nach Genehmigung dieses Plans fortzuführen. Ermöglicht werden sollte dies unter anderem durch eine Redimensionierung der Gruppe zur nachhaltigen Sicherung ihres Fortbestands. Den Gläubigern dieser drei genannten Gesellschaften wurde schließlich eine Sanierungsquote von 30 % als Kassaquote, zahlbar bis 23. Mai 2025, angeboten.

Oben angeführter Sanierungsplan wurde schließlich am 25. Februar 2025 von den Gläubigern mehrheitlich angenommen. Es wurden keine Rechtsmittel seitens der Gläubiger eingelegt, weshalb die Festlegung der 30 %-igen Sanierungsquote rechtlich nicht mehr angefochten werden kann.

Die Sanierungsverfahren der KTM AG sowie ihrer beiden Tochtergesellschaften wurden am 23. Mai 2025 durch Hinterlegung der 30 %-igen Kassaquote vom 22. Mai 2025 im Umfang von TEUR 525.000 durch die gerichtliche Bestätigung des Sanierungsplans formal abgeschlossen. Der endgültige Eintritt der Rechtskraft der gerichtlichen Bestätigung erfolgt nach Ablauf der gesetzlichen Rekursfrist gemäß § 260 IO. Das Management schätzt auf Basis der Auskünfte von Rechtsexperten die Wahrscheinlichkeit eines erfolgreichen

Rekurses als gering ein, wenngleich ein Rekurs ein Ergebnis außerhalb der Kontrolle des Unternehmens darstellt. Im unwahrscheinlichen Fall eines erfolgreichen Rekurses könnte es zu einer wesentlichen Verzögerung des Abschlusses des Sanierungsverfahrens und gegebenenfalls sogar zu wesentlichen Änderungen der Restrukturierungsbedingungen kommen. Dies könnte gegebenenfalls auch die Einschätzung der Annahme der Unternehmensfortführung durch das Management beeinflussen und zu weiteren Anpassungen des Konzernabschlusses führen.

### **Annahme zur Unternehmensfortführung**

Dieser Konzernabschluss wird unter der Annahme der Unternehmensfortführung aufgestellt. Das Management geht davon aus, dass der Fortbestand des Unternehmens aufgrund folgender, wesentlicher Annahmen überwiegend wahrscheinlich ist:

- Die PIERER Mobility AG, konnte die Investorensuche erfolgreich abschließen und ein Finanzierungsvolumen von gesamt TEUR 800.000 sicherstellen.
- Durch die Sicherstellung der Finanzierung wurde die gerichtlich festgelegte Quote von 30 % von der Gesellschaft vollständig am 22. Mai 2025 hinterlegt und der Sanierungsplan daraufhin vom Gericht bestätigt.
- Das Management schätzt auf Basis der Auskünfte von Rechtsexperten die Wahrscheinlichkeit eines erfolgreichen Rekurses als gering ein, wenngleich ein Rekurs ein Ergebnis außerhalb der Kontrolle des Unternehmens und somit eine wesentliche Unsicherheit darstellt.
- Das Management der PIERER Mobility AG, sowie das Management von Pierer New Mobility GmbH, KTM AG sowie ausgewählter Tochtergesellschaften haben Fortbestehensprognosen für die jeweiligen Gesellschaften bzw. (Teil-)Konzerne erstellt. Zur Sicherstellung der Qualität und Angemessenheit der Fortbestehensprognose hat das Management unabhängige Experten beauftragt, bei der Erstellung der Fortbestehensprognosen zu unterstützen bzw. diese zu überprüfen. Die in der Fortbestehensprognose dargestellte Cashflow-Planung für die nächsten 18 Monate zeigt eine nach Ansicht des Managements angemessene Liquiditätsreserve. Die erfolgreiche und planungsgetreue Umsetzung der Fortbestehensprognose ist jedoch mit Unsicherheiten behaftet und unterliegt exogenen und endogenen Faktoren.
- Die wesentlichen Annahmen zur erfolgreichen Umsetzung der Fortbestehensprognose sind unter anderem:
  - Fortbestand der Einzelunternehmen der Gruppe, insbesondere der KTM AG, der KTM Components GmbH sowie der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH als auch der Vertriebstöchter. Diese sind für die kurzfristige Zahlungsfähigkeit von wesentlicher Relevanz;
  - Solvente Abwicklung der Pierer New Mobility und planmäßige Realisierbarkeit der zum Stichtag noch vorhandenen Warenbestände;
  - Wiederaufnahme der internen Leistungsbeziehungen einschließlich der Verrechnungen zwischen den Konzerngesellschaften;
  - Uneingeschränktes Beibehalten der bestehenden Finanzierungen seitens sämtlicher Kapitalgeber zu den vereinbarten bzw. aktuellen Bedingungen
  - Planmäßige Realisierbarkeit der entsprechenden wesentlichen Planprämissen, insbesondere der Wiederherstellung der Ertragskraft und der Umsetzung wesentlicher Einsparungsmaßnahmen.

Wenngleich das Management sowie die unabhängigen Experten bei Eintritt der Planungsprämissen davon ausgehen, dass die Fortführungsannahme überwiegend wahrscheinlich ist, unterliegen bestimmte Annahmen und Faktoren wesentlichen Unsicherheiten, da sie auf dem Eintritt von Umständen beruhen, die außerhalb der Kontrolle des Unternehmens liegen. Dazu zählen insbesondere die zur Wiederherstellung der Ertragskraft erwarteten makroökonomischen Rahmenbedingungen, die zumindest mittelfristige Bereitstellung der gewährten Finanzierungen sowie die Einhaltung der diesbezüglichen Bestimmungen durch die Kapitalgeber. Diese Umstände stellen somit eine wesentliche Unsicherheit dar, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. In diesem Fall ist die Gesellschaft dann möglicherweise nicht in der Lage, im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs ihre Vermögenswerte zu realisieren und ihre Schulden zu begleichen.

Das Management reagiert auf diese wesentlichen Unsicherheiten mit verstärkter Überwachung der Umsetzung des Sanierungskonzeptes sowie zusätzlichen Initiativen zur Reduktion von Kosten und zur Steigerung der Ertragskraft. Im Geschäftsjahr 2025 konnte das Unternehmen bereits Erfolge bei der Wiederherstellung der Ertragskraft erzielen und Einsparungsmaßnahmen in wesentlichem Umfang umsetzen. Die erforderliche Verschiebung der zu Jahresbeginn geplanten Wiederaufnahme der vollen Produktion am Standort Mattighofen ab April 2025 wurde im Rahmen der Fortbestehensprognose des Managements berücksichtigt und hatte keine nachteiligen Auswirkungen auf die Cashflow-Planung zu der zum Bilanzstichtag aufgestellten Planungsrechnung.

### **Auswirkung des Sanierungsverfahrens auf die Wertansätze von Vermögenswerten und Schulden im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024**

Auf Basis der von der Geschäftsführung getroffenen Einschätzungen geht mit dem Sanierungsverfahren grundsätzlich keine Änderung der angewandten Rechnungslegungsgrundsätze und der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden einher (siehe obenstehende Erläuterungen zur Annahme zur Unternehmensfortführung). Der aufgrund des Abschlusses des Sanierungsverfahrens entstehende Sanierungsgewinn von 70 % der angemeldeten Gläubigerforderungen kann durch die Gruppe erst mit Rechtskraft des Sanierungsplans und somit erst im Geschäftsjahr 2025 realisiert werden (siehe Abschnitt XI „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“). Aufgrund des aufrechten Sanierungsverfahrens zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 und der damit verbundenen rechtlichen Wirkung stellt die Gruppe die vormals langfristigen Finanzverbindlichkeiten, die dem Sanierungsverfahren unterliegen, als kurzfristig dar. Bei der Bewertung der Vermögensgegenstände und dem Ansatz von Schulden wurden die im Jahr 2024 eröffneten Sanierungsverfahren sowohl von den beschriebenen Unternehmen der KTM-Gruppe als auch der nachstehend beschriebenen Konzerngesellschaft und deren Folgewirkungen auf Basis der aktuellen Erkenntnisse zum Zeitpunkt der Bilanzaufstellung berücksichtigt, wenngleich die gerichtliche Bestätigung des Sanierungsplans am 23. Mai 2025 und die damit einhergehende Entschuldung Ereignisse nach dem Bilanzstichtag darstellen. Die zum 31. Dezember 2024 bestehenden erhöhten Unsicherheiten in Bezug auf die Planungsannahmen wurden durch Anwendung von Sicherheitsabschlägen insbesondere bei der Bewertung von Vorräten und nicht-finanziellen Vermögenswerten berücksichtigt.

Soweit sich aus dem Sanierungsverfahren spezifische Bilanzierungsmaßnahmen ergeben haben, sind diese an den entsprechenden Stellen im Konzernabschluss und -lagebericht erläutert.

### **Insolvenzverfahren weiterer Konzerngesellschaften der Gruppe**

Die Geschäftsführung der Vöcklabrucker Metallgießerei GmbH hat am 13. Dezember 2024 einen Antrag auf ein Konkursverfahren beim Landgericht Wels (Aktenzeichen 20 S 140/24z) gestellt. Hieraus resultieren für die KTM-Gruppe keine zusätzlichen wesentlichen Risiken im Zusammenhang mit diesem Konzernabschluss sowie der Berichterstattung im Konzernlagebericht. Die daraus resultierenden Risiken werden gemeinsam mit den Risiken aus den Sanierungsverfahren der KTM AG, der KTM Components GmbH und der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH beschrieben. Mit Eröffnung des Konkursverfahrens verlor die KTM AG die Kontrolle über die Vöcklabrucker Metallgießerei GmbH, die daher entkonsolidiert wurde, wie unter Punkt 9 „Veränderungen im Konsolidierungskreis“ ausführlicher erläutert.

## **3. GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG**

Die Konzernabschlüsse zum 31. Dezember 2023 und 31. Dezember 2024 wurden 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 Abs 1 UGB (österreichisches Unternehmensgesetzbuch) erfüllt. Der Abschluss wurde unter der Annahme der Unternehmensfortführung aufgestellt, wobei diesbezüglich auf die Ausführungen unter Punkt 2 „Laufendes Sanierungsverfahren, Informationen im Zusammenhang mit Insolvenzverfahren“ verwiesen wird.



Der Rechnungslegung der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen liegen einheitliche Rechnungslegungsvorschriften zugrunde. Diese sind mit Ausnahme neu angewandter Standards und untenstehend beschriebener Anpassung der Bilanzierung hinsichtlich geschriebener Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile ident mit jenen des Geschäftsjahres 2023 und wurden von allen einbezogenen Unternehmen angewendet. Die Einzelabschlüsse aller Tochterunternehmen sind zum Stichtag des Konzernabschlusses aufgestellt.

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.

Die Konzern-Bilanz ist nach lang- und kurzfristigen Vermögenswerten und Schulden unterteilt. Der Darstellung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung liegt das Umsatzkostenverfahren zugrunde. Die Konzern-Kapitalflussrechnung ist nach der indirekten Methode erstellt.

Sämtliche kurzfristige Vermögenswerte und Schulden werden grundsätzlich innerhalb eines Zeitraumes von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag bzw. eines Geschäftszyklus realisiert oder erfüllt. Alle anderen Vermögenswerte und Schulden werden grundsätzlich außerhalb dieses Zeitraumes realisiert oder erfüllt.

#### **4. ÄNDERUNG DER BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN**

Im vorliegenden Konzernabschluss kam es mit Ausnahme der neu angewandten Standards und der Anpassung der geschriebenen Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile zu keiner weiteren Änderung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Im Geschäftsjahr 2024 hat die KTM-Gruppe die Bilanzierung von kündbaren nicht beherrschenden Anteilen (NCI Put-Optionen) angepasst. Die Anpassung erfolgte aufgrund des unter Punkt 9 „Veränderungen im Konsolidierungskreis“ beschriebenen Erwerbs der MV Agusta Motor S.p.A., da die bisher vorhandene NCI Put-Option und die in ihrem Zusammenhang angesetzte Optionsverbindlichkeit von untergeordneter Bedeutung war. Um eine bessere und genauere Darstellung von NCI Put-Optionen im Konzernabschluss sicherzustellen, wurde die Bilanzierung wie folgt angepasst.

Bisher wurde eine finanzielle Verbindlichkeit für die kündbaren nicht beherrschenden Anteile angesetzt und weiterhin die nicht beherrschenden Anteile im Eigenkapital ausgewiesen. Die angepasste Darstellung folgt der sogenannten Methode der Teilgewinnrealisierung, wonach die Put Optionen der Minderheitsgesellschafter unterjährig als Eigenkapitalgeber des Konzerns betrachtet und daher bei der Gewinnverwendung entsprechend mitberücksichtigt werden. Zu jedem Stichtag werden die entsprechenden nicht beherrschenden Anteile erfolgsneutral gegen die Kaufpreisverbindlichkeit und das Eigenkapital ausgebucht. Die nicht beherrschenden Anteile im Eigenkapital werden innerhalb des Eigenkapitals von dem Posten „nicht beherrschende Anteile“ in den Posten „Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn“ umgegliedert.

Zum 31. Dezember 2023 führt dies zu einer Umgliederung in Höhe von TEUR 3.250 (zum 31. Dezember 2022: TEUR 5.296). Da sich die Änderung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethode auf diesen Punkt beschränkt, ist die Gruppe der Ansicht, dass die Aufnahme einer dritten Spalte in der Bilanz keinen zusätzlichen Informationsnutzen für den Abschluss darstellt.

Die Änderung lässt sich wie folgt zusammenfassen:

TEUR	31.12.2023 (nicht angepasst)	31.12.2023 (angepasst)	1.1.2023 (nicht angepasst)	1.1.2023 (angepasst)
Grundkapital	33.797	33.797	33.797	33.797
Kapitalrücklagen	9.949	9.949	9.949	9.949
Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn	855.024	858.274	845.432	850.725
Sonstige Rücklagen	5.491	5.491	18.557	18.557
<b>Den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbares Eigenkapital</b>	<b>904.261</b>	<b>907.511</b>	<b>907.735</b>	<b>913.031</b>
Nicht beherrschende Anteile	5.012	1.762	6.661	1.365
<b>Eigenkapital Gesamt</b>	<b>909.273</b>	<b>909.273</b>	<b>914.396</b>	<b>914.396</b>

## 5. NEU ANGEWENDETE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

Folgende Tabelle zeigt die erstmalig verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen, die auch bereits von der EU-Kommission zum 31. Dezember 2024 übernommen wurden:

Erstmalige Anwendung	Neue Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB
1. Jänner 2024		
	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
	Änderungen zu IFRS 16 Leasing – Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-Leaseback-Transaktion	22. September 2022
	Änderungen an IAS 7 und IFRS 7 – Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen (Supplier Finance Arrangements)	25. Mai 2023

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

## 6. 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 2025	Änderungen an IAS 21 – Auswirkungen von Wechselkursänderungen - Fehlende Umtauschbarkeit	15. August 2023

Das IASB und das IFRIC haben weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, welche aber im Geschäftsjahr 2024 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind bzw. **von der EU-Kommission noch nicht übernommen** wurden. Es handelt sich dabei um folgende Standards und Interpretationen:

Neue oder geänderte Standards und Interpretationen	Anwendungszeitpunkt IASB	Veröffentlicht durch das IASB	EU-Endorsement?
Änderungen zu IFRS 9 Finanzinstrumente und IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben - Änderungen an der Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	1.1.2026	30.5.2024	Nein
IFRS 18 Darstellung und Angaben im Abschluss	1.1.2027	9.4.2024	Nein
IFRS 19 Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben	1.1.2027	9.5.2024	Nein
Änderungen zu IFRS 9 Finanzinstrumente und IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben Verträge, die sich auf naturabhängigen Strom beziehen	1.1.2027	18.12.2024	Nein

Von den zukünftig anzuwendenden Standards bzw. Interpretationen werden keine wesentlichen materiellen Änderungen von bilanzierten Vermögenswerten, Schulden oder sonstigen Angaben im Konzernabschluss erwartet. Eine Ausnahme stellt lediglich die Erstanwendung von IFRS 18 dar. Von der Gruppe werden hier aktuell die möglichen Auswirkungen des neuen Standards, insbesondere im Hinblick auf die Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung, die Kapitalflussrechnung und die zusätzlichen Angabepflichten für *management performance measures* bewertet. Die Gruppe prüft auch die Auswirkungen auf die Art und Weise, wie Informationen in den Abschlüssen gruppiert werden, einschließlich der Posten, die derzeit als „Sonstige“ bezeichnet werden.

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

## 7. 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. Aufgrund des im Geschäftsjahr 2024 festgestellten Wertminderungsbedarfs war zum Bilanzstichtag kein Firmenwert angesetzt (Vorjahr: TEUR 131.735). Darüber hinaus wirkte sich jener Wertminderungsbedarf auch auf die bilanzierten Marken aus: Zum Bilanzstichtag waren die Marken „KTM“ in Höhe von TEUR 61.103 (Vorjahr: TEUR 61.103, keine Auswirkung des Wertminderungsbedarfs) und „GASGAS“ in Höhe von TEUR 10.355 (Vorjahr: TEUR 13.346) bilanziert. Die Marke „KTM“ wurde im Geschäftsjahr 2024 aufgrund eines im Rahmen eines

Wertgutachtens ermittelten, den Buchwert übersteigenden Liquidationswerts nicht wertgemindert. Die im Geschäftsjahr 2024 erworbene und angesetzte Marke „MV Agusta“ wurde aufgrund der Klassifizierung als zur Veräußerung gehalten einer Wertberichtigung unterzogen und vollständig wertgemindert. Zudem wurde die Marke „FELT“ in Höhe von TEUR 3.700 vollständig abgeschrieben. Weitere Erläuterungen sind Punkt 24 „Immaterielle Vermögenswerte“, Punkt 23 „Firmenwert“ sowie Punkt 33 „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“ zu entnehmen. Darüber hinaus finden sich weitere Informationen zu vorgenommenen Wertminderungen auch in Punkt 15 „Sonstige betriebliche Aufwendungen und Wertminderungen“ und Punkt 25 „Sachanlagen“.

- 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. Dezember 2024 wurden aktive latente Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von TEUR 207.461 (Vorjahr: TEUR 19.968) aktiviert, welche im Jahr 2025 mit dem Sanierungsgewinn unter der Voraussetzung der rechtskräftigen Bestätigung des Sanierungsplans durch das Insolvenzgericht verrechnet werden. Nach § 23a Abs. 2 KStG ist bei Vorliegen von Sanierungsgewinnen, die durch Erfüllung der Sanierungsplanquote nach Abschluss eines Sanierungsplanes entstanden sind, die Körperschaftsteuer insoweit nicht festzusetzen, als sie den der Sanierungsplanquote entsprechenden Betrag übersteigt. Von einer Festsetzung der auf den Sanierungsgewinn entfallenden Steuer (=Differenzbetrag) ist in jenem Ausmaß Abstand zu nehmen, welches sich durch Anwendung des dem Forderungsnachlass entsprechenden Prozentsatzes (100 % abzüglich Sanierungsplanquote) auf diesen Differenzbetrag ergibt (Nichtfestsetzungsbetrag). Weitere Details zu den latenten Steuern sind den Erläuterungen unter Punkt 27 „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. Aufgrund der Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens wurden die Sicherungsgeschäfte durch die Kreditinstitute, mit denen die diesen Hedging-Beziehungen zugrunde liegenden Derivate abgeschlossen wurden, gekündigt. Hierdurch entstanden für die Gruppe zusätzliche zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge von in Summe TEUR -2.716. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 verfügt die Gruppe über einige verbleibende Fremdwährungsderivate in Cashflow-Hedge-Beziehungen. 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 26.907 (Vorjahr: TEUR 27.967) angesetzt. Weiterführende Informationen sind den Erläuterungen unter dem Punkt 36. „Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer“ zu entnehmen.
- Bei den Rückstellungen werden Schätzungen zur Beurteilung von Eintrittswahrscheinlichkeiten und vom voraussichtlichen Betrag für die Bewertung der Verpflichtung vorgenommen. Diese Annahmen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen. Aufgrund von Erfahrungswerten wurde ein direkter Zusammenhang pro Produktgruppe zwischen angefallenen Garantie- und Gewährleistungsaufwendungen und den Umsatzerlösen festgestellt. Der Vorstand geht aufgrund der langjährigen Erfahrungswerte davon aus, dass diese Beziehung konstant bleibt. Der durchschnittliche Prozentsatz der Garantie- und Gewährleistungsaufwendungen an den Umsatzerlösen wird mehrmals jährlich geprüft und bei Bedarf angepasst. Der angesetzte Rückstellungsbetrag ergibt sich somit als ein über einen dreijährigen Beobachtungszeitraum ermittelten durchschnittlichen Anteil der Garantie- und Gewährleistungsaufwendungen an den Umsatzerlösen. Zum 31. Dezember 2024 wurden Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen in Höhe von TEUR 15.524 (Vorjahr: TEUR 20.523) angesetzt. Darüber hinaus wurde

aufgrund des Sanierungsverfahrens eine Restrukturierungsrückstellung in Höhe von TEUR 31.424 (Vorjahr: TEUR 0) gebildet. Diese umfasst insbesondere Kosten externer Berater, der Sanierungsverwalter sowie bedingt angemeldete Schadenersatzforderungen. Bei der Berechnung der Höhe der Rückstellung für Schadenersatzforderungen wurde eine Realisierungsquote von 50 % auf den Gesamtbetrag angenommen, da zum Bilanzstichtag keine präzisere Einschätzung vorgenommen werden kann, welche dieser Schadenersatzforderungen durch die Gruppe und von den Sanierungsverwaltern akzeptiert werden wird. Die Entwicklung der Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen ist dem Punkt 38 „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**  
Bei Leasingverhältnissen werden Einschätzungen über die wirtschaftliche Nutzungsdauer und zu Zinssätzen getroffen. Die wirtschaftliche Nutzungsdauer wird analog zu derjenigen nicht-geleaster Vermögenswerte angenommen, da sich ihr betrieblicher Gebrauch nicht voneinander unterscheidet. Im Wesentlichen entspricht die angenommene wirtschaftliche Nutzungsdauer dabei der Laufzeit des Leasingvertrags. Die verwendeten Zinssätze basieren auf an dem externen Rating der PIERER Mobility AG orientierten Zins-Swapkurven unterschiedlicher Währungen und Laufzeiten, die entsprechend der Dauer der Leasingverhältnisse zugrunde gelegt wurden. Weitere Angaben dazu sind unter Punkt 25 „Sachanlagen“ sowie unter Punkt 45 „Leasingverhältnisse als Leasingnehmer“ zu finden.
- Bei den Vorräten bestehen Schätzungen im Zusammenhang mit Verbrauchsfolgeverfahren und Reichweitenanalysen. Zusätzlich werden auf Einzelfallbasis Wertberichtigungserfordernisse aufgrund langer Lagerdauer und eingeschränkter Absatzmöglichkeiten erfasst. Aufgrund der im Zuge des Sanierungsverfahrens offenkundig gewordenen Risiken ergibt sich eine wesentliche zukünftige Unsicherheit in der Ermittlung des Nettoveräußerungswerts nach IAS 2 und damit der Bewertung des Vorratsvermögens, denen die bisher angewandte Ermittlungsmethodik nicht vollständig gerecht wird. Als wesentliche erhöhte Unsicherheiten, die sich in der Bewertung des Vorratsvermögens niederschlagen, können insbesondere das Gelingen des Abbaus der hohen Lagerstände über Werbe- und Rabattaktionen sowie eine erhöhte Variabilität der Kundennachfrage, die aufgrund der insolvenzrechtlichen Vorgänge hinsichtlich ihrer Kaufentscheidungen verunsichert sein können, bspw. wegen der Aufrechterhaltung von Garantieleistungen, der Verfügbarkeit von Ersatzteilen u. ä., angeführt werden. Die Gruppe hat vor diesem Hintergrund im Geschäftsjahr 2024 einen zusätzlichen Wertminderungsbedarf des Vorratsvermögens erfasst. Da eine detailliertere Zuordnung aufgrund der Außerordentlichkeit der insolvenzrechtlichen Vorgänge nicht möglich ist, wurde die bisherige Bewertungsmethodik pauschalisiert angepasst und die zusätzliche Belastung über die regelmäßig vorgenommene, auf Erfahrungswerten basierende Modelljahrabwertung abgebildet. Um die oben angeführten Risiken zu reflektieren, wurde ein Management Overlay zusätzlich zum bisherigen Bewertungsschema angewandt, wonach die angewandte Heuristik der Modelljahrabwertung von einer fortgeschritteneren Alterung des zugrundeliegenden Bestandes an Motorrad-Fertigwaren ausgeht. Insgesamt wurde dadurch der Motorrad-Fertigwarenbestand um TEUR 13.961 stärker abgewertet.
- Ferner befindet sich die PIERER New Mobility Deutschland GmbH in einem laufenden Verfahren der steuerlichen Betriebsprüfung in Deutschland. Aufgrund von durch die Betriebsprüfung festgestellter Forderungen besteht für die Gesellschaft grundsätzlich das Risiko einer Steuernachzahlung. Die PIERER New Mobility GmbH erachtet die von der Finanzverwaltung gestellte Forderung als unbegründet. Vor diesem Hintergrund werden derzeit die Handlungsalternativen, insbesondere ein grenzübergreifendes Verständigungsverfahren zwischen den Finanzverwaltungen von Deutschland und Österreich, sondiert. Aufgrund der aus Sicht der PIERER New Mobility GmbH unbegründeten Forderungsstellung und einem als gering eingeschätzten Risiko zur Entrichtung einer Steuernachzahlung wurde dieser Sachverhalt im Konzernabschluss 2024 nicht 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, wobei das Lieferantenfinanzierungsprogramm aufgrund der insolvenzrechtlichen Vorgänge eingestellt wurde. Weitere Angaben dazu siehe Punkt 37. „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 bei der Bestimmung der relevanten Aktivitäten der Tochterunternehmen sowie der Festlegung, ob der Konzern aufgrund bestehender Rechte an den Tochterunternehmen gegenwärtig über die Fähigkeit verfügt, die maßgeblichen Tätigkeiten zu lenken aus. Die KTM AG sowie deren Tochterunternehmen befanden sich zum 31.12.2024 in einem Sanierungsverfahren mit Eigenverwaltung (siehe dazu Note 2). Aufgrund des laufenden Sanierungsverfahrens und der zum Bilanzstichtag noch fehlenden finanziellen Mittel der PIERER Mobility AG hat das Management beurteilt, ob es für PIERER Mobility zum 31.12.2024 finanzielle Barrieren gibt, die sie an der Ausübung ihrer Rechte hindern. Zum Bilanzstichtag schätzte das Management der PIERER Mobility AG, einen erfolgreichen Abschluss des Sanierungsverfahrens der KTM AG unter Beibehaltung der Kontrolle der PIERER Mobility AG als überwiegend wahrscheinlich ein. Die nach dem Bilanzstichtag eingetretenen Umstände, wie die Annahme der Quote durch die Gläubiger sowie die gerichtliche Bestätigung des Sanierungsplans bestätigen aus Sicht des Managements die zum Bilanzstichtag getroffene Einschätzung. Aufgrund dieser Tatsachen kam das Management zum Schluss, dass eine Entkonsolidierung und Erfassung eines Entkonsolidierungserfolges zum Bilanzstichtag und eine erneute Konsolidierung der KTM AG und ihrer Tochtergesellschaften innerhalb des Bilanzerstellungszeitraumes zu keiner sachgerechten Darstellung des Sachverhalts führen würden. Das Management der PIERER Mobility AG hat sich daher entschieden die KTM AG und ihre Tochtergesellschaften zum 31.12.2024 weiterhin als vollkonsolidierte Gesellschaften im Konzernabschluss darzustellen und die Vorgehensweise im Anhang offenzulegen.

### **Auswirkungen von klimabezogenen Aspekten auf die Rechnungslegung**

Bei der Erstellung des Konzernabschlusses hat das Management die Auswirkungen des Klimawandels berücksichtigt, insbesondere im Zusammenhang mit den Angaben in der Risikoberichterstattung, in der nicht-finanziellen Berichterstattung und den erklärten Nachhaltigkeitszielen der Gruppe. Diese Überlegungen ergaben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ermessensentscheidungen und Schätzungen der Finanzberichterstattung. Dies steht auch im Einklang mit der Einschätzung des Managements, dass der Klimawandel voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Beurteilung der Unternehmensfortführung im Rahmen der Abschlusserstellung haben wird. Folgende konkrete Punkte wurden berücksichtigt:

- Die Gruppe investiert weiterhin in neue Technologien, darunter die Entwicklung von elektrischen Plattformen, neuer klimaneutraler Antriebsformen und in die Weiterentwicklung von Batterietechnologien für Zweiräder.

- Die Gruppe investiert weiterhin in Lösungen zur Erzeugung erneuerbarer Energie vor Ort für unsere Anlagen.
- Das Management hat die Auswirkungen des Klimawandels auf eine Reihe wichtiger Schätzungen im Jahresabschluss berücksichtigt, darunter
  - die Schätzungen zukünftiger Cashflows, die bei Werthaltigkeitsbeurteilungen bzw. der Beurteilung, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung vorliegen, verwendet werden;
  - des Buchwerts langfristiger Vermögenswerte (z. B. immaterielle Vermögenswerte und Geschäfts- oder Firmenwert);
  - die Schätzungen der zukünftigen Rentabilität, die in unserer Beurteilung der Werthaltigkeit von latenten Steueransprüchen verwendet wurden; und
  - die langfristigen Annahmen zur Identifikation und Ermittlung von Rückbau- oder Ersatzverpflichtungen.

## II. KONSOLIDIERUNGSKREIS

### 8. 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	
	31.12.2024	31.12.2023	2024	2023
US-Dollar	1,0389	1,1050	1,0808	1,0829
Schweizer Franken	0,9412	0,9260	0,9534	0,9717
Japanischer Yen	163,0600	156,3300	164,0558	153,1758
Südafrikanischer Rand	19,6188	20,3477	19,8325	20,0410
Mexikanischer Peso	21,5504	18,7231	20,0134	19,0658
Australischer Dollar	1,6772	1,6263	1,6438	1,6347
Chinesischer Renminbi	7,5833	7,8509	7,7733	7,6839

## 9. 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 2024 einbezogen. Die Anzahl der Unternehmen im Konsolidierungskreis hat sich im Geschäftsjahr 2024 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>
Konsolidierungskreiszugänge	9	2
Konsolidierungskreisabgänge	-10	-1
Abgänge durch Verschmelzung	-8	0
<b>Stand zum 31.12.2024</b>	<b>79</b>	<b>5</b>
davon ausländische Unternehmen	54	2

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

#### MV Agusta Motor S.p.A.

Der Vorstand der Gruppe hat bereits bei erstmaliger Unternehmensbeteiligung die strategische Entscheidung getroffen, die der Gruppe im Rahmen des Kooperationsvertrages mit der MV Agusta Motor S.p.A. eingeräumte Call-Option bis zum Ende des Geschäftsjahres 2023 auszuüben und im Frühjahr 2026 weitere 25,0% an der MV Agusta Motor S.p.A. zu erwerben. Im Februar 2024 haben beide Parteien vereinbart, dass diese Call-Option sofort ausgeübt werden kann, wodurch sich der Anteil der Gruppe an der bisher At Equity gehaltenen MV Agusta Motor S.p.A. auf 50,1% erhöht. Die Vereinbarung wurde im März 2024 vollzogen, womit MV Agusta Motor S.p.A. zum 1. März 2024 ein vollkonsolidiertes Tochterunternehmen der Gruppe wurde.

Die MV Agusta Motor S.p.A. hält 100% der Anteile an ihren Tochtergesellschaften Centro Stile MV Agusta S.r.l., Borgo Maggiore, San Marino, und MV Agusta USA LLC, Pennsylvania, Vereinigte Staaten. Diese Tochtergesellschaften wurden ebenfalls im Rahmen der Erstkonsolidierung durch die Gruppe einbezogen. Darüber hinaus hält die MV Agusta Motor S.p.A. 100% der Anteile an der MV AGUSTA Operations GmbH, Köln, Deutschland, die sich seit Februar 2024 in Liquidation befindet. Aufgrund der daraus resultierenden Einschränkungen der Beherrschung und der Unwesentlichkeit der Gesellschaft wurde diese nicht in den Konsolidierungskreis der Gruppe einbezogen.

Bis zum 29. Februar 2024 wurde der Anteil an der MV Agusta Motor S.p.A. in der Gruppe nach der Equity-Methode bilanziert, da der gehaltene Anteil nur 25,1% betrug. Unmittelbar vor Erlangung der Beherrschung sind diese bisherigen Anteile mit ihrem beizulegenden Zeitwert neu zu bewerten. Daraus resultiert ein Ertrag von TEUR 16.339, der unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen wird. Zugleich erfolgte eine erfolgswirksame Erfassung anlässlich der Erfüllung bestehender Geschäftsbeziehungen (*pre-existing relationship*) aufgrund von Bewertungsvorgängen in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (TEUR 4.177) sowie über darauf basierende erfasste latente Steuererträgen (TEUR 961).

Der vereinbarte Kaufpreis betrug TEUR 45.000 (davon TEUR 35.000 in bar und TEUR 10.000 in Aktien der PIERER Mobility AG) zuzüglich TEUR 70 Devisentransaktionssteuer und einer Kaufpreisnachzahlung von mindestens TEUR 5.000. Die nachträgliche Kaufpreiszahlung ist abhängig von der Entwicklung des Unternehmenswertes des erworbenen Unternehmens anhand eines EBITDA-Multiples auf Basis des



Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr 2026. Bei der Kaufpreisermittlung wurde diese Earn-Out-Verbindlichkeit aufgrund der aktuellen Planungen mit einem Betrag von TEUR 4.242 berücksichtigt.

Die getroffenen vertraglichen Vereinbarungen beinhalten Put-Optionen für die verbleibenden nicht beherrschenden Anteile, bei denen die Gruppe Stillhalter ist. Der Wert ist abhängig von der zukünftigen Entwicklung der MV Agusta Motor S.p.A., insbesondere der Entwicklung des Unternehmenswertes des erworbenen Unternehmens anhand eines EBITDA-Multiples. Die Gruppe bilanziert dieses Andienungsrecht der Minderheitsgesellschafter nach der Teilgewinnrealisierungsmethode, wonach den Minderheitsgesellschaftern ein Anteil am Ergebnis zugewiesen und in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst wird. Gleichzeitig werden die entsprechenden nicht beherrschenden Anteile zu jedem Bilanzstichtag erfolgsneutral gegen die Kaufpreisverbindlichkeit und das Eigenkapital ausgebucht. Zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung belief sich die entsprechende finanzielle Verbindlichkeit aus dieser Put-Option nach zugrunde gelegter Planung auf TEUR 50.711.

Die Transaktion wurde nach der Erwerbsmethode gemäß IFRS 3 unter Anwendung der Full-Goodwill-Methode bilanziert.

Die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden der MV Agusta Motor S.p.A. und ihrer Tochtergesellschaften im Konsolidierungskreis zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung (zum 1. März 2024) stellen sich wie folgt dar:

TEUR	
Langfristige Vermögenswerte	88.094
Kurzfristige Vermögenswerte	33.511
Davon Forderungen gegenüber konsolidierten Tochterunternehmen	1.341
Langfristige Verbindlichkeiten	13.279
Kurzfristige Verbindlichkeiten	44.700
Davon Verbindlichkeiten gegenüber konsolidierten Tochterunternehmen	25.405
<b>Nettovermögen</b>	<b>63.626</b>
Fair Value der bisher nach der Equity-Methode bilanzierten Anteile	27.575
Erfüllung bestehender Geschäftsbeziehungen (pre-existing relationship)	12.311
Zahlungsmittel	35.070
Eigenkapitalinstrumente	10.000
Kaufpreisverbindlichkeit	4.242
<b>Übertragene Gegenleistung</b>	<b>89.198</b>
Nicht beherrschende Anteile	50.711
Nettovermögen	-63.626
<b>Firmenwert</b>	<b>76.283</b>
Gezahlte Gegenleistung	-45.070
Zugegangene Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	707
<b>Netto-Abfluss von Zahlungsmitteln aus dem Erwerb</b>	<b>-44.363</b>

Der oben ausgewiesene Firmenwert (Full-Goodwill-Methode) in Höhe von TEUR 76.283 resultiert aus dem Ertragspotenzial des Unternehmens, das nach IFRS nicht auf einzeln aktivierbare Posten zu verteilen ist. Der Firmenwert ist grundsätzlich zur Gänze der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „KTM“ zuzuordnen. Aufgrund der zeitlichen Nähe zwischen Erstkonsolidierung und der Klassifizierung als Veräußerungsgruppe im Sinne von IFRS 5, dem Umfang der Transaktion selbst sowie der fehlenden Verwertbarkeit der sachlich-ökonomischen Synergien daraus wurde der Firmenwert im Geschäftsjahr 2024 im Rahmen der Veräußerungsgruppe erfasst und bewertet. Die entsprechenden Folgen hieraus, insbesondere der Wertminderung dieses Firmenwerts, sind unter Punkt 33 „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“ ausführlicher beschrieben.

Mit der Vollkonsolidierung hat die Gruppe auch die Marke „MV Agusta“ zur Gänze erworben. Der beizulegende Zeitwert der Marke belief sich auf TEUR 37.982. Weiterhin hat die Gruppe bereits bestehende Beziehungen (pre-existing relationships) zur MV Agusta Motor S.p.A. berücksichtigt, was zu einem Aufwand in Höhe von TEUR 4.177 aufgrund der Neubewertung dieser bereits bestehenden Beziehungen sowie zu einer Ausbuchung eines immateriellen Vermögenswertes in Höhe von TEUR 20.166 führte. Der entstandene Aufwand wurde unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen verbucht (siehe oben).

Im Rahmen der Akquisition wurden Zeitwerte für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 1.947 und sonstige Forderungen und Vermögenswerte in Höhe von TEUR 14.741 übernommen. Die voraussichtlich uneinbringlichen Forderungen werden als unwesentlich angesehen. Die MV Agusta Motor S.p.A. und ihre Tochterunternehmen trugen seit Vollkonsolidierung mit TEUR 3.944 zum Konzernumsatz und mit TEUR 1.901 zum Periodenergebnis (vor Konsolidierungseffekten) bei. Hätte der Erwerb bereits zum 1. Januar 2024 stattgefunden, wäre der Beitrag zum Konzernumsatz unverändert geblieben und der Beitrag zum Periodenergebnis beläufte sich auf TEUR 2.787. Der unveränderte Effekt auf den Konzernumsatz ist darauf zurückzuführen, dass die MV Agusta S.p.A. vor der Vollkonsolidierung ausschließlich Umsätze mit Tochtergesellschaften der Gruppe erzielt hat.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2024 fasste der Vorstand der KTM AG den Beschluss, die gehaltenen Anteile an sämtlichen MV Agusta-Gesellschaften im Geschäftsjahr 2025 zu veräußern. Ihre Vermögenswerte und Schulden wurden als Veräußerungsgruppe nach den Vorschriften von IFRS 5 bewertet und separiert. Die zugehörigen Informationen finden sich unter Punkt 33 „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“.

### **FELT Bicycles GmbH**

PIERER New Mobility hat mit Kaufvertrag vom 1. Juli 2024 50,1% der Anteile an der FELT Bicycles GmbH von der Pierer 2 Radbeteiligungs GmbH erworben. Die FELT Bicycles GmbH und deren 100%ige Beteiligung an der FELT Bicycles North America Inc. mit Sitz in Kalifornien, USA, wurde bisher von der PIERER New Mobility GmbH mit einem Anteil von 19,9% nach der Equity-Methode gehalten. Der Kaufpreis betrug TEUR 1.904 und wurde per Banküberweisung gezahlt.

Die Transaktion wurde nach der Erwerbsmethode gemäß IFRS 3 unter Anwendung der Partial-Goodwill-Methode bilanziert.

Die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden der FELT Bicycles GmbH und ihrer Tochtergesellschaften im Konsolidierungskreis zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung (zum 1. Juli 2024) stellen sich wie folgt dar:

TEUR	
Langfristige Vermögenswerte	3.700
Kurzfristige Vermögenswerte	20.887
Langfristige Verbindlichkeiten	29
Kurzfristige Verbindlichkeiten	21.088
<b>Nettovermögen</b>	<b>3.471</b>
Fair Value der bisher nach der Equity-Methode bilanzierten Anteile	643
Zahlungsmittel	1.904
<b>Übertragene Gegenleistung</b>	<b>2.547</b>
Nicht beherrschende Anteile	1.041
Nettovermögen	-3.471
<b>Firmenwert</b>	<b>117</b>
Gezahlte Gegenleistung	-1.904
Zugegangene Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	43
<b>Netto-Abfluss von Zahlungsmitteln aus dem Erwerb</b>	<b>-1.861</b>

Der oben ausgewiesene Firmenwert (Partial-Goodwill-Methode) in Höhe von TEUR 117 resultiert aus dem Ertragspotenzial des Unternehmens, das nach IFRS nicht auf einzeln aktivierbare Posten zu verteilen ist. Der Firmenwert ist zur Gänze der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „PNM“ zugeordnet.

Mit der Vollkonsolidierung hat die PIERER Mobility Gruppe auch die Marke „FELT“ vollständig erworben. Der beizulegende Zeitwert der Marke belief sich auf TEUR 3.700.

Im Rahmen der Akquisition wurden Zeitwerte für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 2 und sonstige Forderungen und Vermögenswerte in Höhe von TEUR 1.463 übernommen. Die voraussichtlich uneinbringlichen Forderungen werden als unwesentlich angesehen. Die FELT Bicycles GmbH und ihr Tochterunternehmen trugen seit Vollkonsolidierung mit TEUR 8.362 zum Konzernumsatz und mit TEUR 549 zum Periodenergebnis (vor Konsolidierungseffekten) bei. Hätte der Erwerb bereits zum 1. Jänner 2024 stattgefunden, wäre der Beitrag zum Konzernumsatz unverändert geblieben und der Beitrag zum Periodenergebnis beläufte sich auf TEUR 219. Der unveränderte Effekt auf den Konzernumsatz ist darauf zurückzuführen, dass die FELT Bicycles GmbH und ihr Tochterunternehmen ihre operative Tätigkeit erst nach der Vollkonsolidierung aufnahmen.

Darüber hinaus hat die FELT Bicycles GmbH zum 1. September 2024 100 % der Anteile an der unmittelbar zuvor neu gegründeten FELT Bicycles Espana S.L.U, Barcelona, Spanien, erworben. Hieraus entstanden keine wesentlichen Effekte auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

### Sonstige

Die gesamten Anteile an der Pierer Green Energy GmbH wurden von der Pierer Industrie AG, Wels, mit Wirkung zum 1. Juni 2024 erworben, der Kaufpreis betrug TEUR 250. Unmittelbar nach der Erstkonsolidierung wurde die Pierer Green Energy GmbH auf die KTM Immobilien GmbH verschmolzen.

Die gesamten Anteile an der PB Invest GmbH wurde von der KTM Components GmbH mit rechtswirksamen Vertrag mit Wirkung zum 1. September 2024 von der PIERER Industrie AG erworben. Die PB Invest GmbH hielt auch einen Anteil von 100% an der Vöcklabruck Metallgießerei GmbH. Beide Unternehmen wurden daher von der Gruppe vollkonsolidiert. Der Kaufpreis belief sich auf TEUR 600. Unmittelbar nach der Erstkonsolidierung wurde die PB Invest GmbH auf die KTM Components GmbH verschmolzen. Am 13. Dezember 2024 hat die Geschäftsführung der Vöcklabruck Metallgießerei GmbH einen Antrag auf Konkursverfahren beim Landesgericht Wels (Aktenzeichen 20 S 140/24z) gestellt. Mit dem Konkursverfahren ging der Verlust der von der Gruppe ausgeübten Kontrolle i. S. v. IFRS 10 einher. Die Gruppe hat die Vöcklabruck Metallgießerei GmbH vor diesem Hintergrund vereinfachend per 1. Dezember 2024 entkonsolidiert.

## **Sonstige Konsolidierungskreisveränderungen**

Im Zuge der strategischen Entscheidung zur Restrukturierung und Neuausrichtung der PIERER New Mobility GmbH wurden die Vertriebstöchter der Fahrrad-Division, die PIERER New Mobility Suisse GmbH, die PIERER New Mobility Espana S.L., die PIERER New Mobility France SAS, die PIERER New Mobility Italia S.r.l. und PIERER New Mobility Benelux SA im ersten Halbjahr 2024 mit den KTM-Vertriebstöchtern in den jeweiligen Ländern verschmolzen. Ebenso wurde die PIERER New Mobility Scandinavia AB, Örebro, Schweden mit 25. Juli 2024 mit einer der KTM-Vertriebstöchter verschmolzen.

## **ÄNDERUNGEN AT-EQUITY EINBEZOGENER GESELLSCHAFTEN**

Mit Vertrag vom 4. Oktober 2024 wurden 49,0 % der Anteile an der PIERER IMMOREAL GmbH, Wels, Österreich von der Pierer Konzerngesellschaft mbH erworben. Der Kaufpreis belief sich auf TEUR 10.879. Zugleich wurden Finanzforderungen gegen die PIERER IMMOREAL GmbH im Umfang von TEUR 24.689 von der PIERER Industrie AG abgelöst. Die Gruppe übt aufgrund der faktischen Gegebenheiten maßgeblichen Einfluss aus, daher wird die Gesellschaft nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Aufgrund der zeitlichen Nähe und unwesentlicher Bewegungen in der Zwischenzeit wird im Konzernabschluss der 1. Oktober 2024 als Zugangsdatum der Beteiligung herangezogen.

# **III. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG**

In der PIERER Mobility AG erfolgt die Steuerung der Geschäftstätigkeit auf Basis der beiden Unternehmensbereiche „Motorrad“ und „Fahrrad“. 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 Motorrad, Fahrrad sowie Sonstige.

### **MOTORRAD:**

Das Segment „Motorrad“ umfasst die Entwicklung, Produktion und den Vertrieb von Motorrädern unter den Marken „KTM“, „Husqvarna Motorcycles“ und „GASGAS“ sowie Komponenten der Marke „WP“. Das Segment Motorrad umfasst zum 31. Dezember 2024 62 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.

### **FAHRRAD:**

Die PIERER New Mobility GmbH samt Tochtergesellschaften bildet das Segment „Fahrrad“ der PIERER Mobility-Gruppe. Mit den Marken „Husqvarna E-Bicycles“, „GASGAS Bicycles“ und „FELT Bicycles“ liegt der Fokus auf der Entwicklung, Herstellung und dem Handel mit Elektrofahrrädern und Fahrrädern. Insgesamt umfasst das Segment 11 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 sowie die Platin 1483 GmbH zusammenfassend dargestellt.

Keines der Segmente weist eine Abhängigkeit von externen Kunden im Sinne 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 2024 und 2023 teilen sich auf die beschriebenen Segmente wie folgt auf:

<b>2024</b>	<b>Motorrad</b>	<b>Fahrrad</b>	<b>Sonstige</b>	<b>Konsolidierung</b>	<b>GESAMT</b>
<b>TEUR</b>					
Umsatzerlöse (einschließlich Erlöse innerhalb der Segmente)	1.803.716	111.487	66.584	-102.766	<b>1.879.021</b>
Umsatzerlöse extern	1.763.841	111.093	4.087	0	<b>1.879.021</b>
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-887.121	-291.096	-2.689	-3.311	<b>-1.184.217</b>
Investitionen <sup>1)</sup>	231.237	1.295	261	0	<b>232.793</b>
Abschreibungen	-666.562	-34.723	-4.168	2.019	<b>-703.434</b>
davon Wertminderungen nach IAS 36	-334.684	-25.976	0	0	<b>-360.660</b>
davon Wertminderungen nach IFRS 5	-147.311	0	0	0	<b>-147.311</b>
Anteil am Ergebnis von Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden	-1.772	-217	0	-7.033	<b>-9.022</b>
Bilanzsumme	2.323.364	194.529	-705.279	583.220	<b>2.395.834</b>
Eigenkapital	-138.492	-306.691	-909.721	1.161.155	<b>-193.749</b>
Working Capital Employed	443.763	88.873	6.110	-13.329	<b>525.417</b>
Nettoverschuldung	-1.607.117	-376.945	336.955	4.392	<b>-1.642.715</b>
<b>2023</b>	<b>Motorrad</b>	<b>Fahrrad</b>	<b>Sonstige</b>	<b>Konsolidierung</b>	<b>GESAMT</b>
<b>TEUR</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>
davon Wertminderungen nach IAS 36	0	0	0	0	<b>0</b>
davon Wertminderungen nach IFRS 5	0	0	0	0	<b>0</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>

1) Exklusive IFRS 16 (Leasing); die Leasingzugänge betrugen in 2024 TEUR 39.241 (Vorjahr: TEUR 32.546)

**INFORMATIONEN ÜBER GEOGRAFISCHE GEBIETE:**

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

TEUR	Langfristige Vermögenswerte	
	31.12.2024	31.12.2023
Österreich	761.066	1.170.384
Europa (ohne Österreich)	3.479	51.587
Nordamerika inkl. Mexiko	92.273	90.890
Sonstige	3.318	5.597
<b>SUMME</b>	<b>860.136</b>	<b>1.318.458</b>

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach geografischen Gebieten kann Punkt 10. „Umsatzerlöse“ entnommen werden.

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

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

### 10. 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	2024
Österreich	107.545	81.139
Europa (ohne Österreich)	1.340.260	941.341
Nordamerika und Mexico	776.022	545.448
Sonstige	437.383	311.093
	<b>2.661.210</b>	<b>1.879.021</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. Dezember 2024 TEUR 46.744 (31.12.2023: TEUR 60.956).

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.

## 11. HERSTELLUNGSKOSTEN DER ZUR ERZIELUNG DER UMSATZERLÖSE ERBRACHTEN LEISTUNGEN

Die Herstellungskosten des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2023	2024
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	1.727.180	1.487.058
Personalaufwand	152.082	134.256
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	68.164	81.666
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und sonstige immaterielle Vermögenswerte	34.329	49.716
Sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge	-4.638	177.284
	<b>1.977.117</b>	<b>1.929.980</b>

In den Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen sind Erträge aus Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von TEUR 846 (Vorjahr: Aufwendungen in Höhe von TEUR 22.136) enthalten.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen des Geschäftsjahres 2024 finden sich TEUR 101.853 aufgrund der Einstellung von Entwicklungsprojekten im Zuge strategischer Neuausrichtungen (Vorjahr: sonstige Projekteinstellungen im Umfang von TEUR 2.619).

## 12. VERTRIEBS- UND RENNSPORTAUFWENDUNGEN

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

TEUR	2023	2024
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	46.120	44.098
Personalaufwand	122.943	119.506
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	13.881	12.977
Sonstige betriebliche Aufwendungen	157.516	175.468
Sponsorgelder und sonstige betriebliche Erträge	-50.622	-52.681
	<b>289.838</b>	<b>299.368</b>

## 13. FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGS-AUFWENDUNGEN

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

TEUR	2023	2024
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	11.016	10.311
Personalaufwand	40.682	43.915
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	8.179	8.255
Sonstige betriebliche Aufwendungen	27.617	48.625
Fördergelder und sonstige betriebliche Erträge	-33.730	-30.669
	<b>53.764</b>	<b>80.437</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 116.134 (Vorjahr: TEUR 109.329). Insgesamt betrugen die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen (vor aktivierten Entwicklungskosten) TEUR 235.096 (Vorjahr: TEUR 244.371) und somit 12,5 % (Vorjahr: 9,2 %) vom Umsatz.

## 14. VERWALTUNGSaufWENDUNGEN

Die Verwaltungsaufwendungen des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2023	2024
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	3.569	11.146
Personalaufwand	71.852	80.892
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	38.951	42.308
Sonstige betriebliche Aufwendungen	78.595	69.023
Sonstige betriebliche Erträge	-7.225	-6.239
	<b>185.742</b>	<b>197.130</b>

## 15. SONSTIGE BETRIEBLICHE aufWENDUNGEN und WERTMINDERUNGEN

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Wertminderungen setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2023	2024
Veränderungen im Konsolidierungskreis	0	-10.369
Übrige sonstige Aufwendungen	-799	-46.664
<b>Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>	<b>-799</b>	<b>-57.033</b>
Aufwendungen mit Wertminderungen nach IAS 36	0	-360.660
Aufwendungen mit Wertminderungen nach IFRS 5	0	-147.311
<b>Aufwendungen im Zusammenhang mit Wertminderungen</b>	<b>0</b>	<b>-507.971</b>
<b>GESAMT</b>	<b>-799</b>	<b>-565.004</b>

Die Aufwendungen aus den Veränderungen im Konsolidierungskreis betreffen in Höhe von TEUR 6.192 Aufwendungen aus der Entkonsolidierung der im Konkursverfahren befindlichen Vöcklabrucker Metallgießerei GmbH, sowie in Höhe von TEUR 4.177 Aufwendungen aus Erfüllung bestehender Geschäftsbeziehungen (pre-existing relationship) im Zuge der Erstkonsolidierung der MV Agusta Motor S.p.A.

Die übrigen sonstigen Aufwendungen beinhalten im Geschäftsjahr 2024 verschiedene Aufwendungen, die unter anderem im Zusammenhang mit dem Sanierungsverfahren entstanden und den anderen Teilbereichen nicht zugeordnet werden konnten. Im Wesentlichen handelt es sich um Aufwendungen aus Rechts-, Unternehmens- und Rechnungslegungsberatung (TEUR 18.869), Aufwendungen aus im Zuge des Sanierungsverfahrens bedingt angemeldeten Schadensfällen, die in der gebildeten Restrukturierungsrückstellung enthalten sind (TEUR 12.804), sowie Personalaufwendungen (TEUR 6.380) und Bankspesen (TEUR 2.850). Im Vorjahr bestand dieser Posten im Wesentlichen aus Bankspesen.

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit Wertminderungen enthalten TEUR 147.311 aus der Klassifizierung von Vermögenswerten als zur Veräußerung gehalten und Veräußerungsgruppen sowie TEUR 360.660 aus dem durchgeführten Wertminderungstest nach IAS 36. Hinsichtlich der auf die Veräußerungsgruppe entfallenden Wertminderung finden sich unter Punkt 33 „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“ weitere Informationen. Für eine detailliertere Darstellung der Aufteilung des Wertminderungsbedarfs nach IAS 36 sei auf Punkt 23 „Firmenwert und Werthaltigkeitstest nach IAS 36“ verwiesen. Da es sich dabei um eine pro-rata-Wertminderung von Vermögenswerten der gesamten CGU „KTM“ und der CGU



„PIERER New Mobility“ handelt, würde eine Zuteilung auf die übrigen Funktionsbereiche die verursachungsgerechte Darstellung in der Gewinn- und Verlustrechnung nach Ansicht der Gruppe verzerren. Weitere Erläuterungen hierzu finden sich ebenfalls unter Punkt 23 „Firmenwert und Werthaltigkeitstest nach IAS 36“.

## 16. 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 belaufen sich auf insgesamt TEUR 17.703 (Vorjahr: TEUR 3.736). Diese betreffen im Geschäftsjahr 2024 größtenteils die erfolgswirksame Aufwertung der bislang At Equity-gehaltenen Anteile an der MV Agusta Motor S.p.A. in Höhe von TEUR 16.339.

## 17. 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	2024
Kiska GmbH	706	-7.033
KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc.	-199	-799
China Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.	6.993	-832
MV Agusta MOTOR SPA	-5.162	34
Sonstige	0	-392
	<b>2.338</b>	<b>-9.022</b>

Der deutliche Rückgang im übernommenen Ergebnis der Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd., lässt sich auf die Forderungsabschreibungen in Höhe von 70% der Gesellschaft auf Forderungen insbesondere gegenüber der im Sanierungsverfahren befindlichen KTM AG zurückführen. Die MV Agusta Motor S.p.A. wurde per 1. März 2024 in die Vollkonsolidierung überführt. Das At-Equity Ergebnis der Kiska GmbH beinhaltet Abschreibungen an der Gesellschaft in Höhe von TEUR 6.142.

## 18. FINANZ- UND BETEILIGUNGSERGEBNIS

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

TEUR	2023	2024
Zinserträge	10.669	25.837
Zinsaufwendungen	-73.940	-123.641
Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis	-4.620	5.423
	<b>-67.891</b>	<b>-92.381</b>

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

TEUR	2023	2024
Fremdwährungsbewertung Bankguthaben	-3.495	630
Fremdwährungsbewertung gegebener Darlehen	-1.955	3.216
Absicherungskosten	830	1.718
Bewertung Zinsswap	0	-139
Sonstiges	0	-2
	<b>-4.620</b>	<b>5.423</b>

## 19. ERTRAGSTEUERN

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

TEUR	2023	2024
Laufende Steuer	-12.982	-6.982
<i>davon aus Vorjahren</i>	<i>1.185</i>	<i>-2.601</i>
Latente Steuern	-2.738	203.673
	<b>-15.720</b>	<b>196.691</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 23%.

Zum 31.12.2024 sind aktive latente Steuern auf Verlustvorträge der inländischen Gesellschaften in Höhe von TEUR 206.742 angesetzt. Die zu Grunde liegenden Verlustvorträge sind im Jahr 2025 mit dem Sanierungsgewinn zu verrechnen. Die Veränderung der latenten Steuern in Bezug auf inländische Verlustvorträge in Höhe von TEUR 187.825 ergibt sich aus der Ausbuchung der zum Vorstichtag aktivierten aktiven latenten Steuern auf interne Verlustvorträge gegenüber der ehemaligen Gruppenträgerin in Höhe von TEUR 18.817 sowie der Aktivierung der latenten Steuern auf den laufenden Verlust in Höhe von TEUR 206.742.

Bis zum 31.12.2023 bildete die PIERER Mobility AG, Wels mit der Pierer Konzerngesellschaft mbH, Wels, eine Gruppe im Sinn des Körperschaftsteuerrechts. Seit dem Geschäftsjahr 2024 ist die PIERER Mobility AG, Wels, Gruppenträger einer Gruppe im Sinn des Körperschaftssteuerrechts. Der steuerliche Ertragsausgleich zwischen dem Gruppenträger und dem Gruppenmitglied ist in der Gruppen- und Steuerumlagevereinbarung geregelt. Wird dem Gruppenträger vom Gruppenmitglied ein positives Einkommen zugerechnet, so beträgt die positive Steuerumlage 23 % des zugerechneten positiven Einkommens. Im Falle der Zurechnung von Verlusten erhält das Gruppenmitglied keine Steuerumlage. Nicht verrechenbare Verluste werden für das Gruppenmitglied zur Verrechnung mit seinen positiven oder mit positiven Gesamtgruppenergebnissen in der Zukunft evident gehalten.

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 36,0 %.

Eine Überleitungsrechnung zwischen dem erwarteten Steuerertrag bzw. Steueraufwand des Geschäftsjahres (Anwendung des Konzernsteuersatzes in Höhe von 23 % (Vorjahr: 24 %) auf das Ergebnis vor Steuern) und dem tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand kann wie folgt dargestellt werden:

TEUR	2023	2024
Ergebnis vor Ertragsteuern	92.133	-1.276.598
Erwarteter Steueraufwand / -ertrag	-22.112	293.618
Nicht temporäre Differenzen und sonstige steuerliche Hinzurechnungen	-1.381	6.750
Ansatz / Wertberichtigungen / Verbrauch von Verlustvorträgen	-2.764	-89.869
Steuern aus Vorperioden	750	-20.838
Effekte ausländischer Steuersätze	-839	2.498
Ergebnis aus Equity-Beteiligungen	809	-1.986
Investitionsbegünstigungen	8.546	6.924
Steuersatzänderungen	1.271	0
Sonstiges	0	-406
	<b>-15.720</b>	<b>196.691</b>

Im Geschäftsjahr 2024 wurden Wertminderungsbuchungen aufgrund der Bilanzierung nach IAS 36 erfasst, welche aufgrund abweichender ausländischer Steuersätze Auswirkungen auf die Steuerquote nach sich ziehen. Die Effekte ausländischer Steuersätze enthalten TEUR -2.737 aus der Wertminderung.

Weiters enthält die Position „nichttemporäre Differenzen“ eine Auswirkung in Höhe von TEUR -47.389 aus Wertminderungen des Firmenwerts.

Unter den nichttemporären Differenzen sind darüber hinaus gegenläufige Effekte aus konzerninterne Beteiligungsabschreibungen bzw. Abschreibungen konzerninterner Forderungen in Höhe von TEUR 45.868 enthalten.

Die Überleitungsposition „Ansatz / Wertberichtigungen / Verbrauch von Verlustvorträgen“ resultiert aus laufenden Verlusten und abzugsfähigen temporären Differenzen von Gesellschaften außerhalb der österreichischen Steuergruppe, auf die mangels Werthaltigkeit keine aktiven latenten Steuern bilanziert werden.

Die Steuern aus Vorperioden betreffen im Wesentlichen Effekte in Zusammenhang mit der Änderung der österreichischen Gruppenstruktur.

### Globale Mindestbesteuerung

Der Konzern ist in verschiedenen Ländern tätig, die neue Gesetze zur Einführung der globalen Mindeststeuer erlassen haben, insbesondere in Österreich, wo die oberste 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 ab dem 1. Januar 2024 in Kraft getreten ist, wurden diese Bestimmung für die Erstellung des Konzernabschlusses 2024 angewendet.

Gewinne aus den Tätigkeiten des Konzerns in der Schweiz, Bulgarien und Singapur unterliegen der Mindeststeuer, wobei die darauf entfallene Steuer einen für den Konzern unwesentlichen Betrag darstellt.

Der Konzern wendet die vorübergehende verpflichtende Ausnahmeregelung hinsichtlich der Bilanzierung latenter Steuern, die sich aus der Einführung der globalen Mindestbesteuerung ergeben, an und erfasst etwaig entstehende Steuern in Zusammenhang mit der globalen Mindestbesteuerung als tatsächlichen Steueraufwand /-ertrag zum jeweiligen Entstehungszeitpunkt.

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

Das Ergebnis je Aktie betrug im laufenden Geschäftsjahr 2024 EUR -29,30 (Vorjahr: EUR 2,37) und berechnet sich wie folgt:

	2023	2024
Ergebnis - Eigentümer des Mutterunternehmens (in TEUR)	80.183	-990.265
Gesamtaktienanzahl (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>-29,30</b>

Nach den Vorschriften des Aktiengesetzes bildet der nach österreichischen Rechnungslegungsvorschriften aufgestellte Einzelabschluss der PIERER Mobility AG zum 31. Dezember 2024 die Basis für die Dividendenausschüttung.

Für das Geschäftsjahr 2024 wird vorgeschlagen, keine Dividende auszuschütten. Vom Bilanzgewinn 2023 wurde eine Dividende in Höhe von TEUR 16.899 ausgeschüttet.

## 21. AUFWENDUNGEN FÜR DEN ABSCHLUSSPRÜFER

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

TEUR	2023	2024
Jahresabschlussprüfung aller Einzelgesellschaften sowie Konzernabschlussprüfung	635	744
Sonstige Bestätigungsleistungen	77	0
Sonstige Leistungen	74	0
	<b>786</b>	<b>744</b>

## 22. MITARBEITER

Der Mitarbeiterstand wird jeweils inklusive Leiharbeiter und externen Dienstnehmern dargestellt:

Stand am 1.1.2024	6.184
Veränderungen im Geschäftsjahr	-874
<b>Stand am 31.12.2024</b>	<b>5.310</b>

Zum 31. Dezember 2024 waren 3.290 Angestellte (Vorjahr: 3.553) und 2.020 Arbeiter (Vorjahr: 2.631) beschäftigt. Zum 31. Dezember 2024 sind 4.099 Mitarbeiter (Vorjahr: 4.970) in Österreich und 1.211 Mitarbeiter (Vorjahr: 1.214) im Ausland beschäftigt. Durchschnittlich beschäftigte die Gruppe 5.887 Mitarbeiter (Vorjahr: 6.268), davon 3.482 Angestellte (Vorjahr: 3.486) und 2.406 Arbeiter (Vorjahr: 2.782).

Der gesamte Personalaufwand im Geschäftsjahr 2024, ohne Effekte aus der Aktivierung von Entwicklungskosten, beträgt TEUR 450.788 (Vorjahr: TEUR 456.206).

## V. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

### 23. FIRMENWERT UND WERTHALTIGKEITSTEST NACH IAS 36

Firmenwerte werden gemäß IAS 36 „Wertminderungen“ nicht planmäßig abgeschrieben, sondern einem jährlichen Werthaltigkeitstest unterzogen.

Für das Geschäftsjahr 2024 ergab der durchgeführte Werthaltigkeitstest einen Bedarf für Wertminderungen bei den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten „KTM“ und „PIERER New Mobility“ (im Vorjahr: kein Wertminderungsbedarf).

Das betriebsnotwendige Vermögen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird dabei mit ihrem Nutzungswert verglichen und auf den niedrigeren Nutzungswert abgeschrieben, soweit nicht ein höherer beizulegender Zeitwert abzüglich Verkaufskosten vorliegt. Der Nutzungswert wird unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Methode unter Annahme eines Vorsteuer-WACC von 9,5 % (2023: 11,1 %) für „KTM“. Für die CGU „PIERER New Mobility“ wurde ein Nachsteuer-WACC von 8,1 % (2023: 8,6 %) herangezogen, da der Vorsteuer-WACC nicht aussagekräftig ist.

Die Prognose der Zahlungsströme basiert auf den vom Management freigegebenen Finanzbudgets bzw. Vorscheurechnungen unter Berücksichtigung der mittelfristigen Strategieziele. Die Mittelfristplanung umfasst einen detaillierteren Planungshorizont von fünf Jahren und basiert auf internen Annahmen über die zukünftigen Absatz-, Preis- und Kostenentwicklungen, die zukünftige Erschließung neuer Märkte sowie die Zusammensetzung des Produktmixes.

Daran anschließend wurde bei der CGU „KTM“ eine Grobplanungsphase von drei Jahren hinzugezogen, da zum Ende der Detailplanungsphase aufgrund des Sanierungsverfahrens in der KTM-Gruppe von keinem eingeschungenen Zustand ausgegangen werden kann. Dabei wurde eine konservative Umsatzentwicklung unter den letzten Perioden der Detailplanungsphase angenommen und die EBIT-Marge der letzten Detailplanungsperiode gleich-bleibend fortgeführt. Die Abschreibungen und das investierte Kapital wurden aneinander angeglichen. Anschließend wurde der Zahlungsstrom der letzten Grobplanungsperiode herangezogen, um die geschätzten Zahlungsströme jenseits dieser Periode durch Extrapolation zu ermitteln, wobei eine konstante Weiterentwicklung unter Verwendung einer Wachstumsrate von 1 % und der Unternehmensfortführung angenommen wird. Die getroffenen Annahmen beruhen im Wesentlichen auf den langjährigen Erfahrungswerten, der historischen Entwicklung sowie der Einschätzung des Managements. Die Plausibilität der Annahmen wurde darüber hinaus im Zuge des Sanierungsverfahrens von externen Dritten hinsichtlich ihrer Plausibilität analysiert und beurteilt, wobei die Ergebnisse hieraus wiederum in die Geschäftsplanung mit eingeflossen sind.

Da der so ermittelte Wertminderungsaufwand beläuft sich für die CGU „KTM“ im aktuellen Geschäftsjahr auf TEUR 334.684 (Vorjahr: TEUR 0) und für die CGU „PIERER New Mobility“ auf TEUR 25.976. Dieser ist zunächst dem Firmenwert der CGU „KTM“ und der CGU „PIERER New Mobility“ zuzuordnen, sodass dieser vollständig wertgemindert wurde. Der übersteigende Betrag wurde pro rata auf die Buchwerte der im Scope von IAS 36 befindlichen Vermögenswerte aufgeteilt.

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

TEUR	2023	2024
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten:</b>		
<b>Stand am 1.1.</b>	<b>150.632</b>	<b>151.725</b>
Abgänge	0	-4.509
Konsolidierungskreisänderungen	1.567	79.341
Währungsumrechnung	-474	-384
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>151.725</b>	<b>226.173</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen:</b>		
<b>Stand am 1.1.</b>	<b>19.977</b>	<b>19.990</b>
Wertminderungen	0	206.232
Währungsumrechnung	13	-49
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>19.990</b>	<b>226.173</b>
<b>Buchwert am 31.12.</b>	<b>131.735</b>	<b>0</b>
KTM	109.766	0
PIERER New Mobility	19.457	0
Sonstige	2.512	0

Der festgestellte Wertminderungsaufwand für die CGU „KTM“ des Geschäftsjahres 2024 wurde wie folgt verteilt:

TEUR	31.12.2024
<b>Ermittelter Wertminderungsbedarf nach IAS 36</b>	<b>334.684</b>
Firmenwert	109.399
<b>Pro rata verteilter Wertminderungsaufwand</b>	<b>225.285</b>
<b>Sachanlagen</b>	<b>105.933</b>
Grundstücke	11.502
Gebäude	49.083
Maschinen	25.742
Betriebs- und Geschäftsausstattung	13.946
Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	5.660
<b>Immaterielle Vermögenswerte</b>	<b>119.352</b>
Entwicklungskosten	101.818
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	4.723
Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	9.820
Markenrechte	2.991

Der festgestellte Wertminderungsaufwand für die CGU „PIERER New Mobility“ des Geschäftsjahres 2024 wurde wie folgt verteilt:

TEUR	31.12.2024
<b>Ermittelter Wertminderungsbedarf nach IAS 36</b>	<b>25.976</b>
Firmenwert	19.577
<b>Pro rata verteilter Wertminderungsaufwand</b>	<b>6.399</b>
<b>Sachanlagen</b>	<b>2.344</b>
Gebäude	446
Maschinen	1.326
Betriebs- und Geschäftsausstattung	572
<b>Immaterielle Vermögenswerte</b>	<b>4.055</b>
Markenrechte	3.700
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	355

Wie bereits unter Punkt 15. „Sonstige betriebliche Aufwendungen und Wertminderungen“ ausgeführt, hat die Gruppe obigen Wertminderungsaufwand von TEUR 360.660 vollständig unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen bzw. als separater Ausweis in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die nach IAS 36 geforderte pro rata-Aufteilung der Wertminderung führt unserer Ansicht nach zu keiner verursachungsgerechten Zuteilung der Wertminderung auf die einzelnen Vermögenswerte. Aus diesem Grund schätzt die Gruppe den Informationsnutzen für den Berichtleser in der aktuellen Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung höher ein als im Falle einer Zuteilung dieses Wertminderungsaufwands zu den einzelnen Funktionsbereichen. Würde dennoch unter Heranziehung verschiedener Annahmen versucht, eine Zuteilung dieses Wertminderungsaufwands zu den Funktionsbereichen vorzunehmen, ergäbe sich folgende hypothetische Aufteilung:

TEUR	31.12.2024
<b>Ermittelter Wertminderungsbedarf nach IAS 36</b>	<b>360.660</b>
<b>Den sonstigen betrieblichen Aufwendungen zugeordnet</b>	<b>360.660</b>
<b>Vereinfachende Zuteilung im Falle verursachungsgerechter Zuordenbarkeit</b>	
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	194.049
Vertriebs- und Rennsportaufwendungen	395
Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	80
Infrastruktur- und Verwaltungsaufwendungen	25.390
Sonstige betriebliche Aufwendungen	140.746

## 24. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

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

Jahre	Nutzungsdauer
Software	3 - 5
Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte	5

Bei selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten erfolgt eine Aufteilung des Herstellungszeitraumes in eine Forschungs-, Entwicklungs- und Modellpflegephase. In der Forschungs- und Modellpflegephase angefallene Kosten werden sofort ergebniswirksam erfasst. Ausgaben in der Entwicklungsphase werden als

immaterielle Vermögenswerte aktiviert, wenn die Kriterien nach IAS 38.57 erfüllt sind. Die Bewertung der selbst erstellten immateriellen Vermögenswerte erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen und Wertminderungen. Die planmäßige Abschreibung erfolgt nach der linearen Abschreibungsmethode unter Zugrundelegung einer Nutzungsdauer von im Wesentlichen fünf Jahren. Die Nutzungsdauer von fünf Jahren, die insbesondere bei den aktivierten Entwicklungskosten herangezogen wird, basiert auf Erfahrungswerten im Zusammenhang mit den zugrundeliegenden Produktlebenszyklen. Die planmäßige Abschreibung von aktivierten Entwicklungskosten, die eindeutig bestimmten Produkten oder Verfahren zugeordnet werden können, erfolgt mit dem Beginn der Serienproduktion.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden Entwicklungskosten in Höhe von TEUR 135.392 (Vorjahr: TEUR 156.877) aktiviert sowie insgesamt TEUR 183.637, davon TEUR 101.818 aus Wertminderung nach IAS 36 (Vorjahr: TEUR 68.164, davon TEUR 0 aus Wertminderung nach IAS 36) abgeschrieben. Zum 31.12.2024 sind Entwicklungskosten mit einem Buchwert in Höhe von TEUR 352.879 (Vorjahr: TEUR 506.666) in den immateriellen Vermögenswerten enthalten.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer, wie die im Rahmen der durch Kaufpreisallokationen angesetzten Marken „KTM“ in Höhe von TEUR 61.103 (Vorjahr: TEUR 61.103) und „GASGAS“ in Höhe von TEUR 10.355 (Vorjahr: TEUR 13.346) 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. Im Geschäftsjahr 2024 wurden oben angeführte Marken im Zuge des Werthaltigkeitstests um TEUR 2.991 wertgemindert. Die Marke „KTM“ wurde im Geschäftsjahr 2024 aufgrund eines im Rahmen eines Wertgutachtens ermittelten, den Buchwert übersteigenden Liquidationswerts nicht wertgemindert.

Die Aufgliederung der immateriellen Vermögenswerte und ihre Entwicklung im Geschäftsjahr 2024 sowie im Geschäftsjahr 2023 werden in den folgenden Tabellen dargestellt:



TEUR	Konzessionen, gewerbliche Schutz- rechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	Kundenstamm, Markenwerte, Entwicklungs- kosten	Geleistete Anzahlungen	Summe
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten:</b>				
<b>Stand am 1.1.2024</b>	101.666	767.811	33.613	<b>903.090</b>
Zugänge	4.965	135.392	19.970	<b>160.327</b>
Abgänge	-17.460	-165.292	-600	<b>-183.352</b>
Konsolidierungskreisänderungen	12.789	41.982	612	<b>55.383</b>
Währungsumrechnung	41	-2	0	<b>39</b>
Umbuchungen	9.597	0	-9.771	<b>-174</b>
<b>Stand am 31.12.2024</b>	<b>111.598</b>	<b>779.891</b>	<b>43.824</b>	<b>935.313</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen:</b>				
<b>Stand am 1.1.2024</b>	75.103	159.020	0	<b>234.123</b>
Zugänge	17.907	88.210	8	<b>106.125</b>
Wertminderungen	1.830	146.490	9.838	<b>158.158</b>
Abgänge	-14.123	-38.282	-17	<b>-52.422</b>
Konsolidierungskreisänderungen	12.455	120	-8	<b>12.567</b>
Währungsumrechnung	24	-4	1	<b>21</b>
Umbuchungen	34	0	0	<b>34</b>
<b>Stand am 31.12.2024</b>	<b>93.230</b>	<b>355.554</b>	<b>9.822</b>	<b>458.606</b>
<b>Buchwert:</b>				
<b>Stand am 31.12.2024</b>	<b>18.368</b>	<b>424.337</b>	<b>34.002</b>	<b>476.707</b>
Stand am 31.12.2023	26.563	608.791	33.613	<b>668.967</b>

TEUR	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	Kundenstamm, Markenwerte, Entwicklungs-kosten	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>

Die KTM AG hat mit Übertragungsvereinbarung vom 17.09.2013 das Lizenzrecht für die Nutzung der Marke „Husqvarna“ von der PIERER Industrie AG um TEUR 10.000 erworben. Das Lizenzrecht wird planmäßig über die Restnutzungsdauer von 3 Jahren abgeschrieben.

Die Zugänge bei den immateriellen Vermögenswerten wurden in der Kapitalflussrechnung um TEUR 38.483 (Vorjahr: TEUR 33.381) hinsichtlich ihrer Zahlungsunwirksamkeit korrigiert.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden Entwicklungskosten nicht nutzungsbereiter Vermögenswerte im Volumen von TEUR 101.835 (Vorjahr: TEUR 2.625) wertgemindert. Ursächlich für die Einstellung der zugrundeliegenden Entwicklungsprojekte zeichneten sich insbesondere die Veränderung des wirtschaftlichen Umfelds sowie die insolvenzrechtlichen Vorgänge im Zuge des Sanierungsverfahrens und entsprechender unternehmerischer Neuausrichtungen.

Aus der Anwendung des IAS 36 ergab sich im Geschäftsjahr 2024 ein Wertminderungsaufwand, der in Höhe von TEUR 119.352 – nach Wertminderung vorhandener Firmenwerte – auf die immateriellen Vermögenswerte pro rata verteilt wurde (Geschäftsjahr 2023: kein Wertminderungsbedarf festgestellt). Im Wesentlichen betraf diese Verteilung die Entwicklungskosten: Im Geschäftsjahr 2024 wurde den Entwicklungskosten nicht nutzungsbereiter Vermögenswerte eine Wertminderung nach IAS 36 von TEUR 46.923 zugewiesen. In Summe belief sich die Wertminderung nach IAS 36 innerhalb der Entwicklungskosten auf TEUR 101.818 (Vorjahr: TEUR 0). Eine entsprechende Aufstellung findet sich unter Punkt 23 „Firmenwert und Werthaltigkeitstest nach IAS 36“.

## 25. 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 - 10

Die Ermittlung der oben angegebenen wirtschaftlichen Nutzungsdauern basiert im Wesentlichen auf den Erfahrungswerten zur Abnutzung der zugrundeliegenden Vermögenswerte im Rahmen ihres betrieblichen Gebrauchs. Die obige Angabe zur Nutzungsdauer der Betriebs- und Geschäftsausstattung wurde im Vergleich zum Vorjahr vom Zeitraum 3-8 Jahre auf nun 3-10 Jahre geändert. Dieser neu angeführte Zeitraum gibt die tatsächliche wirtschaftliche Nutzungsdauer der zugrundeliegenden Vermögenswerte aus Sicht der Gruppe treffender wieder und führt zu keinen Änderungen der dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

In den Herstellungskosten selbst erstellter Anlagen werden die Einzelkosten einschließlich zurechenbarer Material- und Fertigungsgemeinkosten erfasst. Finanzierungskosten, die sich bei direkter Zurechnung von Fremdkapital bzw. die sich bei Anwendung eines durchschnittlichen Kapitalisierungszinssatzes auf die angefallenen Aufwendungen ergeben, werden mangels qualifizierten Vermögenswerten gemäß IAS 23 nicht aktiviert.

Investitionszuwendungen der öffentlichen Hand sind gemäß IAS 20 als Kompensation der zugehörigen Abschreibungen zu behandeln. Dabei wird die Nettomethode nach IAS 20.24 (Kürzung der Anschaffungs- und Herstellungskosten mit der Folge niedrigerer Abschreibungsverrechnung) angewendet. Im Geschäftsjahr 2024 wurden Zugänge in Summe um TEUR 12.594 (Vorjahr: TEUR 14.282) reduziert, davon betreffend aktivierte Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen in Höhe von TEUR 12.570 (Vorjahr: TEUR 13.684).

Die Aufgliederung der Sachanlagen und seine Entwicklung im Geschäftsjahr 2024 sowie im Geschäftsjahr 2023 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 1.1.2024</b>	52.731	351.511	336.627	191.724	18.629	<b>951.222</b>
Zugänge	1.887	21.128	24.094	17.888	49.167	<b>114.164</b>
Abgänge	-39	-38.418	-111.753	-22.965	-6.142	<b>-179.317</b>
Konsolidierungskreisänderungen	39	33.580	96.838	8.595	10.527	<b>149.579</b>
Währungsumrechnung	847	2.824	11	1.838	277	<b>5.797</b>
Umbuchungen	0	3.745	38.221	5.003	-47.202	<b>-233</b>
Umgliederung zur Veräußerung gehalten	-3.735	-27.027	-466	-796	0	<b>-32.024</b>
<b>Stand am 31.12.2024</b>	<b>51.730</b>	<b>347.343</b>	<b>383.572</b>	<b>201.287</b>	<b>25.256</b>	<b>1.009.188</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen:</b>						
<b>Stand am 1.1.2024</b>	1.032	109.580	234.389	122.335	0	<b>467.336</b>
Zugänge	270	21.795	42.853	26.996	1	<b>91.915</b>
Wertminderungen	11.541	63.022	41.516	15.229	9.342	<b>140.650</b>
Abgänge	-39	-36.687	-107.736	-21.086	-3.890	<b>-169.438</b>
Konsolidierungskreisänderungen	0	18.115	83.426	7.726	208	<b>109.475</b>
Währungsumrechnung	0	572	-6	1.111	-2	<b>1.675</b>
Umbuchungen	0	-21	0	-146	0	<b>-167</b>
Umgliederung zur Veräußerung gehalten	0	-1.108	-108	-341	0	<b>-1.557</b>
<b>Stand am 31.12.2024</b>	<b>12.804</b>	<b>175.268</b>	<b>294.334</b>	<b>151.824</b>	<b>5.659</b>	<b>639.889</b>
<b>Buchwert:</b>						
<b>Stand am 31.12.2024</b>	<b>38.926</b>	<b>172.075</b>	<b>89.238</b>	<b>49.463</b>	<b>19.597</b>	<b>369.299</b>
Stand am 31.12.2023	51.699	241.931	102.238	69.389	18.629	<b>483.886</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 1.1.2023</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>

In den Zugängen zu den Sachanlagen sind Investitionen in Höhe von TEUR 39.241 (Vorjahr: TEUR 32.546) als Zugänge aus Leasingverhältnissen enthalten, welche zum Bilanzstichtag nicht zahlungswirksam waren. Für weitere Details verweisen wir auf Punkt 45. „Leasingverhältnisse als Leasingnehmer“. Die Zugänge bei den sonstigen Sachanlagen wurden in der Konzern-Kapitalflussrechnung um TEUR -5.646 (Vorjahr: TEUR -4.389) hinsichtlich ihrer Zahlungsunwirksamkeit korrigiert.

Zum Bilanzstichtag sind Sachanlagen in Höhe von TEUR 103.500 (Vorjahr: TEUR 103.500) durch grundbücherlich eingetragene sowie hinterlegte Pfandbestellungsurkunden vor allem für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten besichert.

Aus der Anwendung des IAS 36 ergab sich im Geschäftsjahr 2024 ein Wertminderungsaufwand, der in Höhe von TEUR 108.277 auf die Sachanlagen pro rata verteilt wurde (Geschäftsjahr 2023: kein Wertminderungsbedarf festgestellt). Eine entsprechende Aufstellung findet sich unter Punkt 23 „Firmenwert und Werthaltigkeitstest nach IAS 36“. Darüber hinaus wurden Wertminderung auf Sachanlagen im Zuge der Klassifizierung der MV Agusta-Gesellschaften als zur Veräußerung gehalten in Höhe von TEUR 32.373 erfasst. Weitere Informationen hierzu finden sich unter Punkt 33 „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“.

## 26. 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. Dezember 2024 die Kiska GmbH, die KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., die CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd., die LX Media GmbH und die PIERER IMMOREAL GmbH. Die Veränderungen von nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen können dem Punkt 9. „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. Im laufenden Geschäftsjahr 2024 wurden Wertminderungen an der Gesellschaft in Höhe von TEUR 6.142 vorgenommen.

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.

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.

Im Geschäftsjahr 2022 wurde eine Kooperationsvereinbarung mit dem italienischen Motorradhersteller MV Agusta abgeschlossen. Im Rahmen jener 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 die Gruppe Anfang März 2024 weitere Anteile in Höhe von 25,0 % an der MV Agusta S.p.A. über eine vorzeitige Ausübung einer vereinbarten Call-Option erworben. Damit wurde die MV Agusta Motor S.p.A. unterjährig ein vollkonsolidiertes Tochterunternehmen der Gruppe, ihre Ergebnisse der Monate Jänner und Februar 2024 sind jedoch noch Teil der At Equity-Bilanzierung.

Mit Vertrag vom 4. Oktober 2024 hat die KTM AG 49,0 % der Anteile an der PIERER IMMOREAL GmbH, Wels, Österreich, von der Pierer Konzerngesellschaft mbH, Wels, Österreich, erworben. Zum Bilanzstichtag waren die Anteile als zur Veräußerung gehalten klassifiziert, wie unter Punkt 33 „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“ näher erläutert.

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

TEUR	2023	2024
Beteiligungsbuchwert Stand 1.1.	33.341	33.870
Erwerb von Anteilen	0	14.679
Konsolidierungskreisänderungen (sukzessiver Erwerb)	0	-11.066
Klassifizierung als zur Veräußerung gehalten	0	-10.748
Verkauf von Anteilen	-946	-3.753
Anteiliges Jahresergebnis (abzüglich Zwischenergebniseliminierungen)	2.338	-2.736
Sonstige Zwischenergebniseliminierungen	1.131	214
Wertberichtigung Beteiligungen	0	-6.286
Sonstiges Ergebnis	-1.051	488
Ausschüttung	-943	-599
Sonstiges	0	67
<b>Beteiligungsbuchwert Stand 31.12.</b>	<b>33.870</b>	<b>14.130</b>

## 27. 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 nur latente Steuern abgegrenzt, wenn eine Realisierung in absehbarer Zeit wahrscheinlich ist. Der Berechnung liegt der im jeweiligen Land übliche Ertragssteuersatz zum Zeitpunkt der voraussichtlichen Umkehr der Wertdifferenz zu Grunde.

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

TEUR	31.12.2023	31.12.2024
<b>Aktive latente Steuern:</b>		
Vorräte	11.709	13.970
Finanzanlagen	61	48.776
Personalverbindlichkeiten	2.888	2.498
Rückstellungen	259	544
Verbindlichkeiten	15.172	17.368
	<b>30.089</b>	<b>83.156</b>
Saldierung	-40.123	-206.491
Verlustvorträge	19.968	207.461
	<b>9.934</b>	<b>84.126</b>
<b>Passive latente Steuern:</b>		
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	-2.034	-108.607
Immaterielle Vermögenswerte	-158.754	-98.777
	<b>-160.788</b>	<b>-207.384</b>
Saldierung	40.123	206.491
	<b>-120.665</b>	<b>-893</b>

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

Die aktiven latenten Steuern auf Finanzanlagen betreffen – analog des Vorjahres – größtenteils offene Siebentel gemäß § 12 Abs 3 Z 2 öKStG (österreichisches Steuergesetz). Im laufenden Wirtschaftsjahr wurden offene Siebentel aus Vorjahren in Höhe von TEUR 197 einkommensmindernd berücksichtigt. Für alle offenen Siebentel Abschreibungen wurden gemäß § 12 öKStG aktive latente Steuern angesetzt, da die Voraussetzungen des IAS 12.34 ff erfüllt werden.

Weiters bestehen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge der österreichischen PIERER Mobility AG Gruppe in Höhe von TEUR 206.742 (Vorjahr: TEUR 19.968) sowie der KTM Australien-Subgruppe in Höhe von TEUR 719 (Vorjahr: TEUR 0). Für weitere Ausführungen, insbesondere die Zusammenhänge mit dem Sanierungsverfahren, sei auf Punkt 19 „Ertragsteuern“ verwiesen.

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

TEUR	Verlustvortrag 31.12.2024	davon nicht an- gesetzt 31.12.2024	verbleibender Verlustvortrag 31.12.2024	aktive latente Steuer 31.12.2024
PIERER Mobility AG	898.880	0	898.880	206.742
PIERER E-Commerce GmbH	2.338	-2.338	0	0
Avocado GmbH	4.924	-4.924	0	0
Pierer Innovation GmbH	1.187	-1.187	0	0
Sonstige	278.578	-276.179	2.399	719
	<b>1.185.907</b>	<b>-284.628</b>	<b>901.279</b>	<b>207.461</b>

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>

Der steuerliche Verlust in Österreich ist unbegrenzt vortragsfähig.

Abzugsfähige temporäre Differenzen und noch nicht genutzte steuerliche Verluste (einschließlich offene Siebentelabschreibungen und Zinsvorträge) auf welche keine aktiven latenten Steuern aktiviert wurden, belaufen sich auf TEUR 328.259 (Vorjahr: TEUR 96.708).

Weiters wurden auf Verlustvorträge von Tochterunternehmen in Höhe von TEUR 86.155 (Vorjahr: 2.829) keine aktiven latenten Steuern gebildet. Davon sind Verluste in Höhe von TEUR 85.606 (Vorjahr: TEUR 2.200) auf unbestimmte Zeit vortragsfähig und Verluste in Höhe von TEUR 549 (Vorjahr: TEUR 629) bis zu 5 Jahre vortragsfähig.

Zum 31. Dezember 2024 (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 ist davon auszugehen, dass die Unterschiede zwischen dem steuerlichen Beteiligungsansatz und dem Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen (outside-basis differences) in absehbarer Zeit steuerfrei bleiben, da keine Veräußerung dieser Beteiligungen geplant ist.

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 2.681 (Vorjahr: TEUR 5.068) keine latenten Steuerabgrenzungen gebildet.



Die latenten Steuern haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

TEUR	2023	2024
Latente Steuern (netto) am 1.1.	-110.646	-110.731
Veränderung Konsolidierungskreis	0	-11.109
Erfolgswirksam erfasste latente Steuern	-2.738	203.673
Im sonstigen Ergebnis erfasste latente Steuern	2.452	1.767
Im Eigenkapital erfasste latente Steuern	92	36
Erfolgsneutral erfasste latente Steuern aus Umgliederung (Vorjahr)	62	63
Fremdwährung	47	-466
<b>Latente Steuern (netto) am 31.12.</b>	<b>-110.731</b>	<b>83.233</b>

## 28. SONSTIGE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

TEUR	31.12.2023	31.12.2024
Forderungen aus Finanzierungstätigkeiten	2.597	347
Leasingforderungen aus Untermietverhältnissen	515	515
Übrige	2.324	2.385
	<b>5.436</b>	<b>3.247</b>

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

## 29. VORRÄTE

Die Vorräte stellen sich wie folgt dar:

TEUR	31.12.2023	31.12.2024
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	174.633	96.859
Unfertige Erzeugnisse	35.754	31.465
Fertige Erzeugnisse und Waren	646.868	489.528
	<b>857.255</b>	<b>617.852</b>

TEUR	31.12.2023	31.12.2024
Vorratsbestand brutto	909.411	770.272
- Wertberichtigungen	-52.156	-152.420
<b>Vorratsbestand netto</b>	<b>857.255</b>	<b>617.852</b>

Hinsichtlich der zugrundeliegenden Einschätzungen zur Bewertung der Vorräte sei auf die Erläuterungen unter Punkt 7 „Schätzungen und Ermessensentscheidungen“ verwiesen.

## 30. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Bruttoforderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten sind um die Einzelwertberichtigungen in Höhe von TEUR 27.957 (Vorjahr: TEUR 7.406) vermindert.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen haben sich wie folgt entwickelt:

TEUR	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
<b>Stand am 1.1.2023</b>	<b>5.049</b>
Währungsumrechnung	-94
Zuführungen Einzelwertberichtigung	3.430
Zuführung Wertberichtigung für erwartete Verluste	111
Verbrauch	-305
Auflösungen	-785
<b>Stand am 31.12.2023 = 1.1.2024</b>	<b>7.406</b>
Währungsumrechnung	80
Zuführungen Einzelwertberichtigung	22.458
Zuführung Wertberichtigung für erwartete Verluste	493
Verbrauch	-1.582
Auflösungen	-1.107
Umgliederung zur Veräußerung gehalten	-75
Konsolidierungskreisänderungen	284
<b>Stand am 31.12.2024</b>	<b>27.957</b>

Die Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betrugen TEUR 2.122 (Vorjahr: TEUR 112).

### 31. 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	31.12.2024
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	15.666	6
Asset Backed Securities Finanzierungen (ABS) / Factoring Finanzierungen	22.733	39.875
Forderungen gegenüber gesellschafternahen Unternehmen	53	2.731
Sonstige	12.403	16.420
<b>Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>50.855</b>	<b>59.032</b>
Forderungen	26.288	25.769
Forderungen gegenüber Finanzämtern	24.441	26.473
Vorsteuerforderungen (aus Organschaftsverrechnung mit der Pierer Industrie AG)	8.583	3.600
Anzahlungen auf Vorräte und sonstige Vorauszahlungen	35.782	34.373
Sonstige	138	5.472
<b>Sonstige kurzfristige nicht finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>95.232</b>	<b>95.687</b>
<b>Sonstige kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>146.087</b>	<b>154.719</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 350.000) verkauft. Im Juni 2024 hat die KTM Gruppe mit der Landesbank Baden-Württemberg ein hierzu ähnliches Factoring-Programm aufgesetzt, dessen Auslaufen jedoch im Zuge

des Sanierungsverfahrens beschlossen wurde. Weitere Informationen zum ABS- und Factoring-Programm finden sich unter Punkt 41 „Einstufung und beizulegende Zeitwerte“.

## **32. 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. Darüber hinaus umfasst auch die Veräußerungsgruppe Zahlungsmittel und -äquivalente, wie unter Punkt 33 „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“.

## **33. ZUR VERÄÜSSERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE UND VERÄÜSSERUNGSGRUPPEN**

Zum Ende des Geschäftsjahres 2024 fasste der Vorstand einige Entscheidungen zur Veräußerung verschiedener langfristiger Vermögenswerte und zugehöriger Schulden, deren Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gruppe (betrifft das Segment Motorrad) nachfolgend tabellarisch, anschließend erläuternd dargestellt werden.

Übersicht sämtlicher zur Veräußerung gehaltener Vermögenswerte und zugehöriger Schulden				31.12.2024
TEUR	PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD	PIERER IMMOREAL GmbH	MV Agusta	Summe
<b>Langfristige Vermögenswerte:</b>				
Sachanlagen	30.467	0	0	30.467
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	0	10.704	0	10.704
Latente Steueransprüche	0	0	21.792	21.792
Sonstige langfristige Vermögenswerte und Forderungen	0	24.689	289	24.977
	<b>30.467</b>	<b>35.392</b>	<b>22.080</b>	<b>87.940</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte:</b>				
Vorräte	0	0	76.912	76.912
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	8.784	8.784
Vorauszahlungen	0	0	768	768
Steuererstattungsansprüche	0	0	545	545
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte und Forderungen	0	0	23.550	23.550
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0	0	8.162	8.162
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>118.722</b>	<b>118.722</b>
<b>Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte</b>	<b>30.467</b>	<b>35.392</b>	<b>140.802</b>	<b>206.662</b>
<b>Langfristige Schulden:</b>				
Finanzielle Verbindlichkeiten	0	0	435	435
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	0	0	847	847
Latente Steuerschulden	0	0	0	0
Andere langfristige Schulden	0	0	1.864	1.864
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.146</b>	<b>3.146</b>
<b>Kurzfristige Schulden:</b>				
Finanzielle Verbindlichkeiten	0	0	29.899	29.899
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	21.507	21.507
Rückstellungen	0	0	8.991	8.991
Steuerschulden	0	0	754	754
Vorauszahlungen	0	0	380	380
Andere kurzfristige Schulden	0	0	2.557	2.557
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>64.087</b>	<b>64.087</b>
<b>Schulden i.Z.m. zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>67.233</b>	<b>67.233</b>

### Gebäude, Ausstattung und Grundstück der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD

Nicht zuletzt aufgrund des vollständigen Rückzugs der PIERER Mobility AG aus dem Geschäft der PIERER New Mobility GmbH traf der Vorstand der KTM AG die Entscheidung, das erbaute Gebäude, das Grundstück und die zugehörigen Vermögenswerte der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bulgarien, zu veräußern. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 waren die Verhandlungen mit einem potentiellen Käufer bereits weit fortgeschritten, sodass von einer hinreichenden Sicherheit des Verkaufs im Laufe des Geschäftsjahres 2025 ausgegangen werden kann. Aufgrund des ausgehandelten Kaufpreises wurde für das Gebäude mit zugehöriger Ausstattung sowie das Grundstück zum 31. Dezember 2024 ein Fair Value von TEUR 35.000 ermittelt (bisheriger Buchwert: TEUR 30.467). Aufgrund der Überschreitung des Buchwerts durch den Fair Value musste nach den Regelungen des IFRS 5 kein Bewertungsunterschied erfasst werden. Die zugehörigen Vermögenswerte wurden als zur Veräußerung gehalten klassifiziert.

### At Equity-Anteile an der PIERER IMMOREAL GmbH und zugehörige Finanzforderungen

Darüber hinaus wurde die am 4. Oktober 2024 erworbene Beteiligung in Höhe von 49,0 % der Anteile an der PIERER IMMOREAL GmbH, Wels, Österreich, zum Bilanzstichtag als zur Veräußerung gehaltener langfristiger Vermögenswert bilanziert. Der Verkauf der Anteile erfolgte am 3. Jänner 2025 zurück an den ursprünglichen Verkäufer, die Pierer Konzerngesellschaft mbH. Der Kaufpreis entsprach dem ursprünglichen Kaufpreis durch die KTM AG (TEUR 10.879). Es bestand kein Abwertungsbedarf nach den Vorgaben von IFRS 5, da aufgrund der über die At Equity-Methode anteilig übernommenen Verluste der PIERER IMMOREAL GmbH der Buchwert der Finanzanlage (TEUR 10.704) unter dem Fair Value (TEUR 10.879) liegt. Zugleich wurden Finanzforderungen gegen die PIERER IMMOREAL GmbH im Umfang von TEUR 24.689 als zur Veräußerung gehalten klassifiziert, da sie zusammen mit den Anteilen im Oktober 2024 erworben und schließlich auch zusammen mit den Anteilen im Januar 2025 wieder veräußert wurden.

### MV Agusta

Auch die Anteile an der MV Agusta Motor S.p.A., Varese, Italien, sowie die Anteile an den sonstigen MV Agusta-Gesellschaften der KTM-Gruppe waren zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 Gegenstand laufender Verhandlungen über ihre Veräußerung. Die Veräußerung galt zum Bilanzstichtag als hochwahrscheinlich, gab die PIERER Mobility AG am 31. Jänner 2025 schließlich bekannt, dass eine entsprechende Vereinbarung mit dem bisherigen Minderheitengesellschafter der MV Agusta Motor S.p.A., der Art of Mobility S.A., getroffen werden konnte. Der Verkauf soll noch im ersten Halbjahr 2025 final abgeschlossen werden. Die Verkaufsvereinbarung umfasst folgende Gesellschaften und ihre Vermögenswerte und Schulden, die zu einer Veräußerungsgruppe zusammengefasst sind:

- MV Agusta Motorcycles GmbH, Mattighofen, Österreich;
- MV Agusta Services S.r.l., Meran, Italien;
- MV Agusta Motorcycles North America, Inc., Murrieta, CA, USA;
- MV Agusta Motor S.p.A., Varese, Italien;
- Centro Stile MV Agusta S.r.l., Borgo Maggiore, San Marino;
- MV Agusta USA LLC, Pennsylvania, United States.

Bei dieser Veräußerungsgruppe sind Wertminderungsaufwendungen zum einen auf einen aktivierten Firmenwert (TEUR 76.283, siehe dazu auch Punkt 9 „Veränderungen im Konsolidierungskreis“) sowie auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte auf den niedrigeren Wert aus ihrem Buchwert und ihrem Fair Value abzüglich Veräußerungskosten (TEUR 71.028) entstanden, die unter den Aufwendungen für Wertminderungen nach IFRS 5 erfasst wurden. Damit wurde das abnutzbare Anlagevermögen oben genannter Gesellschaften auf Null abgewertet. Es sind keine kumulativen Erträge oder Aufwendungen, die in Verbindung mit der Veräußerungsgruppe stehen, im sonstigen Ergebnis enthalten.

Die Vermögenswerte und zugehörige Schulden der Veräußerungsgruppe „MV Agusta“ per 31. Dezember 2024 können obenstehender einleitender Tabelle entnommen werden. Die angeführten, in der Veräußerungsgruppe enthaltenen Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente stellen einen Überleitungsposten zum in der Cash-flow-Rechnung ermittelten Cash-Endbestand dar.

## 34. KONZERNEIGENKAPITAL

Die Entwicklung des Konzerneigenkapitals im Geschäftsjahr 2024 und im Geschäftsjahr 2023 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 43. „Hedging“ erläutert.

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

2024	KTM AG	Sonstige	Gesamt
<b>TEUR</b>			
Umsatzerlöse	1.802.554	76.467	1.879.021
Gewinn/Verlust	-1.083.001	3.094	-1.079.907
Sonstiges Ergebnis	-1.695	26	-1.669
Gesamtergebnis	-1.084.696	3.120	-1.081.576
<b>Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn/Verlust</b>	<b>-89.896</b>	<b>254</b>	<b>-89.642</b>
<b>Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis</b>	<b>-89.896</b>	<b>254</b>	<b>-89.642</b>
Langfristige Vermögenswerte	1.023.980	-76.470	947.510
Kurzfristige Vermögenswerte	1.298.073	150.251	1.448.324
Langfristige Schulden	-192.831	-3.246	-196.077
Kurzfristige Schulden	-2.269.275	-124.231	-2.393.506
Nettovermögen	-140.053	-53.696	-193.749
<b>Buchwert der nicht beherrschenden Anteile</b>	<b>1.692</b>	<b>1.322</b>	<b>3.014</b>
Cash-Flows aus der betrieblichen Tätigkeit	-418.956	-17.006	-435.962
Cash-Flows aus der Investitionstätigkeit	-338.971	-1.539	-340.510
Cash-Flows aus der Finanzierungstätigkeit	696.684	-2.007	694.677
<b>Gesamt Cash-Flow</b>	<b>-61.243</b>	<b>-20.552</b>	<b>-81.795</b>
<b>Dividenden an nicht beherrschende Anteile</b>	<b>754</b>	<b>0</b>	<b>754</b>

2023	KTM AG	Sonstige	Gesamt
<b>TEUR</b>			
Umsatzerlöse	2.657.157	4.053	2.661.210
Gewinn/Verlust	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/Verlust</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>

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.

Darüber hinaus wurden die nicht beherrschenden Anteile durch die Erstkonsolidierung der MV Agusta Motor S.p.A. und ihrer Tochterunternehmen um TEUR 50.711 im Zuge der Erstkonsolidierung erhöht. Das Eigenkapital und die nicht beherrschenden Anteile wurden ferner auch aufgrund bestehender NCI Put-Optionen verändert. Diesbezüglich hat die Gruppe ihre Bilanzierungsmethode verändert, wie in Punkt 4 „Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ ausführlich erläutert. Demnach erfolgt eine vollständige Ausbuchung der betroffenen NCI bei zeitgleicher Einbuchung der Optionsverbindlichkeit mit dem Eigenkapital als Verrechnungsposition.

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	31.12.2024
Erworbener (-) bzw. abgegangener (+) Buchwert nicht beherrschender Anteile	0	65
Erhaltener (+) / gezahlter (-) Kaufpreis an nicht beherrschende Anteilseigner	214	0
<b>Im Eigenkapital erfasster Unterschiedsbetrag</b>	<b>214</b>	<b>65</b>

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

TEUR	Rücklage nach IFRS 9	Rücklagen inklusive Bilanz- gewinn	Währungs- umrech- nung	Anteile Haupt- gesell- schafter	Anteile nicht beherr- schender Gesellschafter	Konzern- eigen- kapital Gesamt
<b>2024</b>						
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	4.048	<b>4.048</b>	0	<b>4.048</b>
Absicherung von Zahlungsströmen	-6.233	0	0	<b>-6.233</b>	0	<b>-6.233</b>
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versor- gungsplänen	0	516	0	<b>516</b>	0	<b>516</b>
	<b>-6.233</b>	<b>516</b>	<b>4.048</b>	<b>-1.669</b>	<b>0</b>	<b>-1.669</b>
<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>

### 35. FINANZVERBINDLICHKEITEN

TEUR	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2024
	Nominale	Buchwert	Laufzeit < 1 Jahr	Laufzeit > 1 Jahr
Schuldscheindarlehen	495.000	495.000	495.000	0
Namensschuldverschreibung	110.000	110.000	110.000	0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	359.445	359.445	330.613	28.832
Verbindlichkeiten aus Factoring Programm	63.415	63.415	63.415	0
zwischen Konzernunternehmen				
Verbindlichkeiten aus Supplier Finance Programm	15.871	15.871	15.871	0
zwischen Konzernunternehmen				
Leasingverbindlichkeiten	87.796	87.796	23.275	64.521
Sonstige verzinsliche Verbindlichkeiten	674.595	674.595	674.595	0
<b>Summe Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1.806.122</b>	<b>1.806.122</b>	<b>1.712.769</b>	<b>93.353</b>



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
Namensschuldverschreibung	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>

Aufgrund der Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens der KTM AG am 29. November 2024 kam es seither zu keinen weiteren Zins- oder Tilgungszahlungen, da sie über die angebotene Sanierungsquote, konkret als Kassaquote, bedient werden. Das Sanierungsverfahren hatte überdies zur Folge, dass abgegrenzte Transaktionskosten aufzulösen waren.

Betreffend die im Sanierungsverfahren befindlichen Gesellschaften wurden die Fristigkeiten finanzieller Verbindlichkeiten mit Ausnahme der Leasingverbindlichkeiten im Zuge der Eröffnung des Insolvenzverfahrens auf kurzfristige Positionen umgegliedert. Eine analoge Umgliederung unterblieb bei den Leasingverbindlichkeiten, da diese von den Gläubigern im Wesentlichen bedingt angemeldet wurden. Führt also die Gruppe die Leasingverhältnisse fort, so sind die Leasingverbindlichkeiten nicht Bestandteil der Sanierungsquote und die ursprünglichen Zahlungsziele werden beibehalten. Da es sich bei den gegenständlichen geleasteten Vermögenswerten um im Wesentlichen betriebsnotwendiges Vermögen handelt, geht die Gruppe von einer entsprechenden Weiterführung der Leasingverhältnisse aus.

Erst mit erfolgreicher Beendigung des Sanierungsverfahrens tritt die schuldbefreiende Wirkung von den finanziellen Verbindlichkeiten rechtskräftig ein.

Im April 2024 hat die Gruppe ein Investitionsdarlehen zur Finanzierung des Anteilserwerb an der MV Agusta Motor S.p.A. bei der Raiffeisen Bank International AG in Höhe von TEUR 35.000 aufgenommen. Im Juni 2024 wurde ein Darlehen von der Oberbank AG in Höhe von TEUR 3.500 aufgenommen, welches das über den Erwerb der PIERER Green Energy GmbH zugegangene Darlehen über dieselbe Höhe ablöste. Darüber hinaus wurden TEUR 17.059 an Forschungsdarlehen im Geschäftsjahr 2024 getilgt.

Die Gruppe hat im Geschäftsjahr 2024 zahlreiche kurzfristige Finanzmittel zur Deckung des Liquiditätsbedarfs aufgenommen. Hervorzuheben sind insbesondere die Aufnahme von Mitteln über Exportwechselkredite (TEUR 88.737) sowie Betriebsmittel- und Working Capital-Linien (TEUR 553.839).

Darüber hinaus wurde Fremdkapital über das Lieferantenfinanzierungsprogramm aufgenommen, indem hierüber innerkonzernliche Fakturen zwischen Tochterunternehmen der Gruppe bevorschusst abgerufen wurden. Das Lieferantenfinanzierungsprogramm wurde im Zuge der Eröffnung des Sanierungsverfahrens eingestellt. Da die bei Fälligkeit an die Lieferanten der Gruppe durch die Kreditinstitute, mit denen das Programm abgeschlossen wurde, bevorschussten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von der Gruppe nicht beglichen werden konnten, wurden diese Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zu Finanzverbindlichkeiten der Gruppe. Der Betrag belief sich im Geschäftsjahr 2024 auf TEUR 54.721, davon TEUR 15.391 aus regulären Beziehungen von Konzernunternehmen und TEUR 39.330 aus Beziehungen zwischen Konzernunternehmen, die sich im Sanierungsverfahren befinden – konkret der KTM AG, der KTM Components GmbH sowie der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH (Vorjahr: TEUR 0). Für weiterführende Erläuterungen sei auf Punkt 37 „Andere kurz- und langfristige Schulden und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“ verwiesen.

### 36. VERPFLICHTUNGEN FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

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

TEUR	31.12.2023	31.12.2024
Abfertigungen	20.548	19.618
Jubiläumsgelder	7.419	7.289
	<b>27.967</b>	<b>26.907</b>

#### Besonderheiten im Zuge des Sanierungsverfahrens

Durch die Eröffnung des Sanierungsverfahrens vom 29. November 2024 der KTM AG, der KTM Components GmbH und der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH ergeben sich einige Besonderheiten in der Bilanzierung der Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer, die insbesondere auf nationalrechtliche Vorschriften zurückgehen, wie nachfolgend erläutert. Die Gehälter für November sowie die anteiligen offenen Sonderzahlungen wurden vom Insolvenz-Entgelt-Fonds (IEF) übernommen und in voller Höhe, d. h. mit ihrem Erfüllungsbetrag, als Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Gemäß § 25 Abs 1c IO wurden auf Basis der Sanierungspläne Kündigungen im Ausmaß von 200 Mitarbeitern der KTM AG und 50 Mitarbeitern der KTM Components GmbH innerhalb eines Monats nach der öffentlichen Bekanntmachung des Eröffnungsbeschlusses (29.11.2024) mit Zustimmung des Sanierungsverwalters geplant. Als weitere Kündigungen innerhalb eines Monats gemäß § 25 Abs 1b Satz 2 IO nach der Berichtstagsatzung (20.12.2024) waren vorgesehen: 200 Mitarbeiter der KTM AG, 250 Mitarbeiter der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH und 50 Mitarbeiter der KTM Components GmbH.

Die daraus resultierenden Ansprüche der gekündigten Mitarbeiter, u. a. Gehälter und Abfertigungen, wurden je nach Kündigungszeitpunkt bilanziell unterschiedlich behandelt: Ansprüche aus Kündigungen bis zum 31.12.2024 wurden aufgrund ihres fixen Charakters als Verbindlichkeit angesetzt, während Ansprüche aus Kündigungen zwischen dem 01.01.2025 und dem 19.01.2025 aufgrund Unklarheiten der Höhe und des Fälligkeitszeitpunkts nach als Rückstellung im Konzernabschluss zum 31.12.2024 erfasst wurden.

Des Weiteren erfolgte eine erfolgsneutrale Umgliederung der zum Insolvenzeröffnungszeitpunkt bestehenden Rückstellungen für Ansprüche der gekündigten Mitarbeiter in die Verbindlichkeiten. Hintergrund ist die Übernahme der Verpflichtung durch den IEF. Rückstellungen für Ansprüche, deren Anspruchsgrundlage durch die Kündigung entfallen sind, bspw. bei Jubiläumsgeldern, wurden erfolgswirksam in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst.

#### Abfertigungen

Aufgrund gesetzlicher Vorschriften ist die PIERER Mobility-Gruppe zudem verpflichtet, an alle MitarbeiterInnen in Österreich, deren Arbeitsverhältnis vor dem 1. Jänner 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. Dezember 2002 begründeten Arbeitsverhältnisse in Österreich zahlt die Gesellschaft monatlich 1,53 % des Bruttomonatsgehaltes 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. Jänner 2003 in das Dienstverhältnis eingetreten sind, wurden Beiträge für Abfertigungen an eine gesetzliche Mitarbeitervorsorgekasse in Höhe von 1,53 % des Lohnes bzw. Gehaltes einbezahlt. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Beiträge von insgesamt TEUR 4.688 (Vorjahr: TEUR 3.595) gezahlt.

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

TEUR	31.12.2023	31.12.2024
<b>Anwartschaftsbarwert:</b>		
Stand am 1.1.	19.548	20.548
Dienstzeitaufwand	509	416
Zinsaufwand	793	960
Erfolgte Zahlungen	-861	-1.233
Versicherungsmathematischer Gewinn / Verlust (sonstiges Ergebnis)	485	670
Umgliederung zur Veräußerung gehalten	0	-847
Sonstiges	74	-896
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>20.548</b>	<b>19.618</b>

Die gewichteten Restlaufzeiten (Duration) der Abfertigungsverpflichtungen zum 31. Dezember 2024 betragen 9 Jahre (Vorjahr: 10 Jahre).

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

TEUR	31.12.2023	31.12.2024
Änderung von Erwartungswerten	174	234
Änderung demografischer Annahmen	2	38
Änderung finanzieller Annahmen	309	398
<b>Versicherungsmathematischer Gewinn / Verlust</b>	<b>485</b>	<b>670</b>

Der Bewertung der Verpflichtung liegen folgende Annahmen zugrunde:

	31.12.2023	31.12.2024
Rechnungszinssatz	3,51%	3,41%
Lohn- / Gehaltstrend	3,50%	2,75%
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 betriebs-spezifisch 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 Prozentpunkte) der Parameter „Rechnungszinssatz“ und „Lohn- / Gehaltstrend“ hätte zum 31. Dezember 2024 folgende Auswirkungen auf den Barwert der zukünftigen Zahlungen gehabt:

Parameter	Änderung -0,50%	Änderung +0,50%
Rechnungszinssatz	4,6%	-4,3%
Lohn- / Gehaltstrend	-4,3%	4,6%

Eine Änderung (+/- 0,5 Prozentpunkte) der Parameter „Rechnungszinssatz“ und „Lohn- / Gehaltstrend“ hätte zum 31. Dezember 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%

### Jubiläumsgelder

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	31.12.2024
Stand am 1.1.	6.606	7.419
Dienstzeitaufwand	601	587
Zinsaufwand	288	371
Erfolgte Zahlungen	-160	-111
Versicherungsmathematischer Gewinn / Verlust (erfolgswirksam)	84	-245
Umgliederung zur Veräußerung gehalten	0	12
Sonstiges	0	-744
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>7.419</b>	<b>7.289</b>

In den Abgängen im Geschäftsjahr 2024 sind aus den oben beschriebenen Folgen der Austritte im Zuge des Insolvenzverfahrens TEUR 86 enthalten.

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

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

TEUR	31.12.2023	31.12.2024
Kautionen	10.881	7.338
Optionen auf nicht beherrschende Anteile	5.816	61.445
Kaufpreisverbindlichkeiten	0	4.616
Sonstige finanzielle Schulden	3	118
Andere langfristige finanzielle Schulden	16.700	73.517
Andere langfristige nicht finanzielle Schulden	1.817	1.408
Andere langfristige Schulden	18.517	74.925

Die Optionen auf nicht beherrschende Anteile betreffen zum einen aus der MV Agusta Motor S.p.A., Varese, Italien, sowie zum anderen die PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bulgarien. Sie begründen sich auf den geschlossenen Vertragswerken. Im Zuge dessen erfolgt eine erfolgsneutrale Umgliederung zwischen Eigenkapital, nicht beherrschenden Anteilen und Finanzverbindlichkeiten, wie ausführlicher unter Punkt 4 „Änderung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ erläutert.

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

TEUR	31.12.2023	31.12.2024
Umsatzboni	54.230	31.113
Preisnachlässe	6.726	15.631
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	2.590	222
Sonstige finanzielle Schulden	9.342	8.854
Andere kurzfristige finanzielle Schulden	72.888	55.820
Personalverbindlichkeiten	49.117	60.960
Vorauszahlungen	5.178	6.399
Verbindlichkeiten Finanzämter	10.049	13.915
Sonstige nicht finanzielle Schulden	3.690	-121
Andere kurzfristige nicht finanzielle Schulden	68.034	81.153
<b>Andere kurzfristige Schulden</b>	<b>140.922</b>	<b>136.973</b>

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

#### Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen:

Unternehmen der PIERER Mobility-Gruppe hatten bis zur Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens insbesondere der KTM AG mit zwei Kreditinstituten revolvingierende Programme zur Finanzierung von Lieferantenverbindlichkeiten (Supplier Finance Programme) aufgesetzt. Lieferanten wurde damit die Möglichkeit eröffnet, ihre Forderungen gegenüber der PIERER Mobility-Gruppe vor Fälligkeit an das Kreditinstitut zu verkaufen. In dieser Vereinbarung stimmte das Kreditinstitut zu, von der PIERER Mobility-Gruppe geschuldete Rechnungsbeträge an teilnehmende Lieferanten zu bezahlen und später einen Ausgleich hierfür von der PIERER Mobility-Gruppe zu erhalten. PIERER Mobility-Gruppe wurde nicht von der ursprünglichen rechtlichen Verpflichtung entbunden. Sowohl in quantitativer als auch qualitativer Hinsicht kam es zu keiner wesentlichen Änderung der Vertragsbedingungen und zu keiner wesentlichen Verlängerung der Zahlungsziele. Für die PIERER Mobility-Gruppe fielen keine zusätzlichen Zinsen für die Zahlung der Lieferantenverbindlichkeiten an das jeweilige Kreditinstitut an. Da Wesen und Funktion der finanziellen Verbindlichkeit den anderen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entsprach, wurden die ursprünglichen Verbindlichkeiten nicht ausgebucht, sondern weiterhin unter Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gezeigt. Alle den Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen unterliegenden Verbindlichkeiten wurden und werden zum 31. Dezember 2024 bzw. 2023 als kurzfristig ausgewiesen.

Die Lieferantenfinanzierungsprogramme wurden mit Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens Mitte November eingestellt. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 sind nur noch diejenigen Beträge Teil des Lieferantenfinanzierungsprogramms der PIERER Mobility-Gruppe, für die Lieferanten bereits die Möglichkeit der vorzeitigen Begleichung ihrer Forderungen durch die Kreditinstitute in Anspruch genommen haben.

Vor diesem Hintergrund sind der PIERER Mobility-Gruppe aus den Lieferantenfinanzierungsprogrammen auch Finanzverbindlichkeiten entstanden, die jedoch obenstehende Einschätzung und Beschreibung der Programme nicht beeinflussen. Dies betrifft folgende Sachverhalte, die spezifische Gründe aufweisen:

- Zum einen wurden vor Eröffnung des Sanierungsverfahrens innerkonzernliche Fakturen zwischen Tochterunternehmen der PIERER Mobility-Gruppe den Lieferantenfinanzierungsprogrammen zugeführt und von den Kreditinstituten bevorschusst. Aus konzernaler Sicht wurde damit verzinsliches Fremdkapital aufgenommen und der PIERER Mobility-Gruppe ging die entsprechende Liquidität zu. Der Betrag beläuft sich zum Ende des Geschäftsjahres 2024 auf TEUR 15.871 (Vorjahr: TEUR 0).
- Zum anderen wurden die Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen im Zuge der Eröffnung des Sanierungsverfahrens eingestellt. Da die bei Fälligkeit an die Lieferanten der PIERER Mobility-Gruppe durch die Kreditinstitute, mit denen das Programm abgeschlossen wurde, bevorschussten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von der PIERER Mobility-Gruppe nicht beglichen werden konnten, wurden diese Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zu Finanzverbindlichkeiten der PIERER Mobility-Gruppe. Der Betrag beläuft sich zum 31. Dezember 2024 auf TEUR 39.330 (Vorjahr: TEUR 0).

Alle den Supplier Finance Programmen unterliegenden Verbindlichkeiten werden zum 31. Dezember 2024 bzw. 2023 als kurzfristig ausgewiesen. Von diesen Supplier Finance Programmen sind zum 31. Dezember 2024 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 59.204 (Vorjahr: TEUR 349.065) betroffen. Dies entspricht 15,5% (Vorjahr: 51,6%) der gesamten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Stichtag.

Dieser Rückgang begründet sich zum einen darin, dass die Einkaufsvolumina des Fahrrad-Segments im Geschäftsjahr 2024 deutlich reduziert wurden (zum Bilanzstichtag im Lieferantenfinanzierungsprogramm: TEUR 26.705; im Vorjahr: TEUR 119.140). Zum anderen wurden die Lieferantenfinanzierungsprogramme mit Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens im Motorrad-Segment Mitte November eingestellt, wie obenstehend erläutert.

Weiterführende Informationen können nachstehender Tabelle entnommen werden.

TEUR	31.12.2024	31.12.2023
<b>Buchwert der finanziellen Verbindlichkeiten, die Gegenstand von Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen sind</b>		
Ausgewiesen als Teil der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten	59.204	349.065
Davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, für die die Lieferanten bereits Zahlungen vom Finanzdienstleister erhalten haben	59.204	-*
Ausgewiesen als Teil der sonstigen kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten	39.330	-*
Davon sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten, für die die Lieferanten bereits Zahlungen vom Finanzdienstleister erhalten haben	39.330	-*
<b>Bandbreite der Zahlungsziele (in Tagen nach Rechnungsdatum)</b>		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die Gegenstand von Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen sind	10-90	-*
Vergleichbare Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die nicht Gegenstand von Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen sind	45-90	-*

- \* Die PIERER Mobility-Gruppe hat von den Möglichkeiten der Erleichterung bei der erstmaligen Anwendung der Standardanpassung „Änderungen zu IAS 7 *Kapitalflussrechnungen* und IFRS 7 *Finanzinstrumente: Angaben* – Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen“ Gebrauch gemacht und auf Vergleichsinformationen für das erste Jahr der Anwendung verzichtet.

Die Zahlungen eines Kreditinstituts an einen Lieferanten, der Teil einer Lieferantenfinanzierungsvereinbarung ist, sind für die PIERER Mobility-Gruppe bilanziell unbeachtlich und nicht zahlungswirksam.

Die Zahlungen an das jeweilige Kreditinstitut sind im Cash-Flow aus betrieblicher Tätigkeit enthalten, weil sie weiterhin Teil des normalen betrieblichen Zyklus der PIERER Mobility-Gruppe sind und ihr wesentlicher Charakter betrieblich bleibt, sie also Zahlungen für den Kauf von Gütern und Dienstleistungen darstellen.

### 38. 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 01.01.2024	Zufüh- rungen	Auflösun- gen	Verbrauch	Konsolidierungs- kreisänderung	Stand am 31.12.2024
<b>Kurzfristige Rück- stellungen:</b>						
Rückstellungen für Ga- rantien und Gewähr- leistung	20.523	15.492	0	-21.110	619	15.524
Rückstellungen für Restrukturierung	0	31.424	0	0	0	31.424
Rückstellungen für Prozesse	1.199	1.540	0	-8.347	7.726	2.118
Sonstige Rückstellun- gen	149	40.540	0	-206	2.166	42.649
	<b>21.871</b>	<b>88.996</b>	<b>0</b>	<b>-29.663</b>	<b>10.511</b>	<b>91.715</b>

Die im Geschäftsjahr 2024 neu gebildeten Rückstellungen für Restrukturierung betreffen im Wesentlichen erwartete Aufwendungen für insbesondere externe Beratungsleistungen im Zuge des Sanierungsverfahrens, für die Bezüge der Sanierungsverwalter sowie für bedingt angemeldete Schadenersatzforderungen. Bei der Berechnung der Höhe der Rückstellung für Schadenersatzforderungen wurde eine Realisierungsquote von 50 % auf den Gesamtbetrag angenommen, da zum Bilanzstichtag keine präzisere Einschätzung vorgenommen werden kann, welche dieser Schadenersatzforderungen durch die Gruppe und von den Sanierungsverwaltern akzeptiert werden wird.

## 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. Wesentliche Sondereffekte im Geschäftsjahr 2024 der sonstigen nicht zahlungswirksamen Aufwendungen betreffen größtenteils Wertberichtigungen von Vorräten sowie die aufgrund des Sanierungsverfahrens gebildete Restrukturierungsrückstellung; weiterführende Informationen siehe Punkt 7. „Schätzungen und Ermessensentscheidungen.“ 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 1.1.2024	Zahlungs- wirksame Veränderung	Zahlungsunwirksame Veränderung					Buchwert 31.12.2024
			Erwerb	Umgliederung	Konsolidierungs- kreis- änderungen	Transaktionskosten	Abgrenzung Zinsen, Fremdwährungseffekte, Sons- tige	
Kurzfristige Finanzschulden	52.378	687.911	0	933.478	5.417	0	10.310	1.689.494
Langfristige Finanzschulden	909.238	47.031	0	-933.478	3.500	2.542	0	28.833
Leasingverbindlichkeiten (kurzfristig)	19.671	-22.612	0	26.775	-559	0	0	23.275
Leasingverbindlichkeiten (langfristig)	53.611	0	37.006	-26.775	1.072	0	-393	64.521
<b>Summe</b>	<b>1.034.898</b>	<b>712.330</b>	<b>37.006</b>	<b>0</b>	<b>9.430</b>	<b>2.542</b>	<b>9.917</b>	<b>1.806.123</b>

TEUR	Buchwert 1.1.2023	Zahlungs- wirksame Veränderung	Zahlungsunwirksame Veränderung					Buchwert 31.12.2023
			Erwerb	Umgliederung	Konsolidierungs- kreis- änderungen	Transaktionskosten	Abgrenzung Zinsen, Fremdwährungseffekte	
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
Leasingverbindlichkeiten (kurzfristig)	21.793	-25.158	0	23.036	0	0	0	19.671
Leasingverbindlichkeiten (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>

## VII. RISIKOBERICHT

### 39. FINANZIELLE RISIKEN

Die PIERER Mobility-Gruppe unterliegt hinsichtlich ihrer Vermögenswerte, Schulden und geplanten Transaktionen Kredit-, Markt-, Währungs- sowie 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.

Im Geschäftsjahr 2024 führten insbesondere die Liquiditätsrisiken und schließlich die fehlende Liquidität der KTM AG zur Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens. Damit wurden die Ziele des Finanzrisikomanagements der PIERER Mobility-Gruppe, die jederzeitige Zahlungsfähigkeit und die finanzielle



Flexibilität sicherzustellen, verfehlt. Die Sanierungspläne der Gesellschaften KTM AG, KTM Forschungs- und Entwicklungs GmbH sowie KTM Components GmbH wurden schließlich am 25. Februar 2025 von den Gläubigern gerichtlich angenommen. Der entstehende Sanierungsgewinn von 70 % der angemeldeten Gläubigerforderungen kann durch die PIERER Mobility-Gruppe erst mit rechtskräftiger Bestätigung des Sanierungsplans durch das Insolvenzgericht und seiner darin enthaltenen Voraussetzungen realisiert werden; erst dies stellt aufgrund der nationalen insolvenzrechtlichen Vorschriften den wertbegründenden Rechtsakt dar. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 stellt die Gruppe die vormals langfristigen Finanzverbindlichkeiten, die dem Sanierungsverfahren unterliegen, aufgrund ihrer damit einhergehenden rechtlichen Klassifizierung als kurzfristig dar. Die schuldbefreiende Wirkung des Sanierungsplans ist indes erst im Geschäftsjahr 2025 bilanziell zu erfassen. Die erfolgreiche und planungsgetreue Umsetzung der Fortbestehensprognose ist jedoch mit Unsicherheiten behaftet und unterliegt exogenen und endogenen Faktoren.

Dieser Konzernabschluss wird unverändert unter der Annahme der Unternehmensfortführung aufgestellt und im Einklang damit auch der Konzernlagebericht. Diese Einschätzung beruht auf verschiedenen Gründen, insbesondere jedoch der fristgerechten Hinterlegung der Sanierungsquote, wie unter Punkt 2 „Laufendes Sanierungsverfahren, Informationen im Zusammenhang mit Insolvenzverfahren“ näher erläutert. Diesen Ausführungen können auch weitere Hintergründe hierzu entnommen werden.

Die Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens, insbesondere der KTM AG, hatte zur Folge, dass die in Sicherungsbeziehungen eingesetzten Derivate von den anbietenden Kreditinstituten terminiert wurden. Damit wurden alle Cashflow-Hedge-Beziehungen der PIERER Mobility-Gruppe, die auf Zinsderivaten beruhten, beendet. Die PIERER Mobility-Gruppe hat die gebildeten Rücklagen im Eigenkapital ergebniswirksam recycled, da die Sicherungsbeziehung Schwankungen variabler Zinssätze aufgenommener Darlehen und Kredite absicherte und aufgrund des Sanierungsverfahrens die daraus resultierenden künftigen Cashflows nicht mehr eintreten werden. Cashflow-Hedge-Sicherungen auf fremde Währungen, die in erster Linie in den Vertriebstöchtern KTM Sportmotorcycle GmbH und Husqvarna Mobility GmbH sowie deren Töchter eingesetzt wurden, blieben von der Kündigung durch die Kreditinstitute unberührt.

Darüber hinaus verfügte die PIERER Mobility-Gruppe über einen Cashflow-Hedge auf das Zinsänderungsrisiko auf die Fremdwährung USD von künftigem Umsatzvolumen in den USA. Das zugrundeliegende Sicherungsgeschäft wurde von der PIERER Mobility-Gruppe bereits im Oktober 2024, vor Eröffnung des Sanierungsverfahrens, gekündigt. Da die PIERER Mobility-Gruppe weiterhin mit dem Eintritt der zugrunde gelegten Cashflows, d. h. den Umsatzerlösen in den USA, rechnet, konnte die zugehörige Rücklage im Eigenkapital nicht mit Terminierung des Sicherungsgeschäfts ergebniswirksam erfasst werden. Die PIERER Mobility-Gruppe erfasst diese GuV-wirksame Umgliederung ratierlich über die eigentliche Restlaufzeit des Sicherungsgeschäfts bis April 2025.

## • WÄHRUNGSRISIKEN

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 2024 wurden rund 25 % der Umsätze (Vorjahr: 26 %) 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 das Währungsrisiko wird eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt. Dabei 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 Bankguthaben, Forderungen und Verbindlichkeiten des Konzerns sowie künftige Ein- und Auszahlungen in Fremdwährung zum Bilanzstichtag sowie die für das Geschäftsjahr 2025 geplanten Ein- und Verkäufe in Fremdwährung 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 23 % 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 zugeordnet. Risiken aus Fremdwährungspositionen abseits vom Euro wurden auf Konzernebene aggregiert. Wechselkursbedingte Differenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen in die Konzernwährung blieben unberücksichtigt.

Die PIERER Mobility-Gruppe legt der Analyse folgende Annahmen zugrunde:

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

Erhöhung (+) / Verminderung (-) TEUR	Aufwertung um 10%		Abwertung um 10%	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern)	-20.905	-33.302	25.550	40.702
Veränderung der währungsbezogenen Cash-Flow-Hedge-Rücklage	0	6.866	0	-8.392
<b>Veränderung des Eigenkapitals</b>	<b>-20.905</b>	<b>-26.436</b>	<b>25.550</b>	<b>32.310</b>

## • ZINSÄNDERUNGSRISIKEN

Die Finanzinstrumente sind sowohl aktiv- als auch passivseitig teilweise variabel verzinst. Das Risiko besteht demnach im steigenden Zinsaufwand bzw. sinkenden Zinsertrag, die sich aus einer nachteiligen Veränderung der Marktzinsen ergeben. Die untenstehenden Angaben beziehen sich auf Eigenschaften von Finanzinstrumenten zum Bilanzstichtag und lassen den Ausgang des Sanierungsverfahrens der betroffenen Gesellschaften als wertbegründenden Sachverhalt im Geschäftsjahr 2025 außer Acht.

Wie einleitend bereits erläutert, zog die Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens die Terminierung von in Sicherungsbeziehungen eingesetzten Derivate durch die anbietenden Kreditinstitute nach sich. Cashflow-Hedge-Sicherungen auf fremde Währungen, die in erster Linie in den Vertriebstöchtern KTM

Sportmotorcycle GmbH und Husqvarna Mobility GmbH sowie deren Töchter eingesetzt wurden, blieben von der Kündigung durch die Kreditinstitute unberührt. Die bisher eingesetzten Zinsswaps zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken waren zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 nicht mehr aufrecht.

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 23 % 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	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern)	-5.691	-2.362	5.691	2.361
Veränderung der zinsbezogenen Cash-Flow-Hedge-Rücklage	0	1.113	0	-1.120
<b>Veränderung des Eigenkapitals</b>	<b>-5.691</b>	<b>-1.249</b>	<b>5.691</b>	<b>1.241</b>

#### • 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. Die gewährten maximalen Zahlungsziele im Geschäfts- wie auch im Vorjahr beliefen sich auf eine Höchstspanne von 270 bis, gegen Ende des Geschäftsjahres 2024 sogar, 360 Tage.

Auf der Aktivseite stellen die ausgewiesenen Buchwerte gleichzeitig das maximale Ausfallrisiko dar. Mit Ausnahme der unter Punkt 42. des Konzernanhangs beschriebenen Aufrechnungsvereinbarung, gibt es zusätzlich keine generellen Aufrechnungsvereinbarungen.

#### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Das Ausfallrisiko bei Forderungen gegenüber Kunden kann in einer Gesamtbetrachtung unverändert 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 von Forderungen gegenüber Kunden werden in der Gruppe durch bankmäßige Sicherheiten (Garantien, Akkreditive) abgesichert. In internen Richtlinien werden die Ausfallrisiken festgelegt und darauf aufbauend laufend 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 zum 31. Dezember 2024 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	220.448	0	220.448
Überfällig 1-30 Tage	34.188	0	34.188
Überfällig 31-60 Tage	5.446	0	5.446
Überfällig 61-90 Tage	4.583	0	4.583
Überfällig > 90 Tage	3.309	49.460	52.769
<b>Gesamter Bruttobuchwert</b>	<b>267.974</b>	<b>49.460</b>	<b>317.434</b>
Wertminderung	-794	-27.218	-28.012
<b>Summe</b>	<b>267.180</b>	<b>22.242</b>	<b>289.422</b>

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum 31. Dezember 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>

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 0,2 % (Vorjahr: 0,07 %) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ermittelt. Die Erhöhung geht im Wesentlichen darauf zurück, dass makroökonomische Unsicherheiten und ein anhaltend erhöhtes Zinsniveau zu einem schwierigen Marktumfeld geführt haben. Ein zusätzliches Risiko begründet das insolvenzrechtliche Sanierungsverfahren insbesondere der KTM AG, was nicht nur Zahlungsschwierigkeiten der KTM-Gruppe gegenüber Händlern nach sich zieht, sondern auch Unsicherheiten der Endkunden bzgl. angebotenen Garantieleistungen, Produktzuverlässigkeit, Versorgung mit Ersatzteilen, Reputationsschäden u.Ä. Vor diesem Hintergrund wurde die Risikoprämie für zukunftsbezogene Entwicklungen für das Geschäftsjahr 2024 angepasst. Es wurde eine Zuführung von TEUR 493 (Vorjahr: TEUR 111) zur Wertberichtigung für erwartete Verluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfasst.

Die Wertminderung für erwartete Verluste per 31. Dezember 2024 beträgt in der PIERER Mobility-Gruppe insgesamt TEUR 794 (Vorjahr: TEUR 301).

### **Entwicklung der Wertberichtigungen**

Die Entwicklung der Wertberichtigungen in Bezug auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden im Anhang unter Punkt 30. „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**

Wie einleitend in diesem Kapitel bereits beschrieben, führten insbesondere die Liquiditätsrisiken und schließlich die fehlende Liquidität der KTM AG zur Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens im Geschäftsjahr 2024.

Die Liquiditätsrisiken der PIERER Mobility-Gruppe liegen in erster Linie darin, dass die Einzahlungen aus Umsatzerlösen durch eine Abschwächung der Nachfrage unter den Planannahmen liegen. Diesem Risiko begegnete die PIERER Mobility-Gruppe durch Vorhaltung einer Liquiditätsreserve in Form von ungenutzten Kreditlinien und bei Bedarf in Form von Barbeständen bei Banken von hoher Bonität. Aufgrund der langanhaltenden Phase erzielter Umsatzerlöse unter erwarteten Niveaus konnte die KTM AG die notwendige Liquidität nicht mehr durch weitere Fremdmittel vorhalten und gewährleisten.

Wie in Punkt 41 beschrieben, nimmt der Konzern an einem Factoring-Programm teil, dessen Zweck es ist, eine effiziente Zahlungsabwicklung und Zwischenfinanzierung zu ermöglichen. Diese ermöglicht dem Konzern, die Zahlungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu zentralisieren und gleichzeitig Flexibilität bei der Liquiditätssteuerung zu erhalten. Das Sanierungsverfahren hat das mit dem Factoring-Programm verbundene Liquiditätsrisiko in Bezug auf die bereits angekauften Forderungen nicht erhöht, da auch durch die zwischenzeitliche Kündigung bestimmter Programme durch den Finanzdienstleister angekaufte Forderungen nicht fällig gestellt wurden, sondern Zahlungseingänge aus den ordnungsgemäß angekauften

Forderungen an den Finanzdienstleister weiterzuleiten sind, sodass dieser Vorgang grundsätzlich liquiditätsneutral ist. Die weiterhin bestehenden Factoring-Verträge enthalten unter anderem außerordentliche Kündigungsklauseln, die in bestimmten Fällen (z. B. bei einem Insolvenzverfahren oder Kontrollwechsel) wirksam werden. Im Falle einer außerordentlichen Kündigung können sich für die Gruppe Liquiditätsrisiken ergeben, da keine neuen Forderungen mehr über dieses Programm verkauft werden können und ggf. alternative Maßnahmen gesetzt werden müssen, um die bestehende Flexibilität bei der Liquiditätssteuerung wiederzuerlangen.

Mit Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens insbesondere der KTM AG wurden auch in Kreditvereinbarungen enthaltene Covenants gegenstandslos. Die Kreditvereinbarungen der Pierer Mobility AG enthalten Covenants, die eine vorzeitige Fälligestellung ermöglichen. Die Gesellschaft hat vor dem Stichtag Standstill-Vereinbarungen mit den Kreditgebern abgeschlossen, damit wurde die Fälligestellung bis zum 31. Mai 2025 ausgesetzt. Die Schulden sind im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 als kurzfristig eingestuft. Die Rückzahlung erfolgt aus den vorhandenen liquiden Mitteln bis zum 31. Mai 2025.

Die künftige Sicherstellung der Liquidität der KTM-Gruppe nach erfolgreichem Abschluss des Sanierungsverfahrens soll maßgeblich durch einen Eigenkapitalzuschuss sowie eine erforderliche Anschlussfinanzierung als Restrukturierungsdarlehen sichergestellt werden. Darüber hinaus hat die Geschäftsführung nicht zuletzt im Zuge des Sanierungsverfahrens verschiedene Maßnahmen initiiert und umgesetzt, um künftige Liquiditätsrisiken zu minimieren. Anzuführen sind insbesondere Anpassungen von Produktionskapazitäten und -steuerung, Kostensenkungs- sowie Absatzmaßnahmen. Darüber hinaus wird eine direkte Cashflow-Planung auf wöchentlicher Basis durchgeführt und es erfolgt eine strenge Ausgabenkontrolle über unternehmensinterne Freigabeprozesse vor dem Hintergrund der Analyse betriebsnotwendiger Transaktionen.

Der Free Cashflow stellt eine wesentliche Steuerungsgröße der PIERER Mobility-Gruppe dar. Die vertraglich vereinbarten (undiskontierten) Cashflows (Zins- und Tilgungszahlungen) sowie die Restlaufzeiten der finanziellen Schulden setzen sich wie nachstehend dargestellt zusammen. Dabei beziehen sich die Angaben zu Zahlungszielen auf den Status der vertraglichen Verpflichtungen per 31. Dezember 2024; aufgrund des Insolvenzverfahrens wurden die dem Verfahren unterliegenden Schulden nach gesetzlichen Vorgaben sofort fällig gestellt, allerdings ihr Vollzug sowie ihre Verzinsung ausgesetzt.

TEUR	Buchwert 31.12.2024	Cash-Flows 2025			Cash-Flows 2026 bis 2029			Cash-Flows ab 2030		
		Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten										
Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente										
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind										
	188	0	0	188	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)										
	34	0	0	34	0	0	0	0	0	0
Summe	222	0	0	222	0	0	0	0	0	0
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1)</sup>										
Zu fortgeführten Anschaffungskosten										
Verzinsliche Verbindlichkeiten	1.718.326	14.494	21.904	913.833	42.775	53.404	481.487	32.794	12.207	340.226
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	381.857	0	0	381.857	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	129.115	0	0	129.115	0	0	0	0	0	0
Summe	2.229.298	14.494	21.904	1.424.805	42.775	53.404	481.487	32.794	12.207	340.226
Summe	2.229.520	14.494	21.904	1.425.027	42.775	53.404	481.487	32.794	12.207	340.226

- 1) Davon im Insolvenzverfahren: Finanzielle Verbindlichkeiten TEUR 943.488; Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen unter bedingter Forderungsanmeldung TEUR 58.380; Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen TEUR 196.411; Schuldscheindarlehen TEUR 495.000; andere kurz- und langfristige finanzielle Schulden TEUR 174

TEUR	Buchwert 31.12.2023	Cash-Flows 2024			Cash-Flows 2025 bis 2028			Cash-Flows ab 2029		
		Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten										
Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente										
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind										
	419	0	0	419	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)										
	1.707	0	0	1.707	0	0	0	0	0	0
Summe	2.126	0	0	2.126	0	0	0	0	0	0
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten										
Zu fortgeführten Anschaffungskosten										
Verzinsliche Verbindlichkeiten	961.616	14.447	26.773	45.743	47.971	75.308	560.402	34.031	18.810	350.806
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	676.978	0	0	676.978	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	87.462	0	0	87.462	0	0	0	0	0	0
Summe	1.726.056	14.447	26.773	810.183	47.971	75.308	560.402	34.031	18.810	350.806
Summe	1.728.182	14.447	26.773	812.309	47.971	75.308	560.402	34.031	18.810	350.806



# VIII. FINANZINSTRUMENTE UND KAPITALMANAGEMENT

## 40. 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.

Mit Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens insbesondere der KTM AG wurde der überwiegende Teil der gehaltenen Derivate von den Finanzdienstleistern gekündigt, wie einleitend zu Kapitel VII „Risikobericht“ erläutert. Dies erklärt im Wesentlichen die deutlichen Veränderungen bei den Darstellungen in diesem nachfolgenden Kapitel.

## BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

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

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

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

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

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

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

### Wertminderungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen keine wesentliche Finanzierungskomponente auf. Daher wird das vereinfachte Verfahren zur Ermittlung des Expected Credit Loss angewendet, wonach für alle Instrumente unabhängig von ihrer Kreditqualität eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen ist. Diese beträgt bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weniger als zwölf Monate und entspricht daher dem 12-Monats-Verlust. Betragsmäßige Erläuterungen finden sich unter Punkt 39. „Finanzielle Risiken“.

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

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

### Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

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

## 41. 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
NCI Put-Optionen und Kaufpreisverbindlichkeiten	Abgezinste Cashflows bzw. Wert basierend auf vertraglichen Vereinbarungen zu Ausübungspreisen	Planwerte von Zielvereinbarungen

Die nachstehende Tabelle zeigt die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte von finanziellen Vermögenswerten (aktivseitige Finanzinstrumente), getrennt nach Klassen bzw. Bewertungskategorien gemäß IFRS 9. Allerdings enthält sie keine Angaben zum beizulegenden Zeitwert bzw. zur Stufe von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, wenn der Buchwert einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt.

[illegible]

TEUR	Beizulegender Zeitwert						Buchwert 31.12.2023				
	Buchwert 31.12.2023	Fair-Value 31.12.2023	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 be- reits Forderungen zugewiesen sind (Fair Value - Hedge)	4.685	4.685	-	4.685	-	4.685	-	-	-	-	4.685
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	10.981	10.981	-	10.981	-	10.981	-	-	-	-	10.981
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.939	17.939	-	-	17.939	17.939	-	-	-	17.939	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	216	216	-	-	216	216	-	-	216	-	-
<b>Summe</b>	<b>33.821</b>										
<b>Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>											
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	258.972	-	-	-	-	-	258.972	-	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	332.862	-	-	-	-	-	332.862	-	-	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	40.410	-	-	-	-	-	40.410	-	-	-	-
<b>Summe</b>	<b>632.244</b>										
<b>Gesamt Summe</b>	<b>666.065</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 revolving versicherte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 350.000 (Vorjahr: TEUR 350.000) verkauft. Im Geschäftsjahr 2024 hat die Gruppe darüber hinaus ein neues Factoring-Programm gestartet, welches jedoch im Zuge des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens durch den Finanzdienstleister aufgekündigt wurde, wodurch keine neuen Forderungen hierüber mehr angekauft werden und dessen Restbestände mit Zahlungseingang der Forderungen beim Finanzdienstleister aufgelöst werden. Per 31. Dezember 2024 wurden über dieses Programm TEUR 27.406 an Forderungen ausgebucht.

Zum Bilanzstichtag wurden in Summe Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 251.339 (Vorjahr: TEUR 432.867) an Dritte verkauft. Bis zu einer vertraglich definierten Höhe trägt die Gruppe weiterhin ein Risiko aus kreditrisikobedingten Ausfällen. Zum Stichtag 31.Dezember 2024 beträgt das hieraus resultierende maximale Verlustrisiko TEUR 2.648 (Vorjahr: TEUR 8.459). Zum Zeitpunkt des Verkaufs wird der erwartete Verlust grundlegend aufwandswirksam als Verbindlichkeit verbucht. Der Buchwert des anhaltenden Engagements beträgt zum 31.Dezember 2024 TEUR 2.648 (Vorjahr: TEUR 8.459) 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 -842 (Vorjahr: TEUR 197) und kumuliert seit Transaktionsbeginn TEUR 2.648 (Vorjahr: TEUR 8.459) erfolgswirksam erfasst.

Der Rückgang an verkauften Forderungen ist im Wesentlichen damit zu begründen, dass im Geschäftsjahr 2024 die Volumina verkaufter Forderungen aufgrund geringerer Umsatzerlöse und erhöhter Zinslasten hieraus reduziert wurden.

Die Gruppe übt keine Beherrschung über die ABS- bzw. Factoring-Beteiligungsunternehmen aus, da die Gruppe über keine bestehenden Rechte verfügt, die maßgeblichen Tätigkeiten der Beteiligungsunternehmen zu beeinflussen. Dazu zählen insbesondere die Auswahl und Finanzierung der anzukaufenden Forderungen sowie die Betreuung notleidender Forderungen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte von finanziellen Schulden (passivseitige Finanzinstrumente), getrennt nach Klassen bzw. Bewertungskategorien gemäß IFRS 9. Der beizulegende Zeitwert derjenigen Schulden, die dem Insolvenzverfahren unterliegen, wurde vereinfachend näherungsweise ermittelt, indem 30 % des Buchwerts angenommen wurde. Grund für diese Annäherung stellt das zum Bilanzstichtag verfolgte Angebot der Unternehmensführung an die Gläubiger zur Entrichtung einer 30 %igen Kassaquote dar, welcher mit 25. Februar 2025 von den Gläubigern akzeptiert wurde. Unterbleibt die untenstehende Angabe zum beizulegenden Zeitwert bzw. zur Stufe von finanziellen Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, insbesondere betreffend das Vorjahr, so stellt der Buchwert einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert dar.

TEUR	Beizulegender Zeitwert						Buchwert 31.12.2024				
	Buchwert 31.12.2024	Fair- Value 31.12.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI	FVOCI Fair Value through OCI (ohne recy- cling)	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	188	188	-	188	-	188	-	-	-	-	188
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	34	34	-	34	-	34	-	-	-	-	34
<b>Summe</b>	<b>222</b>										
<b>Nicht zum beizulegenden Zeitwert be- wertete finanzielle Verbindlichkeiten<sup>2)</sup></b>											
<b>Zu fortgeführten Anschaffungskosten</b>											
Verzinsliche Verbindlichkeiten	1.718.326	712.236	-	-	712.236	712.236	1.718.326	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	381.857	-	-	-	-	-	381.857	-	-	-	-
Optionen auf nicht beherrschende Anteile	61.445	-	-	-	-	-	-	61.445 <sup>1)</sup>	-	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	67.670	-	-	-	-	-	67.670	-	-	-	-
<b>Summe</b>	<b>2.229.298</b>										
<b>Gesamt Summe</b>	<b>2.229.520</b>										

1) Bewertung erfolgt nicht über OCI, sondern über die sonstigen Rücklagen im Eigenkapital, weitere Ausführungen siehe Punkt 37.

2) Davon im Insolvenzverfahren: Finanzielle Verbindlichkeiten TEUR 943.488; Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen unter bedingter Forderungsanmeldung TEUR 58.380; Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen TEUR 196.411; Schuldscheindarlehen TEUR 495.000; andere kurz- und langfristige finanzielle Schulden TEUR 174

TEUR	Beizulegender Zeitwert						Buchwert 31.12.2023				
	Buchwert 31.12.2023	Fair- Value 31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI	FVOCI Fair Value through OCI (ohne recy- cling)	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	419	419	-	419	-	419	-	-	-	-	419
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	1.707	1.707	-	1.707	-	1.707	-	-	-	-	1.707
<b>Summe</b>	<b>2.126</b>										
<b>Nicht zum beizulegenden Zeitwert be- wertete finanzielle Verbindlichkeiten</b>											
<b>Zu fortgeführten Anschaffungskosten</b>											
Verzinsliche Verbindlichkeiten	961.616	979.384	-	-	979.384	979.384	961.616				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	676.978	-	-	-	-	-	676.978	-	-	-	-
Optionen auf nicht beherrschende Anteile	5.816	-	-	-	-	-	-	5.816 <sup>1)</sup>	-	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	81.646	-	-	-	-	-	81.646	-	-	-	-
<b>Summe</b>	<b>1.726.056</b>										
<b>Gesamt Summe</b>	<b>1.728.182</b>										

<sup>1)</sup> Bewertung erfolgt nicht über OCI, sondern über die sonstigen Rücklagen im Eigenkapital, weitere Ausführungen siehe Punkt 37.



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>2024</b> <b>TEUR</b>	<b>aus</b> <b>Zinsen</b>	<b>aus der Folge-</b> <b>bewertung zum</b> <b>Fair Value</b>	<b>aus Wert-</b> <b>berichti-</b> <b>gung</b>	<b>aus Ab-</b> <b>gangs-</b> <b>ergebnis</b>	<b>aus Fremd-</b> <b>währungs-</b> <b>bewertung</b>	<b>Netto-</b> <b>ergebnis</b> <b>(Summe)</b>
Finanzielle Vermögenswerte - Amortised Cost (AC)	25.755	0	-26.967	0	630	-582
Fair Value through OCI (FVOCI) - Eigenkapitalinstrumente	0	0	0	0	0	0
Fair Value through PL (FVPL) - Eigenkapitalinstrumente	0	-139	0	0	0	-139
Sonstige finanzielle Verbindlichkei- ten - Amortised Cost (AC)	-118.164	0	0	0	3.216	-114.948
<b>Summe</b>	<b>-92.409</b>	<b>-139</b>	<b>-26.967</b>	<b>0</b>	<b>3.846</b>	<b>-115.669</b>

<b>2023</b> <b>TEUR</b>	<b>aus</b> <b>Zinsen</b>	<b>aus der Folge-</b> <b>bewertung zum</b> <b>Fair Value</b>	<b>aus Wert-</b> <b>berichti-</b> <b>gung</b>	<b>aus Ab-</b> <b>gangs-</b> <b>ergebnis</b>	<b>aus Fremd-</b> <b>währungs-</b> <b>bewertung</b>	<b>Netto-</b> <b>ergebnis</b> <b>(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>

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.

## 42. AUFRECHNUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND VERBIND- LICHKEITEN

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 2024

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

Devisentermingeschäfte	6	0	6	0	6
Zinsswaps	0	0	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>

#### Finanzielle Vermögenswerte 2023

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

Devisentermingeschäfte	4.238	0	4.238	-1.630	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>

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

#### Finanzielle Schulden 2024

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

Devisentermingeschäfte	222	0	222	0	222
Zinsswaps	0	0	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>222</b>	<b>0</b>	<b>222</b>	<b>0</b>	<b>222</b>

#### 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>

### 43. 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 es, die Differenziertheit von Cash-flows aus künftigen Transaktionen auszugleichen. Als Grundlage zur Planung der künftigen Zahlungsflüsse dienen die voraussichtlichen Umsatzerlöse und Materialeinkäufe in Fremdwährung.

Mit Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens insbesondere der KTM AG wurde der überwiegende Teil der gehaltenen Derivate von den Finanzdienstleistern gekündigt, wie einleitend zu Kapitel VII „Risikobericht“ erläutert. An dieser Stelle sei auf die dortigen Ausführungen verwiesen, die auch die Auswirkungen auf die Cashflow-Hedge-Beziehungen der Gruppe beziehen.

Der Konzern erfasst grundsätzlich 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 umgliedert (als Teil des Finanzergebnisses).

Im Einklang mit konzerninternen Vereinbarungen (siehe Punkt 40 „Grundlagen“ zur Erläuterung) wendet die Gruppe auf gehaltene derivative Finanzinstrumente die Regeln des „Cashflow-Hedge-Accountings“ gemäß IFRS 9 an. Aufgrund der Kündigung aller Sicherungsgeschäfte, die auf Zinsderivaten beruhen, durch die jeweiligen Finanzdienstleister im Zuge der Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens insbesondere der KTM AG wurden die im Eigenkapital gebildeten Rücklagen im Geschäftsjahr 2024 erfolgswirksam erfasst. Ausgenommen hiervon ist ein Cashflow-Hedge auf das Zinsänderungsrisiko auf die Fremdwährung USD von künftigen Umsatzvolumen in den USA: Bei diesem geht die Gruppe weiterhin vom Eintritt der zugrunde gelegten Cashflows, d.h. den Umsatzerlösen in den USA, aus, sodass die Gruppe eine ratierliche, erfolgswirksame Erfassung über die eigentliche Restlaufzeit des Sicherungsgeschäfts bis April 2025 vornimmt.

Die wesentlichen Vertragskriterien gesicherter Grundgeschäfte und verwendeter Sicherungsinstrumente sind grundsätzlich identisch, jedoch gegenläufig ausgestaltet („Critical Terms Match“), sodass ein wirtschaftlicher Zusammenhang der Sicherungsbeziehung gewährleistet ist. Zum 31. Dezember 2024 (als auch im Vorjahr) bestehen keine derivativen Finanzinstrumente, bei denen keine Sicherungsbeziehung hergestellt werden konnte.

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 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 wurden zum 31.Dezember 2024 bzw. 31.Dezember 2023 eingesetzt:

31.12.2024	Währung	Nominalbetrag in 1000 Landeswährung	Marktwerte in TEUR	Brutto Exposures in TEUR	Laufzeit bis 1 Jahr	Durch- schnitts- kurs	Laufzeit 1- 5 Jahre	Durch- schnitts- kurs
Devisentermin- geschäfte	GBP	11.500	-216	0	11.500	0,85	0	-
	CHF	2.500	0	0	2.500	0,93	0	-
		Nominalbetrag in 1000 Landeswährung	Marktwerte in TEUR	jährliche Exposures in TEUR	Laufzeit bis 1 Jahr	Durch- schnitts- zinssatz	Laufzeit 1- 5 Jahre	Durch- schnitts- zinssatz
Zinsswaps (Payer)		0	0	0	0	0,00%	0	0,00%

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
Devisentermin- geschäfte	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
Zinsswaps (Payer)		164.706	11.428	0	0	0,00%	164.706	-2,71%

Aufgrund der Folgen der Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens insbesondere der KTM AG werden per 31.Dezember 2024, mit oben beschriebener Ausnahme, im Rahmen des Cashflow-Hedge-Accountings lediglich zukünftige operative Fremdwährungszahlungsströme, deren Ein-/Ausgang in den nächsten zwölf Monaten geplant wird, abgesichert.

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

TEUR	Rücklage für die Absicherung von Zahlungsströmen	Rücklage für Kosten der Ab- sicherung	In der Rücklage für die Absicherung von Zah- lungsströmen verbleibende Salden aus Siche- rungsbeziehungen, bei denen die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften nicht mehr ange- wendet wird
------	--	---	---

**31.12.2024****Wechselkursrisiko**

Verkäufe und Forderungen	0	0	0
Käufe von Vorräten	0	0	0

**Zinssatzänderungsrisiko**

Variabel verzinste Instrumente	1.965	0	0
<b>Summe</b>	<b>1.965</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**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>

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

TEUR	Nominalbetrag	Buchwert		Posten in der Bilanz, in der das Sicherungsinstrument enthalten ist
		Vermögenswerte	Schulden	

**31.12.2024****Wechselkursrisiko**

Devisentermingeschäfte - Verkäufe und Forderungen	15.823	6	-222	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Devisentermingeschäfte - Käufe von Vorräten	0	0	0	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden

**Zinssatzänderungsrisiko**

Zinsswaps	0	0	0	Andere kurzfristige Vermögenswerte
<b>Summe</b>	<b>15.823</b>	<b>6</b>	<b>-222</b>	

**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>	

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 1.1.2023	-541	16.677	16.136
<b>Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert 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 = Stand am 1.1.2024</b>	<b>-177</b>	<b>8.497</b>	<b>8.320</b>
<b>Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert wurde</b>			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen - Währungsrisiko)	177	613	790
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Währungsrisiko)	0	0	0
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Zinsrisiko)	0	-4.013	-4013
<b>Vorräte</b>			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Vorräten / Herstellungskosten - Währungsrisiko)	0	-121	-121
<b>Veränderung im beizulegenden Zeitwert</b>			
Zugang – Zinsrisiko	0	-3.011	-3.011
Zugang – Währungsrisiko	0	0	0
Cash-Flow-Hedge-Rücklage aus Erstkonsolidierung	0	0	0
<b>Stand am 31.12.2024</b>	<b>0</b>	<b>1.965</b>	<b>1.965</b>

Zum 31.Dezember 2024 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

Die Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens insbesondere der KTM AG führte zu einer Kündigung der Sicherungsgeschäfte durch die jeweiligen Finanzdienstleister und damit zu einer Beendigung sämtlicher Cashflow-Hedge Beziehungen der Gruppe, die auf Zinsderivaten beruhen. In der Folge wurden die gebildeten Rücklagen im Eigenkapital erfolgswirksam erfasst. Die bilanzielle Ausnahme hiervon wurde obenstehend bereits beschrieben, in deren Rahmen eine ratierliche Auflösung vorzunehmen ist. Per 31. Dezember 2024 beläuft sich der aus diesem Titel erfasste Restbetrag in den Rücklagen des Eigenkapitals auf TEUR 1.493.

## 44. KAPITALMANAGEMENT

Zielsetzung des Kapitalmanagements ist es, eine adäquate Kapitalbasis zu erhalten, damit eine der Risikosituation des Unternehmens entsprechende Rendite für die Gesellschafter erzielt, die zukünftige Entwicklung des Unternehmens gefördert und auch für andere Interessensgruppen Nutzen gestiftet werden kann. Wie bereits in Kapitel VII „Risikobericht“ angeführt, wurde im Zuge der Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens auch diese grundlegende Zielsetzung verfehlt. Mit dem am 29. November 2024 eröffneten Sanierungsverfahren tritt die Befriedigung der Gläubigerinteressen in den Vordergrund.

Das Management betrachtet als Kapital ausschließlich das buchmäßige Konzerneigenkapital nach IFRS. Es soll sichergestellt werden, dass alle Konzernunternehmen unter der Unternehmensfortführungsprämisse operieren können. Zum Bilanzstichtag betrug die Konzerneigenkapitalquote -8,1% (Vorjahr: 30,8 %). Die Veränderung des Eigenkapitals ist in der Eigenkapitalveränderungsrechnung dargestellt.

Der entstehende Sanierungsgewinn von 70% der angemeldeten Gläubigerforderungen kann durch die Gruppe erst mit rechtskräftiger Bestätigung des Sanierungsplans durch das Insolvenzgericht und seiner darin enthaltenen Voraussetzungen realisiert werden. Die treuhänderische Hinterlegung der Kassaquote von 30 % ist am 22. Mai 2025 erfolgt. Hierzu bedarf es noch eines entsprechenden positiven Gerichtsbeschlusses, der für Mitte Juni 2025 erwartet wird. Erst dieser Gerichtsbeschluss stellt aufgrund der nationalen insolvenzrechtlichen Vorschriften den wertbegründenden Rechtsakt dar.

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	31.12.2024
Eigenkapital	909.273	-193.749
Bilanzsumme	2.952.915	2.395.834
<b>Eigenkapitalquote</b>	<b>30,8%</b>	<b>-8,1%</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	31.12.2024
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	962.849	93.353
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	72.049	1.712.769
	1.034.898	1.806.122
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-258.972	-163.407
<b>Nettoverschuldung</b>	<b>775.926</b>	<b>1.642.715</b>

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

TEUR	31.12.2023	31.12.2024
Eigenkapital	909.273	-193.749
Nettoverschuldung	775.926	1.642.715
<b>Gearing</b>	<b>85,3%</b>	<b>-847,9%</b>

TEUR	31.12.2023	31.12.2024
Nettoverschuldung	775.926	1.642.715
EBITDA	323.528	-480.783
<b>Dynamische Verschuldung</b>	<b>2,4</b>	<b>-3,4</b>

## IX. LEASINGVERHÄLTNISSE

### 45. 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.

Mit Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens der KTM AG, KTM Components GmbH sowie KTM Forschungs- und Entwicklungs GmbH wurden grundlegend auch Leasingverbindlichkeiten dieser drei Gesellschaften, analog zu den sonstigen finanziellen Schulden, nach gesetzlichen Vorgaben sofort fällig gestellt, allerdings auch ihr Vollzug sowie ihre Verzinsung ausgesetzt. Da es sich bei den zugrundeliegenden Leasinggegenständen um für die Gruppe betriebsnotwendiger Vermögenswerte handelt, beabsichtigt die Gruppe, im Wesentlichen alle Leasingverträge fortzuführen. Vor diesem Hintergrund wurden die zugehörigen Forderungen der Gläubiger lediglich bedingt angemeldet, d. h. der Gläubigeranspruch erlischt im Wesentlichen, führt die Gruppe die Leasingverträge fort. Auf untenstehende Darstellung zu zukünftigen Mindestleasing-, Zins- und dem Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen hat dies jedoch keinen Einfluss.



**Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten**

Der Buchwert der Nutzungsrechte stellt sich wie folgt dar:

TEUR	Grundstücke und Gebäude	Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	GESAMT
<b>2024</b>				
Stand zum 1.1.	29.755	19.611	21.078	70.444
- Abschreibungen	-11.133	-6.313	-8.008	-25.454
- Wertminderungen	-7.368	-7.016	-4.576	-18.960
+ Zugänge zu Nutzungsrechten	16.224	18.567	6.822	41.613
- Abgänge von Nutzungsrechten	-1.329	-723	-1.362	-3.414
+/- Währungseffekte, Umgliederungen	-302	-1	-210	-513
<b>Buchwert 31.12.2024</b>	<b>25.847</b>	<b>24.125</b>	<b>13.744</b>	<b>63.716</b>

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>

In den Abschreibungen auf Nutzungsrechte sind im Geschäftsjahr 2024 Wertminderungen aufgrund des Werthaltigkeitstests nach IAS 36 in Höhe von TEUR 17.673 enthalten (Vorjahr: TEUR 0).

Der Barwert der Mindestleasingzahlungen stellt sich wie folgt dar:

TEUR	Künftige Mindestleasingzahlungen	Zinszahlungen	Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen
<b>2024</b>			
< 1 Jahr	25.651	2.363	23.288
> 1 bis 5 Jahre	53.815	4.412	49.403
> 5 Jahre	18.931	3.827	15.104
<b>GESAMT</b>	<b>98.397</b>	<b>10.602</b>	<b>87.795</b>

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>

Die Zahlungsverpflichtungen aus Leasingverhältnissen werden in der Konzernbilanz unter den Finanzverbindlichkeiten, siehe Punkt 35., ausgewiesen.

#### In der Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Kapitalflussrechnung erfasste Beträge

2024 - Leasingvereinbarungen	TEUR
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	3.908
Ertrag aus dem Unterleasingverhältnis von Nutzungsrechten	245
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	5.978
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert, ausgenommen kurzfristige Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	25.281
<b>2023 - Leasingvereinbarungen</b>	
	<b>TEUR</b>
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

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 57.562 (Vorjahr: TEUR 51.676) erfasst. Im Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeiten wurden Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von TEUR 22.640 (Vorjahr: TEUR 25.139) dargestellt. Die restlichen TEUR 34.922 (Vorjahr: TEUR 26.537) betreffen kurzfristige und geringerwertige Leasingverhältnisse sowie Zinsaufwendungen und Erträge aus Untermietverhältnissen von Nutzungsrechten und sind im Cashflow 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.

## **46. 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 2024 wurde kein Untermietverhältnis neu abgeschlossen und bilanziert. Weiters hat der Konzern im Jahr 2024 Zinserträge auf Leasingforderungen in der Höhe von TEUR 10 (Vorjahr: TEUR 10) erfasst. Die Leasingforderungen aus Untermietverhältnissen betragen per 31. Dezember 2024 TEUR 767 (Vorjahr: TEUR 767). Davon sind TEUR 253 (Vorjahr: TEUR 253) in unter einem Jahr und TEUR 514 (Vorjahr: TEUR 514) in 1-5 Jahren fällig.

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

## **47. 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 2024 zu 74,94% von der Pierer Bajaj AG gehalten, welche zu 50,10 % im Besitz der Pierer Industrie AG ist. Die weiteren 49,9% werden von der Bajaj Auto International Holdings B.V., ein Tochterunternehmen der Bajaj Auto Ltd., gehalten. 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. Dezember 2024 aus:

- Vorstandsvorsitzender der Pierer Industrie AG, Wels
- Vorstandsvorsitzender der Pierer Bajaj AG, Wels
- Vorstandsmitglied der PIERER Mobility AG, Wels
- Vorstandsmitglied 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.

Bis ins Geschäftsjahr 2024 wurde die PIERER Mobility AG von der PIERER Industrie AG, Wels, sowie der Pierer Konzerngesellschaft mbH, Wels, in ihre Konzernabschlüsse einbezogen. Sämtliche Unternehmen, die in den Konzernabschluss der Pierer Konzerngesellschaft mbH einbezogen und von der Pierer Konzerngesellschaft mbH beherrscht oder maßgeblich beeinflusst 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 2024 und im Vorjahr gab es keine wesentlichen Transaktionen mit nahestehenden Personen (ausgenommen Vorstands- und Aufsichtsratsbezüge, siehe Punkt 49.). Die Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen stellen sich gemäß der beschriebenen Gruppierung wie folgt dar:

TEUR	Gesellschafternahe Unternehmen		Assoziierte Unternehmen		Sonstige Unternehmen	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
<b>Forderungen</b>	23.055	46.352	7.487	25.041	4.772	5.627
<b>Verbindlichkeiten</b>	-10.349	-8.667	-7.405	-16.597	-5.188	-7.300
<b>Erlöse</b>	6.281	89.411	5.547	25.458	20.192	23.528
<b>Aufwendungen</b>	-104.645	-152.823	-84.393	-220.654	-154.858	-222.886
<b>Dividende</b>	-12.514	-50.583	0	0	-36	-144

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

#### GESELLSCHAFTERNAHE UNTERNEHMEN:

Die PIERER Mobility AG bildet seit der Veranlagung 2024 eine eigene Steuergruppe gemäß § 9 KStG und ist nicht mehr Mitglied der Steuergruppe der Pierer Konzerngesellschaft mbH im Sinne des österreichischen Körperschaftssteuergesetzes. Seit dem Geschäftsjahr 2024 ist nun auch die KTM-Gruppe Teil dieser Steuergruppe. Weiters wurde im Geschäftsjahr 2024 die USt-Organschaft im Zuge des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens für die KTM-Gruppe aufgekündigt. Des Weiteren sind zum Bilanzstichtag Forderungen aus Steuerumlagen gegenüber der Pierer Konzerngesellschaft mbH in Höhe von TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 4.932) sowie Forderungen aus Umsatzsteuerguthaben gegenüber der PIERER Industrie AG in Höhe von TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 8.583) offen. Insgesamt besteht zum 31.12.2024 eine offene Forderung in Höhe von TEUR 13.806 (im Vorjahr: TEUR 4.932) gegenüber der Pierer Konzerngesellschaft mbH.

Im Geschäftsjahr 2024 erhielt die Pierer Bajaj AG Dividenden in Höhe von TEUR 12.503 (Vorjahr: TEUR 49.982), die Pierer Konzerngesellschaft mbH Dividenden in Höhe von TEUR 11 (Vorjahr: TEUR 601) von der PIERER Mobility AG aus dem Bilanzgewinn des vorangegangenen Geschäftsjahrs.

Aufwandsseitig betreffen die Transaktionen mit gesellschafternahen Unternehmen größtenteils die Pankl Racing-Gruppe sowie in einem geringeren Ausmaß die abatec-Gruppe, welche für die PIERER Mobility-Gruppe als Lieferanten von Zukaufteilen fungieren. Die Pankl Racing-Gruppe und die abatec-Gruppe sind Teil des Pierer Industrie-Konzerns. Weiters entstanden im Geschäftsjahr 2024 Aufwendungen gegenüber der Pierer Konzerngesellschaft mbH und der Pierer Industrie AG aus der Weiterverrechnung von Leistungen. Größtenteils betreffen diese Aufwendungen Konzernumlagen gegenüber der Pierer Industrie AG.

#### ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN:

Für Entwicklungs- und Designleistungen sowie Leistungen im Bereich Markenentwicklung der Kiska GmbH sind im abgelaufenen Geschäftsjahr Aufwendungen in Höhe von TEUR 20.166 (Vorjahr: TEUR 19.795) angefallen. Gegenüber der Kiska GmbH bestanden zum 31. Dezember 2024 offene Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 3.389 (Vorjahr: TEUR 1.573).

Die vormals At Equity-gehaltenen Anteile an der MV Agusta Motor S.p.A., Varese, Italien, wurden im Geschäftsjahr 2024 erhöht, sodass das Unternehmen zu einem vollkonsolidierten Tochterunternehmen der KTM AG wurde. Dies erklärt den deutlichen Rückgang der Aufwendungen gegenüber assoziierten Unternehmen.

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. Der Gruppe entstanden hieraus im Geschäftsjahr 2024 Erlöse in Höhe von TEUR 2.269 (Vorjahr: TEUR 12.334) und Aufwendungen in Höhe von TEUR 7.837 (Vorjahr: TEUR 14.714).

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. Der Gruppe entstanden mit dem Unternehmen im Geschäftsjahr 2024 Erlöse in Höhe von TEUR 3.208 (Vorjahr: TEUR 13.057) und Aufwendungen in Höhe von TEUR 56.390 (Vorjahr: TEUR 58.490).

Die im Vorjahr als assoziiertes Unternehmen gehaltene MV Agusta Motor S.p.A. wurde aufgrund einer Erhöhung der Anteile von 25,1 % auf 50,1 % mit 1. März 2024 erstkonsolidiert und in den Konzernabschluss der PIERER Mobility AG einbezogen.

Im Geschäftsjahr 2024 hat die Gruppe mit Vertrag vom 4. Oktober 2024 49,0 % der Anteile an der PIERER IMMOREAL GmbH von der Pierer Konzerngesellschaft mbH erworben. Der Geschäftszweig der Gesellschaft ist die Immobilienentwicklung und -verwaltung. Der Kaufpreis betrug TEUR 10.879. Zugleich wurden Finanzforderungen gegen die PIERER IMMOREAL GmbH im Umfang von TEUR 24.689 abgelöst. Zum 31. Dezember 2024 waren die Anteile und die Finanzforderungen als zur Veräußerung gehalten klassifiziert. Für weitere Erläuterungen sei auf Punkt 33 „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“ sowie Punkt XI „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ verwiesen. Im Geschäftsjahr 2024 entstanden der Gruppe in Summe gegenüber der PIERER IMMOREAL GmbH Aufwendungen in Höhe von TEUR 5.459 (Vorjahr: TEUR 6.873).

## **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 rd. 4,3 Mio. Motorrädern und Three-Wheelern im letzten Geschäftsjahr (Bilanzstichtag 31. März 2024). 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. bestehen zum 31.12.2024 Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 5.157 (Vorjahr: TEUR 7.033). Weiters wurden mit der Bajaj Auto Ltd. im Geschäftsjahr 2024 Aufwendungen in Höhe von TEUR 151.015 (Vorjahr: TEUR 218.787) und Erträge in Höhe von TEUR 5.681 (Vorjahr: TEUR 6.992) im Wesentlichen aus dem Einkauf von Street-Motorrädern und Parts erzielt.

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.

## 48.ORGANE DER PIERER MOBILITY AG

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

Mag. Gottfried **N e u m e i s t e r** (seit 1.9.2024)  
 Dipl.-Ing. Stefan **P i e r e r** , Co-CEO  
 Mag. Ing. Hubert **T r u n k e n p o l z** (bis 31.10.2024)  
 Mag. Viktor **S i g l**, MBA, CFO (bis 11.7.2024)  
 Mag. Florian **K e c h t** (bis 31.10.2024)  
 Mag. Alex **P i e r e r** (bis 31.10.2024)  
 Dipl.-VW. Rudolf **W i e s b e c k** (bis 31.10.2024)

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

Mag. Stephan **Z ö c h l i n g** , Vorsitzender (seit 7.2.2025)  
 Josef **B l a z i c e k** , Vorsitzender (bis 27.1.2025)  
 Rajiv **B a j a j** , Stellvertreter des Vorsitzenden  
 Dipl. Ing. Dr. Iris **F i l z w i e s e r**  
 Mag. Michaela **F r i e p e ß**  
 Srinivasan **R a v i k u m a r**  
 Mag. Friedrich **R o i t h n e r**

## 49.VORSTANDS- UND AUFSICHTSRATSBEZÜGE

Die **Vergütung für den Vorstand** 2024 der PIERER Mobility AG beinhaltet Gehälter, Sachleistungen, Prämien, Abfertigungen sowie Leistungen an die betriebliche Mitarbeitervorsorgekasse und betrug TEUR 2.607 (Vorjahr: TEUR 4.822). 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 2024 keine Pensionskassenzahlungen an den Vorstand geleistet.

Für das Geschäftsjahr 2024 (Auszahlung im Geschäftsjahr 2025) wird eine **Vergütung an den Aufsichtsrat** der PIERER Mobility AG von insgesamt TEUR 20 (Vorjahr: TEUR 22) 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. Dezember 2024, die für die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden materiell sind, sind entweder im vorliegenden Abschluss berücksichtigt oder nicht bekannt.

Wie bereits unter Abschnitt I „Allgemeine Angaben“ erläutert, wurde der zugrundeliegende Sanierungsplan der KTM AG, der KTM Components GmbH sowie der KTM Forschungs und Entwicklungs GmbH am 25. Februar 2025 von der erforderlichen Mehrheit der Gläubiger angenommen. Die Sanierungsverfahren der KTM AG sowie ihrer beiden Tochtergesellschaften wurden folglich am 23. Mai 2025 durch Hinterlegung der 30 %-igen Kassaquote vom 22. Mai 2025 im Umfang von TEUR 525.000 durch die gerichtliche Bestätigung des Sanierungsplans formal abgeschlossen. Der endgültige Eintritt der Rechtskraft der gerichtlichen Bestätigung erfolgt nach Ablauf der gesetzlichen Rekursfrist gemäß § 260 IO. Nach Eintritt der Rechtskraft ergibt sich für die Gruppe ein voraussichtlicher Restrukturierungsgewinn von ca. TEUR 1.200.000. Dieser wird in der Gewinn- und Verlustrechnung des Geschäftsjahres 2025 in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst werden. Für

weitere Angaben zur Einschätzung der Wahrscheinlichkeit durch das Management in Bezug auf einen möglichen Rekurs siehe genannten Abschnitt I.

Im Zuge der Vorbereitungen für die Allokation der für die Erfüllung der Sanierungsquote benötigten Mittel hat die Bajaj-Gruppe über die bestehenden konzernalen Verflechtungen der PIERER Mobility AG-Gruppe Finanzmittel in Höhe von TEUR 800.000 zur Verfügung gestellt. Davon sind der Gruppe bis 26. Mai 2025 folgende Finanzmittel zugeflossen:

- Finanzierungsdarlehen an PIERER Mobility AG in Höhe von TEUR 350.000 mit einer Laufzeit von jeweils 3 Jahren ab Zuflussdatum in 5 Tranchen wie folgt:
  1. Tranche: TEUR 50.000 am 28. Februar.2025
  2. Tranche: TEUR 50.000 am 31. März 2025
  3. Tranche: TEUR 50.000 am 3. April 2025
  4. Tranche: TEUR 50.000 am 15. Mai 2025
  5. Tranche: TEUR 150.000 am 22. Mai 2025

Die Finanzierungsdarlehen wurden mit Erklärung vom 21. Mai 2025 zur Gänze nachrangig gestellt.

- Restrukturierungsdarlehen mit einer Laufzeit von 3 Jahren, d. h. bis zum 30.12.2028, in Höhe von TEUR 450.000 durch die Bajaj Auto International Holdings BV, Niederlande;
- Einlösung bestehender Forderungen aus Finanzierungstätigkeit der KTM AG gegenüber der PIERER New Mobility GmbH durch die PIERER Mobility AG in Höhe von TEUR 200.000.

Darüber hinaus beabsichtigt die Bajaj-Gruppe, die Anteile an der PIERER Bajaj AG vollständig zu übernehmen. Dazu wurde am 22. Mai 2025 eine Call-Optionsvereinbarung zwischen der PIERER Industrie AG und der Bajaj Auto International Holdings BV geschlossen, die der Bajaj Auto International Holdings BV ermöglicht, bis Ende Mai 2026 die von der PIERER Industrie AG gehaltenen Anteile von 50,1 % an der PIERER Bajaj AG zu erwerben und somit indirekt die Kontrolle über die PIERER Mobility AG und folglich auch über die KTM-Gruppe zu erlangen. Ein derartiger Kontrollwechsel erfordert regulatorische Freigaben. Erst nach Vorliegen sämtlicher regulatorischer Freigaben können Aktien unter dieser Call-Option an die Bajaj Auto International Holdings BV übertragen werden.

Die Gruppe hat mit den Mitteln neben der Sanierungsplan-Quote unter anderem die Wiederaufnahme der Produktion per 17. März 2025 finanziert, um die vorhandenen Restbestände fertig zu produzieren. Beginnend mit 1. Mai 2025 hat die Gruppe abermals die Produktion ausgesetzt. Ursächlich hierfür zeichnen sich vor allem lange Lieferzeiten bestimmter produktionskritischer Rohmaterialien bzw. Komponenten, die mangels rechtzeitigem Zugang zu freier Liquidität bei Lieferanten nicht nachbestellt werden konnten. Trotz intensiver Bemühungen konnten diese Produktionsfaktoren auch nicht anderweitig substituiert werden, sodass ein nochmaliges Aussetzen der Produktion unumgänglich wurde.

Im Laufe des Sanierungsverfahrens erfuhr der Vorstand der KTM AG im Geschäftsjahr 2025 weitere weitreichende Veränderungen. So wurde die Vorstandschaft auf nunmehr zwei Personen reduziert, namentlich Herrn Mag. Gottfried Neumeister und Frau Mag. Verena Schneglberger-Grossmann. Ferner scheidet Herr Dipl.-Ing. Stefan Pierer nach vollständigem Abschluss des Sanierungsverfahrens im Juni 2025 auch aus dem Vorstand der PIERER Mobility AG aus. Der Aufsichtsrat beruft auch hier ebenfalls Frau Mag. Verena Schneglberger-Grossmann als neues Vorstandsmitglied.

Am 03.01.2025 wurde der zur Veräußerung gehaltene Anteil an der PIERER IMMOREAL GmbH an die Pierer Konzerngesellschaft mbH veräußert. Die Gruppe realisierte hieraus einen Ertrag von TEUR 175, da der Verkaufspreis mit dem ursprünglichen Kaufpreis fixiert wurde und die Gruppe die Anteile in 2024 nach Maßgabe der Equity-Methode bewertete. Zugleich wurden die ebenfalls zur Veräußerung gehaltenen Finanzforderungen im Umfang von TEUR 24.689 rückgeführt.

Ferner wurden im März 2025 die ebenfalls zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bulgarien, zum Kaufpreis von TEUR 35.000 veräußert. Der Gruppe gingen diese Finanzmittel im März 2025 zu und wurden augenblicklich auf ein treuhänderisches Konto überwiesen, mit welchem die ausstehenden Bankdarlehen der PIERER & MAXCOM Mobility OOD bei der DSK Bank (Stand per 31.03.2025: TEUR 37.705) größtenteils getilgt werden sollen. Der realisierte Veräußerungserfolg beläuft sich auf TEUR 4.385. Dieser Veräußerungserfolg weicht um TEUR 148 von dem zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 erwarteten Wert ab, da eine detaillierte Aufstellung gekaufter Vermögenswerte erst nachträglich erstellt und vereinbart wurde. Nicht-veräußerte Vermögenswerte betreffen insbesondere geleaste Nutzfahrzeuge sowie IT-Ausstattung.

Am 7. Jänner 2025 wurde für die beiden Tochtergesellschaften Avocodo GmbH und Pierer E-Commerce GmbH ein Sanierungsverfahren ohne Eigenverwaltung im Landesgericht Linz bzw. Ried eröffnet. Das Eigenkapital der Avocodo GmbH belief sich per 31.12.2024 bei TEUR -2.840. Das Eigenkapital der Pierer E-Commerce GmbH betrug per 31.12.2024 TEUR -981.



## XII. KONZERNUNTERNEHMEN (BETEILIGUNGS-SPIEGEL)

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

Gesellschaft	Erstkonsolidierungszeitpunkt	31.12.24		31.12.23	
		Anteilshöhe %	Konsolidierungsart	Anteilshöhe %	Konsolidierungsart
Vollkonsolidierte Gesellschaften:					
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
PIERER New Mobility Scandinavia AB, Örebro, Schweden	31.12.2013	-	-	100,00	KVA
KTM-Sportmotorcycle India Private Limited, Pune, Indien	1.6.2012	100,00	KVA	100,00	KVA
Husqvarna Mobility Motorcycles GmbH (vormals: 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
KTM Sportmotorcycle UK Ltd., Northamptonshire, Großbritannien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM-Sportmotorcycle Espana S.L., Terrassa, Spanien	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, Niederlande	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, Belgien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Canada Inc., Chambly, Kanada	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA

Gesellschaft	Erstkonso- lierungs- zeitpunkt	31.12.24		31.12.23	
		Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart	Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart
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. (vormals: Husqvarna Motorcycles North America, Inc.), Murrieta, 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
Vöcklabrunner Metallgießerei GmbH, Vöck- labruck <sup>1)</sup>	-	100,00	-	-	-
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 Distributors NZ Limited Wellington Central, Neuseeland	1.7.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
GASGAS GmbH (vormals: 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 Motor S.P.A., Varese, Italien	1.3.2024	50,10	KVA	25,10	KEA

Gesellschaft	Erstkonso- liederungs- zeitpunkt	31.12.24		31.12.23	
		Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart	Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart
Centro Stile MV Agusta S.r.l., Borgo Maggiore, Italien	1.3.2024	50,10	KVA	-	-
MV Agusta USA LLC, Pennsylvania, USA	1.3.2024	50,10	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	100,00	KVI
KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, Mattigh- ofen,	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 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	100,00	KVA
PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bul- garien	1.1.2022	50,00	KVA	50,00	KVA
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
PIERER New Mobility Espana S.L., Terrassa, Span- ien	31.12.2013	-	-	100,00	KVA
PIERER New Mobility France SAS, Saint-Priest, Frankreich	31.12.2013	-	-	100,00	KVA
PIERER New Mobility Italia S.r.l., Meran, Italien	31.12.2013	-	-	100,00	KVA
PIERER New Mobility North America, Inc., Murrieta, CA, USA	1.10.2020	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility UK Ltd., Northamptonshire, Großbritannien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility Benelux SA, Gembloux, Bel- gien	29.11.2021	-	-	100,00	KVA
PIERER New Mobility Asia Ltd., Taichung City, Tai- wan	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, Plowdiw, Bulgarien	30.3.2023	100,00	KVA	-	-

Gesellschaft	Erstkonsolidierungszeitpunkt	31.12.24		31.12.23	
		Anteilshöhe %	Konsolidierungsart	Anteilshöhe %	Konsolidierungsart
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
Felt Bicycles GmbH, Munderfing	1.7.2024	70,00	KVI	-	-
Felt Bicycles North America Inc., Murrieta, CA, USA	1.7.2024	100,00	KVA	-	-
Felt Bicycles Espana S.L.U., Barcelona, Spanien	1.9.2024	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 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
Avocado GmbH, Linz	30.4.2019	100,00	KVI	100,00	KVI
Platin 1483. GmbH, Schweinfurt, Deutschland <sup>2)</sup>	31.12.2019	100,00	KVA	100,00	KVA

**Assoziierte Unternehmen:**

Kiska GmbH, Anif	-	50,00	KEI	50,00	KEI
PIERER Immoreal GmbH, Wels <sup>3)</sup>	-	49,00	KEI	-	-
Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd., Hangzhou City, Zhejiang, China	-	49,00	KEA	49,00	KEA
KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., Binan, Laguna, Philippinen	-	40,00	KEA	40,00	KEA
LX Media GmbH, Wels	-	20,00	KEI	74,00	KVI

**Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte:**

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

<sup>1)</sup> Gesellschaft befindet sich im Konkursverfahren

<sup>2)</sup> Gesellschaft befindet sich in Liquidation

<sup>3)</sup> Kaufvertrag wird im Jänner 2025 rückabgewickelt

**Legende:**

KVI	Vollkonsolidierung, Inland	KVA	Vollkonsolidierung, Ausland
KEI	Einbeziehung At-Equity, Inland	KEA	Einbeziehung At-Equity, Ausland

## XIII. FREIGABE DES KONZERNABSCHLUSSES

Der Konzernabschluss wird im Mai 2025 (Vorjahr: 20.3.2024) 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 27. Mai 2025

Der Vorstand der PIERER Mobility AG



Mag. Gottfried Neumeister, CEO



Dipl.-Ing. Stefan Pierer, Co-CEO

## Konzernlagebericht

# INHALTSVERZEICHNIS

1	ENTWICKLUNG DER PIERER MOBILITY-GRUPPE.....	3
1.1	DAS UNTERNEHMEN.....	3
1.2	SANIERUNGSVERFAHREN KTM AG, KTM COMPONENTS GMBH UND KTM FORSCHUNGS & ENTWICKLUNGS GMBH .....	3
1.3	VERÄNDERUNGEN BEI BETEILIGUNGEN .....	5
1.4	AKTIVITÄTEN UND ERFOLGE IM RENNSPORT .....	6
2	WIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND MARKTENTWICKLUNG.....	7
2.1	VOLKSWIRTSCHAFT.....	7
2.2	MOTORRADMARKT .....	8
2.3	FAHRRADMARKT .....	8
3	FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN.....	9
3.1	KONZERNKENNZAHLEN .....	9
3.2	GESCHÄFTSENTWICKLUNG UND ANALYSE DER ERTRAGSKENNZAHLEN .....	10
3.3	BILANZANALYSE .....	13
3.4	LIQUIDITÄTSANALYSE.....	14
3.5	INVESTITIONEN.....	14
4	NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG .....	15
4.1	ESRS 2 – ALLGEMEINE ANGABEN .....	16
4.2	EU-TAXONOMIE: ANGABEN NACH ARTIKEL 8 DER VERORDNUNG (EU) 2020/852 (TAXONOMIE-VERORDNUNG).....	34
4.3	ESRS E1 KLIMAWANDEL .....	49
4.4	ESRS E5 RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT .....	60
4.5	ESRS S1 ARBEITSKRÄFTE DES UNTERNEHMENS .....	65
4.6	ESRS S2 ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE .....	79
4.7	ESRS S4 VERBRAUCHER UND ENDNUTZER .....	85
4.8	ESRS G1 UNTERNEHMENSFÜHRUNG .....	91
4.9	ANHANG.....	97
5	FORSCHUNG & ENTWICKLUNG (F&E) UND NEUE MODELLE .....	106
5.1	ORGANISATION.....	106
5.2	FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSAKTIVITÄTEN .....	106
5.3	AUSBLICK 2025 UND DARÜBER HINAUS .....	109
5.4	NEUE MOTORRAD-MODELLE.....	110
5.5	NEUE FAHRRAD-MODELLE .....	112

6	CHANCEN- UND RISIKOBERICHT .....	113
6.1	RISIKOMANAGEMENTSYSTEM .....	113
6.2	Enterprise Risk Management (ERM) .....	113
6.3	DARSTELLUNG VON CHANCEN, RISIKEN SOWIE GETROFFENEN MASSNAHMEN .....	114
7	ANGABEN GEMÄSS § 243A (ABS 1) UGB.....	123
8	WESENTLICHE MERKMALE DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS § 243a (ABS 2) UGB .....	127
8.1	KONTROLLUMFELD .....	127
8.2	RISIKOBEURTEILUNG .....	128
8.3	KONTROLLMASSNAHMEN.....	128
8.4	KOMMUNIKATION UND ÜBERWACHUNG.....	128
9	EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG .....	129
10	AUSBLICK.....	129
10.1	GESCHÄFTSENTWICKLUNG .....	129
10.2	MOTORSPORT.....	130
10.3	INVESTITIONEN.....	131
10.4	FINANZIERUNGSSITUATION.....	131



# 1 ENTWICKLUNG DER PIERER MOBILITY-GRUPPE

## 1.1 DAS UNTERNEHMEN

Die PIERER Mobility AG ist die Holdinggesellschaft der KTM AG, einem der führenden Motorradhersteller Europas. Mit dem Fokus auf das Premiumsegment vereint das Unternehmen Marken wie KTM, Husqvarna und GASGAS unter einem Dach. Zum Premium-Markensortiment zählen auch die Hochleistungskomponenten der Marke WP und die speziellen KTM X-BOW Hochleistungssportwagen. Husqvarna und GASGAS Elektrofahrräder sowie Fahrräder der Marke Felt komplementieren das Zweiradsortiment der PIERER Mobility-Gruppe (die „Gruppe“).

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

## 1.2 SANIERUNGSVERFAHREN KTM AG, KTM COMPONENTS GMBH UND KTM FORSCHUNGS & ENTWICKLUNGS GMBH

### SITUATION UND STATUS DES SANIERUNGSVERFAHRENS

Die KTM AG ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der PIERER Mobility AG und war im H1 2024 für mehr als 95 % des Umsatzes der PIERER Mobility-Gruppe verantwortlich.

Im November 2024 wurde im Zuge der Liquiditätsplanung für das Geschäftsjahr 2025 klar, dass die KTM einen signifikanten zusätzlichen Liquiditätsbedarf abzudecken hatte. Trotz intensiver Bemühungen, die Situation zusammen mit Gläubigern und Geldgebern außergerichtlich zu lösen, musste am 29. November ein gerichtliches „Sanierungsverfahren mit Eigenverwaltung“ über das Vermögen der KTM AG sowie ihrer Tochtergesellschaften KTM Components GmbH und KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH beantragt werden. Ziel des Verfahrens war es, sich mit den Gläubigern innerhalb des gesetzlich vorgesehen Zeitrahmens, konkret bis zum 25. Februar 2025, auf einen Sanierungsplan zu einigen und die KTM-Gruppe nach Genehmigung und Erfüllung dieses Plans fortzuführen.

Neben den Verhandlungen mit den Gläubigern initiierte die Gruppe eine Reihe von Maßnahmen zur kurzfristigen Kostensenkung und langfristigen Redimensionierung der Produktion in Österreich. Es wurde entschieden, die Produktion in Mattighofen/Munderfing ab 13. Dezember 2024 bis März 2025 zu unterbrechen und danach im Einschichtbetrieb (zuvor im Zweischichtbetrieb) fortzuführen. Diese Maßnahme ging einher mit einem weiteren Personalabbau und einer temporären (für die Zeit der Produktionsunterbrechung) Arbeitszeitreduktion von standardmäßig 38,5 Wochenstunden auf 30 Wochenstunden. Neben den kurzfristigen Kostensenkungen unterstützte diese Maßnahme den beschleunigten Abbau der hohen Lagerstände. Weitere Informationen zu den im Zuge des Sanierungsprozesses eingeleiteten Maßnahmen können dem Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzierungsstichtag“ entnommen werden.

Die Gläubiger nahmen am 25. Februar 2025 die Sanierungspläne der drei Gesellschaften an. Mit den Gläubigern der KTM AG wurde eine Kassaquote von 30 % vereinbart, die bis zum 23. Mai 2025 dem Sanierungsverwalter zu hinterlegen war. Das Gericht wird voraussichtlich im Juni 2025 die Sanierungspläne bestätigen. Nach Eintritt der Rechtskraft sind die Sanierungsverfahren der KTM AG sowie der beiden Tochtergesellschaften jeweils beendet.

Der Bilanzierung im Konzernanhang sowie die Berichterstattung im nachstehenden Konzernlagebericht erfolgten unverändert unter der Annahme der Unternehmensfortführung der KTM. Diese Einschätzung beruht auf aktuellen Erkenntnissen und Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Sanierungsverfahren. Damit geht mit dem Sanierungsverfahren grundsätzlich keine Änderung der angewandten Grundsätze der Rechnungslegung und von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden einher.

Der entstehende Sanierungsgewinn von 70 % der angemeldeten Gläubiger-Forderungen kann durch die KTM-Gruppe erst mit rechtskräftiger Bestätigung des Sanierungsplans durch das Insolvenzgericht und seiner darin enthaltenen Voraussetzungen realisiert werden.

Das Sanierungsverfahren hat zum Bilanzstichtag nicht den jeweiligen Charakter und auch die Fristigkeiten der ausgewiesenen Schulden geändert und die schuldbefreiende Wirkung des Sanierungsplans ist erst im Geschäftsjahr 2025 bilanziell zu erfassen. Ein Ausweis von Eventualverbindlichkeiten hieraus entfällt vor diesem Hintergrund ebenso.

## **WESENTLICHE GRÜNDE FÜR ERÖFFNUNG DES INSOLVENZRECHTLICHEN SANIERUNGSVERFAHRENS ÜBER DIE KTM AG**

Die Ursachen der Insolvenz der KTM AG sind auf eine Aneinanderreihung mehrerer Umstände zurückzuführen und kann nicht auf einen einzelnen Sachverhalt reduziert werden.

### **Hohe Lagerbestände bei den Händlern bei nachlaufend hoher Produktion**

Das Motorradgeschäft der KTM-Gruppe war bis Ende des Jahres 2023 von stetig steigenden Produktions- und Absatzmengen und folglich steigenden Umsätzen gekennzeichnet. Damit einhergehend wurden die Produktionskapazitäten laufend erweitert und gesteigert. Da die Verkäufe der Händler an Endkunden im Jahr 2023 nicht im selben Ausmaß wie die Absätze der KTM-Gruppe an die Händler gesteigert werden konnten, kam es Ende des Jahres 2023 zu einem hohen Händlerlagerbestand.

Das Jahr 2024 war gemessen an den Endkundenverkäufen ein gutes Jahr für die KTM-Gruppe, allerdings zeichnen die Absatzzahlen der KTM-Gruppe ein herausforderndes Bild. So blieb der erzielte Umsatz hinter den Erwartungen, da die Händler und Importeure aufgrund der Überlieferung der beiden vorangegangenen Jahre keine weiteren Mengen aufnehmen konnten und die KTM-Gruppe in der Folge nur eingeschränkt Umsätze erzielen konnte. Die Endkundennachfrage wurde also verstärkt aus den Lagerbeständen von Händlern und Importeuren bedient. In den USA herrschte eine allgemein rückläufige Nachfrage nach Motorrädern und die wirtschaftliche Entwicklung in Europa war unerwartet und weitgehend schwach. Die KTM-Gruppe entschied daher, im vierten Quartal des Geschäftsjahres 2024 alle Verkaufsmaßnahmen, die lange Zahlungsziele aufwiesen, einzustellen.

### **Umfassende Händlerfinanzierung**

Die Verkaufsmengen des Jahres 2023 konnten nur durch Gewährung von besonders langen Zahlungszielen von 270 bis gegen Ende sogar 360 Tagen erreicht werden. Diese äußerst langen Zahlungsziele haben dazu geführt, dass sich der Working Capital-Bedarf nahezu verdoppelt hat. Darüber hinaus mussten die Zinsen für diese langen Finanzierungszeiträume getragen werden.

### **Anstieg der Produktionskosten in Österreich**

Der mit Abstand größte Produktionsstandort der Gruppe ist Mattighofen/Munderfing. In den letzten drei Jahren stiegen in Österreich die Lohn- und Gehaltskosten nicht zuletzt aufgrund kollektivvertraglicher Vereinbarungen um rund 25 % und die Materialkosten um rund 15 %. Dies führte am Weltmarkt zu Einbußen bei der Wettbewerbsfähigkeit. Darüber hinaus führten die gesenkten Produktionsmengen zu einer unzureichenden Deckung der Fixkosten. Kostensteigerungen konnten nur teilweise an Endkunden weitergegeben werden, was insgesamt zu sinkenden Deckungsbeiträgen führte.

### **Hohe Ausgaben für Forschung und Entwicklung, Umfang und Komplexität des Produktportfolios**

Aufgrund des Wachstums der letzten Jahre und der verfolgten Mehrmarkenstrategie entstand in der KTM-Gruppe ein vielfältiges Produktportfolio mit mehreren Marken. Dies zog einen enormen Aufwand für Forschung und Entwicklung (F&E) nach sich. Alleine in den letzten beiden Jahren stiegen die aktivierten F&E-Aufwendungen um € 288 Mio.

### **Verhältnismäßig hohe Ausgaben für den Motorsport**

Der Motorsport ist für die KTM-Gruppe in mehrfacher Hinsicht bedeutend. Zum einen werden im Motorsport für die KTM-Gruppe wesentliche Erkenntnisse zur Weiterentwicklung der Motorräder gewonnen und neue Technologien und Entwicklungen unter Extrembedingungen erprobt. Zum anderen untermauern Rennsporterfolge gegenüber den Endkunden die Markenpositionierung und tragen zur

Markenbekanntheit sowie -schärfung bei. Dennoch waren die Ausgaben für das Motorsport-Engagement verhältnismäßig hoch.

#### **Verlustbringende Geschäftsbereiche: PIERER New Mobility und MV Agusta**

Während der Corona-Pandemie stieg die Nachfrage nach Fahrrädern rasant an, was zu einer Überhitzung am Fahrradmarkt und Verwerfungen in der gesamten Lieferkette führte. Als Ergebnis daraus erreichten die Lagerbestände Höchstwerte. Die Rückführung dieser Bestände auf ein Normalniveau dauert bei gleichzeitig massivem Druck auf die Verkaufspreise weiter an. Auf der Kundenseite führten die gestiegenen Lebenshaltungskosten im Kernmarkt Europa zu einem Kaufkraftverlust. Dies bewirkte einen Nachfragerückgang bei Premium-(Elektro-)Fahrrädern. Der entstehende Liquiditätsbedarf aus der resultierenden Verlustsituation des PIERER New Mobility Teilkonzerns wurde im Wesentlichen von der KTM AG gedeckt.

Die KTM-Gruppe hat im Geschäftsjahr 2024 das im Teilkonzern der PIERER New Mobility GmbH gebündelte Geschäft mit New Mobility-Produkten per 1. Juni 2024 an die PIERER Mobility AG veräußert. Dabei bestanden zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 Finanzforderungen der KTM AG gegen die PIERER New Mobility GmbH im Umfang von € 372,0 Mio.

In den Geschäftsjahren 2022 und 2024 erwarb die KTM AG in zwei Schritten insgesamt 50,1 % der Anteile an dem defizitären Motorradhersteller MV Agusta Motor S.p.A., Varese, Italien. Ziel war es, das Produktionsvolumen derart zu erhöhen und die Produktpalette dermaßen anzupassen, dass möglichst rasch die Gewinnzone erreicht werden kann. Die geschlossenen Verträge sahen eine Working Capital-Finanzierung und eine Ausgleichsleistung zur Stützung der Verlustsituation der MV Agusta Motor S.p.A. vor. Die dafür nötige Liquidität von rund € 220 Mio. wurde letztlich von der KTM AG aufgebracht.

#### **Instabile Finanzierungsstruktur**

Im Herbst 2024 zeichnete sich ab, dass die Schwellenwerte der Financial Covenants zum Jahresende voraussichtlich nicht eingehalten werden können.

Der Anstieg des Working Capital führte dazu, dass Finanzierungsrahmen im Zusammenhang mit Working Capital-Kreditlinien, Factoring oder Supply Chain Financing vollständig in Anspruch genommen wurden. Innerhalb der bestehenden Linien konnten daher nicht ausreichend neue Mittel aufgenommen werden.

In Summe kam es bei KTM innerhalb der letzten 18 Monate zu einem Anstieg der Nettoverschuldung, betrachtet exklusive der Forderungen aus Finanzierungstätigkeit, von € 444,8 Mio. auf € 1.607,1 Mio. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den oben beschriebenen Bereichen der Finanzierung des PIERER New Mobility-Teilkonzerns (ca. € 331 Mio.), den MV Agusta-Finanzierungen (ca. € 217 Mio.), dem Anstieg der Investitionen in Forschung und Entwicklung und dem Aufbau des Working Capitals über Working Capital-Finanzierungen von ca. € 508 Mio.

### **1.3 VERÄNDERUNGEN BEI BETEILIGUNGEN**

Die bisherige Beteiligung der KTM AG an der MV Agusta Motor S.p.A., Varese, Italien, wurde im März 2024 auf 50,1 % aufgestockt und die Gesellschaft wurde so zu einem vollkonsolidierten Tochterunternehmen. Zum Ende des Geschäftsjahres 2024 fasste der Vorstand der KTM AG den Beschluss, die gehaltenen Anteile an sämtlichen MV Agusta-Gesellschaften im Geschäftsjahr 2025 zu veräußern. Die zugehörigen Vermögenswerte und Schulden wurden als Veräußerungsgruppe nach den Vorschriften von IFRS 5 bewertet und separat ausgewiesen.

Die PIERER Green Energy GmbH wurde von der PIERER Industrie AG, Wels, mit Wirkung zum 1. Juni 2024 erworben. Gleichzeitig wurde die Gesellschaft mit der KTM Immobilien GmbH verschmolzen.

Die PB Invest GmbH wurde von der KTM Components GmbH mit rechtswirksamem Vertrag vom 2. September 2024 von der PIERER Industrie AG erworben. Die PB Invest GmbH war eine Holdinggesellschaft, deren einziger wesentlicher Vermögenswert die 100%ige Beteiligung an der Vöcklabrucker Metallgießerei GmbH war. Daher wurde die PB Invest GmbH zum Erwerbszeitpunkt mit

der KTM Components GmbH verschmolzen und die Vöcklabrucker Metallgießerei GmbH wurde zu einem vollkonsolidierten Tochterunternehmen der KTM-Gruppe. Der Zeitpunkt der Erstkonsolidierung war der 1. September 2024. Am 13. Dezember 2024 hat die Geschäftsführung der Vöcklabrucker Metallgießerei GmbH einen Antrag auf Konkursverfahren gestellt. Mit dem Konkursverfahren ging der Verlust der Kontrolle i. S. v. IFRS 10 einher, da die Gesellschaft seither von einem gerichtlich bestellten Masseverwalter liquidiert wird. Die KTM-Gruppe hat die Vöcklabrucker Metallgießerei GmbH vor diesem Hintergrund vereinfachend per 1. Dezember 2024 entkonsolidiert, da im Zeitraum zwischen 1. und 13. Dezember 2024 keine wesentlichen Transaktionen oder Veränderungen an der Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage der Vöcklabrucker Metallgießerei GmbH eingetreten sind.

Zu den weiteren Veränderungen bei Beteiligungen verweisen wir auf Anhangsangabe 9. „Veränderungen im Konsolidierungskreis“.

## 1.4 AKTIVITÄTEN UND ERFOLGE IM RENNSPORT

### 20 WELTMEISTERTITEL UND VIELE PRESTIGETRÄCHTIGE ERFOLGE IM JAHR 2024

Die PIERER Mobility-Gruppe war in der **MotoGP™** mit zwei Werksteams vertreten: Red Bull KTM Factory Racing und Red Bull GASGAS Tech 3.

Für beide war die Saison 2024 herausfordernd, aber erfolgreich.

Für das Red Bull KTM Factory Racing-Team erreichte Brad Binder einen Grand-Prix- und einen Sprint-Podiumsplatz in Katar. In der Gesamtwertung wurde er mit Platz 5 bester MotoGP Pilot des PIERER Mobility Aufgebots. Entwicklungsfahrer und MotoGP Legende Dani Pedrosa trat im Sprint von Jerez mit einer Wildcard an und feierte einen beeindruckenden Podiumsplatz. KTM beendete die MotoGP Saison mit Platz 2 in der Konstrukteurswertung.

Das Red Bull GASGAS Tech3-Team und Pedro Acosta sorgten für Aufsehen in der MotoGP: Acosta sicherte sich als „Rookie of the Year 2024“ fünf Podiumsplätze bei Grand Prix und vier bei Sprint-Rennen. Mit seinem dritten Platz beim GP von Portugal wurde er zum dritjtüngsten Podiumsfahrer in der MotoGP-Geschichte (19 Jahre). Er wechselt 2025 ins Red Bull KTM Factory Racing Team. Das Tech3-Team kehrt in der Saison 2025 zu den ikonischen orangen Farben von Red Bull KTM Tech3 zurück. Die Fahrer werden Enea Bastianini und Maverick Viñales sein.

In der **Moto3** Weltmeisterschaft dominierte der Kolumbianer David Alonso für CFMOTO KTM. Mit 14 Saisonsiegen brach er den Rekord der meisten Siege pro Saison.

Im Offroad-Motorradrennsport dominierte Husqvarna-Werksfahrer Billy Bolt die **FIM SuperEnduro Weltmeisterschaft** 2024 und gewann seinen vierten Titel in Folge. In der **AMA Supercross-Serie** errang Chase Sexton den dritten Gesamtrang in der 450SX-Klasse und gewann die AMA Pro Motocross 450 Meisterschaft. Tom Vialle sicherte sich auf KTM die AMA Supercross 250 East Division, während RJ Hampshire auf seiner Husqvarna in der West Division erfolgreich war.

Manuel Lettenbichler triumphierte erneut in der **FIM Hard Enduro Weltmeisterschaft**, trotz eines einzigen verletzungsbedingten Ausfalls. Josep Garcia setzte sich in der **FIM EnduroGP Weltmeisterschaft** durch und holte zusätzlich die Enduro1-Weltmeisterschaft. Garcia triumphierte bei den International Six Days of Enduro und sicherte sich einen historischen vierten Gesamtsieg.

Bei der **Rallye Dakar** 2024 erreichte Kevin Benavides Platz 4 für KTM, während Daniel Sanders ein Comeback mit einem Sieg bei der **Rallye du Maroc** im Oktober 2024 feierte.

Jorge Prado von Red Bull GASGAS Factory Racing wurde **FIM MXGP** Weltmeister 2024 und Kay de Wolf gewann auf Husqvarna die **MX2-Krone**. Weitere Fahrer wie Sasha und Lucas Coenen, Liam Everts, Andrea Adamo und Simon Längenfelder feierten Podestplätze und Siege.

Für GASGAS Factory Racing feierte Jaime Busto Podestplätze in der Gesamtwertung der **TrailGP** und **X-Trail Weltmeisterschaft**.

## 2 WIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND MARKTENTWICKLUNG

### 2.1 VOLKSWIRTSCHAFT

Die schwierigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu Beginn des Geschäftsjahres 2024 haben länger angehalten als ursprünglich angenommen. Das Wachstum in der Eurozone war weiterhin gering, wobei sich insbesondere der wichtige deutsche Markt in einer Rezession befand. In den USA war die Kaufkraft der Konsumenten aufgrund der hohen Lebenshaltungskosten und infolge der langen Phase teurer Konsumkredite weiterhin niedrig.

Die Aussichten für die Weltwirtschaft sind nach wie vor eingetrübt. Die Auswirkungen des seit 2022 andauernden russisch-ukrainischen Krieges, die jüngsten Entwicklungen des Krieges im Nahen Osten und die dort anhaltenden Spannungen sowie die deutlich höheren Inflationsraten haben neben anderen Faktoren zu einer Verlangsamung der Weltwirtschaft geführt. Obwohl das globale Wirtschaftswachstum davon unverändert belastet ist, hat die Weltwirtschaft als Ganzes eine bemerkenswerte Widerstandsfähigkeit gezeigt. Dabei gibt es aber regional und national erhebliche Unterschiede.

Die neue US-Administration hat im Frühjahr 2025 umfangreiche und signifikante Einfuhrzölle implementiert, die alle wesentlichen Wirtschaftsregionen weltweit betreffen. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts ist nicht absehbar, wie viel Bestand diese neuen Zölle haben werden und welche Gegenmaßnahmen von anderen Wirtschaftsräumen gesetzt werden. Ebenfalls unklar ist, ob es durch die Zölle zu neuen Handelsallianzen kommen wird. Es ist zu erwarten, dass durch Zölle die Preise für die Konsumenten steigen und das verfügbare Einkommen der Privathaushalte sinkt.

Weiters haben die USA Bemühungen unternommen, den Krieg in der Ukraine zu beenden. Dies ging einher mit einem Zurückfahren der Militärhilfen für die Ukraine. Die Europäische Union hat darauf geantwortet und will bis zu € 800 Milliarden für die Aufrüstung mobilisieren. Die EU-Defizitgrenzen sollen zugunsten einer Erhöhung der nationalen Verteidigungsausgaben der Mitgliedstaaten gelockert werden.

Neben diesen zwei Themen bergen insbesondere die Lage im Nahen und Mittleren Osten (insbesondere in und um Israel bzw. in Zusammenhang mit dem Atomprogramm im Iran und Unsicherheiten der Transportroute durch den Golf von Aden) sowie die Spannungen zwischen China und Taiwan Risiken.

<b>IWF-WACHSTUMSPROGNOSE<sup>1)</sup></b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>
Weltwirtschaft	2,8 %	3,0 %
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	1,4 %	1,5 %
Eurozone	0,8 %	1,2 %
Deutschland	0,0 %	0,9 %
USA	1,8 %	1,7 %
Schwellen- und Entwicklungsländer	3,7 %	3,9 %
China	4,0 %	4,0 %
Indien	6,2 %	6,3 %

<sup>1)</sup> IWF (Internationaler Währungsfonds), World Economic Outlook, April 2025

## 2.2 MOTORRADMARKT

Im Geschäftsjahr 2024 stiegen die Zulassungszahlen um 7 % (+245.000 Motorräder). Dabei zeigen die unterschiedlichen Regionen ein deutlich differenziertes Bild.

In Europa stieg der Markt, gemessen an Neuzulassungen (d.h. exklusive Motocrossmodelle), auf mehr als 900.000 Motorräder an (+14,3 %), wobei hier ein Einmaleffekt von Tageszulassungen Ende des Jahres 2024 auf Grund der Umstellung der Euro-Homologation zum 1. Jänner 2025 enthalten ist. Der Effekt der Tageszulassungen in Europa kann auf knapp 10 Prozentpunkte geschätzt werden, was das reale Wachstum des europäischen Motorradmarktes auf etwa 4 – 5 % verringert. Dementsprechend ist das Zulassungsplus speziell in den Zuwachsraten der europäischen Kernmärkte Deutschland (+20,2 %), Italien (+15,0 %) und Spanien (+18,3 %) auffällig. Der Marktanteil der KTM-Gruppe stieg von 10,5 % auf 11,1 % (gemessen an den drei Kernmarken KTM, Husqvarna und GASGAS).

In Nordamerika sank der Absatz (im Gegensatz zu Europa inklusive Motocrossmodelle) um 1,8 % auf 475.000 verkauften Einheiten. Der Marktanteil der drei Kernmarken der KTM-Gruppe sank im Geschäftsjahr 2024 von 12,8 % auf 11,3 %. Speziell in den absatzstarken Monaten August und September sank die Nachfrage in den USA um 8,1 % (August) bzw. um sogar 14,6 % (September). Das Segment der margenstarken Offroadmotorräder geriet in den USA zusätzlich unter Druck (-6,8 %).

Weiterhin rückläufig (-3,8 %) zeigt sich die Entwicklung des australischen und neuseeländischen Marktes. Er umfasst ein Volumen von in Summe 65.000 Motorrädern. Der Marktanteil von KTM, Husqvarna und GASGAS sank auf 18,6 % (Vorjahr: 21,0 %).

Der relevante indische Motorradmarkt (S2/S3-Segment) befand sich im Jahr 2024 abermals deutlich im Aufschwung (+10,8 %) und wies ein Volumen von ca. 1,35 Millionen verkauften Motorrädern auf. Dabei setzte der strategische Partner Bajaj in Indien über 60.000 Motorräder der Marken KTM und Husqvarna ab. Der Marktanteil dieser Marken ging auf 4,5 % zurück (Vorjahr: 5,3 %).

Der asiatische Raum war im Jahr 2024 von deutlichen Verlusten geprägt (-17,7 %), wobei die Märkte in Thailand (-22,3 %) und China (Premium-Importeurmarkt; -28,8 %) in besonderem Maße betroffen waren. In Japan (Motorräder >250ccm) belief sich der Rückgang auf lediglich 2,6 % und fiel damit merklich geringer aus. Der Marktanteil der KTM-Kernmarken ist in dieser wichtigen Wachstumsregion dennoch auf 5,1 % (Vorjahr 4,4 %) gestiegen, was auf eine marktbezogene Outperformance der KTM-Marken hindeutet. Insbesondere in China erhöhte sich der Marktanteil der KTM-Marken im Jahr 2024 auf 11,3 % (Vorjahr: 8,5 %).

Zusätzlich haben die globalen wirtschaftlichen Unsicherheiten den Motorradmarkt im Jahr 2024 erheblich beeinträchtigt. Faktoren wie schwankende Wechselkurse, steigende Produktionskosten und Unterbrechungen in der Lieferkette haben eine für Hersteller und Verbraucher gleichermaßen herausfordernde Umgebung geschaffen. Diese Unsicherheiten haben zu vorsichtigen Ausgaben- und Investitionsentscheidungen in verschiedenen Regionen geführt, was die Marktdynamik weiter beeinflusst hat.

## 2.3 FAHRRADMARKT

Während der Corona-Pandemie stieg die Nachfrage nach Fahrrädern rasant an, was zu einer Überhitzung am Fahrradmarkt und Verwerfungen in der gesamten Lieferkette führte. Als Ergebnis daraus erreichten die Lagerbestände Höchstwerte. Die Rückführung dieser Bestände auf ein Normalniveau dauert bei gleichzeitig massivem Druck auf die Verkaufspreise weiter an. Auf der Kundenseite führten die gestiegenen Lebenshaltungskosten im Kernmarkt Europa zu einem Kaufkraftverlust. Dies bewirkte einen Nachfragerückgang bei Premium-Elektrofahrrädern und -Fahrrädern.

### 3 FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

#### 3.1 KONZERNKENNZAHLEN

Wenn nicht anders angegeben, alle Werte in m€.

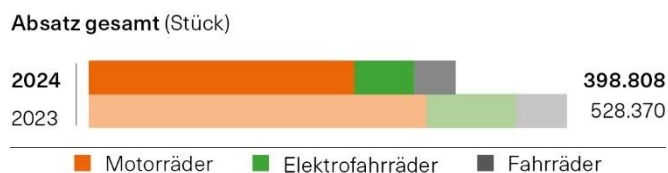
Erklärungen zu den Alternative Performance Measures finden sich im Glossar.

<b>ERTRAGSKENNZAHLEN</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>Δ</b>
Umsatz	2.661	1.879	-29,4 %
EBITDA	324	-481	>-100,0 %
EBITDA-Marge	12,2 %	-25,6 %	-37,7 PP
EBIT	160	-1.184	>-100,0 %
EBIT-Marge	6,0 %	-63,0 %	-69,0 PP
Periodenergebnis	76	-1.080	>-100,0 %
Ergebnis je Aktie (€)	2,37	-29,30	>-100,0 %
<b>SEGMENTERGEBNISSE</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>Δ</b>
<b>Motorrad</b>			
Umsatz	2.416	1.804	-25,4 %
EBITDA	371	-221	>-100,0 %
EBITDA-Marge	15,4 %	-12,2 %	-27,6 PP
EBIT	214	-887	>-100,0 %
EBIT-Marge	8,9 %	-49,2 %	-58,1 PP
<b>Fahrrad</b>			
Umsatz	241	111	-53,7%
EBITDA	-42	-256	>-100,0 %
EBITDA-Marge	-17,4 %	-230,0 %	-212,6 PP
EBIT	-47	-291	>-100,0 %
EBIT-Marge	-19,6 %	-261,1 %	-241,5 PP
<b>BILANZKENNZAHLEN ZUM 31. DEZ</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>Δ</b>
Bilanzsumme	2.953	2.396	-18,9 %
Eigenkapital	909	-194	>-100,0 %
Eigenkapitalquote	30,8 %	-8,1 %	-38,9 PP
Working Capital Employed	531	525	-1,1 %
Nettoverschuldung	776	1.643	>100,0 %
Gearing	85,3 %	847,9 %	762,6 PP
<b>CASHFLOW UND INVESTITIONEN</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>Δ</b>
Cashflow aus Betriebstätigkeit	-111	-436	>-100,0 %
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-302	-341	-12,7 %
Free Cashflow	-413	-777	88,0 %
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	399	695	74,3 %
Investitionen	284	233	-18,0 %

## 3.2 GESCHÄFTSENTWICKLUNG UND ANALYSE DER ERTRAGSKENNZAHLEN

### ABSATZENTWICKLUNG

Die Gesamtabstanzahlen von Motorrädern und (Elektro-)Fahrrädern der PIERER Mobility-Gruppe stellen sich wie folgt dar:

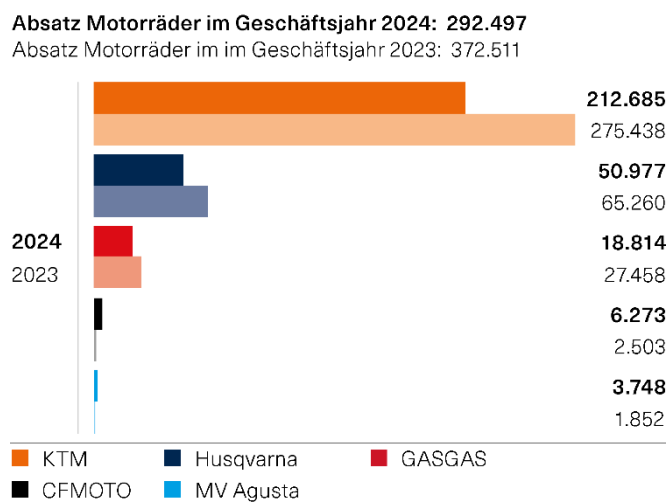


#### Motorräder

Im Geschäftsjahr 2024 verkaufte die Gruppe 292.497 Motorräder (-21,5 %). Diese Zahl inkludiert die vom Partner Bajaj in Indien und Indonesien verkauften Motorräder der Marken KTM und Husqvarna. Vom Gesamtabatz entfielen 212.685 Stück auf die Marke KTM (-22,8 %), 50.977 Stück auf die Marke Husqvarna (-21,9 %), 18.814 Stück auf die Marke GASGAS (-31,5 %) und 3.748 Stück auf die Marke MV Agusta (+102,4 %). Zudem setzte die Gruppe 6.273 Motorräder der Marke CFMOTO ab (+150,6 %).

Auf die Marke KTM entfielen somit 72,7 % aller verkauften Motorräder, auf Husqvarna 17,4 %, auf GASGAS 6,4 %, auf CFMOTO 2,1 % und auf MV Agusta 1,3 %.

Der Absatz von Motorrädern mit Elektroantrieb war auf niedrigem Niveau rückläufig. Es wurden weltweit 5.889 Stück verkauft (-12,4 %), fast ausschließlich (96,3 %) im Offroad-Marktsegment. Das bedeutet, dass 2,0 % der insgesamt abgesetzten Motorräder einen Elektroantrieb hatten.



Alle relevanten Märkte wiesen einen Rückgang der Verkaufszahlen auf. Hervorzuheben ist dabei der Rückgang in Europa um 18,7 % (-25.549 Stück) und in Nordamerika um 27,5 % (-26.963 Stück).

37,9 % der Motorräder setzte die Gruppe in Europa ab (+1,3 Prozentpunkte zum Vorjahr), 24,3 % in Nordamerika inkl. Mexiko (-2,0 Prozentpunkte zum Vorjahr) und 21,2 % über den Partner Bajaj in Indien



und Indonesien (+3,4 Prozentpunkte zum Vorjahr). Weitere 16,6 % (-2,7 Prozentpunkte zum Vorjahr) wurden in anderen Regionen abgesetzt.

Absatz nach Regionen



## Fahrräder

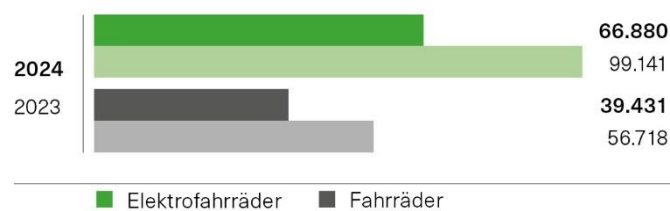
Im Geschäftsjahr 2024 verkaufte die Gruppe 106.311 Fahrräder (-31,8 %).

Auf der einen Seite trennte sich die Gruppe Ende des Jahres 2023 von der Marke R Raymon, deren Anteil am Gesamtabsatz 66,9 % betrug (104.336 Stück). Zudem wurde das Geschäft mit Johansson Elektrolastenträgern zum 1. Oktober 2024 verkauft. Davon setzte die Gruppe im Jahr 2024 3.639 Stück ab (Vorjahr: 189 Stück). Auf der anderen Seite steigerten im Geschäftsjahr 2024 die verbliebenen Kernmarken ihren Absatz: Husqvarna E-Bicycles (+104,1 %), GASGAS (+227,2 %) und Felt (+67,9 %). Als Konsequenz sank der Absatz von Elektrofahrrädern um lediglich 32,5 % auf 66.880 Stück und der von Fahrrädern um 30,5 % auf 39.431 Stück.

58,9 % der verkauften Elektrofahrräder waren der Marke Husqvarna E-Bicycles und 37,5 % der Marke GASGAS. Bei den Fahrrädern entfiel fast der gesamte Absatz (91,3 %) auf die Marke Felt.

Absatz (Elektro-)Fahrräder im Geschäftsjahr 2024: 106.311

Absatz (Elektro-)Fahrräder im Geschäftsjahr 2023: 155.859



Regional betrachtet stellte im Geschäftsjahr 2024 Europa, hier insbesondere die DACH-Region, den größten Absatzmarkt dar.

Absatz nach Regionen



## ERGEBNISANALYSE

### Segment Motorrad

Im Geschäftsjahr 2024 konnte im Motorrad-Segment ein Umsatz von € 1.803,8 Mio. (Vorjahr: € 2.416,4 Mio.) erzielt werden (-25,4 % gegenüber Vorjahr). Das EBITDA beträgt im Geschäftsjahr 2024 € -220,6 Mio. (Vorjahr: € 371,0 Mio.) und das EBIT liegt bei € -887,1 Mio. (Vorjahr: € 214,4 Mio.). Dies entspricht einer EBITDA-Marge von -12,2 % (Vorjahr: 15,4 %) und einer EBIT-Marge von -49,2 % (Vorjahr: 8,9 %).

In Europa fiel der Umsatz im Vergleich zum Vorjahresniveau auf € 982,5 Mio. (Vorjahr: € 1.229,0 Mio.) an, was einem Umsatzanteil von 54,5 % entspricht (Vorjahr: 50,9 %). In Nordamerika verzeichnete der Motorradbereich einen Umsatz von € 517,0 Mio. (Vorjahr: € 754,4 Mio.). Damit wurden 28,7 % des Umsatzes in Nordamerika erzielt (Vorjahr: 31,2 %). In den übrigen Ländern sank der Umsatz leicht gegenüber dem Vorjahr um 29,7 % auf € 304,3 Mio. Der Umsatzanteil in den übrigen Ländern beträgt 16,9 % (Vorjahr: 17,9 %).

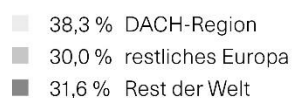
Umsatz nach Regionen



### Segment Fahrrad

Im Geschäftsjahr 2024 konnte in der Fahrrad-Division ein Umsatz in Höhe von € 111,5 Mio. erzielt werden (Vorjahr: € 240,7 Mio.). Dies bedeutet einen Umsatzverlust von 53,7 % im Jahresvergleich. Das EBITDA lag im Jahr 2024 bei € -256,4 Mio. (Vorjahr: € -41,8 Mio.) und das EBIT bei € -291,1 Mio. (Vorjahr: € -47,1 Mio.).

Umsatz nach Regionen



### 3.3 BILANZANALYSE

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

	31. Dezember 2023		31. Dezember 2024	
	in m€	Anteil	in m€	Anteil
Langfristige Vermögenswerte	1.333,8	45,2 %	947,5	39,5 %
Kurzfristige Vermögenswerte	1.615,4	54,7 %	1.241,7	51,8 %
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen	3,7	0,1 %	206,7	8,7 %
<b>Vermögenswerte</b>	<b>2.952,9</b>	<b>100,0 %</b>	<b>2.395,8</b>	<b>100,0 %</b>
Eigenkapital	909,3	30,8 %	-193,7	-8,1 %
Langfristige Schulden	1.130,0	38,3 %	196,1	8,2 %
Kurzfristige Schulden	913,6	30,9 %	2.326,3	97,1 %
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten und Veräußerungsgruppen	0,0	0,0 %	67,2	2,8 %
<b>Eigenkapital und Schulden</b>	<b>2.952,9</b>	<b>100,0 %</b>	<b>2.395,8</b>	<b>100,0 %</b>

Die Bilanzsumme der PIERER Mobility-Gruppe sank gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 von € 2.952,9 Mio. auf € 2.395,8 Mio. (-18,9 %).

Das langfristige Vermögen verringert sich um € 386,3 Mio. (-29,0 %) auf € 947,5 Mio. (Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf vorgenommene Wertminderungen im Zuge des Wertminderungstests nach den Vorgaben von IAS 36 zurückzuführen: Zum einen wurde der bilanzierte Firmenwert vollständig wertgemindert (€ -131,7 Mio.), zum anderen wurden aus diesem Test Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (insbesondere Entwicklungskosten) pro rata wertgemindert (€ -226,7 Mio.). So sanken die Sachanlagen um € 114,6 Mio. und die immateriellen Vermögenswerte um € 192,3 Mio. Die latenten Steueransprüche stiegen im Geschäftsjahr 2024 um € 74,2 Mio. im Wesentlichen aufgrund der Aktivierung latenter Steuern auf Verlustvorträge.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte verringerten sich insbesondere die Vorräte um € 239,4 Mio. Andererseits betreffen die wesentlichen Änderungen die Reduktion der Zahlungsmittel in Höhe von € 95,6 Mio. Dies führte insgesamt zu einer Reduktion der kurzfristigen Vermögenswerte um 23,1 % auf € 1.241,7 Mio.

Die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten stiegen im Vergleich zum Vorjahr um € 1.640,7 Mio. auf € 1.712,8 Mio. Der Anstieg resultiert vorrangig aus den aufgenommenen kurzfristigen Mitteln zur Deckung des festgestellten Finanzierungsbedarfs, der schließlich zu den insolvenzrechtlichen Vorgängen geführt hat. Zur Erläuterung der Hintergründe sei an dieser Stelle auf die Ausführungen unter Punkt 1.2 „Sanierungsverfahren KTM AG, KTM Components GmbH und KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH“ verwiesen.

Die langfristigen Schulden sanken um 82,7 % auf € 196,1 Mio. bedingt im Wesentlichen durch Anpassung der Fristigkeiten bei den Finanzverbindlichkeiten.

Das Eigenkapital verringerte sich im Geschäftsjahr 2024 um € -1.103,0 Mio. auf € -193,7 Mio.

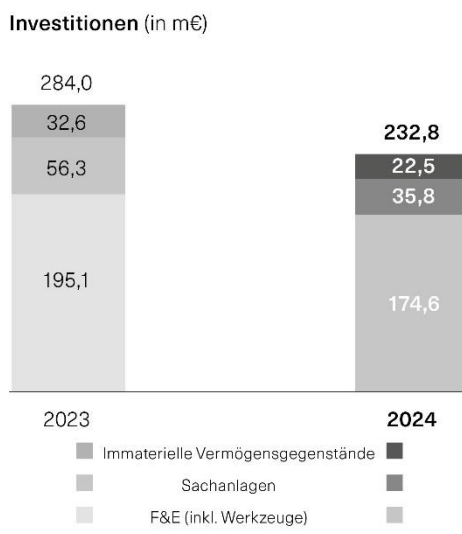
### 3.4 LIQUIDITÄTSANALYSE

Der Cash-Flow aus dem operativen Bereich lag im Geschäftsjahr 2024 bei € -436,0 Mio. und damit deutlich unter dem Vorjahreswert von € -110,9 Mio., wofür insbesondere die negative Ergebnisentwicklung hauptverantwortlich war. Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionen betrug € -340,5 Mio. und liegt insgesamt über dem Vorjahreswert von € -302,1 Mio. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aufgrund der höheren Auszahlungen für den Erwerb von Tochterunternehmen und nach der at-Equity Methode bilanzierten Unternehmen (Effekt € -57,7 Mio.). Der Free Cash-Flow beläuft sich folglich bei € -776,5 Mio. (Vorjahr: € -413,0 Mio.).

Nach Berücksichtigung des Cash-Flows aus Finanzierungsaktivitäten in Höhe von € 694,7 Mio. verringerten sich die liquiden Mittel im Vergleich zum 31. Dezember 2023 um € 87,4 Mio. (inklusive Fremdwährungseffekte von € -5,6 Mio.) auf € 171,6 Mio.

### 3.5 INVESTITIONEN

Im laufenden Geschäftsjahr wurden in der PIERER Mobility-Gruppe Gesamtinvestitionen in Höhe von € 272,0 Mio. (Vorjahr: € 316,5 Mio.) inklusive IFRS 16 Leasingzugänge in Höhe von € 39,2 Mio. (Vorjahr: € 32,5 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 75 % und liegen somit über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 69 %). Die hohen Investitionen in die Serienproduktentwicklung stellen einen der wesentlichen Erfolgsfaktoren der PIERER Mobility-Gruppe dar. Auch die Investitionen in die Infrastruktur (Sachanlagen) lagen mit 15 % leicht unter dem Vorjahresniveau von 20 %. Weitere 10 % (Vorjahr: 11 %) entfielen auf immaterielle Vermögensgegenstände (IT, Lizenzen).

Wesentliche Investitionsprojekte in 2024 sind wie in den Vorjahren vor allem Entwicklungsprojekte und der Kauf von Werkzeugen und Anlagen.

## 4 NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

Diese nichtfinanzielle Erklärung wurde gemäß § 267a UGB als Teil des Lageberichts im Konzernabschluss in Übereinstimmung mit den Anforderungen des österreichischen Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (NaDiVeG) erstellt. Die nichtfinanzielle Erklärung wurde in Vorbereitung auf die Berichtspflicht nach der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) in Übereinstimmung mit den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) erstellt. Es wird gemäß ESRS 1.136 auf die Angabe von Vergleichsinformationen verzichtet. Zudem umfasst die Erklärung Informationen und Kennzahlen der PIERER Mobility AG auf der Grundlage der Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852.

Die wesentlichen Themen der PIERER Mobility AG werden *gemäß NaDiVeG* in folgenden Kapiteln genauer behandelt:

- Umweltinformationen (*Umweltbelange*): E1 und E5;
- Sozialinformationen (*Soziale und Arbeitnehmerbelange, Achtung von Menschenrechten*): S1, S2 und S4;
- Governance-Informationen (*Achtung von Menschenrechten, Bekämpfung von Korruption und Bestechung*): G1.

### Inhaltsverzeichnis

#### 4.1 ESRS 2 – ALLGEMEINE ANGABEN

### UMWELTINFORMATIONEN

#### 4.2 EU-TAXONOMIE: ANGABEN NACH ARTIKEL 8 DER VERORDNUNG (EU) 2020/852 (TAXONOMIE-VERORDNUNG)

#### 4.3 ESRS E1 KLIMAWANDEL

#### 4.4 ESRS E5 RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

### SOZIALINFORMATIONEN

#### 4.5 ESRS S1 ARBEITSKRÄFTE DES UNTERNEHMENS

#### 4.6 ESRS S2 ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

#### 4.7 ESRS S4 VERBRAUCHER UND ENDNUTZER

### GOVERNANCE-INFORMATIONEN

#### 4.8 ESRS G1 UNTERNEHMENSFÜHRUNG

## 4.1 ESRS 2 – ALLGEMEINE ANGABEN

### GRUNDLAGEN FÜR DIE ERSTELLUNG

#### BP-1 – Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung

Die PIERER Mobility AG erstellte die nichtfinanzielle Erklärung auf konsolidierter Basis. Der Konsolidierungskreis für die nichtfinanzielle Erklärung entspricht mit den unten angeführten Ausnahmen dem des Konzernabschlusses 2024 (siehe Kapitel XII. „Konzernunternehmen (Beteiligungsspiegel“ des Konzernanhangs). Die Inhalte der nichtfinanziellen Erklärung fokussieren sich auf die Aktivitäten der PIERER Mobility-Gruppe (die „Gruppe“). Falls gefordert oder für die Verständlichkeit erforderlich, werden Informationen bestmöglich über die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette der Unternehmensgruppe miteinbezogen. Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse der Gruppe betrachtete ihre gesamte Wertschöpfungskette mit Fokus auf direkte Geschäftspartner. Weitere Informationen zur vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, auch hinsichtlich offengelegter Konzepte, Maßnahmen und Metriken, werden in den jeweiligen Abschnitten zu den Themenstandards dargestellt. Bei der Zusammenstellung der Informationen insbesondere zur eigenen Geschäftstätigkeit wurde auf die Vollständigkeit geachtet. Dennoch kann die Vollständigkeit der qualitativen Angaben, vor allem in Bezug auf zukünftige Entwicklungen und Know-how, nicht garantiert werden.

Die Anwendung der ESRS erfolgte aufgrund der zum Zeitpunkt der Berichtserstellung vorherrschenden Rechtslage in Österreich freiwillig. Die folgenden Konzerngesellschaften sind nicht oder nur teilweise umfasst:

- Vöcklabruck Metallgießerei GmbH (VMG)<sup>1</sup>: Wegen der Einleitung eines Konkursverfahrens wurde diese Gesellschaft Ende November 2024 entkonsolidiert. Aufgrund dieser Situation sind die Daten für die Bereiche Social und Governance in der vorliegenden Erklärung nicht enthalten. Auf Basis der verfügbaren Umweltdaten aus 2023 wurden die Berechnungen für das Jahr 2024 mit Annahmen und Schätzungen für den Zeitraum September bis November 2024 erstellt.
- PIERER IMMOREAL GmbH: diese Gesellschaft war nur kurzzeitig Teil der Gruppe, wurde daher nicht im Scope der nichtfinanziellen Erklärung berücksichtigt.

Die im Kapitel XII. „Konzernunternehmen (Beteiligungsspiegel)“ des Konzernanhangs genannten assoziierten Gesellschaften werden wie folgt berücksichtigt:

GESELLSCHAFT	BETEILIGUNG (GJ 2024)	OPERATIVE KONTROLLE	TEIL DER WERTSCHÖP- FUNGSKETTE	BERÜCKSICHTIGUNG IN NICHTFINANZIELLER ERKLÄRUNG	
				ALS TEIL DER WERTSCHÖP- FUNGSKETTE	THG-BILANZ
Kiska GmbH	50 %	Nein	Ja	Ja	In Scope 3
KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc.	40 %	Ja	Ja	Ja	In allen relevanten Scopes
CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co. (Joint Venture)	49 %	Nein	Ja	Ja	In Scope 3
PIERER IMMOREAL GmbH		Keine Berücksichtigung im Scope der nichtfinanziellen Erklärung.			
LX media GmbH	20 %	Nein	Ja	Ja	In Scope 3
AC styria Mobilitätscluster GmbH	12,3 %	Nein	Nein	Nein	Nein (nicht wesentlich)

<sup>1</sup> Mit 1. September 2024 in die PIERER Mobility-Gruppe verschmolzen.

**BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen****Schätzungen und Ergebnisunsicherheit**

Bei der Zusammenstellung der nichtfinanziellen Erklärung achtete die Gruppe auf die Vollständigkeit und Korrektheit der angegebenen Daten. Nach Möglichkeit nutzte sie Primärdaten zur Berechnung quantitativer Angaben in Bezug auf die eigenen Geschäftstätigkeiten. Aufgrund der eingeschränkten Datenverfügbarkeit in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette und deren hoher Komplexität konnte zur Berechnung der Kennzahlen bisher nur eingeschränkt auf Primärdaten zurückgegriffen werden. Folglich wurden meist Annahmen und Schätzungen getroffen. Von besonders hoher Ergebnisunsicherheit betroffen sind quantitative Angaben zur vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, wie zum Beispiel Scope 3-THG-Emissionen oder die erwartete Lebensdauer der Produkte der Gruppe im Vergleich zu Branchendaten. Weitere Informationen zur Berechnung und Schätzung der Angaben sowie deren Sicherheit finden sich in Verbindung mit den angegebenen Daten in den Abschnitten zu den Berechnungsgrundsätzen und -Annahmen. Darüber hinaus mussten zum Teil Hochrechnungen auf Basis von Headcount oder Fertigungszahlen durchgeführt werden. Dies traf insbesondere auf Kennzahlen bei E1 und E5 zu sowie für Gesellschaften mit weniger als 50 Mitarbeitern. Aber auch in anderen Bereichen wurde bei Unvollständigkeit der Daten auf Hochrechnungen zurückgegriffen. Weitere Informationen zu den Hochrechnungen finden sich in den Abschnitten zu den Berechnungsgrundsätzen und -Annahmen.

**Änderungen bei der Erstellung oder Darstellung von Nachhaltigkeitsinformation**

Die Unternehmensgruppe berichtet in vorliegender nichtfinanzieller Erklärung erstmalig in Übereinstimmung mit den ESRS. Daraus ergibt sich eine wesentliche Änderung im Vergleich zur früheren Berichterstattung im Rahmen eines separaten Nachhaltigkeitsberichts (nichtfinanzieller Bericht gemäß § 267a UGB), welcher in Übereinstimmung mit den Anforderungen der GRI-Standards (Global Reporting Initiative) erfolgte. Diese Umstellung bedingte mehrere Änderungen hinsichtlich der Prozesse und Methoden der Berichterstattung sowie in Bezug auf die zu erhebenden Datenpunkte. Aufgrund der eingeschränkten Vergleichbarkeit der Informationen mit den Angaben in Vorperioden wird in dieser nichtfinanziellen Erklärung für das Geschäftsjahr 2024 auf die Angabe von Vorjahresvergleichswerten verzichtet. Bei der Berichterstattung nach der EU-Taxonomie-Verordnung wurde der Vorgehensweise des Vorjahres gefolgt. Aufgrund von Neubewertungen oder neuen Erkenntnissen wurden geringfügige Anpassungen der berichteten Zahlen vorgenommen. Diese werden im Kapitel 4.2 dieses Lageberichts zur EU-Taxonomie beschrieben.

**Allgemeine Information hinsichtlich der offengelegten Kennzahlen und Informationen**

Die im vorliegenden Bericht offengelegten Kennzahlen wurden von keiner externen Stelle (mit Ausnahme der Wirtschaftsprüfung) validiert. Die Verbrauchsdaten der Motorräder, welche zur Ermittlung der Scope 3.11 THG-Emissionen herangezogen wurden, basieren auf mittels World-harmonised Motorcycle Test Cycle (WMTC) ermittelten Daten. Die Erhebung dieser Werte wird durch den TÜV Rheinland überwacht. Dieser sowie das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt überprüfen die erhobenen Werte und stellen einen Bericht aus. Für weitere Informationen siehe E1-6 sowie die Beschreibung der Berechnungsgrundsätze und -Annahmen in Bezug auf ESRS E1. Die MDR-A Anforderungen nach ESRS 2 wurden nur für wesentliche Maßnahmen vollständig umgesetzt.

Der gesamte Produktentstehungsprozess in der Motorradherstellung – von der Marktanalyse, der Produktidee, dem Designstudium, der Konstruktion und Entwicklung, der Zusammenarbeit mit den Zulieferbetrieben und der Serienbeschaffung von Komponenten, der Teilefertigung und dem Zusammenbau von Motor und Fahrzeug bis hin zu der Verpackung und dem Versand – wird von einem integrierten Managementsystem nach ISO 9001:2015 und ISO 14001:2015 erfasst und mit dem KTM-Prozessmanagementsystem gesteuert. Der Zertifizierungsumfang der ISO 9001:2015 umfasst die Produktionsstandorte in Mattighofen, Munderfing und Graz, die KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, KTM Informatics GmbH, die Logistikstandorte in Munderfing und Schalchen als auch die in Mattighofen und Graz ansässigen Vertriebsgesellschaften. Der Zertifizierungsumfang der ISO 14001:2015 umfasste neben den Unternehmensbereichen an den österreichischen Produktions- und Logistikstandorten der KTM AG in Munderfing und Mattighofen auch die KTM Components GmbH und die KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH.

### **Information zur aktuellen wirtschaftlichen Lage der Gruppe und deren Auswirkungen auf die Nachhaltigkeitsaktivitäten**

Die KTM AG ist eine wesentliche Tochtergesellschaft der Konzernholding PIERER Mobility AG. Am 29. November 2024 wurden über die KTM AG und zwei ihrer Tochtergesellschaften Sanierungsverfahren eröffnet. Diese Verfahren wirkten sich unmittelbar auf die wirtschaftliche Lage der Avocado GmbH und der PIERER E-Commerce GmbH aus und führten in der Folge zur Insolvenzeröffnung über diese beiden Gesellschaften im Jänner 2025. Vor diesem Hintergrund richtete sich der Fokus der Vorstandsmitglieder der PIERER Mobility AG, die zugleich auch dem Vorstand der KTM AG angehören, vorrangig auf die Fortführung insbesondere der KTM-Gruppe.

## **GOVERNANCE**

### **GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane**

Die PIERER Mobility AG ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Diese Rechtsform sieht ein duales System vor, d.h. auf Organebene die Trennung von Geschäftsführung (Vorstand) und Kontrolle (Aufsichtsrat). Der Vorstand setzte sich zum 31. Dezember 2024 aus Stefan Pierer (CEO) und Gottfried Neumeister (Co-CEO) zusammen; der Aufsichtsrat umfasste sechs Personen. Beide Organe verfügen über keine Vertretung von Arbeitnehmern und anderen Arbeitskräften. Die Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat erfolgt in regelmäßigen Abständen und basiert auf einer offenen und transparenten Diskussion.

Der Vorstand der PIERER Mobility AG leitet unter eigener Verantwortung die Gesellschaft so, wie es das Unternehmenswohl unter Berücksichtigung der Interessen der Aktionäre und der Arbeitnehmer sowie das öffentliche Interesse erfordert. Vorstandsmitglieder werden vom Aufsichtsrat bestellt.

Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung zu überwachen. Für gewisse, im österreichischen Aktiengesetz (AktG), in der Satzung und der Geschäftsordnung bestimmte Geschäftsfälle hat der Vorstand die Zustimmung des Aufsichtsrats einzuholen.

Die Regeln für korrekte Unternehmensführung werden unter anderem durch den Österreichischen Corporate Governance Kodex (ÖCGK) definiert, zu dem sich die PIERER Mobility AG bekennt. Als in der Schweiz börsennotierte Gesellschaft unterliegt die PIERER Mobility AG außerdem den Regelungen der schweizerischen Richtlinie betreffend Informationen zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange („Schweizer Corporate Governance Richtlinie“).

Vorstand und Aufsichtsrat stellten sich per 31. Dezember 2024 wie folgt dar:

#### **Vorstand**

**Stefan Pierer** ist seit 2. Juni 2015 im Vorstand der PIERER Mobility AG. 1987 gründete er die heutige PIERER Mobility-Beteiligungsgruppe, in der er als Mehrheitsaktionär und Vorstand tätig ist. Seit 1992 ist er Aktionär und Vorstand der KTM AG. Er verantwortet die Bereiche: Strategie, Forschung und Entwicklung, Produktmanagement, Produktion, Qualitätsmanagement, Lieferketten-Management, Einkauf, IT, Nachhaltigkeit, Personal, Immobilien, Motorsport und X-BOW.

**Gottfried Neumeister** ist seit 1. September 2024 Co-CEO der PIERER Mobility AG. Er war von März 2012 bis Juni 2023 in leitenden Positionen, unter anderem als Co-CEO, bei der DO & CO Aktiengesellschaft tätig. Zuvor hat Herr Neumeister gemeinsam mit Niki Lauda flyniki gegründet und war als Geschäftsführer für den erfolgreichen Aufbau des Luftfahrtgeschäfts (bis zum Verkauf an die Air Berlin) verantwortlich. Er verantwortet die Bereiche: Globaler Vertrieb, Marketing, PG&A, Kundendienst, Brand Management, Finanzen und Steuern, Risikomanagement, Unternehmenskommunikation, Investor Relations, Nachhaltigkeit, Recht und Joint Ventures.

#### **Aufsichtsrat**

**Josef Blazicek** war von 2008 bis 2025 Mitglied des Aufsichtsrats, von 2015 als Vorsitzender. Als Wertpapier- und Kapitalmarktspezialist war er bis zum Jahr 2000 im Bankensektor tätig. Seit dem Jahr ist Josef Blazicek Gesellschafter in der QINO Gruppe/Ocean Consulting GmbH. Josef Blazicek übt Aufsichtsratsmandate in verschiedenen Konzerngesellschaften der Pierer-Gruppe aus.



**Rajiv Bajaj** ist seit dem Jahr 2022 Mitglied des Aufsichtsrats und dessen stellvertretender Vorsitzender. Er ist Master of Science in Manufacturing Systems Engineering und startete seine Karriere bei Bajaj Auto Ltd. im Jahr 1990 in der Abteilung „Streamlines Manufacturing Systems“. 1995 wechselte Herr Bajaj die Abteilung und arbeitete als General Manager und Vice President in der Abteilung „R + D and Engineering“. Im Jahr 2000 begann er als stellvertretender Geschäftsführer mit der Neuausrichtung der Marketing-, Vertriebs- und Serviceschnittstellen und förderte Exportinitiativen. Herr Bajaj ist seit dem Jahr 2005 Geschäftsführer der Bajaj Auto Ltd.

**Iris Filzwieser** ist seit dem Jahr 2022 Mitglied des Aufsichtsrats. Die promovierte Montanwissenschaftlerin ist u.a. Gründerin und Geschäftsführerin der METTOP GmbH, Präsidentin des Austrian Cooperativ Research, im Leitungsbeirat der Deltaakademie, Montanuniversität Leoben, Jurymitglied der österreichischen Forschungsgesellschaft FFG, Mitglied der Delegiertenversammlung des Wissenschaftsfonds FWF sowie Ratsmitglied der Technischen Universität Wien.

**Michaela Friepeß** ist seit dem Jahr 2022 Mitglied des Aufsichtsrats. Nach dem Studium der Handelswissenschaften begann sie als Financial Analyst sowie im Bereich Business Development bei der GE Capital Bank in Wien und in Paris. Im September 2003 wechselte sie in die Pierer-Gruppe. Frau Friepeß verfügt über umfassende Praxiserfahrung und Spezialisierung im Bereich Kapitalmarkt, Corporate Governance, Compliance und Nachhaltigkeit. Zuletzt war sie Mitglied des Vorstands der Pierer Industrie AG, wo sie bis Oktober 2024 die Bereiche Investor Relations, Compliance und Nachhaltigkeit verantwortete. Frau Friepeß ist in der Pierer Konzerngesellschaft mbH als Prokuristin tätig.

**Srinivasan Ravikumar** ist seit dem Jahr 2022 Mitglied des Aufsichtsrats. Er startete seine Karriere bei Bajaj Auto Ltd. im Jahr 1984 in der Abteilung Corporate Finance. 1994 übernahm er die Leitung der Abteilung Business Development. Derzeit ist Srinivasan Ravikumar als Chief Business Development Officer tätig und für die Abteilung Business Development & Assurance verantwortlich. Außerdem ist er Mitglied des Corporate Management Committee, Investment Committee und Foreign Exchange Management Committee von Bajaj Auto Ltd. Zu seinem Verantwortungsbereich zählen Corporate Strategy, Business Development, Foreign Collaborations sowie IP-Management.

**Friedrich Roithner** ist seit dem Jahr 2023 Mitglied des Aufsichtsrats. Nach Abschluss seines Studiums der Betriebswirtschaft war Friedrich Roithner bei einer Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüfungskanzlei als Revisionsassistent tätig. Ab 1992 war Friedrich Roithner bei der Austria Metall AG tätig, wo er von 2002 bis 2006 Mitglied des Vorstands war. Er wechselte im Jahr 2007 in die CROSS-Gruppe (heutige PIERER Mobility-Gruppe) und war von 2010 bis 2023 als Mitglied des Vorstands tätig, von 2015 bis 2023 als CFO.

### **Zusammensetzung und Diversität**

**Im Vorstand:** Auswahlkriterien für Mitglieder des Vorstands sind die fachliche Qualifikation, Führungsqualitäten und bisherige Leistungen sowie Kenntnisse über das Unternehmen.

Alter und Geschlecht einer Person spielen bei der Entscheidung über die Besetzung des Vorstands keine Rolle und führen weder zu einer Bevorzugung noch zu einer Benachteiligung im Auswahlverfahren. Die Mitglieder des Vorstands sind ausschließlich männlich (Frauenanteil von 0 %) sowie aus den Geburtsjahrgängen 1956 und 1977.

**Im Aufsichtsrat:** Der Aufsichtsrat wird mit fachlich und persönlich qualifizierten Personen besetzt. Dabei ist auf eine im Hinblick auf die Struktur und die Geschäftsfelder der Gruppe fachlich ausgewogene Zusammensetzung zu achten. Aspekte der Diversität des Aufsichtsrats sind im Hinblick auf die Vertretung beider Geschlechter und die Altersstruktur angemessen zu berücksichtigen.

Für den Aufsichtsrat börsennotierter Unternehmen mit mindestens sechs Mitgliedern sieht das österreichische Recht<sup>2</sup> eine verpflichtende Geschlechterquote von 30 % vor. Der Aufsichtsrat der PIERER Mobility AG setzt sich aus zwei Frauen und vier Männern zusammen (Frauenanteil von 33 %). Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind aus Geburtsjahrgängen von 1957 bis 1972. Vier Personen sind österreichische und zwei indische Staatsbürger.

---

<sup>2</sup> Siehe: Gleichstellungsgesetz von Frauen und Männern im Aufsichtsrat (GFMA-G), 2017

Zudem schreibt das Diversitätskonzept der Gruppe für den Aufsichtsrat Folgendes vor:

- Dem Aufsichtsrat muss mindestens ein Finanzexperte angehören. Diese Anforderung wird von Friedrich Roithner erfüllt.
- Dem Aufsichtsrat sollen insgesamt möglichst zwei Mitglieder angehören, die über internationale Erfahrung oder besonderen Sachverstand in einem oder mehreren für die PIERER Mobility-Gruppe wichtigen Märkten außerhalb Österreichs verfügen. Diese Anforderung wird von Rajiv Bajaj und Srinivasan Ravikumar erfüllt.
- Dem Aufsichtsrat soll insgesamt möglichst ein Mitglied angehören, das aufgrund seiner Vorerfahrungen die PIERER Mobility AG im Detail kennt. Diese Anforderung wird von Josef Blazicek, Michaela Friepeß und Friedrich Roithner erfüllt.
- Dem Aufsichtsrat soll insgesamt möglichst ein Mitglied angehören, das aufgrund seiner Erfahrung und Kenntnisse ESG Know-how innerhalb der PIERER Mobility-Gruppe transferiert. Diese Anforderung wird von Michaela Friepeß und Iris Filzwieser erfüllt.

Einige Mitglieder des Aufsichtsrats üben Managementfunktionen in anderen Unternehmen aus, bei denen sie sich ebenfalls mit den Implikationen der europäischen Nachhaltigkeitsanforderungen auseinandersetzen. Zudem erweitern sie ihr nachhaltigkeitsbezogenes Fachwissen durch diverse Schulungsmöglichkeiten und laufende Informationen zu aktuellen Entwicklungen. Definierte Schulungsmaßnahmen gibt es für Aufsichtsratsmitglieder derzeit noch nicht. Die Einbindung des Prüfungsausschusses und des Ausschusses für Compliance, Investor Relations (IR) und Nachhaltigkeit (ESG) in die Strukturierung und Erstellung der nichtfinanziellen Erklärung wird im Abschnitt „Ausschüsse des Aufsichtsrats“ beschrieben.

Zur Definition der Unabhängigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats zieht die PIERER Mobility AG den Österreichischen Corporate Governance Kodex heran. Demzufolge sind von den sechs Mitgliedern des Aufsichtsrats vier unabhängig gemäß C-Regel 53 (67 %) und stehen somit in keiner geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder deren Vorstand, die einen materiellen Interessenkonflikt begründe. Darüber hinaus ist ein Mitglied unabhängig gemäß C-Regel 54 (17 %).

#### **Kanäle zur Steuerung von Nachhaltigkeitsaspekten**

**Sustainability Steering Committee (SSC):** Auf Ebene der PIERER Mobility AG wurde im Geschäftsjahr 2024 ein Sustainability Steering Committee (SSC) eingerichtet. Es wird vom Lead ESG & Risk Management sowie dem Nachhaltigkeits-Team der Pierer Industrie AG geleitet und umfasst Vertreter der wesentlichen Fachbereiche der PIERER Mobility AG. Damit ist sowohl gewährleistet, dass die Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs) aus dem Bereich Nachhaltigkeit transparent gemacht und gemonitort werden als auch die Koordination mit der übergeordneten Pierer Industrie AG sichergestellt. Zwischen den Leitern des SSC und anlassbezogen weiteren Teilnehmern, wie zum Beispiel die Vorsitzende des Ausschusses für Compliance, IR und ESG, findet ein Abstimmungsmeeting („ESG-Abstimmung“) mindestens zweiwöchentlich statt. Eine Aufgabe des SSC ist die Umsetzung der CSRD/ESRS in der PIERER Mobility-Gruppe. Das ESG-Management-Team, dessen Leitung im SSC vertreten ist, koordiniert die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung auf operativer Ebene und war für die Durchführung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse verantwortlich. Im Zuge des Analyseprozesses setzte es sich folglich intensiver mit den wesentlichen IROs der Gruppe auseinander. Das Team verfügt über mehrjährige Erfahrung im Bereich der Nachhaltigkeit und detailliertes Fachwissen.

Das SSC bereitet die notwendigen Informationen für den Vorstand der PIERER Mobility AG vor. Für die Themen der Nachhaltigkeit, inklusive der Definition von Maßnahmen und Ziele, ist auf operativer Ebene jedes Vorstandsmitglied in seinen eigenen Geschäftsbereichen zuständig.

**Ausschüsse des Aufsichtsrats:** Der Aufsichtsrat der PIERER Mobility AG verfügt über drei Ausschüsse: den Prüfungsausschuss, den Vergütungsausschuss und den Ausschuss für Compliance, IR und ESG. Der Prüfungsausschuss ist u.a. für die Prüfung und Vorbereitung der Feststellung des Lageberichts zuständig. Die nichtfinanzielle Erklärung ist ab dem Geschäftsjahr 2024 Bestandteil des Lageberichts. Dies impliziert die Zuständigkeit des Prüfungsausschusses für die Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung. Der Ausschuss für Compliance, IR und ESG befasst sich ebenfalls mit den Themen der Nachhaltigkeit und informiert sich regelmäßig, ob die von der PIERER Mobility AG

verfolgten Ziele in den Bereichen Compliance, IR und ESG erfüllt werden. Hierzu nimmt zumindest ein Vertreter dieser Ausschüsse an den in der Regel zweiwöchentlichen ESG-Abstimmungen teil. Die Ausschüsse sind somit zeitnah über die Entwicklungen im Bereich der Nachhaltigkeit und den Prozess der Strukturierung und Erstellung der nichtfinanziellen Erklärung informiert und können ihrer Kontrollfunktion auch unterjährig nachkommen.

**Steuerung durch die Vorstände:** Nachhaltigkeitsaspekte berühren weite Teile des unternehmerischen Planens und Handelns in der PIERER Mobility-Gruppe. Die Mitglieder des Vorstands werden (direkt und indirekt) durch das SSC, die weiteren Vorstandsmitglieder der KTM AG und deren Bereichsleiter zu den relevanten Nachhaltigkeitsaspekten in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich informiert. Definierte Schulungsmaßnahmen gibt es für den Vorstand derzeit noch nicht. Dennoch stehen den Mitgliedern des Vorstands bei Bedarf verschiedene Experten, sowohl aus dem Unternehmen als auch Externe zur Verfügung. Zudem ist im Vorstand das notwendige Fachwissen im Hinblick auf Komponente der Nachhaltigkeit auch durch Ausübung von Managementfunktionen in anderen Unternehmen vorhanden. Darüber hinaus erfolgt – unterjährig wie zum Beispiel im Rahmen der Erstellung der Jahresabschlüsse – ein Austausch mit Mitgliedern des Aufsichtsrats, insbesondere des Prüfungsausschusses und des Ausschusses für Compliance, IR und ESG. Weitere Informationen zur Steuerung von Nachhaltigkeitsaspekten finden sich in Abschnitt GOV-2.

#### **Veränderungen nach dem Abschlussstichtag**

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 27. Jänner 2025 legte der Vorsitzende, Josef Blazicek, sein Aufsichtsmandat zurück, und Herr Stephan Zöchling wurde in das Gremium gewählt. In der folgenden Aufsichtsratssitzung vom selben Tag wurde Herr Zöchling als neuer Aufsichtsratsvorsitzender gewählt und die Ausschüsse des Aufsichtsrats neu besetzt.

Am 23. Jänner 2025 übergab Stefan Pierer die Rolle des CEO an Gottfried Neumeister. Herr Pierer übernahm die Rolle des Co-CEO.

#### **GOV-2 – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen**

Die wesentlichen IROs der PIERER Mobility-Gruppe und deren Management werden in den ESG-Abstimmungen und Fachgesprächen der Bereichsleiter mit den Ausschüssen, Verwaltungs- und Leitungsorganen besprochen. Weitere Informationen zu den Abstimmungsmeetings finden sich im Abschnitt GOV-1 „Kanäle zur Steuerung von Nachhaltigkeitsaspekten“.

Die wesentlichen IROs (siehe SBM-3) fließen indirekt in die Unternehmensstrategie und in zugehörige Transaktionsentscheidungen ein. Da beinahe alle identifizierten wesentlichen Themen bereits in der Vergangenheit relevant waren (siehe zum Beispiel den freiwillig geprüften Nachhaltigkeitsbericht 2023<sup>3</sup>), werden sie von der PIERER Mobility-Gruppe in der Regel auf operativer Ebene behandelt. Bei strategischen und relevanten operativen Entscheidungen werden sie in den Gesamtkontext einbezogen. Im Zusammenhang mit der Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Strategie ist auf Abschnitt SBM-1 zu verweisen. Die wesentlichen Risiken und Chancen wurden im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse durch das Risikomanagement identifiziert (siehe IRO-1) und stehen somit in direktem Zusammenhang mit dem Risikomanagementprozess. Dieser umfasst die Berichterstattung an den Vorstand der KTM AG und wird durch diesen und den Konzernvorstand der PIERER Mobility AG überwacht. Weitere Angaben zum Prozess finden sich im Lagebericht im Abschnitt 6 Chancen- und Risikobericht.

Neben den laufend bearbeiteten Nachhaltigkeitsthemen befassten sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane im Geschäftsjahr 2024 intensiver mit Themen rund um den Klimaschutz, insbesondere im Zuge der Erarbeitung der Dekarbonisierungsstrategie, und mit Implikationen der Personalstrategie und der Mitarbeiterzufriedenheit.

Mitglieder des Ausschusses für Compliance, (IR) und ESG des Aufsichtsrats (siehe GOV-1) waren in die Arbeit des SSC eingebunden. Sie haben sich zudem vom Vorstand über Projekte sowie den Geschäftsverlauf und die Geschäftsplanung unter Einbezug der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren informieren lassen und den Vorstand auch bei wesentlichen strategischen Entscheidungen beratend

---

3 Verfügbar unter: <https://www.pierermobility.com/nachhaltigkeit/publikationen>

begleitet. Weiters befasste sich der Aufsichtsrat auch mit der Corporate Governance des Unternehmens sowie dem Compliance Management. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Geschäftsjahr 2024 mit regulatorischen Neuerungen und aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen zum Themenbereich Nachhaltigkeit. Vor der Offenlegung der nichtfinanziellen Erklärung wird diese dem Ausschuss für Compliance, IR und ESG, dem Prüfungsausschuss und schließlich dem Gesamtaufsichtsrat zur Prüfung vorgelegt.

**GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme**

Bei der variablen Vergütung des Vorstands werden ausschließlich finanzielle Kennzahlen (somit keine spezifischen nachhaltigkeitsbezogenen Ziele und/oder Auswirkungen) berücksichtigt. Die Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats basieren auf der in der Hauptversammlung beschlossenen Vergütungspolitik. Die konkreten Parameter für die Vorstandsvergütung sind zwischen jedem Mitglied des Vorstands auf der einen Seite und dem Unternehmen, vertreten durch den Aufsichtsrat, vereinbart. Der vom Aufsichtsrat eingerichtete Vergütungsausschuss befasst sich mit allgemeinen Fragen zur Vergütung des Vorstands. Der Aufsichtsrat erachtet die festgelegten Vergütungsregelungen als geeignet für den Vorstand der PIERER Mobility AG. Durch die spezielle Aktionärsstruktur des Unternehmens – mit einem im Vorstand und Aufsichtsrat repräsentierten Kernaktionär – sind vom Vorstand keine kurzfristigen Gewinnmaximierungen zulasten der langfristigen Performance des Unternehmens zu erwarten. Vielmehr geht der Aufsichtsrat von einem ganzheitlichen Ansatz des Vorstands aus, bei dem nichtfinanzielle Belange immanent für eine langfristig erfolgreiche Unternehmensführung sind, welche den unternehmerischen Bestand und die Zukunftsfähigkeit des Geschäftsmodells gewährleisten.

Die Aufsichtsratsvergütung besteht ausschließlich aus einem Sitzungsgeld für Aufsichtsrats- und Ausschusssitzungen. Zur Garantie einer unbefangenen Überwachung der Geschäftsführung durch den Aufsichtsrat werden den Aufsichtsratsmitgliedern keine variablen Vergütungen gewährt.

**GOV-4 – Erklärung zur Sorgfaltspflicht**

Die nachfolgende Tabelle zeigt die wichtigsten Schritte der Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht, welche in vorliegender nichtfinanzieller Erklärung beschrieben werden.

KERNELEMENTE DER SORGFALTPFLICHT	ABSCHNITTE IN DER NICHTFINANZIELLEN ERKLÄRUNG
Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2 GOV-2: Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen ESRS 2 SBM-3: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
Einbeziehung betroffener Interessensträger in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	ESRS 2 GOV-2: Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen ESRS 2 SBM-2: Interessen und Standpunkte der Interessensträger ESRS 2 IRO-1: Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen ESRS 2 MDR-P: Konzepte für den Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten ESRS S1-2: Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen ESRS S1-3: Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können ESRS S2-2: Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen ESRS S2-3: Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können ESRS S4-2: Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen ESRS S4-3: Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können ESRS G1-1: Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung ESRS G1-3: Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	ESRS 2 SBM-3: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell ESRS 2 IRO-1: Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen ESRS S2-4: Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen
Maßnahmen zum Umgang mit negativen Auswirkungen	„Management von Auswirkungen, Risiken und Chancen“-Abschnitte in den einzelnen Kapiteln zu den themenbezogenen Standards
Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	„Kennzahlen und Ziele“-Abschnitte in den einzelnen Kapiteln zu den themenbezogenen Standards

### GOV-5 – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Das interne Kontrollsystem der Gruppe für die Nachhaltigkeitsberichterstattung hat die Aufgabe, die Ordnungsmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Informationen, die Einhaltung der maßgeblichen regulatorischen Vorschriften sowie den Schutz der Daten sicherzustellen.

Risiken in Zusammenhang mit der nichtfinanziellen Erklärung werden durch das ESG- & Risk Management der Gruppe unter Berücksichtigung der Erfahrungswerte der Finanzberichterstattung erhoben und überwacht. Die identifizierten und als relevant bewerteten Risiken umfassen die nicht vollständige oder fehlerhafte Erfassung und Darstellung von relevanten Sachverhalten sowie Fehler in der Nachweissammlung oder fehlerhafte Berechnungen. Die Umsetzung neuartiger Berichterstattungsstandards erhöht die Komplexität in der Berichterstellung und kann zu Verzögerungen führen. Zudem besteht das Risiko eines Datenzugriffs von unberechtigten Personen oder der Datenmanipulation, des Ausfalls von IT-Systemen und des Datenverlusts.

Der Organisationsaufbau der Gruppe bildet die Basis für das Kontrollumfeld und das interne Kontrollsystem im Unternehmen. Aufgrund der Vielzahl eingebundener Fachbereiche in die Erstellung der nichtfinanziellen Erklärung ist die Bündelung der Kompetenzen und Verantwortlichkeiten im ESG- & Risk Management der Gruppe für die Unterstützung der Fachbereiche sowie für die korrekte Datenkonsolidierung von Relevanz. Ein umfassendes Änderungsmanagement ermöglicht die Rückverfolgung von Datenquellen und damit die Verbindung zwischen Rohdaten und berichteten Informationen. Die regelmäßige Berichterstattung des ESG-Managements an Mitglieder des SSC sowie die Prüfung und Freigabe der gesamten nichtfinanziellen Erklärung durch Mitglieder des SSC stellt die Plausibilität und Validität der Daten sicher. An den SSC-Abstimmungs-Meetings nimmt regelmäßig ein Mitglied des Aufsichtsrats teil. IT-Risiken werden durch ein stringentes Zugriffsmanagement sowie durch Sicherungskopien begegnet. Um auf etwaige Verzögerungen vorbereitet zu sein, wurde ein Projektplan erstellt, welcher diese bereits berücksichtigt und eine umgehende Reaktion der Unternehmensgruppe ermöglicht. Eine detaillierte Analyse der Anforderungen des Berichtsstandards wurde durchgeführt, um mögliche Problemfelder frühzeitig zu erkennen und geeignete Vorbereitungsschritte treffen zu können. Zukünftig ist die Weiterentwicklung des internen Kontrollsystems der nicht-finanziellen Berichterstattung nach dem Vorbild des internen Kontrollsystems der finanziellen Berichterstattung geplant.

## STRATEGIE

### SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Die PIERER Mobility AG ist die Obergesellschaft der PIERER Mobility-Gruppe. Sie gehört zu den führenden Motorradherstellern Europas mit dem Fokus auf das Premiumsegment. Die Gruppe gliederte sich bis zur Eröffnung des Sanierungsverfahrens in die strategischen Kernbereiche (i) „Motorrad“, (ii) „Fahrrad“, (iii) „Design, F&E“, (iv) „Digitale Transformation, IT“ und (v) „Motorsport“. Zentrale Standorte für die Motorradproduktion befinden sich in Österreich, Italien und Spanien. Zusätzlich existieren strategische Partnerschaften mit Unternehmen in Indien (Bajaj) und China (CFMOTO). Die Gruppe beschäftigte zum Stichtag 31. Dezember 2024 5.310 Mitarbeiter, davon 4.805 in Europa und 349 in Nordamerika (inkl. Mexiko). Die genaue Verteilung der Mitarbeiter nach Ländern ist im Abschnitt S1-6 dargestellt.

### **Wertschöpfungskette**

Die Wertschöpfungskette der PIERER Mobility-Gruppe ist global aufgebaut und weit verzweigt. Zentrale Inputparameter umfassen Materialien, Halbfertigteile und Fertigteile beispielsweise zur Assemblierung der Motorräder. Bei den eingekauften Waren handelt es sich größtenteils um Produkte aus Stahl, Aluminium, Kunststoffe sowie Gummi. Zur Verpackung und zum Versand werden häufig Mehrweggestelle oder Kartonagen verwendet. Weitere Informationen zu den Stoffströmen finden sich im Abschnitt E5-4. Aufgrund der Komplexität der vorgelagerten Wertschöpfungskette ist es nur schwer möglich die eingekauften Waren bis zu ihrem Ursprung zurückzuverfolgen. Zentrale Prozessschritte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette sind jedoch der Rohstoffabbau sowie die Verarbeitung zu Primär- und Sekundärprodukten sowie Transport und Lagerprozesse. Ferner ist die Wiederaufbereitung von End-of-Life-Produkten und die Rückführungen in den Kreislauf ein Teil der vor- und der nachgelagerten Wertschöpfungskette der Produkte. Ein Großteil des Einkaufsvolumens für die Motorradserienproduktion an den österreichischen Standorten stammt aus Europa (85 %). Als OEM (Original Equipment Manufacturer) arbeitet die Gruppe eng mit ihren größtenteils langjährigen Partnern zusammen.

Die Gruppe bietet ihren Kunden, Investoren und Interessensträgern Nutzen in folgenden Bereichen:

- Herstellung und Vertrieb von Premiummotorrädern der Marken KTM, Husqvarna, GASGAS und MV Agusta
- Angebot von Elektrofahrrädern der Marken Husqvarna, GASGAS und Fahrrädern der Marke Felt
- Angebot von IT-Lösungen und Online-Marketing-Produkten
- Metallgussteile (bis Konkurs der VMG am 13. Dezember 2024)
- Arbeitsplätze mit hohen Sicherheitsstandards
- Mitarbeiter-Benefits
- Dividenden und Zinsen auf Fremdkapitalfinanzierungen

Den größten Umsatzanteil erwirtschaftete die Gruppe im Jahr 2024 im Motorrad-Segment, weshalb der Fokus dieser Nachhaltigkeitsberichterstattung auf der Motorradassemblierung liegt. Die PIERER Mobility-Gruppe vertreibt ihre Produkte und Dienstleistungen in zahlreichen Ländern über ein weltweites Händlernetzwerk. Die größten Absatzmärkte befinden sich in Europa, Nordamerika (inkl. Mexiko) und Indien/Indonesien (über Bajaj). Wesentliche Änderungen bei den Absatzmärkten waren im Geschäftsjahr 2024 nicht beobachtbar. Neben dem Händlernetzwerk arbeitet die Gruppe mit zahlreichen Vertragswerkstätten zusammen, welche fachgerecht Reparaturen und Instandhaltungen durchführen können und somit die Lebensdauer der Fahrzeuge verlängern können. Nach dem Lebensende der Produkte ist von deren Demontage auszugehen. Bestimmte Rohstoffe, wie zum Beispiel Metalle können anschließend dem Materialkreislauf wiederzugeführt werden.

### **Nachhaltigkeitspositionierung**

Ein primäres Nachhaltigkeitsziel der Gruppe ist es, zur Dekarbonisierung beizutragen. Hierzu wurde im Geschäftsjahr 2024 mit der Erarbeitung einer Dekarbonisierungsstrategie für die eigenen Geschäftstätigkeiten unter Einbezug der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette begonnen. Diese umfasst die Unternehmensstandorte in verschiedenen Regionen und Treibhausgasemissionen aller drei Scopes des Greenhouse Gas Protocol (GHG-Protokoll). Aufgrund der komplexen, teilweise auch mehrstufigen, global weitverzweigten vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette können aus geographischer Sicht weitreichende Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeiten erwartet werden. Fokus der Dekarbonisierungsstrategie liegt auf dem Motorradsegment, dem der größte Anteil der THG-Emissionen zuzurechnen ist. Bereits in der Vergangenheit wurden Maßnahmen zur Emissionsreduktion der Motorräder umgesetzt. Beispielsweise wurden batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge entwickelt und auf dem Markt eingeführt. Weiterer Teil des Unternehmenskonzepts war 2024 der Vertrieb von Elektrofahrrädern und Fahrrädern, welche eine emissionsarme Verkehrstechnologie darstellen. Dennoch sieht die Gruppe die nächsten Schritte in Richtung Dekarbonisierung sowie die zugehörigen, gesellschaftlichen Entwicklungen als Herausforderung, weshalb zukünftig weitere Maßnahmen umgesetzt werden müssen. Zum Teil werden diese in E1-3 beschrieben. Auf weitere Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen wird in den Abschnitten zu SBM-3 in den themenbezogenen Standards eingegangen.

## SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessensträger

Durch die Präsenz der Produkte aus den verschiedenen Unternehmensbereichen hat die Gruppe auf dem Weltmarkt verschiedene Anspruchsgruppen. Deren Interessen und Haltungen werden möglichst ausgewogen berücksichtigt. Die Gruppe ist stets bemüht, einen kontinuierlichen Dialog mit ihren Stakeholdern zu führen.

Die nachhaltigkeitsbezogenen Ergebnisse des Stakeholder-Dialogs werden in den Geschäftsprozessen und in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse der Gruppe berücksichtigt sowie in Abstimmungs-Meetings, welche in GOV-1 und GOV-2 beschrieben sind, besprochen. Die Erkenntnisse der Stakeholder-Einbindung fließen in die Entscheidungen des Managements ein und spielen in ihrem Handeln eine relevante Rolle. Daraus abgeleitet werden Maßnahmen wie zum Beispiel die langfristige Erhaltung von Arbeitsplätzen, welche die Rolle und die Bekanntheit der Gruppe als attraktiver und einer der größten Arbeitgeber der Region unterstreichen; die sukzessive Reduktion der Emissionen insbesondere in Scope 3 und hier primär in der Nutzungsphase der Motorräder, welche die Bestrebungen und die gesetzten ersten Schritte hinsichtlich Erarbeitung einer Dekarbonisierungsstrategie markieren; oder korrekte und transparente Governance der Geschäftsbeziehungen in den weltweiten Märkten, in denen die Gruppe tätig ist.

WICHTIGSTE STAKEHOLDER	EINBEZUG	ZWECK	ERGEBNISSE
<b>Mitarbeiter und deren Vertretungen</b>	Mitarbeitergespräche, Schulungen, Betriebsversammlungen, Arbeitnehmervertretungen, Informationsveranstaltungen, schriftliche und mündliche Geschäftskorrespondenz, Intranet, PITBOARD	Die PIERER Mobility legt auf die Interessen ihrer Mitarbeiter Wert und versucht, diese im Rahmen der Wirtschaftlichkeit umzusetzen. Die Einhaltung von Menschen- und Arbeitsrechten hat stets höchste Priorität und wird bei allen Prozessen berücksichtigt.	Durch den Einbezug haben die Mitarbeiter und deren Vertretungen die Möglichkeit sich über aktuelle Entwicklungen zu informieren und ihr Wissen beizutragen. Bei weitreichenden Entscheidungen werden stets Vertreter von Arbeitnehmervertretungen miteinbezogen, um die Interessen der Mitarbeiter bestmöglich berücksichtigen zu können.
<b>Anwender (Endnutzer)</b>	Customer Experience Camps & Adventure Rallies, Austausch mit Händlern, Marktforschung, Testrides, Software/Tools, Produktdatenblätter, Websites, Soziale Medien, schriftliche und mündliche Geschäftskorrespondenz	Durch den Einbezug der Anwender soll ein besseres Verständnis zu den Erwartungen und Anforderungen dieser gewonnen werden. Gleichzeitig erhalten die Anwender Informationen über für sie relevante Entwicklungen.	Die Anforderungen und Rückmeldungen der Kunden fließen in zukünftige Produktentwicklungen ein. Produktqualität und -sicherheit haben einen hohen Stellenwert.
<b>Lieferanten</b>	Messen Online-Tools, schriftliche und mündliche Geschäftskorrespondenz, Lieferantenbesuche	Lieferanten bilden eine wichtige Säule im täglichen Geschäft der Gruppe. Durch den regelmäßigen Austausch werden sie unterstützt, und zugleich sichergestellt, dass Anforderungen der Gruppe umgesetzt werden. Darüber hinaus bilden Lieferanten die Schnittstelle zur vorgelagerten Wertschöpfungskette.	Durch den Austausch mit den Lieferanten können langfristige Geschäftsbeziehungen aufgebaut werden. Wenn möglich, wird auf eine lokale Beschaffungsstrategie geachtet.

<b>Händler</b>	Messen, Produktvorstellungen, Software-Lösungen, schriftliche und mündliche Geschäftskorrespondenz	Die Händler bilden die Schnittstelle zu den Endkunden. Durch den Austausch soll sowohl ein Einblick in die Anforderungen und Herausforderungen der Händler als auch die der Kunden gewonnen werden.	Aufgrund der besonderen Position in der nachgelagerten Wertschöpfungskette stellen die Händler eine relevante Stakeholdergruppe dar. Sie werden zum Beispiel durch Software-Lösungen und Finanzierungsmöglichkeiten unterstützt.
<b>Kapitalmarkt</b>	Finanzberichte (halbjährlich, jährlich), Hauptversammlung, ESG-Ratings, Veranstaltungen und Roadshows, persönliche Gespräche, Mitgliedschaft und Mitarbeit in (inter)nationalen Initiativen (z.B. CIRA, IR-Club Schweiz), Website, Social Media, schriftliche und mündliche Geschäftskorrespondenz, Finanzmedien	Der primäre Zweck der Informationsvermittlung liegt in der Offenlegung von (kurs-)relevanten Informationen für die Kapitalmarktvertreter.	Kapitalmarktvertreter werden mehrmals jährlich über aktuelle Entwicklungen bezüglich der Gruppe informiert. Das Investor Relations-Team steht zudem laufend für Fragen und bei Anliegen zur Verfügung. Kapitalmarktvertreter haben die Möglichkeit bei themen- und anlassbezogenen Treffen ihre Interessen und Erwartungen zu kommunizieren – diese Inputs fließen u.a. in die Weiterentwicklung der Kommunikationsmittel/-kanäle (wie z.B. Berichte, IR-Präsentationen, Website) ein. Durch das Bereitstellen von Informationen für ESG-Ratings können sich die Kapitalmarktvertreter ein unabhängiges Bild über die Leistungen der Gruppe verschaffen – gleichzeitig trägt der aktive Austausch (mit Ratingagenturen, Peers, Branchenvertretern) zu einer Verbesserung des Scores bei (weitere Informationen zu den Ratings finden sich nach dieser Tabelle).
<b>Politik, Netzwerke und Verbände</b>	Vertreter des Unternehmens in Netzwerken und Verbänden	Die Gruppe ist in verschiedenen Netzwerken und Verbänden vertreten, um den Erfahrungsaustausch mit anderen Unternehmen und Organisationen sicherzustellen. Ziel ist der gegenseitige Know-how-Austausch und die Nutzung von Synergien.	Verband der Europäischen Motorradhersteller (ACEM, Stefan Pierer als Vizepräsident); Präsidentschaft (Stefan Pierer) bei der Industriellenvereinigung Österreich; an den Standorten der Gruppe ist das Management in regelmäßigem Austausch zu relevanten lokalen/regionalen Regierungsvertretern und Behörden (Bereitstellen von Unternehmensdaten, Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht); Teilnahme beim Verein z.I.ö. – zukunftslehre.österreich; Kooperation mit Hotspot (Lebensraum) Innviertel und Innovations- und Technologietransfer Salzburg; Teil des Regionalbeirats beim Arbeitsmarktservice (AMS) in Braunau; Kooperation mit Arbeitsmedizinischer Dienst; Delta Akademie der Montanuniversität Leoben (Stefan Pierer als Leitungsbeirat); Die ESG-Aktivitäten werden durch die Mitgliedschaft bei „respACT-austrian business council for sustainable development“ intensiviert.



Die Gruppe legt im Code of Conduct (siehe Abschnitt G1-1) Grundsätze zum fairen, vertrauensvollen und respektvollen Miteinander und der Einhaltung der Menschenrechte für sich und ihre Geschäftspartner fest. Der Anwendungsbereich des Code of Conduct umfasst somit auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette und soll zum Schutz der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette beitragen. Es fand kein expliziter Einbezug dieser Arbeitskräfte statt. Die Interessen und Standpunkte der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette werden indirekt über die Value Chain Risk Analysis berücksichtigt. Ferner können sie ihre Anliegen über das Whistleblower-System an die Gruppe melden. Weitere Informationen zu den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette finden sich im Abschnitt ESRS S2. Die Verbraucher und Endnutzer bilden eine weitere wichtige Stakeholdergruppe. Ihre Interessen fließen unter anderem in das Produkt- und Qualitätsmanagement und somit in das Geschäftsmodell der Gruppe ein. Es wird auf die Rechte der Verbraucher und Endnutzer, ihrer Menschenrechte einbezogen, geachtet. Weitere Informationen zum Umgang mit den Verbrauchern und Endnutzern finden sich im Abschnitt ESRS S4.

**ESG-Ratings**

ESG-Ratings dienen der Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung von Unternehmen oder Institutionen indem sie deren Exposition gegenüber ESG-Risiken und Auswirkungen auf das soziale und ökologische Umfeld dieser betrachten<sup>4</sup>. Wie die PIERER Mobility-Gruppe von verschiedenen ESG-Ratingagenturen für ihre Nachhaltigkeitsleistung bewertet wird, zeigen die Scores in der nachfolgenden Tabelle (Basis der Bewertung waren Daten des Geschäftsjahrs 2023). Weiterführende Informationen zu den ESG-Ratings finden sich auf der Unternehmenswebsite<sup>5</sup>.

RATING	SCORE	UPDATE
EthiFinance (vormals Gaia Research)	60	31.Oktober 2024
Inrate	C+	25. Juni 2024
S&P Global CSA	46	18. Dezember 2024
Sustainalytics	10,4	23. Mai 2024

**SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell**

Im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden 32 IROs als wesentlich identifiziert. Sie werden in der vorliegenden nichtfinanziellen Erklärung genauer beschrieben. Zur leichteren Lesbarkeit werden die IROs detaillierter in den jeweiligen ESRS-Kapiteln dargestellt. Die identifizierten IROs werden größtenteils durch die ESRS-Angabepflichten abgedeckt. Individuelle, unternehmensspezifische Indikatoren wurden ergänzend eingesetzt und tragen zu einem umfassenderen Bild bei (zu finden in E1, E5, S1, S2, S4, G1). Diese unternehmensspezifischen Angaben wurden in den Kapiteln zu den themenbezogenen Standards gesondert gekennzeichnet. Es wurden keine IROs identifiziert, welche ausschließlich mithilfe von unternehmensspezifischen Angaben dargestellt wurden. Folgende IROs wurden im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich bewertet:

4 Europäische Kommission (2024), ESG rating activities, verfügbar unter: [https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/esg-rating-activities\\_en#:~:text=Ratings%20on%20environmental%2C%20social%20and,on%20people%20and%20the%20environment](https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/esg-rating-activities_en#:~:text=Ratings%20on%20environmental%2C%20social%20and,on%20people%20and%20the%20environment)  
5 Verfügbar unter: <https://www.pierermobility.com/nachhaltigkeit/esg-ratings>

ESRS	THEMA	IRO #	IRO	BETRIFFT PRIMÄR <sup>6</sup>		
				OO	VC	UMGANG
E1 Klimawandel	Klimaschutz	01	Ausstoß von Treibhausgas-emissionen (Scope 1 und 2)	X		
		02	Ausstoß von Treibhausgas-emissionen (Scope 3)		X	
		03	Regulatorische Neuerungen im Nachhaltigkeitsbereich mit Fokus auf die Bekämpfung des Klimawandels	X		
	Anpassung an den Klimawandel	04	Transitorische Risiken durch die Entwicklung hin zu einer treibhausgasarmen Gesellschaft, wie z.B. sinkende Akzeptanz für Verbrennungsmotoren	X	X	Etablierung von Klimaschutzmaßnahmen
		05	Verbrauch von nichterneuerbaren Energien in der Produktion der Fahrzeuge	X		
	Energie	06	Verbrauch von nichterneuerbaren Energien in der Produktnutzungsphase der Fahrzeuge		X	
		07	Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien (Mattighofen, Munderfing)	X		
		08	Abhängigkeit von zuverlässiger Energieversorgung für die Produktions- und Assemblierungstätigkeiten	X		
E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung	09	Verbrauch von Primär- und Sekundärmaterialien in den Produktionsprozessen		X	Multiple Sourcing & Förderung der Unabhängigkeit
		10	Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette und eingeschränkte Materialverfügbarkeit	X	X	
	Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	11	Langfristige Bindung von Ressourcen in Produkten und nicht vollständig geschlossener Ressourcenkreislauf	X	X	Förderung der Kreislaufwirtschaft
S1 Arbeitskräfte des Unternehmens	Sichere Beschäftigung	12	Durch Umstrukturierungen kann es zu Unsicherheiten, Kündigungen und Unzufriedenheit kommen	X		IROs entstehen aus aktueller Situation (siehe SBM-1)
		13	Temporäre Arbeitszeitreduktion	X		
		14	Personalrisiko und Fachkräftemangel	X		
	Gesundheitsschutz und Sicherheit	15	Auftreten schwerer Arbeitsunfälle in Produktion und bei Testfahrten	X		
	Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	16	Sicherung der Zukunftsperspektiven und Kompetenzentwicklung von Mitarbeitern durch Weiterbildungsangebote	X		Verbesserung der Arbeitsbedingungen
		17	Interkulturelle Zusammenarbeit und individuelle Weiterentwicklung	X		
	Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	18	Geschlechterungleichheiten in Bezahlung und Führungspositionen	X		
		19	Gefahr des Datenverlusts oder Datenmissbrauchs	X		
		20	Verletzung von Datenschutzvorschriften und daraus folgender Strafzahlungen	X		Data Security, Datenschutz
	Datenschutz					

<sup>6</sup> OO: Own Operations, eigene Geschäftstätigkeiten; VC: Value Chain, Wertschöpfungskette

<b>S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette</b>	Arbeitsbedingungen	21	Potenziell schlechte Arbeitsbedingungen in bestimmten Branchen der vorgelagerten Wertschöpfungskette	X	Vertragliche Bedingungen mit direkten Geschäftspartnern
	Sonstige arbeitsbezogene Rechte	22	Potenzielles Auftreten von Zwangsarbeit und Kinderarbeit in bestimmten Branchen der vorgelagerten Wertschöpfungskette	X	und Mindestanforderungen hinsichtlich der ESG-Leistung insbesondere an Lieferanten
<b>S4 Verbraucher und Endnutzer</b>	Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und/oder Endnutzern	23	Produktmängel können zu Sicherheitsrisiken führen	X	Forschung und Entwicklung, Kundenservice-tätigkeiten
		24	Finanzielle Risiken aufgrund von Produktmängeln	X	
		25	Innovation neuer Technologien zum Schutz der Endnutzer und anderer Verkehrsteilnehmer	X	
	Kundenzufriedenheit	26	Kundenzufriedenheit, erhöhte Weiterverkaufs- und Weiterempfehlungsrate	X	Data Security, Datenschutz
		27	Gefahr des Datenverlustes oder Datenmissbrauchs	X	
	Datenschutz	28	Risiko der Verletzung von Datenschutzvorschriften und daraus resultierenden Strafzahlungen	X	
<b>G1 Unternehmensführung</b>	Unternehmenskultur	29	Förderung einer verantwortungsbewussten Unternehmenskultur	X	Bewusstseinsbildung, Transparenz
	Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken	30	Quotenbasierte Zahlungen von Lieferanten im Zuge des Sanierungsverfahrens	X	Endet mit/nach Abschluss des Sanierungsverfahrens bzw. in dessen Nachgang
	Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers)	31	Stärkung des Vertrauens und Sicherheitsgefühls von Hinweisgebern	X	Bewusstseinsbildung, Transparenz
	Korruption und Bestechung	32	Risiko von finanziellen Verlusten durch Korruptions- und Bestechungsfälle	X	

Die identifizierten, wesentlichen IROs fließen indirekt in die Unternehmensstrategie und das Geschäftsmodell ein. Weitere Informationen zum Umgang mit den wesentlichen IROs auf Ebene der Verwaltungs- und Leitungsorgane finden sich in den Abschnitten GOV-1 und GOV-2. Bisher wurden keine wesentlichen Änderungen am Geschäftsmodell aufgrund der IROs umgesetzt. Der Einfluss wesentlicher Risiken und Chancen auf das Geschäftsmodell wird unter anderem im Zuge einer Szenarioanalyse (z.B. der Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse) durch das Risikomanagement der Gruppe bewertet. Die Analysen fokussierten sich auf den kurzfristigen Zeithorizont. Bei Risiken und Chancen, welche langfristig schlagend werden, wurde ergänzend eine Analyse von langfristigen Einflüssen auf das Geschäftsmodell durchgeführt. Der jeweilige Einfluss auf das Geschäftsmodell durch die einzelnen Risiken und Chancen, sowie der Umgang mit diesen und den wesentlichen Auswirkungen wird den Beschreibungen dieser in den Kapiteln zu den themenbezogenen Standards dargestellt. Für Informationen zur allgemeinen Unternehmensstrategie und -Resilienz wird auf die Abschnitte BP-2 und SBM-1 verwiesen. Die aktuellen finanziellen Effekte der wesentlichen Risiken und Chancen spiegeln sich im Wesentlichen in der Gewinn- und Verlustrechnung (v.a. Umsätze im Motorrad-Segment, Betriebsausgaben) sowie in den Investitionsausgaben der Gruppe wider und werden auch im Zuge der Risikobewertung verprobt. In diesem Zusammenhang ist anzuführen, dass die Gruppe im Geschäftsjahr 2024 € 27,8 Mio. in die Forschung und Entwicklung von alternativen Antriebstechnologien investierte, um die Auswirkungen von IROs 03 und 04 steuern zu können.

Zudem werden (potenzielle) klimabezogene Auswirkungen auf den Konzernabschluss evaluiert. Wie im Konzernabschluss 2024 unter "7. Schätzungen und Ermessensentscheidungen" im Konzernanhang 2024 angegeben, erfolgt u.a. eine Berücksichtigung klimabezogener Faktoren im Rahmen der Beurteilung der Werthaltigkeit von Vermögenswerten.

### **Änderungen bei der nichtfinanziellen Erklärung**

Die Gruppe erstellte im Geschäftsjahr 2024 erstmalig eine nichtfinanzielle Erklärung nach den Anforderungen der ESRS. Die Wesentlichkeitsanalyse 2023 orientierte sich bereits an dem in den ESRS vorgegebenen Verfahren zur Ermittlung der wesentlichen IROs. Die vollständige Umsetzung erfolgte im Geschäftsjahr 2024. Größte Neuerung war die Identifikation der relevanten Inhalte in einer höheren Detailtiefe der IROs anstelle der bis dahin aggregierten Betrachtung wesentlicher Themen. Daher ist ein Vergleich der Analysen und ihrer Ergebnisse nur eingeschränkt möglich. Im Geschäftsjahr 2024 gab es folgende Änderungen bei den wesentlichen Themen und IROs im Vergleich zum Vorjahr:

- Kreislaufwirtschaft und Ressourcenabfluss als neue wesentliche Themen, Abfall ist kein wesentliches Thema mehr,
- Erstmalige Identifikation von IROs zu Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette,
- Neue IROs bezüglich Unternehmensführung aufgrund der detaillierteren Aufgliederung identifiziert.

Die Wesentlichkeitsanalyse wird jährlich auf Aktualität geprüft und gegebenenfalls angepasst. Die zugrundeliegende Stakeholder-Einbeziehung (wie zum Beispiel Fokusinterviews) für die Ermittlung der IROs ist im Geschäftsjahr 2027 geplant. Bedarfsgegeben kann der Rhythmus verkürzt werden.

## **MANAGEMENT DER AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN**

### **IRO-1 – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen**

#### **Wesentliche Themen**

Zur Identifikation der wesentlichen Themen wurde im Jahr 2024 eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Sie gliederte sich in die Inside-Out und die Outside-In Perspektive. Die Inside-Out Perspektive betrachtet den Einfluss der Gruppe auf ihr Umfeld und basierte auf einem Impact Assessment durch das ESG-Management-Team. Die Outside-In Perspektive beschreibt den Einfluss von Nachhaltigkeitsthemen auf die Gruppe. Hierbei lag der Fokus auf finanziellen Risiken und Chancen unter Berücksichtigung von Abhängigkeiten, ermittelt und bewertet vom Risikomanagement-Team. Somit wurden Nachhaltigkeitsrisiken auf die gleiche Weise wie sonstige Risiken des Unternehmens evaluiert. Der Erhebungsprozess wurde in den Risikomanagementprozess integriert und speist sich aus dessen Erkenntnissen. Im gesamten Prozess der Wesentlichkeitsanalyse wurde durch den regelmäßigen Austausch zwischen ESG- und Risikomanagement sichergestellt, dass wechselseitige Einflüsse berücksichtigt werden konnten.

1. Kontextanalyse der PIERER Mobility-Gruppe
2. Identifikation von IROs entlang der Wertschöpfungsketten und Bereiche des Unternehmens
3. Bewertung der ermittelten IROs in verschiedenen Zeithorizonten

#### **Kontextanalyse**

Im Zuge der Kontextanalyse wurden die vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsketten sowie eigenen Aktivitäten und Standorte der Gruppe bestmöglich hinsichtlich potenzieller IROs evaluiert. Zudem erfolgten Analysen der Peer-Gruppe und der Anforderungen sektorspezifischer Nachhaltigkeitsberichterstattungsstandards. Die Einbindung der Stakeholder (zum Beispiel Mitarbeiter, Kapitalmarkt) geschah in Form von Fokusinterviews und Fachgesprächen. Die Identifikation der IROs basierte auf der Long List des ESRS 1 AR 16. Ergänzt wurden die Themen mit den Erkenntnissen der Kontextanalyse. Weiters wurden öffentlich zugängliche Studien und Analysen<sup>7</sup> herangezogen, um IROs zu identifizieren und in einem späteren Analyseschritt zu bewerten. Abgeschlossen wurde dieser Schritt durch eine erste Selektion an Themen und IROs, welche mit der Gruppe in Verbindung stehen.

---

<sup>7</sup> Natura 2000: <https://natura2000.eea.europa.eu/>; Key Biodiversity Areas: <https://www.keybiodiversityareas.org/sites/search>; Unesco World Heritage Convention: <https://whc.unesco.org/en/interactive-map/>; Aqueduct Water Risk Atlas: <https://www.wri.org/data/aqueduct-water-risk-atlas>; Swiss Re rds4c: <https://identity.swissre.com/>; CICES: [cices.eu](https://cices.eu/); FEMA's international survey on motorcycle emissions: [https://www.femamotorcycling.eu/wp-content/uploads/documents\\_library/web\\_results\\_emissions\\_survey\\_fema2021.pdf](https://www.femamotorcycling.eu/wp-content/uploads/documents_library/web_results_emissions_survey_fema2021.pdf)

### Bewertung der IROs

Als Nächstes folgte die Bewertung der Wesentlichkeit der einzelnen IROs. Die Bewertung der Auswirkungen erfolgte hinsichtlich der Kriterien Ausmaß, Umfang, Reversibilität und Wahrscheinlichkeit auf jeweils einer fünfstufigen Skala, welche mit qualitativen und quantitativen Kenngrößen definiert wurde. Im Falle positiver IROs entfiel das Kriterium der Reversibilität ersatzlos. Bei tatsächlichen Auswirkungen oder Auswirkungen mit Bezug auf die Menschenrechte wurde eine Wahrscheinlichkeit von 100 % angenommen.

Die Bewertung der Risiken und Chancen erfolgte hinsichtlich des Ausmaßes und der Wahrscheinlichkeit – ebenfalls auf fünfstufigen Skalen – und berücksichtigte sowohl Implikationen der wesentlichen Auswirkungen sowie von Abhängigkeitssituationen. Die Grundlage für die Bewertung bildete das Risikomanagement der Unternehmensgruppe, welches Risiken und Chancen mit Hilfe verschiedener Simulationsmodelle und Verteilungen (z.B. Binomialverteilung, PERT-Verteilung) bewertet. Durch diese Integration wird sichergestellt, dass Nachhaltigkeitsrisiken gleichermaßen wie andere Risiken des Unternehmens betrachtet werden. Sowohl die Auswirkungen als auch die Risiken und Chancen wurden für die jeweils anwendbaren Zeithorizonte spezifisch bewertet. Der Zeitraum mit der höchsten Bewertung war für die nachfolgende Kategorisierung in wesentliche und nicht wesentliche IROs auf Basis einer Wesentlichkeitsgrenze ausschlaggebend. Für die Kategorisierung als wesentlich war es ausreichend, wenn das Thema aus der Inside-Out oder der Outside-In Perspektive den Schwellenwert der Wesentlichkeit überstieg. Die in GOV-5 beschriebenen internen Kontrollen wurden auch für die doppelte Wesentlichkeitsanalyse angewandt.

	KRITERIUM	ZUGRUNDELIEGENDE FRAGESTELLUNGEN
<b>Auswirkungen</b>	Ausmaß (Scale)	Wie sehr beeinflusst die Auswirkung die Umwelt, betroffene Personen oder die Gesellschaft unter Berücksichtigung bereits bestehender Maßnahmen? Geplante Maßnahmen wurden nicht berücksichtigt.
	Umfang (Scope)	Wie groß ist die Tragweite gemessen an geografischen Skalen oder Anzahl betroffener Personen?
	Reversibilität	Wie leicht kann der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt werden?
<b>Risiken und Chancen</b>	Ausmaß	Wie groß und schwerwiegend ist das Risiko oder die Chance unter Berücksichtigung bestehender Maßnahmen?
<b>Auswirkungen, Risiken und Chancen</b>	Wahrscheinlichkeit	Wie wahrscheinlich ist das Eintreten der Auswirkung, des Risikos oder der Chance innerhalb eines festgelegten Zeitraums?

### Ergänzungen aufgrund der themenbezogenen Anforderungen an die Wesentlichkeitsanalyse

#### E1- Klimawandel

Die Gruppe trägt als Hersteller von motorbetriebenen Fahrzeugen durch den Ausstoß von Treibhausgasen zum Klimawandel bei. Ein Großteil der THG-Emissionen entsteht in der nachgelagerten Wertschöpfungskette – konkret in der Nutzungsphase der Fahrzeuge (Scope 3.11 des Greenhouse Gas Protocol, GHG-Protocol). Bei der Bewertung der Wesentlichkeit der THG-Emissionen berücksichtigte die Gruppe THG-Bilanzen der Vorjahre und konnte somit primäre Emissionstreiber identifizieren. Weitere Informationen zur aktuellen THG-Bilanz finden sich in Abschnitt E1-6. Ferner wurden externe Faktoren, wie der gesellschaftliche und regulatorische Wandel berücksichtigt. Bei der Ermittlung klimabedingter physischer Risiken stütze sich die Gruppe auf die im Geschäftsjahr 2023 durchgeführte Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse auf Standortebene. Zur Analyse der physischen klimabedingten Auswirkungen auf das Unternehmen (chronisch und akut) wurde eine spezielle Software-Lösung verwendet. Zunächst wurde bewertet, welche physischen Klimarisiken (z.B. Hitze, starke Niederschläge, Hochwasser) potentiell Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der Gruppe haben könnten. Zu den möglichen Schadensfällen zählen Schäden an der Infrastruktur der Gruppe sowie Produktionsunterbrechungen aufgrund von physischen Klimaereignissen. Anschließend wurden produktionsrelevante Standorte der PIERER Mobility-Gruppe (v.a. Werke und Lager) sowie Standorte strategischer Partner hinsichtlich ihrer derzeitigen sowie zukünftigen Exposition gegenüber physischen Klimarisiken analysiert. Es wurden die Zeiträume bis 2030 und bis 2060 sowie die Klimaszenarien SSP1-2.6, SSP2-4.5 und SSP5-8.5 berücksichtigt. Grund für die Auswahl der Zeithorizonte und Klimaszenarien waren zum einen externe Faktoren, wie zum Beispiel verbindliche Vorgaben in

Regularien oder Verträgen. Zum anderen erlauben diese einen breit gefächerten Blick auf mögliche Risiken, da jeweils Randpositionen betrachtet werden. Die Klimaszenarien definieren sich wie nachfolgend <sup>8</sup>:

- SSP1-2.6: Erreichung von Netto-Null-Emissionen bis zum Jahr 2070
- SSP2-4.5: keine Veränderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis Mitte des Jahrhunderts im Vergleich zur derzeitigen Emissionsintensität
- SSP5-8.5: Verdopplung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2050

Im Zuge der Analyse wurden die potenzielle Exposition und bestehende Abhilfemaßnahmen evaluiert. Allen ermittelten physischen Klimarisiken wurden Auswirkungen und Abhilfemaßnahmen zugeordnet. Die bereits implementierten Abhilfemaßnahmen reduzieren die Auswirkungen der Klimarisiken erheblich, sodass vorerst kein weiterer Handlungsbedarf besteht.

Klimabedingte Übergangrisiken und -Chancen wurden im Risikomanagementprozess über verschiedene Zeiträume hinweg berücksichtigt. Auf die Betrachtung von Klimaszenarien wurde hierbei verzichtet, da die Methoden des Risikomanagements bereits einen differenzierten Blick erlauben. Allerdings berücksichtigten die Bewertungen die aktuelle klimapolitische Situation in der europäischen Union, welche am Pariser Klimaschutzabkommen ausgerichtet ist. Fokus der Analyse lag auf potenziell betroffenen Geschäftstätigkeiten, wobei die Analyse im Zuge der Erarbeitung der Dekarbonisierungsstrategie noch vertieft werden soll. Erste Ergebnisse werden voraussichtlich in der Nachhaltigkeitserklärung für das Geschäftsjahr 2025 veröffentlicht.

#### E2 – Umweltverschmutzung

Bei der Bewertung der IROs im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung wurde das Vorhandensein von Abfallmanagementsystemen berücksichtigt. Es wurden die verwendeten gefährlichen Arbeits- und Betriebsstoffe analysiert und in besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe unterteilt. Unter Einbezug verschiedener Fachbereiche und Stakeholder wurden die Präventivmaßnahmen, welche ein Austreten der Stoffe verhindern sollen, betrachtet. Fokus der Analyse lag auf den Produktionsstandorten der Gruppe in Mattighofen und Munderfing. Des Weiteren wurden alle produzierenden Standorte hinsichtlich ihrer Entfernung zu besonders schützenswerten Umweltgebieten überprüft<sup>9</sup>. Bei Standorten, welche sich in der Nähe dieser Gebiete befanden, waren bereits in der Vergangenheit ergänzende Schutzmaßnahmen implementiert worden. Lokale Gemeinschaften wurden am Standort Munderfing in Form von Fokusinterviews konsultiert.

#### E3 – Wasser- und Meeresressourcen

Die Unternehmensgruppe führte eine datenbankgestützte Standortanalyse bezüglich möglicher Wasserrisiken durch. Bei Standorten in Gebieten mit erhöhtem Wasserrisiko wurde deren Wassermanagement unter Berücksichtigung der Tätigkeiten am Standort analysiert. Dabei handelte es sich um Standorte in Indien, den USA und auf den Philippinen. Beim Standort in den USA handelt es sich um einen Bürostandort. Auf den Philippinen wurden Assemblierungstätigkeiten durchgeführt. Beide Tätigkeiten sind nicht wasserintensiv, weshalb Auswirkungen und Risiken als nicht wesentlich bewertet wurden. Am Standort des strategischen Partners in Indien hat dieser ein umfassendes Wassermanagement implementiert. Lokale Gemeinschaften wurden lediglich am Standort Munderfing in Form von Fokusinterviews konsultiert. Es wurden keine wesentlichen IROs im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen identifiziert.

---

<sup>8</sup> Für weitere Informationen siehe: IPCC, 2023: Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team: H. Lee and J. Romero (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland, 184 pp., doi: 10.59327/IPCC/AR6-9789291691647.

<sup>9</sup> Natura 2000: <https://natura2000.eea.europa.eu/>; Key Biodiversity Areas: <https://www.keybiodiversityareas.org/sites/search>; Unesco World Heritage Convention: <https://whc.unesco.org/en/interactive-map/>;

#### E4 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme

Die Bewertung der Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme basierte auf einer datengestützten Standortanalyse, welche auf mehreren Datenbanken<sup>10</sup> basierte und die Identifikation von Standorten in der Nähe von besonders schützenswerten Umweltgebieten bezweckte. Es wurde ein Standort (Varese, Italien) in der Nähe eines besonders schützenswerten identifiziert. Dieser hatte bereits ausreichende Schutzmaßnahmen gegen mögliche Auswirkungen auf die schützenswerte Umwelt umgesetzt, sodass kurz-, mittel- und langfristig keine negativen Einflüsse auf das Gebiet erwartet werden. Ergänzend berücksichtigte die Gruppe Auswirkungen durch die Gewinnung von Rohstoffen auf die biologische Vielfalt in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Die Abhängigkeit von Ökosystemdienstleistungen wurde durch das Risikomanagement auf Basis der Common International Classification of Ecosystem Services (CICES) V.5.2<sup>11</sup> in Betracht gezogen. Es wurde eine Abhängigkeit von den Ökosystemdienstleistungen 3.1.1.1 und 6.1.1.1 festgestellt. Eine gravierende Verschlechterung der Ökosystemdienstleistungen, sowohl kurzfristig als auch langfristig wird jedoch als unwahrscheinlich eingestuft und die Abhängigkeit somit als nicht wesentlich bewertet. Weitere Risiken und Chancen wurden nicht betrachtet. Lokale Gemeinschaften wurden nicht konsultiert.

#### E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Zur Ermittlung wesentlicher IROs im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft betrachtete die Gruppe ihre verschiedenen Geschäftstätigkeiten und die Ressourcenzu- und -abflüsse im Vorjahr. Für den Ressourcenzufluss wurden dabei die Herstellung der Fahrzeuge und Zuflüsse zum Metallguss als relevant identifiziert. Die Fahrzeuge sind auch hinsichtlich des Ressourcenabflusses und der Kreislaufwirtschaft relevant. Im Geschäftsjahr 2024 beschaffte die Gruppe verschiedene Rohstoffe und Materialien, darunter Stahl, Aluminium, Kunststoff und Gummi. Eine Analyse der eingesetzten Materialien nach Gewicht findet sich im Abschnitt E5-4. Lokale Gemeinschaften wurden nicht konsultiert.

#### G1 – Unternehmensführung

Mit Ausnahme des Managements der Lieferantenbeziehungen existieren in der Unternehmensführung keine signifikanten, relevanten Unterschiede zwischen den Gesellschaften, Standorten oder Geschäftstätigkeiten der Gruppe. Auf eine Unterscheidung nach Standort, Tätigkeit, Sektor oder Struktur der Transaktion zur Ermittlung der wesentlichen IROs im Zusammenhang mit der Unternehmensführung wurde demnach verzichtet, da die möglichen IROs in Bezug auf Governance bei der PIERER Mobility AG holistisch von der Rechtsabteilung betrachtet und definiert werden. Bei Analyse des Managements der Lieferantenbeziehungen wurde die wirtschaftliche Lage der jeweiligen Gesellschaften in Betracht gezogen. IROs wurden spezifisch für die Gesellschaften im Sanierungsverfahren identifiziert.

### **IRO-2 – In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten**

Für die Sicherstellung einer umfassenden Berichterstattung wurde ein Mapping der ESRS-Datenpunkte mit den wesentlichen IROs durchgeführt<sup>12</sup>. Datenpunkten, denen keine wesentlichen IROs zugeordnet werden konnten, wurden hinsichtlich ihrer Relevanz für die Gruppe und für ihre Stakeholder analysiert und gegebenenfalls ebenfalls berichtet. Eine Übersicht mit den in der vorliegenden nichtfinanziellen Erklärung thematisierten Angabepflichten findet sich im Anhang zu dieser nichtfinanziellen Erklärung. Des Weiteren beinhaltet die nichtfinanzielle Erklärung Informationen aufgrund weiterer EU-Rechtsvorschriften. Die diesbezüglich erstellte Zusammenfassung ist ebenfalls im Anhang der nichtfinanziellen Erklärung.

---

<sup>10</sup> Natura 2000: <https://natura2000.eea.europa.eu/>; Key Biodiversity Areas: <https://www.keybiodiversityareas.org/sites/search>; Unesco World Heritage Convention: <https://whc.unesco.org/en/interactive-map/>;

<sup>11</sup>Verfügbar unter: <https://cices.eu/>

<sup>12</sup> Dabei wurden die Anforderungen der ID 177 des EFRAG SR TEG Meetings (01. 07.2024) bezüglich des Mappings von wesentlichen Themen mit Offenlegungspflichten berücksichtigt.

## 4.2 EU-TAXONOMIE: ANGABEN NACH ARTIKEL 8 DER VERORDNUNG (EU) 2020/852 (TAXONOMIE-VERORDNUNG)

Im Rahmen des EU-Aktionsplans zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums (EU Action Plan on Sustainable Finance) ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen eine wesentliche Zielsetzung. Vor diesem Hintergrund trat Mitte 2020 die EU-Taxonomie-Verordnung (Taxonomie-VO, Verordnung (EU) 2020/852) in Kraft, die als einheitliches und rechtsverbindliches Klassifizierungssystem festlegt, welche Wirtschaftstätigkeiten in der EU als ökologisch nachhaltig gelten. Ergänzend dazu hat die Europäische Kommission verschiedene delegierte Verordnungen erlassen, insbesondere den „Disclosures Delegated Act“ (EU) 2021/2178, den „Environmental Delegated Act“ (EU) 2023/2486 (Umweltziele 3 bis 6) und den „Climate Delegated Act“ (EU) 2021/2139 iVm (EU) 2023/2485 (Umweltziele 1 bis 2).

Die EU-Taxonomie enthält folgende sechs Umweltziele:

4. Klimaschutz;
5. Anpassung an den Klimawandel;
6. Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen;
7. Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft;
8. Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung;
9. Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme.

Bei der Klassifizierung der Wirtschaftstätigkeiten wird zwischen Taxonomiefähigkeit und Taxonomiekonformität unterschieden. Eine Wirtschaftstätigkeit ist taxonomiefähig, wenn sie im Katalog der Taxonomie-VO erfasst wird und somit potenziell zur Erreichung eines oder mehrerer Umweltziele beitragen kann. Für die Taxonomiekonformität ist die kumulative Prüfung und Erfüllung der drei folgenden Bedingungen nachzuweisen:

- Die Wirtschaftstätigkeit leistet einen wesentlichen Beitrag zu mindestens einem der sechs Umweltziele.
- Sie führt nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung der anderen (eines oder mehrerer) Umweltziele – „Do No Significant Harm“ (DNSH).
- Die Mindeststandards hinsichtlich sozialer Kriterien und Kriterien im Bereich Governance werden eingehalten – Mindestschutz.

Über die Ergebnisse der Klassifizierung ist unternehmensspezifisch jährlich zu berichten. Dabei sind definierte Kennzahlen in Bezug auf Umsatz, Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) auszuweisen. Da die Vorgaben zu nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten für die jeweiligen Umweltziele der Taxonomie-VO sukzessive veröffentlicht wurden, galten in den vorangegangenen Geschäftsjahren Berichtserleichterungen. Für das Geschäftsjahr 2024 erfolgt erstmals die Berichterstattung über die Taxonomiefähigkeit und Taxonomiekonformität für alle sechs Umweltziele vollumfänglich.



## **BERICHTERSTATTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024**

Aufgrund von Art. 8 Z. 1 der VO iVm § 243b bzw. § 267a UGB ist die PIERER Mobility AG dazu verpflichtet, die Regulatorik der Taxonomie-VO anzuwenden. Gemäß § 245a Abs. 1 UGB wurde der Konzernabschluss der PIERER Mobility AG zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 nach den IFRS aufgestellt. Die zur Berechnung der Umsatz-, CapEx- und OpEx-Kennzahlen genutzten Beträge basieren auf den mittels Vollkonsolidierung berichteten Zahlen. Demzufolge sind Unternehmen, welche nach der Equity-Methode bilanziert wurden, nicht berücksichtigt. Der Konsolidierungskreis entspricht jenem der Finanzberichterstattung (für weitere Informationen siehe Kapitel II. „Konsolidierungskreis“ und XII. „Konzernunternehmen (Beteiligungsspiegel)“ des Konzernanhangs 2024).

Der Prozess zur Umsetzung der Anforderungen gemäß Taxonomie-VO basiert auf der bereits im Geschäftsjahr 2023 angewendeten Bewertungsmethodik. Sie beinhaltet Kriterien für die eindeutige Zuordnung der eigenen Wirtschaftsaktivitäten zu den in der Taxonomie-VO gelisteten Wirtschaftstätigkeiten. Nach dem Grundsatz der Bewertungsstetigkeit wurde die Methodik des Vorjahres für das Geschäftsjahr 2024 fortgeführt. Dies spiegelt sich in den Anteilen der taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Umsätze, Investitions- und Betriebsausgaben wider.

Für das Geschäftsjahr 2024 wurden erstmals sämtliche Umweltziele auf Taxonomiekonformität überprüft. Aufgrund von Investitionen, beispielsweise in den Bereichen Abfallwirtschaft und Gebäudeenergieeffizienz, wurden zudem neue, nicht umsatzbezogene Wirtschaftstätigkeiten identifiziert (zum Beispiel CE 2.7. „Sortierung und stoffliche Verwertung nicht gefährlicher Abfälle“, CCM 7.5. „Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“). Darüber hinaus konnten die unter den Betriebsausgaben ausgewiesenen Diensträder (nach vollständiger Erbringung der Konformitätsnachweise) erstmals als taxonomiekonform ausgewiesen werden. Sie fallen unter die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.4. „Betrieb von Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität, Radverkehrslogistik“.

Die Bearbeitung der Anforderungen aus der Taxonomie-VO erfolgte primär durch den Bereich ESG-Management in Zusammenarbeit mit den Abteilungen Controlling, Accounting und Investor Relations. Bedarfsbezogen wurden weitere Bereiche involviert (zum Beispiel das Immobilienmanagement, das Qualitätsmanagement und die Rechtsabteilung). Die Feststellung der Taxonomiefähigkeit und -konformität erfolgte in folgenden Prozessschritten:

1. Abgrenzung der einzubeziehenden Unternehmen
2. Analyse umsatzbezogener Wirtschaftsaktivitäten
3. Analyse nicht umsatzbezogener Wirtschaftsaktivitäten
4. Zuordnung der Aktivitäten zu den Wirtschaftstätigkeiten (Taxonomiefähigkeit)
5. Erfüllung der technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag
6. Nachweiserbringung des DNSH-Kriteriums
7. Einhaltung der sozialen Mindestschutzkriterien
8. Berechnung der Taxonomie-Kennzahlen
9. Konsolidierung
10. Berichterstattung inklusive Meldebögen

Regulatorische Entwicklungen und Klarstellungen zur Auslegung seitens der EU können in Zukunft zu Anpassungsbedarf und entsprechenden Erläuterungen bei der Berichterstattung gemäß Taxonomie-VO führen. Bei etwaigen Änderungen in der Bewertungsmethodik werden im Sinne der Vergleichbarkeit auch die Vergleichszahlen der Vorperiode neu berechnet.

## WIRTSCHAFTSAKTIVITÄTEN

Die Analyse der Wirtschaftsaktivitäten unterteilte sich in die Betrachtung der umsatzbezogenen und der nicht umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten:

- Umsatzbezogene Wirtschaftsaktivitäten generieren einen Umsatz für das Unternehmen und umfassen das gesamte Produktportfolio sowie die damit verbundenen Investitionen und Kosten.
- Nicht umsatzbezogene Wirtschaftsaktivitäten beziehen sich auf Investitionen und Kosten, die nicht mit dem Geschäftsmodell und den Umsätzen in Verbindung stehen, jedoch im Rahmen der unternehmerischen Tätigkeit erfolgen.

Ein wesentlicher Faktor für die Analyse und Klassifizierung der umsatzbezogenen Aktivitäten bestand insbesondere im Mobilitätsbereich der Gruppe in der Unterscheidung des Geschäftsmodells und der Antriebstechnologie. Das Geschäftsmodell wird dabei in „Handel“ und „Herstellung/Assemblierung“ unterteilt. Wurden Produkte zugekauft und ohne wesentliche Änderung wieder verkauft, erfolgte eine Zuweisung zum Geschäftsmodell „Handel“ und demzufolge eine Ausweisung als nicht taxonomiefähig (siehe Abschnitt „Umsatzbezogene Wirtschaftsaktivitäten“). Die Differenzierung der Antriebstechnologie in Verbrennungsmotor und batterieelektrisch betriebene Kraftfahrzeuge ist für die Prüfung der Taxonomiekonformität bedeutend und wird im Abschnitt „Konformitätsbedingungen“ genauer erläutert.

Im Falle der PIERER Mobility-Gruppe wurden folgende Wirtschaftsaktivitäten analysiert:

### Umsatzbezogene Wirtschaftsaktivitäten

Das Geschäft der Gruppe umfasst die Entwicklung, Herstellung/Assemblierung und den Vertrieb von zwei- und vierrädrigen Kraftfahrzeugen. Alle Aktivitäten, die damit in direkter Verbindung stehen, wurden dem Umweltziel „Klimaschutz“ und in weiterer Folge der Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3. „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ zugeordnet. Damit erfolgte die Klassifizierung der zwei- und vierrädrigen Kraftfahrzeuge als taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit. Ausgenommen von der Zuordnung zu der Wirtschaftstätigkeit sind Fahrzeuge, die durch Partner der Gruppe assembliert oder extern bezogen werden und als Handelsware identifiziert wurden.

Einen weiteren Wirtschaftszweig stellt der Handel mit (Elektro-)Fahrrädern dar. Diese Produkte werden größtenteils zu Handelszwecken bezogen und wurden somit nicht der Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3. „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ zugeordnet. Infolge des Verkaufs des Geschäfts mit Johansson Lastenrädern zum 1. Oktober 2024 wurden die Lastenräder ebenfalls vollständig von der Zuordnung ausgeschlossen.

Produkte, welche nicht direkt einer Wirtschaftstätigkeit zugeordnet werden konnten, wurden als nicht taxonomiefähig klassifiziert. Darunter fiel unter anderem der Verkauf von PG&A-Artikeln, die zu Handelszwecken bezogen werden, sowie von Fahrwerkskomponenten und deren technischem Zubehör (zum Beispiel Produkte der Marke WP), da durch diese eine Verbesserung der Umweltleistung nicht gegeben ist. Darüber hinaus umfasst die Geschäftstätigkeit Leistungen in den Bereichen Forschung und Entwicklung sowie digitale Transformation, die größtenteils für interne Zwecke in Anspruch genommen werden. Leistungen an Dritte in diesen Bereichen konnten keiner Wirtschaftstätigkeit zugeordnet werden und wurden demnach als nicht taxonomiefähig ausgewiesen. Der Wirtschaftszweig Motorsport wurde ebenfalls als nicht taxonomiefähig klassifiziert.

Für das Geschäftsjahr 2024 wurden somit folgende wesentliche umsatzbezogene Wirtschaftsaktivitäten in Verbindung mit der Taxonomie-VO analysiert:

CODE	WIRTSCHAFTSTÄTIGKEIT	BESCHREIBUNG
CCM <sup>1)</sup> 3.3.	Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	Assemblierung und Verkauf von Kraftfahrzeugen

<sup>1)</sup> CCM: Climate change mitigation (Klimaschutz)

### Nicht umsatzbezogene Wirtschaftsaktivitäten

Die Analyse der nicht umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten basiert im ersten Schritt auf Gesprächen mit den Fachabteilungen, wobei der Schwerpunkt auf dem Bereich Immobilienmanagement lag. Im Rahmen der weiteren Analyse wurde die eindeutige Zuordenbarkeit der Kosten zur jeweiligen Wirtschaftsaktivität geprüft, um eine Doppelzählung in der Berechnung auszuschließen.

Für das Geschäftsjahr 2024 wurden folgende wesentliche nicht umsatzbezogene Wirtschaftsaktivitäten in Verbindung mit der Taxonomie-VO analysiert:

CODE	WIRTSCHAFTSTÄTIGKEIT	BESCHREIBUNG
CE <sup>1)</sup> 2.7. <sup>2)</sup>	Sortierung und stoffliche Verwertung nicht gefährlicher Abfälle	Karopackmaschine (siehe Abschnitt E5-2)
CCM 6.4.	Betrieb von Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität, Radverkehrslogistik	Diensträder (Fahrrad-Leasing)
CCM 6.5.	Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	Dienstfahrzeuge (Pkw)
CCM 6.6.	Güterbeförderung im Straßenverkehr	Lastkraftwagen (Lkw)
CCM 6.13. <sup>2)</sup>	Infrastruktur für persönliche Mobilität, Radverkehrslogistik	Fahrradständer, Ladestationen für Pool-Elektrofahrräder (siehe Abschnitt E1-3)
CCM 7.4.	Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)	E-Ladeinfrastruktur für Dienstfahrzeuge
CCM 7.5. <sup>2)</sup>	Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	Smart Meter, Energiemanagement, Computer-Aided Facility Management (CAFM; siehe Abschnitt E1-3)
CCM 7.6.	Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	Photovoltaikanlagen (siehe Abschnitt E1-3), Energiering zur Erhöhung der Eigenquote aus der Stromerzeugung durch Photovoltaikanlagen
CCM 7.7.	Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Kauf, Miete und Leasing von Gebäuden

<sup>1)</sup> CE: Transition to a circular economy (Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft)

<sup>2)</sup> Im Berichtsjahr 2024 als neue Wirtschaftstätigkeiten identifiziert.

Im Vorjahr wurde das CAFM dem Umweltziel „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“ (Wirtschaftstätigkeit CE 4.1. „Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen“) zugewiesen. Aufgrund einer Neubewertung (für weitere Informationen siehe Abschnitt E1-3) erfolgte die Zuordnung des CAFM im Geschäftsjahr 2024 zum Umweltziel „Klimaschutz“ (Wirtschaftstätigkeit CCM 7.5. „Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“).

### KONFORMITÄTSBEDINGUNGEN

#### Wesentlicher Beitrag

Um die Erfüllung der technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ zu prüfen, erfolgte für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3. „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ eine Klassifizierung der Kraftfahrzeuge nach den Antriebstechnologien Verbrennungsmotor und batterieelektrisch betriebene Kraftfahrzeuge. Fahrzeuge im Motorradsegment (Fahrzeuge der Klasse L) leisten ausschließlich mit einer CO<sub>2</sub>-Abgasemission von 0 g CO<sub>2</sub>e/km einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Umweltziels. Personenkraftfahrzeuge (Fahrzeuge der Klasse M1) dürfen bis 31. Dezember 2025 höchstens eine CO<sub>2</sub>-Emission von 50 g CO<sub>2</sub>/km ausstoßen, um die Anforderungen zu erfüllen. Anhand dieser Bewertungskriterien trifft es ausschließlich auf die batterieelektrisch betriebenen Motorräder der PIERER Mobility-Gruppe zu.

Die nicht umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten für das Umweltziel „Klimaschutz“ erfüllen die jeweiligen technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel. Ausnahmen stellen die Dienstfahrzeuge und Lastkraftwagen des Fuhrparks (Wirtschaftstätigkeiten CCM 6.5. „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ und CCM 6.6. „Güterbeförderung im Straßenverkehr“) sowie die gesamten Aktivitäten aus der Wirtschaftstätigkeit CCM 7.7. „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ dar. Ein taxonomiekonformer Anteil konnte für diese drei Wirtschaftstätigkeiten nicht ausgewiesen werden, da entweder die entsprechenden Nachweise fehlten oder die Anforderungen an einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel nicht erfüllt werden konnten.

Die Karopackmaschine schreddert Kartonagenabfälle und bereitet diese zur Wiederverwendung als Füllmaterial für den Versand auf. Dadurch können die bisher verwendeten, zugekauften Füllmaterialien zu einem Großteil ersetzt werden. Die Maschine wurde der Wirtschaftstätigkeit CE 2.7. „Sortierung und stoffliche Verwertung nicht gefährlicher Abfälle“ zugeordnet und erfüllt die Anforderungen für einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“. Gemäß der Bekanntmachung C/2023/267 der Europäischen Kommission können Anforderungen aus den technischen Bewertungskriterien entfallen bzw. als erfüllt betrachtet werden, wenn die Wirtschaftstätigkeit nicht in den Anwendungsbereich der formulierten Anforderungen fällt. Nach eingehender Prüfung der Karopackmaschine (zum Beispiel Analyse der Tätigkeit und Kapazität) wurde festgestellt, dass die Maschine nicht in den Anwendungsbereich der Schlussfolgerungen zu den besten verfügbaren Techniken (BVT) für die Abfallbehandlung (Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1147) fällt. Nichtsdestotrotz wurde anhand des innerbetrieblichen Abfallwirtschaftskonzepts und -managements eine ordnungsgemäße Abfallbewirtschaftung nachgewiesen.

### **Do No Significant Harm (DNSH)**

Das DNSH-Kriterium wurde für alle Wirtschaftstätigkeiten, welche die technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zu einem Umweltziel erfüllen, geprüft.

Zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen des Umweltziels „Anpassung an den Klimawandel“ hat die PIERER Mobility-Gruppe eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse durchgeführt. Im Zuge der Analyse wurden die Klimaauswirkungen auf die für die Wirtschaftstätigkeiten relevanten Standorte untersucht. Zunächst wurden die physischen Klimaauswirkungen hinsichtlich ihres potenziellen Einflusses auf die Wirtschaftstätigkeiten überprüft und anschließend mittels Klimaprojektionen aktuelle und zukünftige Klimarisiken an den ausgewählten Standorten identifiziert. Abschließend wurden Auswirkungen auf die Wirtschaftstätigkeiten und Abhilfemaßnahmen zugeordnet. Für weitere Informationen wird auf den Abschnitt IRO-1 verwiesen. Um eine Beeinträchtigung der weiteren Umweltziele ausschließen zu können, wurden die entsprechenden Anforderungen analysiert und bei Bedarf Informationen und Nachweise erbracht. Sind keine Nachweise erforderlich oder fällt die Wirtschaftstätigkeit nicht in den Anwendungsbereich der formulierten Anforderungen des DNSH-Kriteriums, ist die Anforderung als erfüllt zu betrachten.

Die Prüfung des DNSH-Kriteriums ergab, dass die Aktivitäten aus den folgenden Wirtschaftstätigkeiten die Anforderungen der Taxonomie-VO erfüllten und kein weiteres Umweltziel erheblich negativ beeinflusst wurde:

- CE 2.7. „Sortierung und stoffliche Verwertung nicht gefährlicher Abfälle“<sup>13</sup>
- CCM 6.4. „Betrieb von Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität, Radverkehrslogistik“
- CCM 6.13. „Infrastruktur für persönliche Mobilität, Radverkehrslogistik“<sup>14</sup>
- CCM 7.4. „Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)“
- CCM 7.5. „Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“
- CCM 7.6. „Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“

<sup>13</sup> Verweis auf Bekanntmachung C/2023/267 der Europäischen Kommission: Anforderungen des DNSH-Kriteriums für das Umweltziel „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“ werden als erfüllt betrachtet, da die Aktivität nicht in den Anwendungsbereich des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1147 fällt und es sich bei der Maschine um keine Kunststoffrecyclinganlage handelt.

<sup>14</sup> Verweis auf Bekanntmachung C/2023/267 der Europäischen Kommission: Anforderungen des DNSH-Kriteriums für die Umweltziele „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“ und „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“ werden als erfüllt betrachtet, da bei den Aktivitäten keine wesentlichen Bau- und Abbruchabfälle sowie Lärm-, Staub-, oder Schadstoffemissionen entstehen.

Die Gruppe konnte die erforderlichen Nachweise zur Erfüllung des DNSH-Kriteriums für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3. „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ nicht vollständig erbringen. Daher wurde für diese Wirtschaftstätigkeit keine Taxonomiekonformität erreicht.

### Mindestschutz

Abschließend ist sicherzustellen, dass Tätigkeiten in Übereinstimmung mit den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen, den UN-Prinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den ILO-Kernarbeitsnormen und der Internationalen Menschenrechtscharta stehen. Dies wird durch den Code of Conduct der PIERER Mobility-Gruppe gewährleistet, welcher die Rahmenbedingungen für ihr wirtschaftliches Handeln regelt und die Grundlage jeglicher Zusammenarbeit innerhalb und mit externen Partnern der Gruppe bildet.

Im Rahmen der unternehmerischen Sorgfaltspflicht setzt sich die Gruppe zudem mit relevanten Risiken auseinander, wie zum Beispiel in Bezug auf die Menschenrechte (einschließlich Kinder- und Zwangsarbeit, Arbeits- und Verbraucherrechte), auf Bestechung, Bestechungsaufforderung und Erpressung, Besteuerung sowie fairen Wettbewerb. Diese Bemühungen erstrecken sich über alle Unternehmensstandorte und die Lieferketten, um potenzielle Auswirkungen auf diese Bereiche zu identifizieren und zu adressieren. Weitere Informationen zur Sorgfaltspflicht der PIERER Mobility AG sind im Abschnitt GOV-4 verfügbar.

## BERECHNUNG DER KENNZAHLEN

In die Berechnung der Kennzahlen gemäß Taxonomie-VO wurden alle vollkonsolidierten Gesellschaften einbezogen. Doppelzählungen wurden vermieden, da die Zuordnung zu einer Wirtschaftstätigkeit entweder direkt oder auf Basis einer geeigneten Aufschlüsselung erfolgte.

### Umsatz-Kennzahl

Die Umsatz-Kennzahl ergibt sich aus dem Verhältnis der Umsatzerlöse aus taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten eines Geschäftsjahres zu den Gesamtumsatzerlösen des Geschäftsjahres. Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dieser Position ausgewiesenen Beträge stellen die Basis für die Umsatzerlöse (Nenner) dar.

UMSATZERLÖSE (m€)	2023 <sup>1)</sup>	2024
Umsätze aus Kundenverträgen	2.647,9	1.866,9
Sonstige Umsatzerlöse	13,3	12,1
<b>Gesamt</b>	<b>2.661,2</b>	<b>1.879,0</b>

<sup>1)</sup> Beträge wurden derart gerundet, dass die Summen der Zeilen der Gesamtsumme entsprechen.

Die Gesamtumsatzerlöse des Geschäftsjahres 2024 von € 1.879,0 Mio. (2023: € 2.661,2 Mio.) (siehe Kapitel 3.1 „Konzernkennzahlen“ im Konzernlagebericht 2024) bilden gemäß Taxonomie-VO den Nenner der Umsatz-Kennzahl der Gruppe. Durch eine Detailanalyse der Umsatzerlöse erfolgte die Zuordnung des jeweiligen Umsatzes zu den taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten. Die jeweils zugeordneten Anteile bilden den Zähler der Umsatzerlöse der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten für das Geschäftsjahr 2024.

Zwei- und vierrädrige Kraftfahrzeuge wurden unabhängig von ihrer Antriebstechnologie der Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3. „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ zugeordnet und als taxonomiefähig ausgewiesen. In der Berechnung des taxonomiefähigen Umsatzes nicht berücksichtigt wurden Wirtschaftsaktivitäten, welche keiner in der Taxonomie-VO aufgeführten Wirtschaftstätigkeit zugeordnet werden konnten und daher als nicht taxonomiefähig bewertet wurden. Dies betrifft beispielsweise den Verkauf von Fahrzeugen aus ausgelagerter Produktion oder den Handel mit PG&A-

Produkten. Eine Taxonomiekonformität für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3. „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ konnte in weiterer Folge nicht festgestellt werden, da die Konformitätsbedingungen nicht vollumfänglich erfüllt wurden.

Im Vergleich zum Vorjahr gab es im Geschäftsjahr 2024 einen Umsatzrückgang von rund 29 % (für weitere Details siehe Kapitel 3.2 „Geschäftsentwicklung und Analyse der Ertragskennzahlen“ im Konzernlagebericht 2024). Dieser wirkte sich auf die Höhe der taxonomiefähigen Umsätze aus, hatte jedoch keine wesentliche Auswirkung auf den Anteil des taxonomiefähigen Umsatzes am Gesamtumsatz der PIERER Mobility AG (2024: 62,36 %, 2023: 64,48 %).

### CapEx-Kennzahl

Der taxonomiefähige bzw. taxonomiekonforme CapEx gibt den Anteil der Investitionsausgaben (CapEx) an, der entweder mit taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder mit dem Erwerb von Produkten und Leistungen aus taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden ist.

Gemäß Taxonomie-VO umfasst die Basis der Investitionsausgaben (Nenner) die Zugänge an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten vor Abschreibungen und etwaigen Neubewertungen und ohne Änderungen des beizulegenden Zeitwerts. Außerdem enthält der Nenner auch Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, die aus Unternehmenszusammenschlüssen resultieren (Anwendung von IFRS (IAS 16, 38, 40, 41, IFRS 16) oder nationalen Rechnungslegungsmethoden, falls IFRS nicht angewendet werden). Zugänge zum Goodwill sind nicht in die Berechnung miteinzubeziehen.

<b>INVESTITIONSAUSGABEN (m€)</b>	<b>2023<sup>1)</sup></b>	<b>2024</b>
IAS 16 Sachanlagen	96,8	206,9
IAS 38 Immaterielle Vermögenswerte	170,5	204,7
IFRS 16 Leasingverhältnisse	32,5	44,6
<b>Gesamt</b>	<b>299,8</b>	<b>456,2</b>

<sup>1)</sup> Die Werte für „IAS 16 Sachanlagen“ und „IFRS 16 Leasingverhältnisse“ des Geschäftsjahres 2023 wurden im Berichtsjahr 2024 aufgrund einer korrigierten Zuordnung in der Tabelle angepasst. Die Anpassungen waren minimal und führten zu keiner Änderung der Gesamtsumme der Investitionsausgaben im Geschäftsjahr 2023.

Den Nenner der CapEx-Kennzahl der Gruppe bilden für das Geschäftsjahr 2024 somit die Zugänge zu den materiellen und immateriellen Vermögenswerten sowie die Zugänge aus aktivierten Nutzungsrechten an den vorher genannten Vermögenswerten in Höhe von € 456,2 Mio. (2023: € 299,8 Mio.) (siehe Zugänge, Konsolidierungskreisänderungen und Umbuchungen in den Anhangsangaben 24. „Immaterielle Vermögenswerte“ und 25. „Sachanlagen“<sup>15</sup>). Darin enthalten sind Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, welche im Geschäftsjahr 2024 € 193,9 Mio. (2023: € 0,1 Mio.) betrugen (zum Beispiel MV Agusta; für Details zu den Entwicklungen im Konsolidierungskreis siehe Anhangsangabe 9. „Veränderungen im Konsolidierungskreis“). Nicht enthalten sind Zugänge aus Anzahlungen an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten in Höhe von € 69,1 Mio. (2023: € 32,6 Mio.). Diesbezügliche Umbuchungen in das Sachanlagevermögen und in die immateriellen Vermögenswerte in Höhe von € 47,4 Mio. (2023: € 12,5 Mio.) bzw. € 9,6 Mio. (€ 3,2 Mio.) wurden hingegen bei der Berechnung berücksichtigt.

Zur Berechnung des Zählers wurde eine Detailanalyse der Investitionsausgaben des Nenners durchgeführt, wobei im ersten Schritt die Bestimmung der Taxonomiefähigkeit durch die Zuordnung der Investitionsausgaben zu den Wirtschaftstätigkeiten erfolgte. Im zweiten Schritt wurden die taxonomiefähigen Investitionsausgaben auf Taxonomiekonformität überprüft. Dabei finden sich im Zähler Investitionsausgaben für Wirtschaftsaktivitäten, welche entweder mit einer taxonomiefähigen

<sup>15</sup> Die Beträge aus den Umbuchungen und Konsolidierungskreisänderungen, die in den Anhangsangaben 24. „Immaterielle Vermögenswerte“ und 25. „Sachanlagen“ zum Konzernabschluss 2024 ausgewiesen sind, lassen sich nicht direkt auf den Nenner der CapEx-Kennzahl überleiten. Beispielsweise wurden im Sinne der Taxonomie-Verordnung als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte aus den Umbuchungen sowie Abgänge aus den Konsolidierungskreisänderungen nicht im Nenner der CapEx-Kennzahl berücksichtigt.

bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit verbunden sind oder einen Erwerb von Produkten und Leistungen aus einer taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit darstellen. Investitionen, die keiner Wirtschaftstätigkeit zugeordnet werden konnten (zum Beispiel unbebaute Grundstücke und Krabbelstube), wurden als nicht taxonomiefähig ausgewiesen.

Investitionen verbunden mit der Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3. „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ umfassen alle Tätigkeiten, die in Verbindung mit einer umsatzgenerierenden Aktivität stehen. Hierzu zählen beispielsweise Produktionsanlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung, aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten und Werkzeuge. Als nicht taxonomiefähig wurden Investitionen klassifiziert, welche direkt einer nicht taxonomiefähigen umsatzbezogenen Aktivität (zum Beispiel Motorsport, PG&A) zugeordnet wurden. Investitionen verbunden mit Fahrrädern wurden wie im Vorjahr als taxonomiefähig identifiziert, da bei eigener Produktion die Ausweisung als taxonomiefähiger Umsatz möglich wäre. Aufgrund der unvollständigen Erfüllung der Konformitätsbedingungen konnten für die Investitionsausgaben verbunden mit der Herstellung von Kraftfahrzeugen keine taxonomiekonformen Anteile ausgewiesen werden.

Ebenso konnte für die Investitionen in den Bereichen Beförderung mit Kraftfahrzeugen (Wirtschaftstätigkeiten CCM 6.5. „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ sowie CCM 6.6. „Güterbeförderung im Straßenverkehr“) und CCM 7.7. „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ keine Taxonomiekonformität ausgewiesen werden, da die Konformitätsbedingungen nicht vollumfänglich erfüllt wurden.

Alle Aktivitäten aus den folgenden Wirtschaftstätigkeiten leisten einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ und wurden nach erfolgreicher Prüfung der Konformitätsbedingungen als taxonomiekonform ausgewiesen:

- Investitionsausgaben für Photovoltaikanlagen und in Verbindung mit der Errichtung eines konzerneigenen Energierings zur Erhöhung der Eigenquote aus der Stromerzeugung durch Photovoltaikanlagen wurden der Wirtschaftstätigkeit CCM 7.6. „Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“ zugerechnet.
- Für Investitionen in Systeme zur effizienteren Energienutzung in Gebäuden erfolgte die Zuteilung zur Wirtschaftstätigkeit CCM 7.5. „Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“.
- Die Installation von Ladestationen für Elektrofahrzeuge und die direkt damit verbundenen Kosten (z.B. Grabungsarbeiten) wurden der Wirtschaftstätigkeit CCM 7.4. „Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)“ zugeordnet.
- Kosten für die Bereitstellung neuer Fahrradständer sowie die Umrüstung der Ladestationen für Pool-Elektrofahrräder zur Förderung einer umweltfreundlichen Mitarbeitermobilität wurden der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.13. „Infrastruktur für persönliche Mobilität, Radverkehrslogistik“ zugeteilt.

Die Karopackmaschine, welche der Wirtschaftstätigkeit CE 2.7. „Sortierung und stoffliche Verwertung nicht gefährlicher Abfälle“ zugeordnet wurde, stellt einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“ dar. Investitionsausgaben für die Karopackmaschine wurden als taxonomiekonform ausgewiesen, da die Konformitätsbedingungen erfüllt wurden.

Der Vergleich der Geschäftsjahre 2023 und 2024 zeigt eine Steigerung der Investitionen des Nenners gemäß Taxonomie-VO, die vor allem auf Zugänge durch Unternehmenszusammenschlüsse zurückzuführen ist. Bei Betrachtung der Anteile der taxonomiefähigen Investitionsausgaben an den Investitionsausgaben des Nenners ist im Vergleich zum Vorjahr der Anteil des nicht taxonomiekonformen CapEx leicht gesunken (2024: 93,00 %, 2023: 94,07 %), während der Anteil des taxonomiekonformen CapEx leicht gestiegen ist (2024: 0,87 %, 2023: 0,30 %).

#### **OpEx-Kennzahl**

Der taxonomiefähige bzw. taxonomiekonforme OpEx gibt den Anteil der Betriebsausgaben (OpEx) im Sinne der Taxonomie-VO an, der entweder mit taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen

Wirtschaftstätigkeiten oder mit dem Erwerb von Produkten und Leistungen aus taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden ist.

Gemäß Taxonomie-VO umfasst die Basis der Betriebsausgaben (Nenner) die direkten, nicht aktivierten Kosten für Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristige Leasingverhältnisse (Short-Term-Leasing), Wartung und Instandhaltung sowie alle anderen direkten Ausgaben für die laufende Instandhaltung von Sachanlagen durch das Unternehmen oder Dritte, die notwendig sind, um die fortlaufende und wirksame Funktionsfähigkeit dieser Anlagen zu gewährleisten (zum Beispiel Kosten für Reinigung).

<b>BETRIEBSAUSGABEN (m€)</b>	<b>2023</b>	<b>2024<sup>1)</sup></b>
Kurzfristiges Leasing	26,0	34,3
Wartung und Reparatur	21,1	17,8
Sämtliche andere direkte Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens	2,7	2,7
<b>Gesamt</b>	<b>49,8</b>	<b>54,8</b>

<sup>1)</sup> Beträge wurden derart gerundet, dass die Summen der Zeilen der Gesamtsumme entsprechen.

Für die Berechnung des Nenners der OpEx-Kennzahl der Gruppe wurden die Betriebsausgaben für kurzfristige Miete und kurzfristiges Leasing, Wartungs- und Instandhaltungsaufwendungen sowie sämtliche Kosten der Reinigung als andere direkte Ausgaben in Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens einbezogen. Die Betriebsausgaben im Nenner belaufen sich für das Geschäftsjahr 2024 auf € 54,8 Mio. (2023: € 49,8 Mio.).

Der Zähler ergab sich aus der Analyse der Ausgaben der für den Nenner genannten Konten und deren Zuordnung zu den Wirtschaftstätigkeiten, wodurch zuerst die Taxonomiefähigkeit bestimmt wurde. Die taxonomiefähigen Betriebsausgaben wurden danach auf Taxonomiekonformität überprüft. Dabei wurde die gleiche Bewertungsmethodik und -logik wie bei den Investitionsausgaben angewandt.

Der größte Anteil der taxonomiefähigen Betriebsausgaben ist verbunden mit der Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3. „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“, da diese Kosten die fortlaufende Funktionsfähigkeit des Unternehmens gewährleisten. Weiters wurden Kosten für das kurzfristige Leasing im Bereich der Beförderung mit Kraftfahrzeugen (Wirtschaftstätigkeiten CCM 6.5. „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ und CCM 6.6. „Güterbeförderung im Straßenverkehr“) sowie Kosten verbunden mit der Instandhaltung der zugehörigen Fahrzeuge als taxonomiefähig klassifiziert. Für die taxonomiefähigen Betriebsausgaben der drei Wirtschaftstätigkeiten konnten keine taxonomiekonformen Anteile ausgewiesen werden, da entweder die entsprechenden Nachweise fehlten oder der wesentliche Beitrag zu einem Umweltziel nicht erfüllt wurde.

Kosten aus dem Erwerb von Diensträdern für Mitarbeiter (Fahrrad-Leasing), die bilanziell als Vermögenswerte von geringem Wert einzustufen sind, wurden als Betriebskosten ausgewiesen und der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.4. „Betrieb von Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität, Radverkehrslogistik“ zugerechnet. Mit dieser Wirtschaftstätigkeit leistete die Gruppe einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“. Im Geschäftsjahr 2024 konnten für die Diensträder alle Nachweise zur Erfüllung der Konformitätsbedingungen erbracht werden, was eine Änderung im Vorjahresvergleich darstellt.

Im Vergleich zum Geschäftsjahr 2023 gab es im Berichtsjahr 2024 keine wesentlichen betraglichen Änderungen. Bei Betrachtung der Anteile der taxonomiefähigen Betriebsausgaben an den Betriebsausgaben des Nenners ist im Vergleich zum Vorjahr der Anteil des nicht taxonomiekonformen OpEx leicht gesunken (2024: 90,34 %, 2023: 91,63 %), während der Anteil des taxonomiekonformen OpEx leicht gestiegen ist (2024: 0,67 %, 2023: 0,00 %).



## EU-TAXONOMIE: MELDEBÖGEN GEMÄSS DER DELEGIERTEN VERORDNUNG (EU) 2023/2486

MELDEBOGEN FÜR DIE KPI UMSATZ <sup>1)</sup>																			
Geschäftsjahr 2024	Jahr			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")									
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	Umsatz (3)	Umsatzanteil, Jahr 2024 (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Umsatz, Jahr 2023 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)
		in m€	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
<b>A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
<b>A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>																			
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		0,0	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	-	-	-	-	-	-	-	0,00 %		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		0,0	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	-	-	-	-	-	-	-	0,00 %	E	
Davon Übergangstätigkeiten		0,0	0,00 %	0,00 %						-	-	-	-	-	-	-	0,00 %		T
<b>A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3.	1.171,7	62,36 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		1.171,7	62,36 %	62,36 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %										
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+ A.2)		1.171,7	62,36 %	62,36 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %										
<b>B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		707,3	37,64 %																
Gesamt		1.879,0	100,00 %																

<sup>1)</sup> Rundungsdifferenzen wurden im Meldebogen nicht ausgeglichen.

MELDEBOGEN FÜR DIE KPI CAPEX (Teil 1) <sup>1)</sup>																			
Geschäftsjahr 2024	Jahr			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")									
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	CapEx (3)	CapEx-Anteil, Jahr 2024 (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) CapEx, Jahr 2023 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)
		in m€	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
<b>A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
<b>A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>																			
Sortierung und stoffliche Verwertung nicht gefährlicher Abfälle	CE 2.7.	0,2	0,05 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	-		
Infrastruktur für persönliche Mobilität, Radverkehrslogistik	CCM 6.13.	0,1	0,01 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	-	E	
Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)	CCM 7.4.	0,1	0,02 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,01 %	E	
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	CCM 7.5.	0,1	0,02 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	-	E	
Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	CCM 7.6.	3,5	0,77 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,29 %	E	
<b>CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)</b>		<b>3,9</b>	<b>0,87 %</b>	<b>0,82 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,05 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>0,30 %</b>		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		3,7	0,82 %	0,82 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	J	J	J	J	J	J	J	0,30 %	E	
Davon Übergangstätigkeiten		0,0	0,00 %	0,00 %						-	-	-	-	-	-	-	0,00 %		T

MELDEBOGEN FÜR DIE KPI CAPEX (Teil 2) <sup>1)</sup>																			
Geschäftsjahr 2024	Jahr			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")									
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	CapEx (3)	CapEx-Anteil, Jahr 2024 (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) CapEx, Jahr 2023 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)
		in m€	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
<b>A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3.	360,8	79,08 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										77,68 %
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5.	7,7	1,69 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										3,58 %
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6.	1,6	0,35 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										1,02 %
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7.	54,2	11,88 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										11,75 %
Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen	CE 4.1.	0,0	0,00 %	-	-	-	-	-	-										0,03 % <sup>2)</sup>
<b>CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b>		<b>424,3</b>	<b>93,00 %</b>	<b>93,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>										<b>94,07 %</b>
<b>A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)</b>		<b>428,2</b>	<b>93,87 %</b>	<b>93,82 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,05 %</b>	<b>0,00 %</b>										<b>94,37 %</b>
<b>B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		28,0	6,13 %																
<b>Gesamt</b>		<b>456,2</b>	<b>100,00 %</b>																

<sup>1)</sup> Rundungsdifferenzen wurden im Meldebogen nicht ausgeglichen.

<sup>2)</sup> Im Geschäftsjahr 2023 wurde das Computer-Aided Facility Management (CAFM) unter der Wirtschaftstätigkeit CE 4.1. als nicht taxonomiekonforme Tätigkeit (A.2) ausgewiesen. Aufgrund einer Neubewertung erfolgte für das Geschäftsjahr 2024 die Zuordnung des CAFM zur Wirtschaftstätigkeit CCM 7.5. und die Ausweisung als taxonomiekonforme Tätigkeit (A.1).

MELDEBOGEN FÜR DIE KPI OPEX (Teil 1) <sup>1)</sup>																			
Geschäftsjahr 2024	Jahr			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")									
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	OpEx (3)	OpEx-Anteil, Jahr 2024 (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) OpEx, Jahr 2023 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)
		in m€	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
<b>A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
<b>A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>																			
Betrieb von Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität, Radverkehrslogistik	CCM 6.4.	0,4	0,67 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	-		
<b>OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)</b>		<b>0,4</b>	<b>0,67 %</b>	<b>0,67 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>0,00 %</b>		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		0,0	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	-	-	-	-	-	-	-	0,00 %	E	
Davon Übergangstätigkeiten		0,0	0,00 %	0,00 %						-	-	-	-	-	-	-	0,00 %		T

MELDEBOGEN FÜR DIE KPI OPEX (Teil 2) <sup>1)</sup>																			
Geschäftsjahr 2024	Jahr			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")									
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	OpEx (3)	OpEx-Anteil, Jahr 2024 (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) OpEx, Jahr 2023 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)
		in m€	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
<b>A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3.	46,8	85,34 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									85,15 %	
Betrieb von Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität, Radverkehrslogistik	CCM 6.4.	0,0	0,00 %	-	-	-	-	-	-									0,36 % <sup>2)</sup>	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5.	2,7	4,91 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									5,58 %	
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6.	0,1	0,10 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,55 %	
<b>OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b>		<b>49,5</b>	<b>90,34 %</b>	<b>90,34 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>									<b>91,63 %</b>	
<b>A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)</b>		<b>49,9</b>	<b>91,01 %</b>	<b>91,01 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>									<b>91,63 %</b>	
<b>B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		4,9	8,99 %																
<b>Gesamt</b>		<b>54,8</b>	<b>100,00 %</b>																
				<sup>1)</sup> Rundungsdifferenzen wurden im Meldebogen nicht ausgeglichen. <sup>2)</sup> Im Geschäftsjahr 2023 wurden die Diensträder (Fahrrad-Leasing) aus der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.4. als nicht taxonomiekonform ausgewiesen (A.2). Da alle Nachweise zur Erfüllung der Konformitätsbedingungen erbracht wurden, erfolgte für das Geschäftsjahr 2024 erstmals die Ausweisung als taxonomiekonforme Tätigkeit (A.1).															

in %	UMSATZANTEIL/ GESAMTUMSATZ		CAPEX-ANTEIL/ GESAMT-CAPEX		OPEX-ANTEIL/ GESAMT-OPEX	
	Taxonomie- konform je Ziel	Taxonomie- fähig je Ziel	Taxonomie- konform je Ziel	Taxonomie- fähig je Ziel	Taxonomie- konform je Ziel	Taxonomie- fähig je Ziel
CCM	0,00 %	62,36 %	0,82 %	93,82 %	0,67 %	91,01 %
CCA	-	-	-	-	-	-
WTR	-	-	-	-	-	-
CE	-	-	0,05 %	0,05 %	-	-
PPC	-	-	-	-	-	-
BIO	-	-	-	-	-	-

## EU-TAXONOMIE: MELDEBOGEN GEMÄSS DER DELEGIERTEN VERORDNUNG (EU) 2022/1214

Durch den delegierten Rechtsakt zu Atom und Erdgas, welcher die EU-Taxonomie-VO erweitert hat, wird nur die erste Tabelle aus dem Anhang 7 berichtet. Nach derzeitiger Interpretation der Rechtslage müssen die weiteren Meldebögen nicht befüllt und veröffentlicht werden, wenn im Meldebogen 1 alles mit "Nein" beantwortet ist.

MELDEBOGEN 1 TÄTIGKEITEN IN DEN BEREICHEN KERNENERGIE UND FOSSILES GAS		
Zeile	Tätigkeiten im Bereich Kernenergie	
1.	Das Unternehmen ist im Bereich Erforschung, Entwicklung, Demonstration und Einsatz innovativer Stromerzeugungsanlagen, die bei minimalem Abfall aus dem Brennstoffkreislauf Energie aus Nuklearprozessen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
2.	Das Unternehmen ist im Bau und sicheren Betrieb neuer kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstofferzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung mithilfe der besten verfügbaren Technologien tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
3.	Das Unternehmen ist im sicheren Betrieb bestehender kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstofferzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
<b>Tätigkeiten im Bereich fossiles Gas</b>		
4.	Das Unternehmen ist im Bau oder Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
5.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Kraft-Wärme/Kälte-Kopplung mit fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
6.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Wärmegewinnung, die Wärme/Kälte aus fossilen gasförmigen Brennstoffen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein

## 4.3 ESRS E1 KLIMAWANDEL

## STRATEGIE

## E1-1 Übergangsplan für den Klimaschutz

Derzeit befindet sich ein Übergangsplan für den Klimaschutz in Arbeit. Ziel ist es, den Übergangsplan im Geschäftsjahr 2025 zu finalisieren und in der nächsten Nachhaltigkeitserklärung offenzulegen.

**ESRS 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell**

				ZEITHORIZONT		
THEMA	IRO	WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN ODER CHANCEN		KURZFRISTIG	MITTLFRISTIG	LANGFRISTIG
Klimaschutz	01	<b>Ausstoß von Treibhausgasemissionen (Scope 1 und 2)</b> An den Standorten der PIERER Mobility-Gruppe entstehen Treibhausgasemissionen, welche zum Klimawandel beitragen.	Negativ (OO)	X	X	X
	02	<b>Ausstoß von Treibhausgasemissionen (Scope 3)</b> In der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette der Gruppe entstehen Treibhausgasemissionen, welche zum Klimawandel beitragen. Der überwiegende Anteil der Emissionen wird dabei in der Nutzungsphase der Fahrzeuge ausgestoßen (Scope 3.11).	Negativ (VC)	X	X	X
	03	<b>Regulatorische Neuerungen im Nachhaltigkeitsbereich mit Fokus auf die Bekämpfung des Klimawandels</b> Bereits veröffentlichte oder noch in Entwicklung befindliche sowie zukünftige regulatorische Neuerungen können eine Anpassung des Geschäftsmodells der PIERER Mobility erfordern und stellen ein klimabezogenes Übergangsrisiko dar.	Risiko (OO)			
Anpassung an den Klimawandel	04	<b>Transitorische Risiken durch die Entwicklung hin zu einer treibhausgasarmen Gesellschaft, wie z.B. sinkende Akzeptanz für Verbrennungsmotoren</b> Gesellschaftliche Entwicklungen aufgrund des Klimawandels und eines wachsenden Umweltbewusstseins können eine Anpassung des Geschäftsmodells der PIERER Mobility erfordern und stellen ein klimabezogenes Übergangsrisiko dar.	Risiko (OO, VC)			
Energie	05	<b>Verbrauch von nichterneuerbaren Energien in der Produktion der Fahrzeuge</b> An den Standorten und v.a. in der Assemblierung der Fahrzeuge werden (nicht)erneuerbare Energien verbraucht.	Negativ (OO)	X	X	X
	06	<b>Verbrauch von nichterneuerbaren Energien in der Produktnutzungsphase der Fahrzeuge</b> Der Betrieb der Verbrennungsmotoren findet überwiegend mit fossilen Brennstoffen statt.	Negativ (VC)	X	X	X
	07	<b>Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien (Mattighofen und Munderfing)</b> Die Gruppe hat Photovoltaikanlagen und zugehörige Infrastruktur an ihren Standorten in Mattighofen und Munderfing zur Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energie installiert	Positiv (OO)	X	X	X
	08	<b>Abhängigkeit von zuverlässiger Energieversorgung für die Produktions- und Assemblierungstätigkeiten</b> Durch den Ausfall der Energieversorgung kann es zu Einschränkungen in den Produktions- und Assemblierungsprozessen kommen.	Risiko (OO)			

Die Analyse des Einflusses des Klimawandels auf die Strategie und das Geschäftsmodell der PIERER Mobility-Gruppe wurde in das Risikomanagement der Gruppe integriert. Im Prozess wurden zwei wesentliche Übergangsrisiken identifiziert, welche Einfluss auf das Geschäftsmodell der Gruppe haben

können (siehe IRO 03 und IRO 04). Dabei wurden Analyseprozesse, wie in ESRS 2 SBM-3 und IRO-1 beschrieben, angewandt. Ergänzend wurde eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse für die Produktionsstandorte der Gruppe durchgeführt, die physische Klimarisiken hinsichtlich dreier Klimaszenarien über zwei Zeiträume hinweg bewertete. Fokus der Analyse lag auf den produzierenden Geschäftsaktivitäten. Weitere Informationen finden sich in IRO-1 – Ergänzungen aufgrund der themenbezogenen Anforderungen an die Wesentlichkeitsanalyse – E1-Klimawandel. Die Analyse betrachtete verschiedene physische Klimarisiken, welche Einfluss auf die Standorte der Gruppe oder deren Geschäftstätigkeit haben könnten (z.B. Hitzewellen, Flusshochwasser). In einem weiteren Analyseschritt wurden die potentiellen Auswirkungen der physischen Klimarisiken auf die Gruppe sowie bereits bestehende Abhilfemaßnahmen miteinbezogen. Diese reduzieren die potentiellen Auswirkungen der physischen Klimarisiken erheblich, sodass vorerst kein weiterer Handlungsbedarf besteht und kein wesentliches Risiko identifiziert wurde.

## **MANAGEMENT DER AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN**

### **E1-2 Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel**

#### **Umweltpolitik**

Die Umweltpolitik bildet den Rahmen für umweltgerechtes Handeln in der Gruppe. Sie wird in regelmäßigen Abständen aktualisiert und auf der Website der PIERER Mobility AG veröffentlicht, wo sie für interne und externe Stakeholder jederzeit abrufbar ist<sup>16</sup>. Die Umweltpolitik wurde im Rahmen des nach ISO 14001:2015 zertifizierten Umweltmanagementsystems erstellt und gilt für definierte Unternehmen an den Standorten Mattighofen, Munderfing und Schalchen. Die Verantwortung auf oberster Ebene liegt beim zuständigen Vorstand der KTM AG. Die Umweltpolitik beschreibt Themen wie Ressourcenmanagement, das Bekenntnis zur Einhaltung rechtlicher Vorschriften (Umwelt-, Arbeitsschutz- und klimarelevante Gesetze, Verordnungen, Regularien und behördliche Auflagen), die Einbeziehung ökologischer Kriterien in der Beschaffung und den Umgang mit Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus hinweg. (IRO 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08)

Die VMG produzierte Aluminiumussteile in Premiumqualität. Die Qualitäts- und Umweltpolitik der VMG umfasste den Umgang des Unternehmens mit umwelt- und klimarelevanten Sachverhalten sowie die Einhaltung hoher Qualitätsansprüche und die Erfüllung von Kundenerwartungen. Das Umweltmanagement der VMG wurde nach ISO 14001:2015 zertifiziert und von einer beauftragten Person betreut. Auf oberster Ebene zeigt sich die Geschäftsführung der VMG verantwortlich. Die Politik war auf der Unternehmenswebsite abrufbar. (IRO 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08)

#### **Umweltbericht**

Der im Intranet zugängliche Umweltbericht umfasst die Unternehmensstandorte der KTM AG im Geltungsbereich der ISO 14001 und wird regelmäßig aktualisiert. Der Bericht beschreibt die Umweltleistung der zertifizierten Gesellschaften beispielsweise hinsichtlich Stoff- und Materialströmen, dem Energiemanagement und Emissionen in die Umwelt. Ziele, Maßnahmen und Handlungsgrundsätze zur Verbesserung der Umweltleistung werden festgelegt. Auf oberster Ebene ist der zuständige Vorstand der KTM AG für den internen Umweltbericht verantwortlich. Erstellt wird der Bericht durch das Qualitätsmanagement der Gruppe. (IRO 01, 03, 05, 08)

#### **Code of Conduct**

Der Code of Conduct der PIERER Mobility-Gruppe bildet die Grundlage für eine verantwortungsbewusste und ethische Unternehmenskultur. Er gilt für alle Mitarbeiter, Führungskräfte und Organmitglieder sowie für Geschäftspartner, Lieferanten, Kunden und Berater (gemeinsam als „Geschäftspartner“ bezeichnet). Zudem ist er die Basis für die Geschäftsbeziehungen mit allen Geschäftspartnern (insbesondere Lieferanten) und integraler Vertragsbestandteil. Er beschreibt unter anderem den grundlegenden Umgang der Gruppe mit Nachhaltigkeit, Umwelt-, Klima- und Tierschutz. Weitere Informationen zum Code of Conduct (wie zum Beispiel zu dessen Verfügbarkeit, Anwendungsbereich und relevanten Verantwortlichkeiten) finden sich in Abschnitt G1-1. (IRO 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08)

---

<sup>16</sup> Verfügbar unter: <https://www.pierermobility.com/nachhaltigkeit/publikationen>



### E1-3 Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakzepten

Eine Quantifizierung der erzielten und erwarteten Reduktion der Treibhausgasemissionen durch die ergriffenen Maßnahmen war im Geschäftsjahr 2024 nicht möglich. Im Zuge der Erarbeitung des Übergangsplans für den Klimawandel wird diese erarbeitet und folglich voraussichtlich im Geschäftsjahr 2025 veröffentlicht. Dem Management der wesentlichen IROs im Zusammenhang mit dem Klimawandel und der Anpassung an den Klimawandel wurden finanzielle, personelle, organisationale und materielle Ressourcen zugewiesen, sodass die angeführten Maßnahmen initiiert oder umgesetzt werden konnten.

#### Maßnahmen aus dem Bereich Forschung und Entwicklung

Im Zuge der steigenden Treibhausgasemissionen in der Erdatmosphäre und des voranschreitenden Klimawandels ist sich die PIERER Mobility-Gruppe ihrer Verantwortung bewusst, zur Dekarbonisierung beizutragen. Dabei setzt die Gruppe auf Technologieoffenheit und forscht zur treibhausgasarmen Entwicklung bestehender und neuer Systeme. (IRO 01, 02, 03, 04, 05, 06)

- **„LiONESS“:** In Kooperation mit verschiedenen Forschungspartnern arbeitet KTM an energieeffizienten und sicheren Weiterentwicklungen von Batterien für Fahrzeuge der Klasse L. Das von der FFG (Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft) geförderte Projekt „LiONESS“ zielt darauf ab, neue Simulations- und Messmethoden zu entwickeln. Ausgehend von einer multidisziplinären Bewertung ermöglichen sie die Optimierung dieser Batteriesysteme unter Berücksichtigung von Effizienz, Sicherheit und Nachhaltigkeit. Dazu gehören unter anderem die Verbesserung der Energiedichte, der thermischen Stabilität und der Recyclingfähigkeit der Batterien. Ebenfalls werden Potentiale zur Zweitnutzung der Batterien betrachtet. KTM ist für das Produktmanagement und die Überführung der erzielten Entwicklungen und Methoden in das Unternehmen verantwortlich. Ebenso sollen die im Rahmen des Projektes konzipierten Nachhaltigkeitsanforderungen in die allgemeinen Produkthanforderungen integriert werden. Das Projekt startete im März 2024 und soll im Jänner 2027 abgeschlossen werden.
- **„EMotion“:** Das vierjährige Forschungsprojekt „EMotion“ fand seinen Abschluss im ersten Quartal 2024. Das Projekt zielte auf die Entwicklung energieeffizienter, elektrischer L-Kategorie-Fahrzeuge ab. Es wurden zwei Prototypen (4 kW und 8 kW) entwickelt, die in verschiedenen Bereichen wie Leichtbau, Effizienz des Antriebsstrang und benutzerorientiertes HMI (Human Maschine Interface) Fortschritte zeigten. In der finalen Projektphase stand der Feldversuch der Fahrzeuge unter realen Bedingungen im Vordergrund. Die Tests an den Fahrzeugen zeigten eine Reduktion des Energieverbrauchs in der Nutzung durch Eco-Coaching Ansätze, wie zum Beispiel Rekuperationsstrategien. Das erarbeitete Know-how und alle gewonnenen Erkenntnisse werden für die weitere Entwicklungsarbeit an Serienfahrzeugen und bei verschiedenen Arbeitsprozessen eingesetzt.
- **H2Genset-Testbetrieb:** Die Gruppe erprobte im Geschäftsjahr 2024 die Nutzung von mobilen Stromerzeugern, die mit Wasserstoff betrieben werden. Ein möglicher Anwendungsbereich ist auf Offroad-Strecken. Dort ist eine ausreichende Stromversorgung zum Laden von elektrisch betriebenen Fahrzeugen nicht immer gewährleistet. Durch die mobile Wasserstoff-Brennstoffzelle kann Strom aus Wasserstoff gewonnen und somit die Abhängigkeit von lokaler Infrastruktur reduziert werden. Im Test wurde grüner Wasserstoff verwendet, sodass ein umweltfreundlicher Betrieb des Stromerzeugers möglich war. Es gelang zu zeigen, dass die Ladung mehrerer Fahrzeuge gleichzeitig durch diesen möglich ist. Besonders positiv ist neben der Emissionsfreiheit die im Vergleich zu Dieselaggregaten geringe Lärmbelastung durch die Wasserstoff-Brennstoffzelle. Zukünftig könnte der H2Genset-Stromerzeuger bei Testfahrten und Rennen zum Einsatz kommen.
- **„LENS“:** KTM ist aktiver Partner des im Rahmen des „Horizon Europe“ Forschungs- und Innovationsprogramms geförderten Forschungsprojektes LENS. Das dreijährige Forschungsprojekt (September 2022 – August 2025) unterstützt Behörden, Städte und Gesetzgeber bei der Ausarbeitung geeigneter Maßnahmen, um die Lärm- und Luftemissionen von Fahrzeugen der L-Kategorie zu verringern. Es werden Interventionen und Best Practices zur Bekämpfung der Lärm- und Schadstoffemissionen von Leichtfahrzeugen entwickelt und gefördert. Darüber hinaus werden Vorschläge für Vorschriften zur Leistungsverbesserung künftiger Fahrzeuge ausgearbeitet, einschließlich der Emissionskontrolle unter realen Fahrbedingungen und der regulatorischen Durchsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Manipulationssicherheit. Der Beitrag von KTM im abgelaufenen Berichtsjahr umfasste die Bereitstellung von Testmotorrädern und vorhandener Expertise, sowie die Unterstützung der Projektpartner bei der Ausarbeitung der Ergebnisberichte.

- **Austauschbare Batteriesysteme:** Die KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH engagiert sich als Teil der PIERER Mobility-Gruppe weiterhin als Gründungsmitglied im Swappable Batteries Motorcycle Consortium (SBMC). Ziel des Konsortiums ist es, den Einsatz von Elektro-Leichtfahrzeugen der L-Kategorie durch austauschbare Batterien zu erleichtern und die Entwicklung und den Einsatz von Ladeinfrastruktur dafür voranzutreiben. Durch gemeinsame Batteriespezifikationen wird die Einführung austauschbarer Batteriestationen erleichtert. Dies wird als Schlüssel für die Entwicklung der Niederspannungs-Elektromobilität angesehen. Während sich die Aktivitäten im Jahr 2023 hauptsächlich auf den Bau und die Validierung von Funktionsprototypen konzentrierten, umfassten die Aktivitäten 2024 den Transfer der Entwicklungsergebnisse in Standardisierungsaktivitäten auf CEN und ISO-Ebene. Ein weiterer Fokus lag auf der Vorbereitung von Feldversuchen in Zusammenarbeit mit Batterieherstellern und Betreibern von Batteriewechselstationen. Die Forschungsabteilung von KTM ist auch Partner im von der EU im Rahmen des „Horizon Europe“ geförderten Projektes „Stan4SWAP“. Im Zuge dessen soll bis November 2025 eine Standardisierungs-Roadmap für Batteriewechselsysteme bei L-Kategorie-Fahrzeugen erstellt werden.

#### **Batterieelektrisch betriebene Motorräder**

Die PIERER Mobility-Gruppe betreibt seit längerer Zeit Forschung zu alternativen Antriebstechnologien, wie zum Beispiel batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge. Die Gruppe vertreibt diese unter ihren Kernmarken KTM, Husqvarna und GASGAS. Hierbei untergliedern sich die Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten in die Bereiche High Volt (> 60 Volt) und Low Volt (< 60 Volt). Im Geschäftsjahr 2024 angefallene Entwicklungskosten für die batterieelektrisch betriebenen Fahrzeuge wurden der Wirtschaftstätigkeit „3.3 Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ nach EU-Taxonomie-Verordnung zugeordnet und als taxonomiefähig ausgewiesen. (IRO 02, 03, 04)

- **KTM FREERIDE E:** Im Niedervoltbereich wurde im Geschäftsjahr 2024 die vollständig überarbeitete 2025 KTM FREERIDE E präsentiert, welche ab den Geschäftsjahr 2025 zum Verkauf angeboten wird. Der neu entwickelte Lithium-Ionen-Akku verfügt über eine Kapazität von 5,5 kWh und kann leicht getauscht werden. Eine vollständige Batterieladung ist bei einer herkömmlichen Haushaltsstromversorgung in etwa acht Stunden möglich und erlaubt eine Enduro-Fahrzeit von bis zu drei Stunden. Ab dem Modelljahr 2026 soll eine vollständige Ladung mittels 3,3kW Charger innerhalb von zwei Stunden möglich sein. Die Lebensdauer der Lithium-Ionen-Batterien beträgt mehr als 1.000 Ladezyklen bevor sie auf 80 % SoH (State-of-Health) sinkt. Die KTM Freeride E verfügt über eine Straßenzulassung und darf mit der Führerscheinklasse A1 gefahren werden.
- **GASGAS TXE (in Entwicklung):** In Zukunft liegt ein Fokus der Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten auf der Weiterentwicklung des Modells GASGAS TXE, welches bereits bei der TrailGP in Rennsituationen zum Einsatz kommt. Besonders im Vergleich mit anderen Elektromotorrädern ist, dass dieses Modell mit Getriebe, Gängen, einer mechanischen Kupplung sowie einer Schwungmasse entwickelt wird. Es wird erwartet, dass die GASGAS TXE mittelfristig zum Produktportfolio der Gruppe hinzugefügt werden kann.
- **KTM E9 (in Entwicklung):** Die in Entwicklung befindliche KTM E9 stellt eine Synergie aus Elektrofahrrad und e-Motocross dar und soll somit eine neue Zielgruppe ansprechen. Im Geschäftsjahr 2024 wurde ein erster Prototyp des Fahrzeugs gebaut und sowohl im Feld als auch auf dem Prüfstand getestet. Im Jahr 2025 soll die Entwicklung zur Serienreife gebracht werden und anschließend in die Produktion übergehen. Die KTM E9 wird als emissions- und geräuscharmes Offroad-Fahrzeug zur Verfügung stehen, für das keine Fahrerlaubnis benötigt wird.

#### **Aktivitäten bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren**

Die Umsetzung der EU5+ Emissionsnorm für die Offroad- und Straßenmotorräder der Gruppe wurde abgeschlossen. Alle ab dem Geschäftsjahr 2025 in Europa neu zugelassenen Fahrzeuge erfüllen die EU5+ Anforderungen. (IRO 02, 03, 06)

#### **Maßnahmen aus dem Bereich Immobilienmanagement**

Um die Klima- und Umweltauswirkungen an ihren Standorten zu reduzieren, setzt die Gruppe Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Förderung erneuerbarer Energien. Fokus der Aktivitäten liegt auf den Standorten der Gruppe in Mattighofen, Munderfing und Schalchen, wobei aber auch an anderen Standorten Maßnahmen gesetzt werden. (IRO 01, 02, 03, 05, 07, 08)

- **Smart Meter, Energiemanagement & CAFM:** Die PIERER Mobility-Gruppe verfügt an den österreichischen Produktionsstandorten und an ausgewählten weiteren Standorten über ein Smart Meter-Netzwerk, das laufend weiter ausgebaut werden soll. Die Smart Meter zeichnen detaillierte Energie- und Verbrauchsdaten auf. Diese werden an eine Energiemanagementsoftware übertragen und sollen zu einem effizienteren Energieeinsatz beitragen. Das im Geschäftsjahr 2024 neu implementierte Computer-Aided Facility Management (CAFM) unterstützt diesen Prozess. Durch die Einführung des CAFM ist ein effizienteres Facility Management möglich. In Kombination verbessern die Maßnahmen die Datenverfügbarkeit und bilden die Grundlage für Effizienz- und Energiesparmaßnahmen, welche zukünftig zu einer Reduktion der THG-Emissionen im Scope 1 und 2 führen sollen. Die Investitionen wurden als taxonomiekonform identifiziert und entsprechend im Kapitel „EU-Taxonomie“ ausgewiesen.
- **Erneuerbare Energie aus Photovoltaik:** Im Geschäftsjahr 2024 wurden am Standort Munderfing Photovoltaik-Module auf den Dachflächen des KTM-Motorsportgebäudes (ca. 375 kWp) und eines Logistikzentrums (ca. 3.705 kWp) in Betrieb genommen. Der daraus gewonnene elektrische Strom wird über den konzerneigenen Energiering an die angebundenen Betriebsgebäude der Gruppe verteilt, was im Geschäftsjahr 2024 zu einer hohen Eigenverbrauchsquote von 80 % führte. Die Investitionen wurden als taxonomiekonform identifiziert und entsprechend im Kapitel „EU-Taxonomie“ ausgewiesen.
- **Umrüstung auf LED-Leuchten:** Die sukzessive Installation von LED-Leuchten steigert die Energieeffizienz der Gruppe. Im Geschäftsjahr 2024 wurden an den Standorten in Mattighofen, Munderfing, Schalchen und Anif neue LED-Leuchten eingebaut. Gleichzeitig werden intelligente Beleuchtungskonzepte installiert, die eine nutzungsspezifische Beleuchtung ermöglichen. Diese Maßnahmen sollen den Energieverbrauch für die Beleuchtung laufend reduzieren und tragen zur Kosteneffizienz bei.
- **Fahrrad- und E-Ladeinfrastruktur:** Zur Förderung einer umweltfreundlicheren Mitarbeitermobilität wurden im Geschäftsjahr 2024 120 Fahrrad- und 12 Scooter-Stellplätze am Standort Mattighofen geschaffen. Außerdem wurde die Ladeinfrastruktur für die Pool-Elektrofahrräder und die batterieelektrisch betriebenen Dienstfahrzeuge verbessert. Diese Maßnahmen können sich reduzierend auf die Scope 3-THG-Emissionen der Gruppe auswirken. Die Investitionen wurden als taxonomiekonform identifiziert und entsprechend im Kapitel „EU-Taxonomie“ ausgewiesen.

#### Weitere Maßnahmen zur Effizienzsteigerung

Effizienzsteigerungen sind eine zentrale Methode zur Reduktion des Ressourceneinsatzes und der THG-Emissionen. Im Geschäftsjahr 2024 wurden folgende Maßnahmen implementiert (IRO 01, 02, 03, 05, 08):

- **Adaptive Control and Monitoring (ACM)-Suite:** Um in der Motorenproduktion Energie, Zeit und Ressourcen sparen zu können, implementierte die Gruppe im Geschäftsjahr 2024 die ACM-Suite von Siemens. Das System erkennt die Auslastung verknüpfter Maschinen und optimiert deren Vorschubgeschwindigkeit. Dadurch ist eine Reduktion der Bearbeitungszeit je Bauteil um ca. 10 % möglich. Eingesetzt wird die Technologie an Fräsmaschinen zur Fertigung der Motorengehäuse, Zylinderköpfe und Zylinder. Neben Effizienzsteigerungen und der Verringerung des Energieverbrauchs je Stück, ermöglicht das Software-Paket auch die Überwachung der verwendeten Werkzeuge.
- **Kalttest der Motoren:** Durch die Einführung von Kalttests bei der Motorenprüfung können der Treibstoffverbrauch, Wartungsaufwände, Geräuschemissionen und Zykluszeiten im Vergleich zum Warmtest reduziert werden. Bei der neuen Testmethode werden die Motoren nicht mehr mit Treibstoff betrieben. Der Motor wird lediglich mit dem Asynchronmotor durchgedreht und anschließend werden die Gänge bei der Starterprüfung durchgeschaltet. Die Fehlererkennung ist mit jener der Warmmethode vergleichbar, sodass die Produktqualität weiterhin gesichert werden kann. Derzeit werden ausgewählte Motormodelle mit dem Kalttest überprüft. Ob weitere Modelle umgestellt werden, wird im Geschäftsjahr 2025 entschieden.

**Maßnahmen im Bereich des Aluminiumgusses am Standort Vöcklabruck**

- **Treibhausgasarm produziertes Aluminium:** Für den Aluminiumguss am Standort in Vöcklabruck wurde ausschließlich Aluminium verwendet, das mit Einsatz von Energie aus erneuerbaren Quellen erzeugt wurde.
- **Effizienzsteigerungen:** Zur Emissionsreduktion bei der Herstellung von Gießkernen wurden im Geschäftsjahr 2024 alternative Materialien untersucht. Ergänzend wurden die Maschinenparameter angepasst, was eine Reduktion der verbrauchten Chemikalien und Emissionen ermöglichte. Zudem konnte im Bereich Aluminiumguss flexibel auf Veränderungen der Auftragslage und Auslastung reagiert werden. Bei geringerer Auslastung wurden Maschinen abgeschaltet, was mit einer Reduktion des Energieverbrauchs einherging. (IRO 01, 03)

**KENNZAHLEN UND ZIELE****E1-4 Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel**

Mit der Erarbeitung der Dekarbonisierungsstrategie entwickelt die Gruppe Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel. Gemeinsam mit der Strategie werden die Ziele voraussichtlich im Geschäftsjahr 2025 veröffentlicht. Die Überwachung der Wirksamkeit der Konzepte und Maßnahmen in Bezug auf die wesentlichen IROs erfolgt individuell durch die verantwortlichen Fachbereiche. Es gibt jedoch noch kein übergeordnetes Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit.

**E1-5 Energieverbrauch und Energiemix****ESRS E1-5, 37 - 38**

<b>ENERGIEVERBRAUCH UND ENERGIEMIX</b>	<b>EINHEIT</b>	<b>2024</b>
(1) Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	MWh	0,00
(2) Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen	MWh	13.214,16
(3) Brennstoffverbrauch aus Erdgas	MWh	32.048,97
(4) Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen	MWh	1.311,00
(5) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus fossilen Quellen	MWh	2.449,00
<b>(6) Gesamtverbrauch fossiler Energie</b> (Summe der Zeilen 1 – 5)	<b>MWh</b>	<b>49.028,88</b>
Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch		63,34 %
<b>(7) Verbrauch aus nuklearen Quellen</b>	<b>MWh</b>	<b>270,65</b>
Anteil des Verbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch		0,35 %
(8) Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfälle biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.)	MWh	561,51
(9) Verbrauch aus erworbener oder erhaltender Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen	MWh	24.316,35
(10) Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	MWh	3.232,46
<b>(11) Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie</b> (Summe der Zeilen 8 – 10)	<b>MWh</b>	<b>28.110,32</b>
Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch		36,31 %
<b>Gesamtenergieverbrauch (Summe der Zeilen 6, 7 und 11)</b>	<b>MWh</b>	<b>77.409,84</b>

**Erzeugung von Energie (ESRS E1-5, 39)**

ENERGIEQUELLE	EINHEIT	2024
Erneuerbare Quellen (Photovoltaik)	MWh	4.276,87
Nicht erneuerbare Quellen	MWh	0,00

Die Energieintensität aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren je Nettoumsatzerlös aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren belief sich im Geschäftsjahr 2024 auf 0,04 MWh/k€.

Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der berichteten Motorradfahrzeugflotte in Höhe von 325.907 Stück betrugen im Jahr 2024 96,12 g/km<sup>17</sup> (interne Berechnung PIERER Mobility AG). Erstmalig wurden auch nicht zulassungsfähige Modelle inkludiert, weshalb ein Anstieg des durchschnittlichen Verbrauchs im Vergleich zum Vorjahr zu beobachten ist. Unter Ausschluss der nicht zulassungsfähigen Modelle ergab sich ein durchschnittlicher Ausstoß von 79,01 g/km (2023: 80,11 g/km). Somit reduzierte sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der zulassungsfähigen Modelle um 2,77 % im Vergleich zum Basisjahr 2016 (2023: 1,42 %). Ein Vergleich der gesamten Flotte inklusive der nicht zulassungsfähigen Modelle ist nicht möglich, da die nicht zulassungsfähigen Modelle nicht für das Basisjahr erfasst wurden. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch der zulassungsfähigen Modelle ist im Vergleich zu 2023 um 0,05 l/100km gesunken und lag im Geschäftsjahr 2024 bei 3,37 l/100km<sup>18</sup>. Der durchschnittliche Flottenverbrauch aller Modelle lag bei 4,13 l/100km. Der Flottenverbrauch der zulassungsfähigen Modelle konnte im Vergleich zum Basisjahr 2016 um 3,63 % reduziert werden (2016: 3,5l/100km).

**Anteil Zweiräder ohne Verbrennungsmotor und Investitionen in F&E für alternative Antriebstechnologien (unternehmensspezifische Kennzahlen)**

Im Geschäftsjahr 2024 wurden insgesamt 75.852 Stück (Vorjahr: 116.410) E-Motorräder, Elektrofahrräder und e-Scooter verkauft. Der Anteil aller verkauften Zweiräder ohne Verbrennungsmotor betrug 33,9 %<sup>19</sup>.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG (F&E)	EINHEIT	2024
Anzahl Mitarbeiter in der F&E	Personen	1.173
Anteil Mitarbeiter in der F&E		22,1 %
F&E Investitionen (gerundet, Entwicklungskosten inkl. Werkzeuge)	m€	175
davon Investitionen in alternative Antriebstechnologien	m€	27,8
F&E-Aufwendungen vom Umsatz		12,5 %

<sup>17</sup> Seit 01/2016 müssen alle L-Kategorie Fahrzeuge in der EU nach dem neuen Typprüfzyklus WMTC zugelassen werden. Dies betrifft alle zwei-, drei- oder vierrädrigen Fahrzeuge gemäß Artikel 4 und Anhang I (Enduro-Krafträder (L3e-AxE(x=1, 2 oder 3))), Trail-Krafträder (L3-AxT(x= 1, 2 oder 3))) und schwere Gelände-Quads (L7e-B)) der EU-Verordnung 2013/168/EU, die dazu bestimmt sind, auf öffentlichen Straßen gefahren zu werden. Der Flottenwert setzt sich auf Basis der homologierten Prüfwerte lt. WMTC zusammen.

<sup>18</sup> Der Verbrauch setzt sich auf Basis von homologierten Prüfwerten lt. WMTC zusammen.

<sup>19</sup> Im Geschäftsjahr 2023 waren Electric-Balance-Bikes in der Aufstellung inkludiert. Aufgrund einer systemseitigen Prozessanpassung wurden diese in der Aufstellung 2024 nicht ausgewiesen. Der Wert für 2024 enthält Elektromotorräder, Elektrofahrräder, e-Scooter und Non-Elektrofahrräder.

## E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen

### ESRS E1-6, 48-52

SCOPE-1-TREIBHAUSGASEMISSIONEN	EINHEIT	2024
Scope-1-THG-Bruttoemissionen	t CO <sub>2</sub> e	13.172,63
davon THG-Emissionen vollkonsolidierter Unternehmen	t CO <sub>2</sub> e	12.778,83
davon THG-Emissionen assoziierter Unternehmen mit operativer Kontrolle	t CO <sub>2</sub> e	393,80
Prozentsatz der Scope-1-Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen		0,19 %
<b>SCOPE-2-TREIBHAUSGASEMISSIONEN</b>		
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	t CO <sub>2</sub> e	5.739,10
davon THG-Emissionen vollkonsolidierter Unternehmen	t CO <sub>2</sub> e	3.885,27
davon THG-Emissionen assoziierter Unternehmen mit operativer Kontrolle	t CO <sub>2</sub> e	1.853,83
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	t CO <sub>2</sub> e	3.396,63
davon THG-Emissionen vollkonsolidierter Unternehmen	t CO <sub>2</sub> e	1.542,79
davon THG-Emissionen assoziierter Unternehmen mit operativer Kontrolle	t CO <sub>2</sub> e	1.853,83
<b>SIGNIFIKANTE SCOPE-3-TREIBHAUSGASEMISSIONEN</b>		
<b>Gesamte indirekte (Scope-3-)THG-Bruttoemissionen</b>	<b>t CO<sub>2</sub>e</b>	<b>1.647.470,40</b>
1 Erworbene Waren und Dienstleistungen	t CO <sub>2</sub> e	285.666,53
2 Investitionsgüter	t CO <sub>2</sub> e	26 494,11
3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)	t CO <sub>2</sub> e	Nicht wesentlich
4 vorgelagerter Transport und Vertrieb	t CO <sub>2</sub> e	82.519,56
5 Abfallaufkommen in Betrieben	t CO <sub>2</sub> e	Nicht wesentlich
6 Geschäftsreisen	t CO <sub>2</sub> e	Nicht wesentlich
7 Pendelnde Arbeitnehmer	t CO <sub>2</sub> e	Nicht wesentlich
8 vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	t CO <sub>2</sub> e	Nicht relevant
9 nachgelagerter Transport	t CO <sub>2</sub> e	Nicht relevant
10 Verarbeitung verkaufter Produkte	t CO <sub>2</sub> e	Nicht relevant
11 Verwendung verkaufter Produkte	t CO <sub>2</sub> e	1.252.790,20
12 Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	t CO <sub>2</sub> e	Nicht wesentlich
13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	t CO <sub>2</sub> e	Nicht relevant
14 Franchise	t CO <sub>2</sub> e	Nicht relevant
15 Investitionen	t CO <sub>2</sub> e	Nicht wesentlich
<b>THG-EMISSIONEN INSGESAMT</b>		
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen)	t CO <sub>2</sub> e	1.666.382,14
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen)	t CO <sub>2</sub> e	1.664.039,66

### ESRS E1-6, 54

THG-INTENSITÄT PRO NETTOERLÖS	EINHEIT	2024
THG-Gesamtemission (standortbezogen) pro Nettoerlös	t CO <sub>2</sub> e / k€	0,89
THG-Gesamtemission (marktbezogen) pro Nettoerlös	t CO <sub>2</sub> e / k€	0,89

**BERECHNUNGSGRUNDSÄTZE UND -ANNAHMEN****Grundsätze und Annahmen zu E1-5 Energieverbrauch und Energiemix**

<b>DATENPUNKT, ANGABE</b>	<b>BESCHREIBUNG</b>
<b>Energieverbrauch und Energiemix der PIERER Mobility-Gruppe (E1-5 37 a-c, 38 a-e, 39)</b>	<p>Aufgrund der Komplexität der Unternehmensstruktur wurde ein bimodaler Ansatz zur Berechnung der Energieverbräuche genutzt. Verbräuche und Aktivitäten an den Standorten der relevantesten Tochterunternehmen (Auswahlkriterien: Personalstand &gt; 49 zum Stichtag 31. Dezember 2024 oder produzierendes Unternehmen) wurden direkt erfasst. Verbräuche und Aktivitäten an den Standorten aller weiteren Töchter wurden mittels Hochrechnungen auf Basis der erhobenen Daten der intern vergleichbaren Unternehmen errechnet. Waren die verfügbaren Verbrauchs- und Aktivitätsdaten unvollständig, wurden diese ebenfalls mittels Hochrechnungen ermittelt. Energieverbräuche assoziierter Unternehmen und von Investments wurden nicht in der Berechnung berücksichtigt.</p> <p>Je nach Standort basierten die erhobenen Daten auf Rechnungen oder Zählerständen sowie internen Auswertungen. Bei den Hochrechnungen wurde darauf geachtet, vergleichbare Unternehmen als Basis zu verwenden. Verbräuche der VMG sowie jene am Standort in Graz, wurden anhand von Vorjahreszahlen geschätzt. Wobei jene der VMG aufgrund von Konsolidierungsänderungen nur für drei Monate in die Bilanz der Gruppe einbezogen wurden.</p>
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch der Produkte nach WMTC-Zyklus (unternehmensspezifische Angabe)</b>	<p>Die Berechnung für CO<sub>2</sub>-Emissionen und Verbräuchen der verkauften Fahrzeugflotte basiert auf den Vorgaben und Annahmen des World-harmonised Motorcycle Test Cycle (WMTC). Diese Methode wurde gewählt, weil damit ein weltweit harmonisierter Ansatz vorliegt. Zuvor basierten die Berechnungen auf den Vorgaben und Annahmen des New European Driving Cycle (NEDC) bzw. der Selbstverpflichtung der ACEM (European Association of Motorcycle Manufacturers). Mit der Einführung des WMTC-Prüfzyklus und der Abgasnorm Euro 4 zum 1. Jänner 2016 wurde das Berichtsjahr 2016 als Basisjahr gewählt. Zum besseren Verständnis wird der Fahrzeugverbrauch nicht in Joule, sondern wie üblich in l/100km angegeben. Erstmalig wurden im Geschäftsjahr 2024 auch nicht zulassungsfähige Modelle in der Berechnung berücksichtigt.</p>
<b>Energieintensität der Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren (E1-5 40)</b>	<p>Zur Ermittlung der Energieintensität pro Nettoerlös in Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren wurde der Klassifikation der ESRS gefolgt. Demnach sind die Sektoren in den Abschnitten A bis H und in Abschnitt L der Verordnung (EU) 2022/1288 als klimaintensiv zu bewerten. Bei Betrachtung dieser Abschnitte und Analyse der umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten der Gruppe wird erkennbar, dass diese externen Umsätze in den Sektoren der Abschnitte C (verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren), G (Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen) und L (Grundstücks- und Wohnungswesen) erwirtschaftet. Entsprechende Geschäftsbereiche wurden in der Auswertung berücksichtigt. Inkludiert wurden hierbei auch Tätigkeiten, welche in Verbindung mit der Herstellung oder dem Handel stehen, wie zum Beispiel Verbräuche im Bereich Forschung und Entwicklung. Als nicht klimaintensiv wurden somit lediglich die Tochtergesellschaften Avocado GmbH und PIERER Innovation GmbH klassifiziert. Aufgrund einer abweichenden Segmentdefinition in der Finanzberichterstattung ist eine direkte Überleitung nicht möglich. Die Nettoumsatzerlöse finden sich in Abschnitt III. „Segmentberichterstattung“ des Konzernanhangs 2024.</p>

## Grundsätze und Annahmen E1-6 THG-Bruttoemissionen

DATENPUNKT, ANGABE	BESCHREIBUNG
<b>THG-Bruttoemissionen, allgemeine Angaben</b>	<p>Grundlage zur Berechnung der Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) der Gruppe waren die Vorgaben des GHG-Protokolls. Es wurde auf die Verwendung von Emissionsfaktoren geachtet, welche die klimawirksamen Treibhausgase CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, HFKW, PFC, SF<sub>6</sub> und NF<sub>3</sub>, zusammengefasst als CO<sub>2</sub>e, berücksichtigen. Weitere Informationen zu den verwendeten Emissionsfaktoren finden sich in direkter Verbindung mit den Scopes.</p> <p>Aufgrund der Komplexität der Unternehmensstruktur wurde analog zum Energiebedarf (E1-37 a-c, 38a-e, 39) ein bimodaler Ansatz zur Berechnung der THG-Emissionen genutzt. THG-Emissionen assoziierter Unternehmen wurden in der Bilanz berücksichtigt, wobei nach Unternehmen mit und ohne operative Kontrolle unter Berücksichtigung der Position der Unternehmen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette unterschieden wurde.</p> <p>Investments (&lt;20 % Beteiligung) ohne operative Kontrolle, welche kein Teil der Wertschöpfungskette der Gruppe sind, wurden als nicht wesentlich für die THG-Bilanz bewertet und somit nicht berücksichtigt.</p> <p><b>Datengenauigkeit und Ergebnissicherheit:</b> Aufgrund der Verwendung von Hochrechnungen, Sektordurchschnittsdaten sowie von Emissionsfaktoren unterliegt die THG-Bilanz einer Ungenauigkeit. Die getroffenen Annahmen werden in nachfolgenden Abschnitten detaillierter beschrieben.</p>
<b>Scope-1-Treibhausgasemissionen (E1-6 48a-b, 50a-b)</b>	<p>Die Scope-1-THG-Emissionen umfassen Emissionen, welche direkt durch die Gruppe emittiert werden (Verbrennungsprozesse). Hierzu zählen Emissionen aus lokalen Heizungsanlagen, den Prüfständen, von Kühlmitteln und durch den Fuhrpark der Gruppe. Für die Berechnung der THG-Emissionen wurden Emissionsfaktoren des britischen Ministeriums für Energiesicherheit und Net Zero (Department for Energy Security and Net Zero (DESNZ)) verwendet. In der Scope-1-Bilanz wurden auch Emissionen, welche regulierten Emissionshandelssystemen unterliegen berücksichtigt. Hierbei handelt es sich lediglich um 0,19 % der gesamten Scope-1-THG-Emissionen. Für diese Emissionen wurde der im Emissionshandelssystem hinterlegte Emissionsfaktor verwendet. Biogene Emissionen wurden durch die Wahl der Emissionsfaktoren berücksichtigt oder gesondert berechnet (z.B. Pellets). Letztere beliefen sich auf 12,03 t CO<sub>2</sub>e.</p>
<b>Scope-2-Treibhausgasemissionen (E1-6 49a-b, 50 a-b)</b>	<p>Die THG-Emissionen des Scope 2 wurden sowohl mittels der marktbasierten als auch der standortbasierten Methode ermittelt. Zu den Emissionsquellen zählen die Stromverbräuche der Gruppe. Es wurde nach Möglichkeit auf die Nutzung marktspezifischer Emissionsfaktoren für die marktbasierte Methode geachtet. An den österreichischen Standorten der Gruppe wurde zum Teil vertraglich festgehalten, dass es sich um Strom aus erneuerbaren Quellen handelt. Teils ist die Herkunft der Elektrizität nicht vertraglich geregelt, jedoch weist der Stromanbieter im Nachgang den bezogenen Strom als erneuerbar aus. Dementsprechend wurden die marktbasierten Emissionsfaktoren angepasst. Für die weiteren Standorte sind keine marktbasierten Emissionsfaktoren verfügbar, weshalb die Emissionsfaktoren der standortbasierten Methode übernommen wurden. Es wurden für 23 % der verbrauchten Energie (in kWh) bei der marktbasierten Methode standortbasierte Emissionsfaktoren verwendet. Für die standortbasierte Methode wurde auf DESNZ-Emissionsfaktoren und Faktoren der Datenbank für Industriedesign und technische Materialien (Industrial Design &amp; Engineering MATerials database (IDEMAT)) zurückgegriffen. Die Datenbank weist den Anteil an biogenen Emissionen nicht getrennt aus, weshalb diese nicht gesondert berichtet werden können.</p>
<b>Scope-3-Treibhausgasemissionen (E1-6 51)</b>	<p>Die Berechnung der Scope-3-THG-Emissionen basiert auf Aktivitätsdaten der PIERER Mobility-Gruppe und damit verbundener Emissionen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Es wurden keine konkreten Emissionsdaten (0 %) der Lieferanten zur Berechnung der Scope-3-THG-Emissionen verwendet. Biogene Emissionen werden berichtet. Nach einer Schätzung der THG-Emissionen je Sub-Scope wurde eine Wesentlichkeitsgrenze von 1 % der gesamten Scope-3-THG-Emissionen eingezogen. Es wurden somit nur Sub-Scopes, welche mehr als 1 % der Scope-3-THG-Emissionen ausmachen, berichtet und in die Gesamtbilanz eingezogen. Darüber hinaus wurde die Relevanz der Sub-Scopes für einzelne Gesellschaften berücksichtigt und diese ggf. für Teilbereiche als nicht relevant identifiziert.</p>
<b>3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen</b>	<p>Zur Ermittlung der THG-Emission in Verbindung mit eingekauften Waren und Dienstleistungen wurde methodisch zwischen dem Serieneinkauf für die Motorradproduktion und dem Nicht-Serieneinkauf unterschieden. Zusätzlich wurden Warenströme von Produkten, die zu Handelszwecken bezogen werden mittels stückzahlenbasierter Hochrechnungen erfasst. Die THG-Emission des Serieneinkaufs wurden basierend auf Warengruppen mit DESNZ-</p>



	und IDEMAT-Emissionsfaktoren und Faktoren des deutschen Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) berechnet (Durchschnittsdaten-Methode). Aufgrund komplexer Berechnungen liegen die Informationen nach Warengruppen der KTM-Gruppe zum Zeitpunkt der Berichtsveröffentlichung noch nicht vor. Aus diesem Grund wurden zur Berechnung entsprechender THG-Emissionen Vorjahresdaten verwendet und anhand der produzierten Stückzahlen angepasst. Zur Berechnung der Emissionen des Nicht-Serieneinkaufs wurde der Ausgaben-basierte Ansatz mittels Emissionsfaktoren des britischen Ministeriums für Umwelt, Ernährung und ländliche Angelegenheiten (Department for Environment Food & Rural Affairs (DEFRA)) <sup>20</sup> gewählt.
3.2 Investitionsgüter	THG-Emissionen aus Investitionsgütern wurden mittels des Ausgaben-basierten Ansatzes auf Basis der CapEx-Daten (ohne Leasingverhältnisse) berechnet. Hierzu wurden DEFRA-Emissionsfaktoren verwendet.
3.3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder 2 enthalten)	Scope 3.3 wurde als nicht wesentlich bewertet. Die Emissionen lagen unter 1 % der gesamten Scope 3-THG-Emissionen
3.4 vorgelagerter Transport und Vertrieb	THG-Emissionen durch Transport- und Logistikprozesse wurden mittels des Ausgaben-basierten Ansatzes auf Basis der entsprechenden Kosten berechnet. Hierzu wurden DEFRA-Emissionsfaktoren verwendet.
3.5 Abfallaufkommen in Betrieben	Scope 3.5 wurde als nicht wesentlich bewertet. Die Emissionen lagen unter 1 % der gesamten Scope-3-THG-Emissionen
3.6 Geschäftsreisen	Scope 3.6 wurde als nicht wesentlich bewertet. Die Emissionen lagen unter 1 % der gesamten Scope-3-THG-Emissionen.
3.7 Pendelnde Arbeitnehmer	Die geschätzten THG-Emissionen lagen unter 1 % der gesamten Scope-3-THG-Emissionen.
3.8 vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	THG-Emissionen aus dem Betrieb von geleasteten Wirtschaftsgütern wurden bereits in Scope 1 und 2 berücksichtigt.
3.9 nachgelagerter Transport	Nachgelagert finden keine relevanten Transporte der Produkte der Gruppe statt. Entstehende Emissionen sind der Produktnutzungsphase (Scope 3.11) zuzuordnen oder werden bereits in Scope 3.4 berichtet.
3.10 Verarbeitung verkaufter Produkte	Es findet keine relevante Weiterverarbeitung der verkauften Produkte statt. Entsprechend dem GHG-Protokoll werden keine Emissionen in dieser Kategorie berichtet.
3.11 Verwendung verkaufter Produkte	Es wurden Emissionen der verkauften Motorräder, Elektrofahrräder und Pkw berechnet. Für Erstere erfolgte die direkte Erfassung des Energiebedarfs in l/100km bzw. kWh/100km mittels des WMTC-Zyklus. Es wurden DESNZ-Emissionsfaktoren verwendet und auf die Erfassung von Well-to-Wheel-Emissionen geachtet. THG-Emissionen von Elektrofahrrädern und Pkw wurden anhand der Durchschnittsdaten-Methode mit Emissionsfaktoren von Mobitool (v 3.0) berechnet. Zur Berechnung der THG-Emissionen in der Produktnutzungsphase wurden zum Teil Annahmen hinsichtlich der Lebensfahrleistung der Fahrzeuge getroffen. Für nicht-homologierte Fahrzeuge wurden darüber hinaus Annahmen hinsichtlich des Verbrauchs in l/100km bzw. kWh/100km getroffen.
3.12 Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	Scope 3.12 wurde als nicht wesentlich bewertet. Die Emissionen lagen unter 1 % der gesamten Scope-3-THG-Emissionen
3.13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Das Angebot von Leasinggütern durch die Unternehmensgruppe stellt keinen wesentlichen Geschäftszweig dar. Daraus resultierende Einnahmen sind im Vergleich zum Gesamtumsatz gering, weshalb Scope 3.13 als nicht wesentlich bewertet und somit daraus entstehende THG-Emissionen nicht ausgewiesen werden.
3.14 Franchise	Die Gruppe hat kein Franchising. Folglich werden keine THG-Emissionen in diesem Sub-Scope ausgewiesen.

<sup>20</sup> Die Emissionsfaktoren wurden online abgerufen unter: [https://carbonsaver.org/tools/carbon\\_factors\\_database.php](https://carbonsaver.org/tools/carbon_factors_database.php)

3.15 Investi- tionen	THG-Emissionen assoziierter Unternehmen mit Beteiligungen $\geq 20$ % (siehe BP-1) wurden in Scope 3.15 zusammengefasst. THG-Emissionen der Kiska GmbH und der LX media GmbH wurden mittels eines Schlüssels auf Basis des Headcounts erfasst und anteilmäßig in Scope 3.15 einbezogen. Zur Berechnung der THG-Emissionen der Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycle Co., Ltd, Hangzhou City wurde auf Basis der produzierten Stückzahlen ein Schlüssel berechnet und die Emissionen anteilmäßig angegeben. Scope 3.15 wurde als nicht wesentlich bewertet. Die Emissionen lagen unter 1 % der gesamten Scope-3-THG-Emissionen.
<b>Treibhausgas- intensität der Produkte (E1-6 54)</b>	Zur Ermittlung der THG-Intensität pro Nettoerlös wurden die THG-Gesamtemissionen (standortbasiert und marktbasiert) unter Berücksichtigung aller Geschäftszweige als Nenner genutzt. Der Zähler setzt sich zusammen aus den gesamten Nettoumsatzerlösen wie in Kapitel III. „Segmentberichterstattung“ des Konzernanhangs 2024 angegeben.

#### 4.4 ESRS E5 RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

##### STRATEGIE

##### ESRS 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

THEMA	IRO	WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN ODER CHANCEN	ZEITHORIZONT		
			KURZFRISTIG	MITTELFRISTIG	LANGFRISTIG
Ressourcen- zuflüsse, einschließ- lich Ressourcen- nutzung	09	<b>Verbrauch von Primär- und Sekundärmaterialien in den Produktionsprozessen</b> Zur Herstellung der Produkte der PIERER Mobility-Gruppe sind Primär- und Sekundärmaterialien notwendig, wie z.B. Aluminium, Stahl und Kunststoffe.	Negativ (VC)	X	X
	10	<b>Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette und eingeschränkte Materialverfügbarkeit</b> Verzögerungen in der Lieferkette und eingeschränkte Materialverfügbarkeit können den Produktionsprozess verzögern.	Risiko (VC, OO)		
Ressourcen- abflüsse im Zusammen- hang mit Produkten und Dienst- leistungen	11	<b>Langfristige Bindung von Ressourcen in Produkten und nicht vollständig geschlossener Ressourcenkreislauf</b> Wertvolle Ressourcen und Rohstoffe sind langfristig in den Produkten der Gruppe gebunden. Nach Ende des Produktlebenszyklus kann nicht garantiert werden, dass alle Rohstoffe vollständig in den Kreislauf zurückgeführt werden.	Negativ (OO, VC)	X	X

##### MANAGEMENT DER AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

##### E5-1 Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

##### Code of Conduct

Der Code of Conduct bildet die Grundlage für eine verantwortungsbewusste und ethische Unternehmenskultur und ist für Mitarbeiter, Führungskräfte, Organmitglieder und Geschäftspartner verbindlich. Er beschreibt unter anderem den grundlegenden Umgang der Gruppe mit Konfliktmineralien, Chemikalien und Schadstoffen. Weitere Informationen zum Code of Conduct (wie zum Beispiel zu dessen Verfügbarkeit, Anwendungsbereich und relevanten Verantwortlichkeiten) finden sich im Abschnitt G1-1. (IRO 09, 10, 11)

### **Umweltpolitik und interner Umweltbericht**

Die im Rahmen der ISO 14001-Zertifizierung erstellte Umweltpolitik und der dazugehörige interne Umweltbericht beschreiben die Überwachung von Stoffströmen und den Umgang mit Ressourcen. Weitere Informationen (wie zum Beispiel zu deren Verfügbarkeiten, wesentlichen Inhalten, Anwendungsbereichen und relevanten Verantwortlichkeiten) finden sich im Abschnitt E1-2. Gleiches gilt für die Qualitäts- und Umweltpolitik der konzerninternen Aluminiumgießerei VMG. (IRO 09, 11)

Bisher gehen die Konzepte der Gruppe nicht konkret auf die Abkehr der Nutzung von Primärrohstoffen, einschließlich der Zunahme der Nutzung sekundärer (recycelter) Ressourcen ein.

### **Richtlinie zur verantwortungsbewussten Beschaffung von Rohstoffen im Bereich Aluminiumguss**

Die Konzerngesellschaft VMG lehnte die Verwendung von Materialien ab, die rechtswidrig oder ethisch verwerflich unter unzumutbaren Bedingungen erzeugt wurden und hatte dies in ihrer Richtlinie zur verantwortungsbewussten Beschaffung von Rohstoffen festgelegt. Ebenso verzichtete sie auf die Nutzung von Rohstoffen mit Konfliktmineralien, die von Embargos oder Einfuhrbeschränkungen betroffen sind. Die intern zugängliche Richtlinie wurde auf Ebene der Geschäftsführung der VMG verantwortet. (IRO 09)

### **E5-2 Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**

Die Schonung natürlicher Ressourcen ist ein vielseitiger Prozess und kann aus verschiedenen Perspektiven betrachtet werden: dem Produktdesign, dem Einsatz von Materialien und aus Prozess-sicht. Das entsprechende Design der Motor- und Fahrräder der Gruppe fördert deren Reparaturfähigkeit und Wiederverwendbarkeit. Der Tausch oder die Wartung einzelner Komponenten kann die Produktnutzung verlängern. Die Betriebs- und Bedienungsanleitungen der Produkte bieten den Kunden und Werkstätten Informationen über einzuhaltende Service-Intervalle. Zusätzlich erhalten die Vertragswerkstätten regelmäßige Schulungen, um die notwendigen Arbeiten fachgerecht durchführen zu können. Weitere Informationen hierzu finden sich im Abschnitt S4 Kennzahlen und Ziele. Durch die Verwendung alternativer Rohstoffe (wie zum Beispiel Sekundärkunststoffe) kann die Kreislaufwirtschaft gefördert werden.

### **Förderung der Kreislaufwirtschaft durch die Nutzung von Sekundärrohstoffen**

Die PIERER Mobility-Gruppe ist bestrebt, Klima- und Umweltauswirkungen ihrer Produkte bereits beim Design und für den gesamten Lebenszyklus zu berücksichtigen. So entstehen langlebigere, leicht zu reparierende Produkte, die am Ende ihrer Nutzung in möglichst wiederverwendbare oder recyclebare Teile und Materialien zerlegt werden können. (IRO 09, 10, 11)

- **Verwendung von Recycling-Kunststoffen:** Um den Recyclinganteil der Produkte zu erhöhen und die Kreislaufwirtschaft zu fördern, wurden im Geschäftsjahr 2024 die verbauten Kunststoffbauteile analysiert und in drei Anforderungsklassen unterteilt. Ziel war es, Bauteile zu identifizieren, die aus am Markt verfügbaren Recyclingkunststoffen hergestellt werden können, ohne die mechanischen und optischen Eigenschaften dieser Bauteile zu beeinträchtigen. Bisher konnten Prototypenbauteile eines Kunststoff-Rahmenschutzes aus ökologisch und ökonomisch vorteilhaften, recycelten Kunststoffen gefertigt werden. Diese Prototypen werden am Prüfstand und im Fahrversuch Tests unterzogen.
- **Closed-Loop Recycling Kunststoffe:** Das Projekt „Closed-Loop Recycling Kunststoffe“ ist als Weiterentwicklung der allgemeinen Analyse zur Verwendung von Recyclingkunststoffen zu verstehen und wurde ebenfalls im Geschäftsjahr 2024 gestartet. Die bereits erstellte Untergliederung der in den Serienprodukten verbauten Kunststoffbauteile in Anforderungsklassen dient auch beim Closed-Loop Recycling als Grundlage. Ziel ist es, geeignete Bauteile zu identifizieren, welche relevante Anforderungen erfüllen, wie zum Beispiel Materialtyp, Farbe, Kombinierbarkeit mit anderen Materialien und Demontierbarkeit. Es wurden hausintern verfügbare Materialquellen identifiziert, die für die Rückführung in den Kreislauf geeignet sind und in ausreichenden Mengen zur Verfügung stehen. In Zusammenarbeit mit externen Partnern konnten die identifizierten Kunststoffabfälle in einem Recycling-Prozess zu Kunststoff-Compound für die erneute Verwendung in der Bauteilfertigung verarbeitet werden. Im nächsten Schritt wurde das Kunststoff-Compound zu neuen Bauteilen verarbeitet. Die Bauteile befinden sich in der Material-

und Bauteilprüfung im Labor und im Fahrversuch. Das Projekt soll primär Erkenntnisse zur technischen Umsetzbarkeit des Closed-Loop Verfahrens liefern.

### **Ressourcenschonung in den Produktions- und Entwicklungsprozessen**

Zur Entwicklung und Herstellung von Motorradkomponenten und bei der Assemblierung werden Ressourcen, wie zum Beispiel Energie und Metalle, verbraucht. Die Gruppe setzt laufend Maßnahmen, um den Ressourcenverbrauch zu reduzieren.

- **Karopackmaschine:** Nach dem Probetrieb der Karopackmaschine im Jahr 2023 wurde diese im Geschäftsjahr 2024 in die laufenden Prozesse der Gruppe integriert. Die Maschine am Standort in Mattighofen schreddert Kartonagenabfälle und bereitet diese zur Wiederverwendung als Füllmaterial für den Versand auf. Dadurch können die gewöhnlich verwendeten, zugekauften Füllmaterialien zu einem Großteil ersetzt werden. Im Geschäftsjahr 2024 entstandene Investitionen wurden als taxonomiekonform identifiziert und entsprechend im Kapitel „EU-Taxonomie“ ausgewiesen. (IRO 09, 10, 11)
- **Förderung von Systemsimulationen:** Der F&E-Bereich erarbeitet verschiedene Simulationsmethoden, die einen Beitrag zur Ressourcenschonung und Reduktion von Treibhausgasemissionen im Entwicklungsprozess leisten können. Durch die computergestützte Bauteilabsicherung, die Funktionsüberprüfung und Optimierungen im Entwicklungsprozess werden zukünftig weniger physische Prototypen benötigt. Das führt zu einer Reduktion des Material- und Energieverbrauchs. Auch in der Produktion kann durch das virtuell optimierte Motorrad und dessen Komponenten der Ressourcenverbrauch reduziert werden. Schließlich ermöglichen Simulationen Langzeitbetrachtungen für die Entwicklung langlebigerer Produkte, wodurch der Bedarf an Ersatzteilen und Neuproduktionen verringert werden kann. Im Rahmen eines Entwicklungsprojekts befindet sich ein umfassender virtueller Prototyp (Digital Twin) in Entwicklung. Dieser kann den Ressourcenverbrauch weiter minimieren, indem Simulationen besser vernetzt und weiter mit Tests und physischen Prototypen synchronisiert werden. Aufgrund der Komplexität des Digital Twins ist dessen Einsatz erst in einigen Jahren (mittel- bis langfristiger Zeithorizont) zu erwarten. (IRO 09, 11)
- **Verpackungsmanagement:** Die Optimierung der Materialflüsse, sowohl zu der als auch von der Produktion in Mattighofen und Munderfing, stellt einen zentralen Aspekt effizienter Ver- und Entsorgungsprozesse dar. In diesem Zusammenhang nimmt die Logistikplanung eine entscheidende Rolle ein, wobei dem Verpackungsmanagement eine besondere Bedeutung zukommt. Ziel ist es, Verpackungen und Ladungsträger so zu gestalten und zu optimieren, dass die Prozesse entlang der Wertschöpfungskette reibungsloser und effizienter ablaufen. In diesem Zusammenhang ist der verstärkte Einsatz von Mehrwegladungsträgern und -verpackungen ein vielversprechender Ansatz. Operativ werden vor allem Mehrwegverpackungen für nahegelegene Lieferanten forciert. Es werden Verpackungsversuche durchgeführt, um Verschwendungen zu identifizieren und universelle Verpackungslösungen für eine Vielzahl von Artikeln zu entwickeln. Weiters wird die Verpackungsvorschrift für Lieferpartner überarbeitet und soll als unterstützender Leitfaden bei der Konzeptionierung von Verpackungen für Zukaufteile dienen. Auch am Produktionsstandort in Vöcklabruck konnte durch den Einsatz von Mehrweg-Gebinden die Kreislaufwirtschaft bei Verpackungen gefördert werden. Ausgewählte zugelieferte Produkte wurden in Mehrweg-Gebinden angeliefert. Die Alugussteile wurden intern, und auch wenn sie den Standort verließen, in Mehrweg-Gebinden (Gitterboxen und Aufsetzrahmen-Boxen auf Euro-Paletten) transportiert. (IRO 09, 10, 11)
- **Maßnahmen zur Energieeinsparung** werden im Abschnitt E1-3 genauer beschrieben.

### **Maßnahmen zum Umgang mit dem Risiko verzögerter Lieferungen oder eingeschränkte Materialverfügbarkeit**

Um das Beschaffungsrisiko zu senken, hat die Gruppe für bestimmte Warengruppen den Einsatz von „Second Sources“ in ihrer Einkaufsstrategie definiert. Ziel ist die Diversifikation der Lieferkette. Ergänzt wird die Einkaufsstrategie durch mehrere Warengruppenstrategien, die in den Geschäftsjahren 2024 und 2025 weiterentwickelt werden sollen. Eine weitere Maßnahme der Gruppe umfasst die Risikobewertung der Tier-1 Lieferanten, deren Ergebnis wiederum in die Warengruppenstrategien einfließt. (IRO 10)

## KENNZAHLEN UND ZIELE

## E5-3 Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Es wurden bisher keine Ziele in Bezug auf die IROs im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft definiert. Die Überwachung der Wirksamkeit der Konzepte und Maßnahmen in Bezug auf die wesentlichen IROs erfolgt individuell durch die verantwortlichen Fachbereiche. Es gibt jedoch noch kein übergeordnetes Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit.

## E5-4 Ressourcenzuflüsse

## Eingesetzte Materialien nach Gewicht (unternehmensspezifische Angabe)

MATERIAL	EINHEIT	2024
Stahl	t	15.188,49
Aluminium	t	14.085,50
Kartonagen	t	5.324,96
Kunststoff	t	3.573,99
Gummi	t	1.995,78
Elektronik	t	799,13
Carbon <sup>21</sup>	t	348,18
Kupfer	t	274,43
Akkumulatoren <sup>22</sup>	t	264,72
Textil	t	134,32
<b>Gesamt</b>	<b>t</b>	<b>41.989,49</b>

## ESRS E5-4, 31a-c

	EINHEIT	2024
Gesamtgewicht verwendeter Produkte und Materialien	t	41.989,49
Anteil biologischer Materialien, die nachhaltig beschafft wurden am Gesamtgewicht		0,00 %
Gewicht verwendeter wiederverwendeter oder recycelter sekundärer Komponenten, Produkte oder Materialien	t	16.520,73
Anteil verwendeter wiederverwendeter oder recycelte sekundäre Komponenten, Produkte oder Materialien		39,34 %

## E5-5 Ressourcenabflüsse

Kernaktivität der Unternehmensgruppe ist die Assemblierung von zwei- und vierrädrigen Kraftfahrzeugen. Beide Verkehrsmittel verfügen über eine mehrjährige Lebensdauer bei normaler Nutzung, sind reparierbar und können demontiert werden. Somit kann ein Großteil der verwendeten Materialien in den Kreislauf zurückgeführt werden. Sowohl bei den Motorrädern als auch bei den Pkw wird auf eine Leichtbauweise geachtet. Weiters finden sich (Elektro-)Fahrräder und IT-Lösungen im Produktportfolio der Gruppe.

## ESRS E5-5, 36a-c

Die erwartete Lebens- und Nutzungsdauer der Fahrzeuge der Gruppe ist von der Nutzungsart und den Instandhaltungstätigkeiten der Kunden abhängig und kann somit stark variieren. Bei Straßenmotorrädern erwartet die Gruppe eine Lebensfahrleistung von ca. 70.000 Kilometern, bei Offroad-Motorrädern von ca. 10.000 Kilometern. Bei den Elektrofahrrädern wird eine Lebensfahrleistung von 10.000 – 12.000 Kilometern erwartet. Ähnliche Werte sind in auch im Branchenvergleich beobachtbar. Die Branchenvergleichswerte basieren auf Schätzungen und Onlinerecherchen und unterliegen somit einer großen Unsicherheit. Die erwartete Lebensfahrleistung der Pkw der Gruppe beträgt ca. 14.000 Kilometer. Ein

<sup>21</sup> Die Zahl repräsentiert lediglich das Gewicht der Carbonkomponenten an Fahrrädern.

<sup>22</sup> Die angegebene Zahl repräsentiert lediglich das Gewicht der Akkumulatoren der Elektrofahrräder. Akkumulatoren der Motoren sind in der Materialgruppe Elektronik angeführt.

Branchenvergleich ist hier nicht möglich, da kaum vergleichbare Produkte (Hochleistungssportwagen mit Straßenzulassung) auf dem Markt verfügbar sind. Die Fahrzeuge der Gruppe können gut repariert werden. Ersatzteile sind verfügbar. Zur Verlängerung der Lebensdauer der Produkte trägt auch das geschulte Händler- und Werkstattnetzwerk der Gruppe bei. Weitere Informationen zu diesem finden sich im Abschnitt S4-4 und den zugehörigen Kennzahlen und Zielen. In etwa 91,8 % der Produkte und ihrer Verpackungen (nicht berücksichtigt sind Mehrwegverpackungen) sind recycelbar.

## BERECHNUNGSGRUNDSÄTZE UND -ANNAHMEN

ESRS ANGABE- PFLICHT	PARAGRAF	DATENPUNKT, ANGABE	BERECHNUNGSGRUNDSÄTZE UND -ANNAHMEN
Unternehmensspezifische Angabe – eingesetzte Materialien nach Gewicht			Zur Ermittlung der eingesetzten Materialien für die Motorradserienproduktion an den Standorten in Mattighofen, Munderfing und Schalchen führt die Gruppe jährlich eine Stoffstromanalyse durch. Aufgrund von deren Komplexität sind die Daten erst unterjährig im Folgejahr verfügbar. Die berichteten Stoffströme wurden aus diesem Grund auf Basis der produzierten Stückzahlen hochgerechnet. Zusätzlich wurden Stoffströme von Motorrädern, welche an anderen Standorten produziert wurden oder extern bezogen wurden und der von der Gruppe angebotenen X-BOWs auf Stückzahlenbasis hochgerechnet. Addiert wurden Stoffströme im Zusammenhang mit den unterstützenden Unternehmensprozessen sowie durch den Handel mit Fahrrädern (stückzahlenbasierte Hochrechnung). Der Nichtserieneinkauf wurde in diesem Zusammenhang als nicht wesentlich bewertet und somit nicht in der Zusammenstellung berücksichtigt.
E5-4	30	Beschreibung der Ressourcenzuflüsse	<p>Für die Methode zur Erfassung des Gesamtgewichts verwendeter Produkte und Materialien wird auf die unternehmensspezifische Angabe „eingesetzte Materialien nach Gewicht“ verwiesen.</p> <p>Primärdaten der vorgelagerten Wertschöpfungskette konnten aufgrund der Komplexität der Wertschöpfungskette nicht inkludiert werden. Es wurde versucht mittels der Value Chain Risk Analysis ein umfassenderes Bild der Wertschöpfungskette zu erhalten. Dies konnte jedoch noch nicht final abgeschlossen werden.</p> <p>Es konnte kein Anteil biologischer Materialien, die nachhaltig beschafft wurden, ausgewiesen werden. Für die Klassifikation als nachhaltig, muss ein Rohstoff nach einem anerkannten Zertifizierungssystem zertifiziert worden sein. Aufgrund der Aggregation der Ressourcenzuflüsse auf Warenebene ist diese detaillierte Auswertung und folglich Ausweisung des Anteils nachhaltig beschaffter, biologischer Materialien nicht möglich.</p> <p>Der berichtete Wert an wiederverwendeten oder recycelten Komponenten repräsentiert den Anteil von Sekundäraluminium und Sekundärstahl. Zur Berechnung wurde der deutsche Aluminium- beziehungsweise Stahlmix verwendet. Der berichtete Anteil unterliegt somit einer hohen Ergebnisunsicherheit.</p>
E5-5	36a	Erwartete Haltbarkeit	Die erwartete Haltbarkeit der vertriebenen Fahrzeuge der Gruppe wurde anhand von Testdaten (z.B. Lebensdauer der Motoren) sowie Auswertungen aus dem Kundendienst geschätzt. Die Angaben zur Wertschöpfungskette basieren auf Schätzungen und Online-Recherchen und unterliegen somit einer hohen Ergebnisunsicherheit. Für die Pkw wurde kein Vergleichswert angegeben, da es kaum vergleichbare Produkte (Hochleistungssportwagen mit Straßenzulassung) auf dem Markt gibt. Für die IT-Lösungen wurde die Angabe als nicht relevant bewertet.
E5-5	36b	Reparierbarkeit	Die vertriebenen Fahrzeuge der Gruppe können gut repariert werden. Ersatzteile sind verfügbar.
E5-5	36c	Recyclebarer Anteil in Produkten und Verpackungen	Die Materialien Stahl, Aluminium, Kunststoff und Kartonagen wurden als recyclebar klassifiziert und die Anteile an den Produkten und Verpackungen entsprechend ausgewiesen.

## 4.5 ESRS S1 ARBEITSKRÄFTE DES UNTERNEHMENS

## STRATEGIE

**ESRS 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Arbeitskräften des Unternehmens**

THEMA	IRO	WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN ODER CHANCEN	ZEITHORIZONT		
			KURZFRISTIG	MITTELFRISTIG	LANGFRISTIG
<b>Sichere Beschäftigung</b>	<b>12</b>	<b>Durch Umstrukturierungen kam und kommt es zu Unsicherheiten, Kündigungen und Unzufriedenheit</b> Aufgrund von Umstrukturierungsmaßnahmen kommt es zu Kündigungen, Unsicherheiten, und Unzufriedenheit bei den eigenen Arbeitskräften. Die negative Auswirkung entsteht aus der aktuellen wirtschaftlichen Situation der Gruppe. (individueller Vorfall)	Negativ (OO)	X	X
	<b>13</b>	<b>Temporäre Arbeitszeitreduktion<sup>23</sup></b> Im Zuge von Kostenreduktionen wurde eine Arbeitszeit- und Entgeltreduktion vereinbart, welche negative Auswirkungen auf die Mitarbeiter haben kann. (individueller Vorfall)	Negativ (OO)	X	
	<b>14</b>	<b>Personalrisiko und Fachkräftemangel</b> Durch starke Mitarbeiterfluktuation kann es zu einem Abfluss von Wissen und langfristig zu einem Fachkräftemangel kommen.	Risiko (OO)		
<b>Gesundheits- schutz und Sicherheit</b>	<b>15</b>	<b>Auftreten schwerer Arbeitsunfälle in Produktion und bei Testfahrten</b> Schwere Arbeitsunfälle, insbesondere bei Mitarbeitern in der Produktion oder bei Testfahrern, können nicht immer vermieden werden. (individueller Vorfall)	Negativ (OO)	X	X
<b>Weiterbildung und Kompetenzent- wicklung</b>	<b>16</b>	<b>Sicherung der Zukunftsperspektiven und Kompetenzentwicklung von Mitarbeitern durch Weiterbildungsangebote</b> Durch Weiterbildungsangebote sichert die Gruppe die Zukunftsperspektiven der Mitarbeiter und trägt zu ihrer Kompetenzentwicklung bei.	Positiv (OO)	X	X
<b>Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle</b>	<b>17</b>	<b>Interkulturelle Zusammenarbeit und individuelle Weiterentwicklung</b> Die Gruppe bringt Personen aus vielen unterschiedlichen Nationalitäten und Altersgruppen zusammen, wodurch neue Impulse geschaffen werden und die Mitarbeiter voneinander lernen können.	Positiv (OO)	X	X
	<b>18</b>	<b>Geschlechterungleichheiten in Bezahlung und Führungspositionen</b> In der Gruppe überwiegt der Anteil männlicher Beschäftigter sowohl in der Gesamtbelegschaft als auch bei den Führungskräften. Der Gender-Pay-Gap (österreichische Standorte) beträgt 18,9 % <sup>24</sup> . (systemisch)	Negativ (OO)	X	X
<b>Datenschutz</b>	<b>19</b>	<b>Gefahr des Datenverlusts oder Datenmissbrauchs</b> Ein potentieller Verlust oder Missbrauch von personenbezogenen Daten greift in die Rechte der betroffenen Personen ein. (systemisch)	Negativ (OO)	X	X
	<b>20</b>	<b>Verletzung von Datenschutzvorschriften und daraus folgender Strafzahlungen</b> Eine Verletzung von Datenschutzvorschriften kann zu hohen Strafzahlungen führen.	Risiko (OO)		

<sup>23</sup> Es wurden keine Konzepte, Maßnahmen oder Ziele in Bezug auf die temporäre Arbeitszeit- und Entgeltreduktion festgelegt, da es sich um eine zeitlich begrenzte Auswirkung handelt.

<sup>24</sup> Weitere Informationen zum Gender-Pay-Gap inklusive der Berechnungsweise finden sich in S1-16.

Bei der Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen und bei der Berichterstattung im Zuge der „ESRS 2 Allgemeine Angaben“ wurden die Arbeitskräfte der Gruppe berücksichtigt. Identifiziert wurden die potenziell betroffenen eigenen Arbeitskräfte im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (siehe IRO-1), wobei die Tätigkeiten, das Arbeitsumfeld und die Merkmale der Arbeitskräfte berücksichtigt wurden. Bei der Analyse wurden unter anderem Gespräche mit Experten des Personalmanagements und mit Arbeitnehmervertretern geführt, um ein besseres Verständnis der potenziellen Auswirkungen zu gewinnen. Es ergaben sich keine negativen Auswirkungen auf die eigenen Arbeitskräfte aufgrund von Übergangsplänen zur Verringerung der negativen Auswirkungen auf die Umwelt und zur Verwirklichung umweltfreundlicherer und klimaneutraler Tätigkeiten, da die Gruppe bisher noch keine Übergangspläne finalisiert hat (siehe auch Abschnitt E1-1). Die Gruppe beschäftigte zum Stichtag 31. Dezember 2024 insgesamt 5.310 Personen, davon 2.129 im Arbeiterbereich und 3.358 im Angestelltenbereich. Bis zum Ende des Geschäftsjahres 2024 wurden alle bis auf vier in der Unternehmensgruppe tätigen Leiharbeitskräfte abgebaut, sodass insbesondere IRO 12 auch auf diese Beschäftigtengruppe zutrifft. Weitere Informationen zu den Arbeitskräften finden sich im Abschnitt „S1-6 Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens“.

### **Information zu der aktuellen, wirtschaftlichen Situation**

Bei der PIERER Mobility-Gruppe ist aufgrund des im November 2024 eingeleiteten Sanierungsverfahrens ihrer Kernbeteiligung KTM AG (und zweier Tochtergesellschaften) eine Spezialesituation entstanden. Innerhalb von 90 Tagen (bis Ende Februar 2025) war mit den Gläubigern ein Sanierungsplan zu vereinbaren. Durch eine Redimensionierung der PIERER Mobility-Gruppe soll der Bestand der Gruppe gesichert werden. Im Zuge der Umstrukturierungen kam es zu einer Reduktion des Produktionsvolumens und des Personalstands, woraus sich Unsicherheiten und Unzufriedenheiten in der eigenen Belegschaft ergeben können.

## **MANAGEMENT DER AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN**

### **S1-1 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften des Unternehmens**

Die PIERER Mobility-Gruppe hat nachfolgende Konzepte in Bezug auf die IROs im Zusammenhang mit ihren Arbeitskräften festgelegt. Die Gruppe achtet die Menschenrechte und setzt sich für faire Arbeitsbedingungen ein. Die Mitarbeiter können sich jederzeit an ihre Führungskräfte, den Betriebsrat, die Betriebsärzte, den Arbeitspsychologen, die Personal- oder die Rechtsabteilung, die Sicherheitsfachkräfte richten oder über das Hinweisgeber-System kommunizieren.

#### **Arbeitssicherheits- und Mitarbeitergesundheitsrichtlinie**

Die PIERER Mobility-Gruppe strebt danach, ein Arbeitsumfeld zu schaffen, in dem Mitarbeiter durch geeignete Maßnahmen und Prozesse bestmöglich vor Gesundheits- oder Verletzungsgefahren geschützt sind. Die Richtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz umfasst die wichtigsten Grundsätze und Maßnahmen zum Gesundheitsschutz ihrer Beschäftigten. Zudem wurden zahlreiche Sicherheitstrainings und -schulungen etabliert, um das Sicherheitsniveau hochzuhalten und Arbeitsunfälle zu vermeiden. Die Arbeitssicherheits- und Mitarbeitergesundheitsrichtlinie ist auf der Website der Gruppe zugänglich<sup>25</sup>. Für die zielgerichtete Weiterentwicklung der Arbeitssicherheit und Gesundheitsförderung der Mitarbeiter der KTM-Gruppe ist das Health & Safety Team verantwortlich. Es wird von Sicherheitsfachkräften sowie arbeitsmedizinischen und arbeitspsychologischen Fachdienstleistern unterstützt. Auf oberster Ebene sind die Vorstände oder die Geschäftsführung für die Umsetzung der Richtlinie verantwortlich.

Der Arbeitsschutz am Produktionsstandort in Vöcklabruck (Aluminiumguss) basierte auf dem Prinzip Vermeidung/Minimierung der Gefahr vor der Umsetzung von technischen, organisatorischen und personenbezogenen Maßnahmen und wurde durch die interne Arbeitsschutzrichtlinie der VMG beschrieben. Die Richtlinie beschrieb die Vermeidung von Gefahren, den Umgang mit Chemikalien und die Organisation des Arbeitsschutzes. Für diese interne Richtlinie war die Geschäftsführung von VMG verantwortlich. (IRO 14, 15)

---

<sup>25</sup> Verfügbar unter: <https://www.pierermobility.com/nachhaltigkeit/publikationen>



### **Diversitäts- und Antidiskriminierungsrichtlinie**

Die Diversitäts- und Antidiskriminierungsrichtlinie regelt, wie Diversität innerhalb der Gruppe gelebt und gefördert werden soll und wie den verschiedenen Formen der Diskriminierung und Belästigung vorgebeugt wird. Dabei beschränkt sich die Richtlinie nicht auf die Arbeitsplätze der Mitarbeiter, sondern berücksichtigt explizit auch arbeitsbedingte Settings sowie Online-Situationen. Sie gilt für alle Mitarbeiter, Führungskräfte und Organmitglieder weltweit. Die Richtlinie definiert relevante Begriffe und unterstützt die Mitarbeiter bei der Identifikation von unangemessenen Verhaltensweisen. Als mögliche Gründe für Diskriminierung werden Nationalität, Hautfarbe, ethnische oder nationale Abstammung, Geschlecht, sexuelle Orientierung, Religionszugehörigkeit, Alter, Weltanschauung, Kultur, Gesundheitszustand oder andere Aspekte, die durch lokale Gesetze geregelt sind, genannt. Sollte es zu Verstößen gegen die Richtlinie kommen, werden Meldeoptionen aufgezeigt, wie zum Beispiel die interne Compliance-Anlaufstelle oder das Hinweisgebersystem. Dabei ist die Gruppe stets bestrebt, eine lückenlose Vertraulichkeit zu gewährleisten. Keinem Arbeitnehmer sollen Nachteile entstehen, wenn er im guten Glauben einen Verstoß im Sinne der Richtlinie meldet. Die Diversitäts- und Antidiskriminierungsrichtlinie ist auf der Unternehmenswebsite abrufbar<sup>26</sup>. Für die Umsetzung der Richtlinie sind die zuständigen Führungskräfte und letztlich der Vorstand oder die Geschäftsführung verantwortlich. (IRO 14, 17, 18)

### **Richtlinie zur Verwendung des Hinweisgebersystems<sup>27</sup>**

Die im Intranet zugängliche interne Richtlinie für Hinweisgeber dient der Prozessstrukturierung und schützt den Hinweisgeber bei der Meldung im Rahmen des Hinweisgebersystems. In der Richtlinie sind der Meldeprozess sowie Informationen zu Geheimhaltung und Datenschutz festgeschrieben. Die Richtlinie wird von der Rechtsabteilung der Gruppe erstellt und bei Bedarf aktualisiert. Für deren Umsetzung sind die zuständigen Führungskräfte und letztlich der Vorstand oder die Geschäftsführung verantwortlich. (IRO 12, 14, 19, 20)

### **Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel**

Die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel<sup>28</sup> fasst das Vorgehen zur Verhinderung von moderner Sklaverei und Menschenhandel innerhalb der Gruppe zusammen. Als Begleitdokument des Code of Conduct gilt die Erklärung auch für Vertragspartner und soll somit auch in der Wertschöpfungskette wirken. Besonderer Fokus liegt auf der Achtung der Menschenrechte. Weitere Informationen zu dieser Richtlinie (wie zum Beispiel zu deren Verfügbarkeit und relevanten Verantwortlichkeiten) finden sich im Abschnitt S2-1. (IRO 12, 14)

### **Code of Conduct**

Der Code of Conduct der PIERER Mobility-Gruppe bildet die Grundlage für eine verantwortungsbewusste und ethische Unternehmenskultur, die für alle Mitarbeiter, Führungskräfte, Organmitglieder sowie externe Vertragspartner verbindlich ist. Er beschreibt unter anderem Grundsätze in Bezug auf Menschenrechte, Diversität, faire Arbeitsbedingungen, Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit, Zwangs- und Pflichtarbeit, Kinderarbeit und Menschenhandel. Die PIERER Mobility-Gruppe verpflichtet sich und ihre Geschäftspartner zur Einhaltung der jeweils gültigen nationalen und internationalen Gesetze, Verordnungen und Regularien sowie der ILO-Kernarbeitsnormen (insbesondere ILO C138 über das Mindestalter für die Zulassung zur Beschäftigung, ILO 182 über das Verbot und unverzügliche Maßnahmen zur Beseitigung der schlimmsten Formen der Kinderarbeit, ILO 29 über Zwangs- oder Pflichtarbeit und ILO 105 über die Abschaffung der Zwangsarbeit). Weitere Informationen zum Code of Conduct (wie zum Beispiel zu dessen Verfügbarkeit und relevanten Verantwortlichkeiten) finden sich im Abschnitt G1-1. (IRO 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20)

### **Datenschutzmanagement-System**

Die PIERER Mobility-Gruppe hat eine umfassende Datenschutzstrategie entwickelt, um den Schutz personenbezogener Daten sicherzustellen und kontinuierlich zu verbessern. Die im Intranet zugängliche Strategie umfasst viele verschiedene Aspekte des Datenschutzes, die anhand spezifischer Guidelines genauer erläutert werden. Die Datenschutzstrategie erstreckt sich bestmöglich auch auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette und alle relevanten geografischen Regionen. Sie wird vom

---

<sup>26</sup> Verfügbar unter: <https://www.pierermobility.com/nachhaltigkeit/publikationen>

<sup>27</sup> Hinweis: Obwohl die Richtlinie nur intern veröffentlicht wurde, ist das Hinweisgeber-System auf für externe Melder zugänglich. Weitere Informationen finden sich im Abschnitt G1-1, G1-3 und auf der Website des Systems: <https://pierermobility.integrityline.com/>

<sup>28</sup> Verfügbar unter: <https://www.pierermobility.com/nachhaltigkeit/publikationen>

Datenschutz-Team der Gruppe betreut. Für ihre Umsetzung sind die zuständigen Führungskräfte und letztlich der Vorstand oder die Geschäftsführung verantwortlich. Teil der Strategie ist die interne Datenschutzrichtlinie für Mitarbeiter, welche sämtliche Datenverarbeitungstätigkeiten der Gruppe insbesondere in Bezug auf alle personenbezogenen Daten der aktuellen und ehemaligen Mitarbeiter, Führungskräfte und Organmitglieder regelt. Auch der Code of Conduct (siehe oben und in Abschnitt G1-1 bezüglich Verfügbarkeiten, Verantwortlichkeiten und Anwendungsbereich) geht auf die Datenschutzvorschriften ein. Die Ausrichtung an der strengen europäischen Datenschutzgrundverordnung und anderen relevanten nationalen und internationalen Standards stellt sicher, dass die Gruppe den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Regelmäßige Schulungen, Aktualisierungen und Übermittlung der Richtlinien gewährleisten, dass sowohl interne als auch externe Interessengruppen die Datenschutzerfordernisse verstehen und einhalten. (IRO 19, 20)

#### **Informationssicherheitsrahmenrichtlinie**

Die interne Informationssicherheitsrahmenrichtlinie der Gruppe wurde im Geschäftsjahr 2024 umfassend überarbeitet und orientiert sich an den Anforderungen der ISO 27001. Die Richtlinie gilt für alle Mitarbeiter der PIERER Mobility-Gruppe sowie für verbundene Einheiten und Dritte, die mit entsprechenden Informationssystemen arbeiten, wie auch für alle an die Netzwerke der PIERER Mobility AG angeschlossenen Systeme (z.B.: Mobil- und Netzwerkgeräte). Die Richtlinie dient als Rahmenwerk zur Gewährleistung der Informationssicherheit in der Gruppe. Informationssicherheit ist ein wesentlicher Teil des Datenschutzes. Neben der Beschreibung der Security Governance enthält die Richtlinie Maßnahmen zur Sicherstellung der IT-Security, wie zum Beispiel die Verhinderung von Datenlecks, ein Identitäts- und Zugriffsmanagement, ein Informationsrisikomanagement sowie die Entwicklung sicherer Software. Für die Umsetzung dieser Richtlinie zeigt sich das IT Security & Risk Management Team verantwortlich. Spezifiziert wird die im Intranet zugängliche Informationssicherheitsrahmenrichtlinie durch weitere Dokumente, wie zum Beispiel die Leitlinie zur Datenklassifikation, die Richtlinie zur Sicherheitsgovernance oder das IT-Notfallhandbuch. (IRO 19, 20)

#### **S1-2 Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen**

In der Gruppe werden 73,6 % der Gesamtbelegschaft (Headcount) durch die Betriebsräte der KTM AG, KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH und KTM Components GmbH vertreten. Sie werden bei personalbezogenen, weitreichenden Entwicklungen in den Entscheidungsprozess einbezogen. Die Mitarbeiter können sich jederzeit mit ihren Anliegen an die Betriebsräte wenden und von diesen beraten und vertreten lassen. Zudem können die Mitarbeiter jederzeit ihre Anliegen an ihre Führungskräfte, die Betriebsärzte, die Personal- oder die Rechtsabteilung und die Sicherheitsfachkräfte richten oder über das Hinweisgeber-System kommunizieren. Ergänzend finden im Angestelltenbereich<sup>29</sup> jährlich Performance Talks statt, welchem dem strukturierten Austausch zwischen Mitarbeitern und Führungskräften dienen. Die Performance Talks werden durch die Personalabteilung koordiniert. Weitere Informationen zu den Performance Talks finden sich in Abschnitt S1-13. 98,8 % der Arbeitnehmer der Gruppe werden durch Tarifverträge abgedeckt oder verfügen über Verträge mit tarifvertragsähnlichen Bedingungen. Diese regeln die Rechte und Pflichten der Arbeitgeber und Arbeitnehmer im Rahmen des Arbeitsverhältnisses.

Die Tochtergesellschaft Avocodo GmbH führte im Jänner 2024 in Zusammenarbeit mit dem ASZ (dem Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Zentrum in Linz GmbH) eine anonyme Online-Mitarbeiterbefragung unter ihren festangestellten Mitarbeitern durch (Rücklaufquote: 69,4 %). Evaluiert wurden Arbeitsbedingungen, psychische Gesundheit am Arbeitsplatz sowie eine allgemeine Mitarbeiterumfrage. Die Auswertung zeigte, dass die Avocodo bei 25 von 26 Fragen bessere Bewertungen als der Branchendurchschnitt erzielen konnte. Die Umfrageergebnisse wurden der Geschäftsführung der Avocodo GmbH präsentiert. Als Themenbereich mit Verbesserungspotentialen wurde die interne Kommunikation identifiziert. Zur Ermittlung und Definition gemeinsamer Werte fand im Sommer 2024 ein Kick-off-Workshop unter dem Motto "NextGen Avocodo" statt.

---

<sup>29</sup> Der Performance Talk richtet sich an Mitarbeiter im Angestelltenbereich in Österreich.

### **S1-3 Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können**

Die PIERER Mobility-Gruppe ist bemüht negative Auswirkungen auf die eigenen Mitarbeiter zu vermeiden. Entsprechende Maßnahmen werden im Abschnitt ESRS S1-4 beschrieben. Darüber hinaus können die Arbeitskräfte Bedenken jederzeit zum Beispiel an ihre Führungskräfte, den Betriebsrat, die Betriebsärzte, die Personal- oder die Rechtsabteilung und die Sicherheitsfachkräfte richten oder über das Hinweisgeber-System kommunizieren. Informationen zu diesen Meldemöglichkeiten, wie zum Beispiel die interne Richtlinie zum Hinweisgeber-System oder die konkreten Kontaktadressen wurden im Intranet zugänglich gemacht. Auf das Hinweisgeber-Systeme wurde spezifisch in einer Mitarbeiterinformation (Intranetpost, PITBOARD-Beitrag) sowie im E-Learning Compliance & Code of Conduct hingewiesen, was zur internen Bekanntheit des Systems beitragen soll. Außerdem wird der Code of Conduct, welcher auf das Hinweisgeber-System verweist, allen Mitarbeitern bei Vertragsunterzeichnung übermittelt, sowie bei Änderungen der Inhalte des Code of Conduct auf diesen hingewiesen. Der Schutz der Hinweisgeber ist fest in den Unternehmensprinzipien verankert. Die Beschwerden werden je nach Art der Meldung und des Meldekanals priorisiert bearbeitet und nachverfolgt. Die Rechtsabteilung überwacht die eingehenden Meldungen an das Hinweisgeber-System, wodurch die Wirksamkeit des Systems sichergestellt werden kann. Weitere Informationen zum Hinweisgeber-System inklusive des Nachverfolgungsprozesses durch die Rechtsabteilung oder bei Bedarf durch externe Experten finden sich in den Abschnitten G1-1 und G1-3. Mitarbeiter am Produktionsstandort Vöcklabruck konnten Hinweise zudem über einen Briefkasten (anonym) einbringen.

Im Zuge des Sanierungsverfahrens kam es zu negativen Auswirkungen auf die eigenen Arbeitskräfte der Gruppe. Die Prozesse wurden von der Arbeiterkammer Oberösterreich und den Betriebsräten begleitet, welche die Arbeitskräfte unterstützten und die negativen Auswirkungen verminderten. Auf die Vermeidung von Härtefällen wurde geachtet.

### **S1-4 Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen**

Die Maßnahmen in Bezug auf die Arbeitsbedingungen und Mitarbeiterzufriedenheit, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Schulungs- und Weiterbildungsangebote und Diversität und Chancengleichheit wurden durch die Personalabteilung der Gruppe ermittelt und umgesetzt. Die internen Fachexperten berücksichtigen bei der Maßnahmenidentifikation sowohl gesetzliche Vorgaben als auch Anforderungen und Hinweise der Fachabteilungen. Maßnahmen zum Datenschutz werden durch die Rechtsabteilung identifiziert und betreut, wohingegen die IT die Maßnahmen zur Datensicherheit verantwortet. Die verantwortlichen Abteilungen sind ferner für die Überwachung der Wirksamkeit der Maßnahmen zuständig. Dies geschieht beispielsweise in Form von Wissensüberprüfungen zum Abschluss von Schulungen oder im Falle der Cybersecurity-Maßnahmen durch die Auswertung der Fake-Phishing-Mails. Nach Absolvierung von systemtechnisch angelegten Schulungen haben die Arbeitnehmer die Möglichkeit, das Training hinsichtlich der Inhalte und Methoden sowie der Praxisrelevanz zu bewerten. Dies dient der Überwachung der Wirksamkeit der Trainings. Eine hohe Bewertung der Praxisrelevanz deutet auf eine gute Anwendbarkeit der Trainings im Arbeitsalltag der Arbeitskräfte hin. Weiters dienen die jährlich stattfindenden Performance Talks als Feedbackmöglichkeit. Dem Management der wesentlichen IROs wurden materielle, finanzielle, und personale Ressourcen zugeordnet, sodass die angeführten Maßnahmen initiiert oder umgesetzt werden konnten.

#### **Maßnahmen in Bezug auf die Arbeitsbedingungen & Mitarbeiterzufriedenheit**

Die PIERER Mobility sieht sich den Mitarbeitern gegenüber in einer besonderen Verantwortung. Dabei wird ein Fokus auf faire und mitarbeiterfreundliche Arbeitsbedingungen gelegt. Die Maßnahmen werden durch die Personalabteilung gesteuert, nachverfolgt und überwacht. Mitarbeiter können sich mit Verbesserungsvorschlägen stets an die Personalabteilung wenden. (IRO 12, 14)

- **Kultur:** Um die Umstrukturierungen im Unternehmen bestmöglich zu begleiten, setzt die Gruppe auf eine widerstandsfähige Kultur. Interne Experten für Organisationsentwicklung arbeiten eng mit Teams und Führungskräften zusammen, um Lösungen für Herausforderungen in Bezug auf

Struktur, Team- und Wissensmanagement zu erarbeiten. Das umfasst insbesondere die Reflexionsarbeit zu Aufgaben und Abläufen in den Teams, Moderation von Workshops wie z.B. Prozessanalysen und die aktive Förderung des Austausches im Team und über das Team hinaus mit seinen Schnittstellen. Basierend auf aktuellen Modellen und Interventionen werden Workshopsettings erarbeitet, die den größtmöglichen Erfolg erzielen. Diese werden laufend in den aktuellen Umstrukturierungsprozessen eingesetzt.

- **Ausweitung des neuen Vergütungsmodells:** Die Gruppe hat im Geschäftsjahr 2023 ein Pilotprojekt für eine Überstundenpauschale eingeführt und 2024 weiter ausgerollt. Die Pauschale schafft Transparenz über die Vergütung von Überstunden und führt zu einer quartalsweisen Auszahlung. Erbrachte Überstunden werden täglich erfasst und anschließend vierteljährlich vergütet. Dies stellt sicher, dass Mitarbeiter fair und angemessen für ihre zusätzlich erbrachte Leistung entschädigt werden.
- **Erhöhung Verpflegungszuschuss:** In verschiedenen Bereichen der KTM AG sowie der KTM Components GmbH wird aufgrund einer Vereinbarung zwischen Betriebsrat und betrieblicher Vertretung pro aktivem Arbeitstag ein Verpflegungszuschuss gewährt. Dieser wurde im August 2024 von € 2,00 auf € 2,50 erhöht. Ziel dabei ist die Wahrnehmung als attraktiver Arbeitgeber und die damit verbundene Mitarbeiterbindung und Wertschätzung.
- **Im Zuge des Sanierungsverfahrens** der KTM AG kam es zu negativen Auswirkungen auf die eigenen Arbeitskräfte der Gruppe. Die Prozesse wurden von der Arbeiterkammer Oberösterreich und den Betriebsräten begleitet, welche die Arbeitskräfte unterstützten. Auf die Vermeidung von Härtefällen wurde geachtet. Diese sowie die weiteren in diesem Abschnitt aufgeführten Maßnahmen sollen zur Verminderung der negativen Auswirkungen beitragen.

#### **Maßnahmen zur Förderung von Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz (IRO 14, 15)**

Die Gruppe hat sich zum Ziel gesetzt, eine hohe Arbeitssicherheitsleistung an allen Standorten und in allen Geschäftsbereichen zu erreichen.

Essenzieller Bestandteil der Arbeitssicherheitsmaßnahmen ist die regelmäßige Überprüfung von Arbeitsplätzen und Prozessen hinsichtlich ihrer Sicherheit, welche auch der Überwachung und Nachverfolgung von Maßnahmen dient. Bei Bedarf werden Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt. Neben den regelmäßig stattfindenden Untersuchungen finden fallbezogene Analysen von Unfällen und Beinaheunfällen statt, um weiterhin die Sicherheit an den Arbeitsplätzen gewährleisten zu können.

Ergänzend zu den standardisierten Maßnahmen zur Mitarbeitersicherheit und -gesundheit (diese sind in der veröffentlichten Richtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz der PIERER Mobility AG zusammengefasst, siehe Abschnitt S1-1), wurden nachfolgende Maßnahmen im Geschäftsjahr 2024 umgesetzt:

- **Health-and-Safety-Software:** Im Geschäftsjahr 2024 wurde die Implementierung der Health-and-Safety-Software (umfasst die Module: Arbeitssicherheit, Ereignis-/Unfallmanagement, Gefahrstoffmanagement) fortgeführt und die zugehörigen Prozesse wurden schrittweise in den Regelbetrieb überführt. Dieses Managementsystem dient zur Digitalisierung der Dokumentation von Aktivitäten im Bereich des betrieblichen Gesundheitsschutzes und der Mitarbeitersicherheit. Dadurch soll eine systematische Verbesserung und zentrale Steuerung gewährleistet und der personelle Ressourcenaufwand reduziert werden. Die Projektleitung liegt beim Human Resources Project Management Office. Der Roll-out an den österreichischen Standorten in Mattighofen, Munderfing, Schalchen und Anif ist für das Geschäftsjahr 2025 geplant.
- **Verbesserung der Ergonomie:** Laufend werden Maßnahmen und Projekte zur Verbesserung der Ergonomie der Arbeitsplätze umgesetzt. Im Geschäftsjahr 2024 konnten beispielsweise die Überarbeitung von Gabelfertigungsprozessen im Komponentenwerk oder die Verbesserung von Logistikprozessen im Motorenwerk abgeschlossen werden.
- **Gütesiegel für Betriebliche Gesundheitsförderung:** Die Tochtergesellschaft Avocodo GmbH (Softwareentwicklung) ist seit 2013 mit dem Gütesiegel für Betriebliche Gesundheitsförderung (BGF) der Österreichischen Gesundheitskasse (ÖGK) ausgezeichnet. Die vierte Rezertifizierung

für den Zeitraum 2025 – 2027 erfolgte im Geschäftsjahr 2024, was das kontinuierliche Engagement der Avocodo für die Gesundheit und das Wohlbefinden ihrer Mitarbeiter unterstreicht.

- **Health Months:** Im Berichtsjahr 2024 entwickelte die Avocodo ein neues Konzept, um ausgewählte Gesundheitsthemen (z.B. Psyche, Ernährung, Bewegung) monatsweise in den Fokus zu rücken. Diese sogenannten "Health Months" dienten dazu, die körperliche und mentale Gesundheit der Mitarbeiter zu fördern, das Bewusstsein für dieses wichtige Thema zu schärfen und die Gemeinschaft innerhalb des Arbeitsumfeldes und darüber hinaus zu stärken.
- **Schulungen und Trainings:** Die stete Weiterentwicklung und Adaption relevanter Schulungen zum Thema Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz an betriebliche Erfordernisse ist ein wichtiger Baustein in der PIERER Mobility-Gruppe. Im Geschäftsjahr 2024 wurden folgende Trainings an betriebliche Erfordernisse angepasst und werden fortan durchgeführt:
  - Neu konzipierte Hochvoltschulungen wurden im Geschäftsjahr 2024 in einen zentralen Schulungsprozess übergeführt und sollen zur Umsetzung von Sicherheitsstandards bei der Tätigkeit mit Elektrofahrzeugen beitragen.
  - Das Pilotprojekt "Ergonomie-Workshop für Bildschirmarbeitsplätze" konnte erfolgreich durchgeführt werden und wird ab 2025 in das Regelprogramm aufgenommen. Damit konnte eine weitere Maßnahme initiiert werden, um Muskel- und Skeletterkrankungen präventiv entgegenzuwirken.
  - Ein spezielles Führungskräfte-Training für Teilbereiche der Gruppe (vorrangig in der Produktion und in den Werkstätten) ist in der Konzeptionsphase und soll 2025 umgesetzt werden. Ziel ist es, Bewusstsein für Verantwortung zu schaffen.
  - Unterweisung Gefahrgut: im Geschäftsjahr 2024 wurde ein neuer Online-Kurs zu den Grundlagen des Gefahrguttransports und den geltenden Vorschriften implementiert. Lernziele sind der Umgang mit gefährlichen Gütern und die Verbesserung der Arbeitssicherheit. Die jährliche Teilnahme an diesem Onlinekurs ist für alle Mitarbeiter verpflichtend, die direkt oder indirekt an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligt sind. Durch die Digitalisierung des Trainings können die Inhalte nicht nur in mehreren Sprachen bereitgestellt werden, sondern auch zeit- und ortsunabhängig absolviert werden.
- **„Lehre statt Leere“ zur Unterstützung der Lehrlinge während der Lehrzeit**  
Die PIERER Mobility AG legt Wert darauf, bereits während der Lehre einen aktiven Beitrag für die psychische Gesundheit der Lehrlinge zu leisten. Seit November 2024 wird Lehrlingen und Auszubildenden an den österreichischen Standorten erstmalig die Konsultation eines Lehrlings-Coachings angeboten. Einmal pro Woche stehen externe, geschulte Berater bei allgemeinen Schwierigkeiten oder Problemen mit der Selbstorganisation zur Verfügung. Ziel ist es, dass die Lehrlinge die Herausforderungen einer anspruchsvollen Ausbildung und des Heranwachsens gut meistern. Das Programm wird vollumfänglich durch das Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft und dessen ausführende Partner gefördert.

### **Schulungs- & Weiterbildungsangebote**

Die PIERER Mobility-Gruppe verfolgt den Ansatz, durch Weiterbildungsangebote interne Karrierewege und lebenslanges Lernen zu fördern. Die Maßnahmen werden durch das Team der KTM\_academy gesteuert, nachverfolgt und überwacht. Mitarbeiter können sich mit Fragen oder Verbesserungsvorschlägen stets an das Team wenden. Im Geschäftsjahr 2024 wurden folgende neue Angebote implementiert (IRO 14, 16):

- **Kompetenzorientierung:** In den Jahren 2023 und 2024 beschäftigte sich ein intradisziplinäres Projektteam der KTM über einen Zeitraum von 12 Monaten mit dem Thema „Kompetenzen“ und folgenden Fragestellungen: „Welche Fähigkeiten und Kompetenzen sind rollenübergreifend im Unternehmen erforderlich“ und „Wie zeigen sich diese Fähigkeiten im Verhalten“. Es wurden Interviews geführt, aktuelle Stellenausschreibungen analysiert und eine Benchmark-Analyse durchgeführt. Als Ergebnis konnten 14 Kompetenzen identifiziert werden, die im Rahmen des jährlichen Mitarbeitergesprächs zur Definition von persönlichen Zielen herangezogen werden.

- **Leading through Change – Führungskräfte in unsicheren Zeiten stärken:** In der sich ständig verändernden Geschäftswelt ist die Fähigkeit, Veränderungen effektiv zu führen, von entscheidender Bedeutung. Die KTM\_academy bietet dazu eine dreiteilige Webinar-Reihe unter dem Titel „Leading through Change“ an, welche freiwillig und zeitunabhängig von den Führungskräften absolviert werden kann. Ziel ist es, Führungskräfte zu stärken und ihnen Werkzeuge für die Führung in Krisen- und Veränderungszeiten an die Hand zu geben.
- **ProjectNET – Netzwerk für Projektleiter:** Im Juni 2024 organisierte die KTM\_academy erstmals eine Netzwerkveranstaltung für Projektleiter. Primäres Ziel dieser Veranstaltung waren der gegenseitige Austausch zu praktischen Fragestellungen und der Aufbau eines interdisziplinären, unternehmensinternen Netzwerks. Gemeinsam wurden aktuelle Themen gesammelt und das Spannungsfeld zwischen agiler und klassischer Welt aus der Praxis thematisiert. Danach folgte die Ausarbeitung in Kleingruppen, wie die PMOs die Projektleiter bei dieser Aufgabe unterstützen können. Insgesamt nahmen 39 Projektleiter aus verschiedenen Unternehmensbereichen teil.
- **Förderung der Lehrlinge**
  - **Auslandspraktika:** Lehrlinge haben bereits während ihrer Ausbildungszeit die Möglichkeit, Berufserfahrung im Ausland zu sammeln. So werden ihnen ab dem zweiten Lehrjahr mehrwöchige Auslandspraktika sowohl innerhalb der Gruppe als auch bei anderen Unternehmen angeboten. Im Geschäftsjahr 2024 begannen sieben Lehrlinge ein Auslandspraktikum. Durch die Auslandspraktika sollen neben der Erweiterung von fachlichen Kenntnissen auch die Englischkenntnisse verbessert und der interkulturelle Wissensaustausch zwischen den Lehrlingen gefördert werden.
  - **„Lehrlings-Hackathon“ und „Austrian Skills“:** Um den Lehrlingen stets neue Impulse in der Ausbildung zu geben, engagiert sich die Gruppe in regionalen und überregionalen Wettbewerben. Beim „Lehrlings-Hackathon“ nahmen drei Lehrlinge der Gruppe teil und beschäftigten sich mit dem Thema App-Programmierung. Sie belegten den 2. Platz in der Gesamtwertung und siegten in der Kategorie „Community Award“. Eine weitere Möglichkeit, ihr Können bundesweit unter Beweis zu stellen, bekommen die Lehrlinge voraussichtlich im November 2025 im Rahmen der Berufsmeisterschaften „Austrian Skills“ in der Sparte „Motorradtechnik“. Die Konzerntochter KTM AG beteiligt sich auch an der Konzeption und Ausgestaltung des Wettbewerbs und legt dabei großen Wert auf das Thema Compliance.

#### **Maßnahmen zur Förderung von Diversität & Chancengleichheit**

Die Gruppe legt besonderen Wert darauf, dass alle Mitarbeiter fair und respektvoll behandelt werden. Soziale Gerechtigkeit soll gefördert werden, während Diskriminierung und Ungleichheit bekämpft und vermieden werden sollen. Die Maßnahmen werden durch die Personalabteilung gesteuert, nachverfolgt und überwacht. Mitarbeiter können sich mit Fragen oder Verbesserungsvorschlägen stets an die Personalabteilung wenden. (IRO 14, 17, 18)

- **Überarbeitung der Führungsstruktur:** Ab Frühjahr 2024 wurde die Führungsstruktur im gesamten Unternehmen adaptiert. Ziel der Umstrukturierung war eine Verschlankeung der Organisation mit flacheren, klar definierten Hierarchien, um die Effizienz zu steigern und für künftige Herausforderungen effizienter aufgestellt zu sein. Auch die Sicherstellung von Fairness, Transparenz und Vergleichbarkeit im Unternehmen standen im Mittelpunkt der Umstrukturierung. Die Führungsebenen wurden anhand quantitativer und qualitativer Kriterien neu definiert.
- **Job Architecture:** Nach der Datensammlung, -aufbereitung und -validierung im Jahr 2023, wurde im Geschäftsjahr 2024 mit der Umsetzung der Job Architecture in der PIERER Mobility-Gruppe gestartet. Dabei handelt es sich um eine Kategorisierung der Arbeitsplätze in 16 Job-Familien und 12 Hierarchieebenen. Das ermöglicht die Vergleichbarkeit von Positionen mit branchenverwandten Unternehmen und erleichtert die Standardisierung von internen Prozessen. Die Job Architecture soll zum Beispiel in den Bereichen strategische Personalplanung, Karriereentwicklung und Vergütung zu einer besseren und objektiveren Vergleichbarkeit führen und somit den Fairnessgrad erhöhen.
- **Angebote für internationale Mitarbeiter:** Welcome to Austria: Seit 2024 bietet die Gruppe für neue Mitarbeiter aus dem Ausland die Online-Kursreihe „Welcome to Austria“ an. In drei E-

Learning-Einheiten wird Wissenswertes zur gesetzlichen Orientierung und zur Integration in Österreich vermittelt. Ziel ist es, den neuen Mitarbeitern das Ankommen in Österreich zu erleichtern und bereits vorab vor ihrem ersten Arbeitstag viele offene Fragen zu beantworten. Im Geschäftsjahr 2024 absolvierten 66 Mitarbeiter einen der Kurse.

- **Girls' Day:** Um künftigen Arbeitnehmerinnen neue Berufsfelder näherbringen zu können, beteiligte sich die Gruppe auch im Geschäftsjahr 2024 am EUREGIO Girls' Day. Im April 2024 konnten 15 junge Frauen Einblicke in die Metall- und Kfz-Technik gewinnen und praktische Erfahrungen in ausgewählten technischen Prozessschritten sammeln.
- **Sommerferienbetreuung:** Seit vier Jahren bietet die Gruppe in Kooperation mit den Kinderfreunden und der Volksschule Schalchen eine kostenlose Kinderbetreuung in den Sommerferien an. Im Geschäftsjahr 2024 nahmen in Summe 50 Kinder am Ferienprogramm teil, das auch Einblicke in die Lehrwerkstatt und die KTM Motohall bot. Das Angebot soll Eltern die Berufstätigkeit während der Sommerferien erleichtern und richtet sich primär an Mitarbeiter an den Standorten Mattighofen, Munderfing und Schalchen.

### Maßnahmen zum Datenschutz

Mit dem obligatorisch, jährlich zu absolvierenden E-Learning „Data Privacy“ werden alle teilnehmenden Mitarbeiter über die Datenschutzanforderungen informiert. Das E-Learning wurde im Jahr 2024 vollständig überarbeitet, um allen datenschutzrechtlichen Anforderungen gerecht zu werden. Die Teilnahme wird jährlich ausgewertet, um gegebenenfalls Folgemaßnahmen zu ergreifen. Neben dem verpflichtenden E-Learning bietet die Gruppe bei Bedarf zusätzliche Fortbildungen an, um spezifische Anforderungen und Szenarien, die über die Inhalte des „Data Privacy“-E-Learnings hinausgehen, abzudecken. Die Schulungen werden durch Audits und Risikobewertungen ergänzt.

Die Datenschutzmaßnahmen der Gruppe wurden präventiv ergriffen, um hohe Standards im Umgang mit personenbezogenen Daten sicherzustellen. Bislang sind keine Fälle bekannt, in denen Personen wesentlich in ihrem Recht auf Datenschutz geschädigt wurden. Die Einführung des verpflichtenden E-Learnings sowie die regelmäßige Anpassung der Richtlinien dienen daher der proaktiven Verhinderung derartiger Fälle. (IRO 19, 20)

### Maßnahmen im Bereich Cybersecurity

Die Gruppe begegnet IT- und Cyberrisiken durch die kontinuierliche Weiterentwicklung der Sicherheitsmaßnahmen, den Einsatz aktueller Technologien und ein mehrstufiges Sicherheitskonzept. (IRO 19, 20)

- **Informationssicherheitsrichtlinien:** Im Geschäftsjahr 2024 wurden die Informationssicherheitsrichtlinien der Gruppe grundlegend überarbeitet und aktualisiert. Die Richtlinien werden derzeit auf die einzelnen Unternehmensbereiche ausgerollt. In einem nächsten Schritt sollen Schulungen zur Informationssicherheitsrahmenrichtlinie stattfinden. Diese werden in bestehende IT-Security-Awareness-Schulungen integriert.
- **Security Operation Center (SOC):** Im Geschäftsjahr 2024 begann die Gruppe mit einer Überarbeitung des SOC, die voraussichtlich im Geschäftsjahr 2025 abgeschlossen sein wird. Ein SOC dient der Vereinheitlichung und Koordination von Technologien und Prozessen für die Cybersicherheit. Mit dem Anbieterwechsel und der Ausweitung des Anwendungsbereichs kann die Cybersecurity der Gruppe verbessert werden.
- **Anti-Phishing:** Zur Sensibilisierung der Mitarbeiter der Gruppe wurden im Geschäftsjahr 2024 IT-Security-Awareness Schulungen durchgeführt und relevante Informationen im Intranet veröffentlicht. Zur Bewusstseinsbildung simulierte das IT-Security-Team Phishing-E-Mails als praxisnahe Übung für Mitarbeiter. In den E-Mail-Postfächern wurde im Geschäftsjahr 2024 ein Phish-Alert-Button freigeschaltet, sodass verdächtige E-Mails in einem Regelprozess analysiert und bei Bedarf gelöscht werden können.
- **TISAX-2 Zertifizierung:** Im August 2024 wurden die Standorte Thalheim und die Hauptverwaltung der IT am Standort in Mattighofen gemäß den Anforderungen von TISAX-2 (Trusted Information Security Assessment Exchange) rezertifiziert. Die Zertifizierung gilt für drei Jahre und zeigt die hohen IT-Sicherheitsstandards in der Gruppe.

**KENNZAHLEN UND ZIELE****S1-5 Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen**

Es wurden bisher keine Ziele in Bezug auf die IROs im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens definiert. Die Überwachung der Wirksamkeit der Konzepte und Maßnahmen in Bezug auf die wesentlichen IROs erfolgt individuell durch die verantwortlichen Fachbereiche. Beispiele hinsichtlich der Überwachung der Maßnahmen sind in Abschnitt S1-4 zu finden. Es gibt jedoch noch kein übergeordnetes Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit.

**S1-6 Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens**

Zum 31. Dezember 2024 beschäftigte die PIERER Mobility 5.310 Arbeitnehmer, davon 4.805 in Europa und 349 in Nordamerika. Die korrespondierende Zahl im Konzernabschluss 2024 findet sich in der Anhangsangabe 22. „Mitarbeiter“. Im Geschäftsjahr verließen insgesamt 1.043 Arbeitnehmer die Gruppe. Dies entspricht einer Fluktuation von 18,6 %. Grund für die Fluktuation ist zum Teil die Arbeitnehmerreduktion im Zuge des Sanierungsverfahrens der KTM AG. Weitere Informationen zum Verfahren finden sich in Abschnitt SBM-2 im Kapitel zu ESRS 2 sowie im Abschnitt zu SBM-3 in diesem themenbezogenen Standard.

**ESRS S1-6, 50 a**

<b>GESCHLECHT</b>	<b>ZAHL DER ARBEITNEHMER (PERSONEN)</b>
Männlich	3.976
Weiblich	1.334
Divers	0
Keine Angaben	0
<b>Gesamtzahl der Arbeitnehmer</b>	<b>5.310</b>

**ESRS S1-6, 50 a**

<b>LAND</b>	<b>ANZAL MITARBEITER (PERSONEN)</b>
Österreich	4.099
USA	306
Italien	277
Spanien	175
Deutschland	86
Australien	47
Sonstige	320

Somit sind 77,2 % der gesamten Belegschaft in Österreich beschäftigt.

**ESRS S1-6, 50 b**

<b>2024</b>				
<b>WEIBLICH</b>	<b>MÄNNLICH</b>	<b>DIVERS</b>	<b>NICHT ANGEGEBEN</b>	<b>INSGESAMT</b>
<b>Zahl der Arbeitnehmer (Headcount)</b>				
1.334	3.976	0	0	<b>5.310</b>
<b>Zahl der Arbeitnehmer mit unbefristeten Arbeitsverträgen (Headcount)</b>				
1.332	3.963	0	0	<b>5.295</b>
<b>Zahl der Arbeitnehmer mit befristeten Arbeitsverträgen (Headcount)</b>				
2	13	0	0	<b>15</b>
<b>Zahl der Abrufkräfte (Headcount)</b>				
0	0	0	n/a	<b>0</b>



**S1-9 Diversitätskennzahlen****ESRS S1-9, 64a**

<b>GESCHLECHT</b>	<b>ZAHL DER ARBEITNEHMER IN FÜHRUNGSPPOSITIONEN (PERSONEN)</b>	<b>ANTEIL DER ARBEITNEHMER IN FÜHRUNGSPPOSITIONEN</b>
Männlich	86	90,5 %
Weiblich	9	9,5 %
Divers	0	0,0 %
Nicht angegeben	0	0,0 %
<b>Gesamt</b>	<b>95</b>	

**ESRS S1-9, 64b**

<b>ALTERSGRUPPEN</b>	<b>ANZAHL DER ARBEITNEHMER (PERSONEN)</b>	<b>ANTEIL DER ARBEITNEHMER</b>
< 30 Jahren	1.343	25,3 %
30 – 50 Jahre	3.053	57,5 %
> 50 Jahre	914	17,2 %

**S1-13 Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung****ESRS S1-13, 83a**

<b>GESCHLECHT</b>	<b>ARBEITNEHMER MIT REGELMÄSSIGER LAUFBAHNBEURTEILUNG (PERSONEN)</b>	<b>ANTEIL DER ARBEITNEHMER (GESAMT) MIT REGELMÄSSIGER LAUFBAHNBEURTEILUNG</b>
Männlich	1.473	37,0 %
Weiblich	497	37,6 %
Divers	0	0,0 %
Nicht angegeben	0	0,0 %
<b>Gesamt</b>	<b>1.970</b>	<b>37,1 %</b>

**ESRS S1-13, 83b**

<b>GESCHLECHT</b>	<b>DURCHSCHNITTliche ANZAHL SCHULUNGSSTUNDEN PRO JAHR (STUNDEN)</b>
Männlich	24,5
Weiblich	25,9
Divers	0,0
Nicht angegeben	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>24,8</b>

**Unternehmensspezifische Angabe: zu Datenschutz geschulte Personen**

<b>SCHULUNGSWEISE</b>	<b>ANZAHL ZU DATENSCHUTZ GESCHULTE ARBEITNEHMER (PERSONEN)</b>	<b>ANTEIL ZU DATENSCHUTZ GESCHULTE ARBEITNEHMER</b>
Zu Datenschutz Geschulte	3.763	70,9 %

**S1-14 Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit**

Zum Stichtag 31.12.2024 waren 73,7 % der Arbeitnehmer der Gruppe von einem Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit abgedeckt. Das entspricht allen Arbeitnehmern an den österreichischen Standorten mit Ausnahme der Standorte der Avocodo GmbH, PIERER Innovation GmbH.

**ESRS S1-14, 88b-d**

DATENPUNKT	EINHEIT	ARBEITNEHMER (ANZAHL)	FREMDARBEITSKRÄFTE (ANZAHL)
Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen	Anzahl	0	0
Todesfälle infolge arbeitsbedingter Erkrankungen	Anzahl	0	0
Meldepflichtige arbeitsbedingte Erkrankungen	Anzahl	0	0
Meldepflichtige arbeitsbedingte Arbeitsunfälle	Anzahl	43	0
Quote meldepflichtiger Arbeitsunfälle	Meldepfl. Unfälle / 1.000.000 Arbeitsstunden	3,9	0

**ESRS S1-14, 88e**

ARBEITSBEDINGTE AUSFALL- TAGE NACH GRÜNDEN	ANZAHL DER AUSFALLTAGE (ARBEITNEHMER)	ANZAHL DER AUSFALLTAGE (FREMDARBEITSKRÄFTE)
Grund 1: arbeitsbedingte Verletzungen infolge von Arbeitsunfällen	849	n/a
Grund 2: Todesfälle infolge von Arbeitsunfällen	0	n/a
Grund 3: arbeitsbedingte Erkrankungen	0	n/a
Grund 4: Todesfälle infolge arbeitsbedingter Erkrankungen	0	n/a
<b>Gesamt</b>	<b>849</b>	<b>7</b>

**S1-16 Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)****ESRS S1-16, 97a-b**

VERGÜTUNGSKENNZAHLE	2024
Gender-Pay-Gap (österreichische Standorte)	18,9 %
Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Arbeitnehmer in Österreich	25,9 : 1

Das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle (Gender-Pay-Gap), definiert als der Unterschied zwischen dem durchschnittlichen Lohnniveau von weiblichen und männlichen Arbeitnehmern, ausgedrückt als Prozentsatz des durchschnittlichen Lohnniveaus der männlichen Arbeitnehmer betrug in Österreich 18,9 %. Zu einem Großteil ist dieses durch Positionen innerhalb der Gruppe sowie Teilzeitregelungen erklärbar. Außerhalb Österreichs lagen nicht alle Daten vollständig vor, sodass Annahmen hinsichtlich der geschlechtsspezifischen Gehaltsverteilungen je Funktionsbereich getroffen werden mussten, weshalb sich ein Gender-Pay-Gap in Höhe von -5,7 % ergab.

Das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Arbeitnehmer in Österreich (ohne der am höchsten bezahlten Einzelperson) betrug 25,9 : 1. Wie auch beim Gender-Pay-Gap lagen bei den nicht-österreichischen Gesellschaften nicht alle Daten vor, weshalb erneut Schätzungen hinsichtlich der Gehaltsverteilungen getroffen werden mussten. Es wurde der Median je Land vom Durchschnittseinkommen je Funktionsbereich berechnet und je Headcount gewichtet. Dieser Wert wurde ins Verhältnis zur Vergütung der höchstbezahlten Person (diese wird in Österreich vergütet) gesetzt. Das Verhältnis der höchstbezahlten Person zu allen nicht-österreichischen Arbeitnehmer betrug 25,3 : 1.

Es wird daran gearbeitet, den Gender-Pay-Gap und das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung für die nicht-österreichischen Gesellschaften (< 30 % der Gesamtzahl der Arbeitnehmer) analog zur Vorgehensweise bei den österreichischen Gesellschaften zu berechnen, um zukünftig eine Gesamtzahl für den Konzern zu berichten.

Detailliertere Beschreibungen der Berechnungsmethoden finden sich in 3. Berechnungsgrundsätze und -Annahmen dieses Themenstandards.

**S1-17 Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten**

**ESRS S1-17, 102-104**

DATENPUNKT	EINHEIT	2024
Gesamtanzahl der im Berichtszeitraum gemeldeten Fälle von Diskriminierung, einschließlich Belästigung	Anzahl	3
Zahl der Beschwerden, die über Kanäle und ggf. nationale Kontaktstellen für multinationale Unternehmen der OECD eingereicht wurden (exklusive der gemeldeten Fälle von Diskriminierung und Belästigung)	Anzahl	5
Gesamtbetrag wesentlicher Geldbußen, Sanktionen und Schadensersatzzahlungen im Zusammenhang mit den beschriebenen Vorfällen und Beschwerden aufgrund von Diskriminierung	€	0
Anzahl der schwerwiegenden Fälle in Bezug auf Menschenrechte	Anzahl	0
Gesamtbetrag wesentlicher Geldbußen, Sanktionen und Schadensersatzzahlungen im Zusammenhang mit den schwerwiegenden Fällen in Bezug auf Menschenrechte	€	0

**BERECHNUNGSGRUNDSÄTZE UND -ANNAHMEN**

ESRS ANGABE-PFLICHT	PARAGRAF	DATENPUNKT, ANGABE	BERECHNUNGSGRUNDSÄTZE UND -ANNAHMEN
Allgemeine Information zu den quantitativen Datenpunkten bezüglich der Arbeitnehmer der PIERER Mobility-Gruppe			Die Auswertungen erfolgten, falls nicht anders angegeben, aus dem ERP-System der Gruppe. Ausgenommen davon sind Gesellschaften ohne ERP-Zugang (Dealer-Center Digital GmbH, KTM Motohall GmbH). Die Daten dieser Gesellschaften wurden nach Möglichkeit manuell hinzugefügt. Weitere Informationen hierzu finden sich in den folgenden Zeilen. Mit Ausnahme der Fluktuationsquote basieren alle Angaben und Berechnungen auf Daten des Stichtags 31. Dezember 2024. Der Headcount beinhaltet sechs externe Arbeitskräfte, davon sind vier Leiharbeitskräfte und zwei Stiftungslehrlinge.
S1-6	50a	Arbeitnehmer nach Geschlecht und Land	Bisher hat kein Arbeitnehmer sein Geschlecht als „divers“ angegeben. Diese Auswahlmöglichkeit besteht global. Das Geschlecht wurde bei allen Arbeitnehmern erfasst. Daten der DealerCenter Digital GmbH und der KTM Motohall GmbH wurden manuell zum Headcount hinzugerechnet.
S1-6	50b	Arbeitnehmer nach Vertragsart	Befristete Dienstverträge wurden mit freien Dienstnehmern, Praktikanten, Ferialmitarbeitern und Leiharbeitern abgeschlossen. Alle weiteren Arbeitnehmer verfügten über dauerhafte Dienstverträge. Die Gruppe beschäftigt keine Abrufkräfte (definiert als Arbeitnehmer ohne ein garantiertes Minimum an Arbeitsstunden). Daten der DealerCenter Digital GmbH und der KTM Motohall GmbH wurden manuell zum Headcount hinzugerechnet.
S1-6	50c	Mitarbeiterfluktuation	Die Definition der Fluktuation schließt natürliche Fluktuation mit ein. Austritte aufgrund des Auslaufens befristeter Dienstverträge wurden nicht berücksichtigt. Die Quote der Mitarbeiterfluktuation wurde auf Basis der durchschnittlichen Arbeitnehmerzahl im Geschäftsjahr 2024 berechnet.

S1-9	66a	Geschlechterverteilung in Führungsebenen	Die verwendete Definition von Führungskräften umfasst Vorstände (exkl. Vorstände der PIERER Mobility AG), Geschäftsführer, Bereichsleiter und Teilbereichsleiter. Es wurden ausschließlich Gesellschaften mit ERP-Zugang berücksichtigt.
S1-9	66b	Verteilung der Arbeitnehmer nach Altersgruppen	Siehe allgemeine Informationen zu den quantitativen Datenpunkten bezüglich der Arbeitnehmer der Gruppe. Daten der DealerCenter Digital GmbH wurden manuell addiert.
S1-13	83a	Arbeitnehmer mit regelmäßiger Laufbahnbeurteilung	Die Performance Talks werden im ERP-System erfasst. Sie sind für Arbeitnehmer im Angestelltenbereich in Österreich jährlich durchzuführen. Zusätzlich findet regelmäßig ein Feedback-Gespräch mit den Lehrlingen statt. Die Zahl repräsentiert die Summe durchgeführter Performance Talks und Lehrlinge mit Feedback-Gespräch.
S1-13	83b	Schulungsstunden pro Arbeitnehmer	Die Überwachung der erfolgreich absolvierten Schulungen erfolgt online durch das KTM_academy Team sowie durch das ERP-System der Gruppe. Zur Berechnung der durchschnittlichen Schulungsstunden pro Arbeitnehmer nach Geschlecht wurde die Gesamtzahl der Schulungsstunden je Geschlecht aufsummiert und durch den geschlechtsspezifischen Headcount geteilt. Es wurden ausschließlich Gesellschaften mit ERP-Zugang berücksichtigt.
Unternehmensspezifische Angabe		Schulungszahlen zu Datenschutz	Die Überwachung der erfolgreich absolvierten Schulungen zu Datenschutz erfolgt online durch das KTM_academy Team sowie durch das ERP-System der Gruppe. Das System sendet Einladungen an alle Mitarbeiter. Es wurden ausschließlich Gesellschaften mit ERP-Zugang berücksichtigt.
S1-14	88a	Management für Gesundheit und Sicherheit	Die Gruppe hat ein Managementsystem für Gesundheit und Arbeitssicherheit an den österreichischen Standorten (ausgenommen der Standorte der Avocodo GmbH und PIERER Innovation GmbH). Alle Arbeitnehmer an den inkludierten Standorten sind von diesem Managementsystem abgedeckt.
S1-14	88b, d, e	Kennzahlen der Arbeitssicherheit	Die Erfassung der Kennzahlen erfolgt mit Hilfe eines dezidierten Tools für die österreichischen Gesellschaften (exkl. Avocodo GmbH und PIERER Innovation GmbH), welches zur Erhebung und Auswertung der Unfallzahlen genutzt wird. Die Daten für die ausgeschlossenen sowie die internationalen Gesellschaften wurden basierend auf dem Headcount hochgerechnet und die Gesamtzahl berichtet. Zukünftig wird daran gearbeitet, die Kennzahlen zu S1-14 für die Gesellschaften, welche nicht vom Tool abgedeckt wurden (<30 % der Gesamtanzahl der Arbeitnehmer) zu erheben. Aktuell ist dazu noch eine Schätzung enthalten. Die Zahlen für Fremdarbeitskräfte wurden nicht hochgerechnet, da diese im Geschäftsjahr fast vollständig abgebaut wurden.
S1-14	88c	Quote meldepflichtiger Arbeitsunfälle	Die Erfassung der Kennzahlen erfolgt mit Hilfe eines dezidierten Tools für die österreichischen Gesellschaften (exkl. Avocodo GmbH und PIERER Innovation GmbH), welches zur Erhebung und Auswertung der Unfallzahlen genutzt wird. Für die Berechnung der Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle wurde die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle durch die Gesamtzahl der von den Arbeitskräften geleisteten Arbeitsstunden multipliziert mit 1.000.000 geteilt. Die Anzahl an Arbeitsstunden für die Quote meldepflichtiger Arbeitsunfälle wurde mittels des ERP-Systems erfasst.
S1-16	97a	Gender-Pay-Gap	Die Erfassung der geschlechtsspezifischen Gesamtgehälter und -löhne (unter Berücksichtigung aller Ein- und Austritte) sowie Arbeitsstunden der österreichischen Gesellschaften (exkl. KTM Motohall GmbH und DealerCenter Digital GmbH; betrifft: 0,4 % der gesamten Arbeitskräfte) erfolgte mittels des ERP-Systems. Für alle weiteren Länder (außer KTM Sportmotorcycle India Private Limited; betrifft: 0,5 % der gesamten Arbeitskräfte) wurden Löhne und Gehälter je Funktionsbereich ebenfalls mittels des ERP-Systems ausgewertet und je Geschlecht mittels Verhältnis des Anteils an Frauen / Männern gewichtet. Berücksichtigt wurden Bruttogehälter und -löhne (inkl. Prämien, Zulagen etc.) sowie Sachbezüge. Darüber hinaus konnte bei den nicht-österreichischen

			Standorten zur Berechnung des Gender-Pay-Gaps lediglich die jeweils durchschnittliche nationale Normalarbeitszeit (unter Berücksichtigung von Teilzeitregelungen) verwendet werden. Das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle wurde als Prozentsatz des durchschnittlichen Lohnniveaus der männlichen Arbeitnehmer berechnet.
S1-16	97b	Verdienstgefälle zwischen allen Arbeitnehmern und der am höchsten bezahlten Person	Die Auswertung der Löhne und Gehälter österreichischer Gesellschaften (unter Berücksichtigung aller Ein- und Austritte) erfolgte mit Hilfe des ERP-Systems der Gruppe (ausgenommen KTM Motohall GmbH, DealerCenter Digital GmbH; betrifft: 0,4 % der gesamten Arbeitskräfte). Bei der Berechnung der Gesamtvergütung wurden Bruttogehälter und -löhne (inkl. Prämien, Zulagen, etc.) sowie Sachbezüge berücksichtigt und der Median der jährlichen Gesamtvergütung der Arbeitnehmer berechnet. Dieser Wert wurde ins Verhältnis zur Gesamtvergütung der höchst bezahlten Person gesetzt. Für die weiteren Standorte außerhalb von Österreich wurde der Median je Land vom Durchschnittseinkommen je Funktionsbereich berechnet und je Headcount gewichtet. Dieser Wert wurde ins Verhältnis zur Vergütung der höchstbezahlten Person (diese wird in Österreich vergütet) gesetzt.
S1-17	103 a – d, 104 a, b	Diskriminierungsfälle und schwerwiegende Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte	Die Überwachung der Meldesysteme in Bezug auf Diskriminierung und die Überwachung der schwerwiegenden Fälle in Bezug auf Menschenrechte erfolgt durch die Rechtsabteilung. Als Gründe für die drei genannten Diskriminierungsvorfälle wurde zweimal Diskriminierung aufgrund der ethnischen Herkunft der Person und einmal Belästigung angegeben.

## 4.6 ESRS S2 ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

### STRATEGIE

#### ESRS 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

THEMA	IRO	WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN ODER CHANCEN		ZEITHORIZONT		
				KURZFRISTIG	MITTELFRISTIG	LANGFRISTIG
Arbeitsbedingungen	21	<b>Potenziell schlechte Arbeitsbedingungen in bestimmten Branchen der vorgelagerten Wertschöpfungskette</b> Es kann zu Arbeitsschutzmängel, Diskriminierung/Ungleichheit und/oder unangemessener Entlohnung in bestimmten Branchen (v.a. Textil- und Elektro- und Elektronikbranche) der vorgelagerten Wertschöpfungskette kommen. (systemisch)	Negativ (VC)	X	X	X
Sonstige arbeitsbezogene Rechte	22	<b>Potenzielles Auftreten von Zwangsarbeit und Kinderarbeit in bestimmten Branchen der vorgelagerten Wertschöpfungskette</b> Es kann zu Zwangsarbeit und/oder Kinderarbeit in bestimmten Branchen (v.a. Textil- und Elektro- und Elektronikbranche) der vorgelagerten Wertschöpfungskette kommen. (systemisch)	Negativ (VC)	X	X	X

Bei den identifizierten negativen Auswirkungen handelt es sich um Auswirkungen, welche potenziell in der vorgelagerten Wertschöpfungskette der PIERER Mobility-Gruppe auftreten können. Sie wurden im Zuge einer Value Chain Risk Analysis identifiziert (weitere Informationen finden sich in Abschnitt S2-4).

## MANAGEMENT DER AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

### S2-1 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

#### Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel

Die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel fasst das Vorgehen der Gruppe zur Verhinderung von moderner Sklaverei und Menschenhandel innerhalb der Unternehmensgruppe zusammen und soll auch für ihre Wertschöpfungskette gelten. Besonderer Fokus liegt auf der Achtung der Menschenrechte, welche zum Beispiel durch den Code of Conduct geschützt werden sollen. Ergänzend hat die Gruppe eine Nachhaltigkeitsbewertung für ihre Lieferanten etabliert und stellt Nachhaltigkeitsanforderungen an die Vertragspartner. Als Begleitdokument des Code of Conduct (siehe Abschnitt G1-1) ist die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenrechte für alle Vertragspartner verbindlich und auf der PIERER Mobility-Website veröffentlicht<sup>30</sup>. Die Erklärung wird regelmäßig von der Rechtsabteilung der Gruppe überprüft und bei Bedarf aktualisiert, um den hohen Standards zu entsprechen. Die Umsetzung der Erklärung wird durch die Fachbereiche, die zuständigen Führungskräfte und letztlich die Geschäftsführung sichergestellt. (IRO 21, 22)

#### Interne Richtlinie zum Hinweisgeber-System

Die Unternehmensgruppe hat ein globales Hinweisgeber-System (siehe Abschnitt G1-1 für Informationen zu den Inhalten der internen Richtlinie, deren Anwendungsbereich, Verantwortlichkeiten und Verfügbarkeiten) eingerichtet, das für Mitarbeiter und Dritte zugänglich ist. Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette können sich jederzeit an das Hinweisgebersystem wenden.

Zur besseren Überwachung der Nachhaltigkeit in der vorgelagerten Lieferkette nutzte die Gruppe im Geschäftsjahr 2024 die Plattform SupplierAssurance. Der dort hinterlegte Selbstauskunftsfragebogen zur Bewertung der Nachhaltigkeit von Lieferanten inkludiert Fragen zum Umgang mit Menschenrechten und Arbeitsbedingungen. (IRO 22)

#### Code of Conduct

Der Code of Conduct ist das zentrale Dokument zur Regelung von Verhaltensweisen der PIERER Mobility und ihrer Geschäftspartner – inklusive der Lieferanten der Unternehmensgruppe – und verbietet jegliche Form der Kinder- oder Zwangsarbeit. Er beschreibt unter anderem Grundsätze in Bezug auf Menschenrechte, Respekt, Integrität, Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit. Die PIERER Mobility-Gruppe verpflichtet sich und ihre Geschäftspartner zur Einhaltung der jeweils gültigen nationalen und internationalen Gesetze, Verordnungen und Regularien sowie der ILO-Kernarbeitsnormen (insbesondere ILO C138 über das Mindestalter für die Zulassung zur Beschäftigung, ILO 182 über das Verbot und unverzügliche Maßnahmen zur Beseitigung der schlimmsten Formen der Kinderarbeit, ILO 29 über Zwangs- oder Pflichtarbeit und ILO 105 über die Abschaffung der Zwangsarbeit). Weitere Informationen zum Code of Conduct (wie zum Beispiel dessen Verfügbarkeit, Anwendungsbereich, Verantwortlichkeiten und Bezüge zu internationalen Standards und Richtlinien) finden sich in Abschnitt G1-1. (IRO 21, 22)

Sollte es trotz der Präventionsmaßnahmen zu Verstößen gegen den Code of Conduct oder die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel kommen, werden seitens der PIERER Mobility-Gruppe angemessene Maßnahmen eingeleitet. Zentrales Ziel ist, Verstöße zu beheben und zu verhindern sowie die Nachhaltigkeitsperformance der Geschäftspartner aktiv und wirksam zu verbessern. In schwerwiegenden Fällen oder bei Verweigerung der Maßnahmen behält sich die Gruppe vor, die laufende Geschäftsbeziehung zu beenden. Im Geschäftsjahr 2024 wurden keine Fälle der Nichteinhaltung des Code of Conduct in der vor- und nachgelagerten Lieferkette gemeldet. Weitere Maßnahmen in Bezug auf die Rechte und Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette finden sich in Abschnitt S2-3.

### S2-2 Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen

Die Gruppe verfügt derzeit über kein Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen. Die potenziellen Auswirkungen in der

---

<sup>30</sup> Online verfügbar unter: <https://www.pierermobility.com/nachhaltigkeit/publikationen>

Wertschöpfungskette wurden mittels der Value Chain Risk Analysis ermittelt (für weitere Informationen siehe S2-4), welche als indirekter Einbezug der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette angesehen werden. Darüber hinaus können sich die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette jederzeit an das etablierte Hinweisgeber-System (siehe G1-1) wenden. Alle eingehenden Hinweise werden individuell geprüft und bei Bedarf Folgemaßnahmen abgeleitet.

### **S2-3 Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können**

Meldemöglichkeiten für die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette sowie weitere Maßnahmen zur Förderung der Umsetzung des Code of Conduct werden im Detail im Abschnitt G1-1 beschrieben. Die Meldemöglichkeiten sind für Mitarbeiter und Dritte, inklusive Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zugänglich. Die Nachverfolgung vorgebrachter und gemeldeter Probleme wird ebenfalls im Abschnitt G1-1 detailliert beschrieben und wird von der Rechtsabteilung der Gruppe koordiniert. Die in G1-1 beschriebene interne Richtlinie zum Hinweisgeber-System definiert Regelungen zum Schutz der Hinweisgeber. Es gibt derzeit keine Verfahren, mit welchen die Verfügbarkeit der Verfahren am Arbeitsplatz der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette gefördert wird. Bisher wurden die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette nicht explizit in die Implementierung der Meldekanäle einbezogen.

### **S2-4 Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen**

- **Value Chain Risk Analysis:** Zur frühzeitigen Erkennung von möglichen Nachhaltigkeitsrisiken in der Wertschöpfungskette analysiert die Gruppe ihre Wertschöpfungskette bestmöglich. Diese Analyse wurde im Berichtsjahr 2024 umfassend überarbeitet und weiterentwickelt. Neben dem abstrakten Risiko, das auf öffentlich zugänglichen Indizes und Studien zu Branchen- und Länderrisiken basiert, wird nun auch ein konkretes Risiko berücksichtigt. Letzteres setzt sich aus stakeholderspezifischen Indikatoren zusammen und erlaubt ein differenzierteres Bild auf die Risiken in der Wertschöpfungskette. Zusätzlich erfolgte eine Ausweitung des Analyseumfangs. Neben der vorgelagerten Wertschöpfungskette werden nun auch die eigenen Geschäftsbereiche und die nachgelagerte Wertschöpfungskette soweit möglich berücksichtigt. Der Fokus der Analyse liegt auf den direkten vor- und nachgelagerten Geschäftspartnern der Gruppe. (IRO 21, 22)
- **Schulung zur Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD):** Im Geschäftsjahr 2024 wurde eine neue Schulung zur CSDDD mit ihren Anwendungsbereichen, rechtlichen Rahmenbedingungen und Anforderungen erarbeitet, um die betroffenen Mitarbeiter im Einkauf und dem Qualitätsmanagement auf den Umgang mit der Richtlinie vorzubereiten. Die CSDDD beschreibt die Sorgfaltspflichten von Organisationen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Zusätzlich werden im Rahmen der Schulung die bereits ergriffenen Maßnahmen der Gruppe erläutert und mit der CSDDD verknüpft. Die Schulung wird durch ein Quiz abgeschlossen, welches die Lernerfolge überprüft. (IRO 21, 22)

Die Gruppe achtet auf eine kontinuierliche Überwachung, Evaluierung und Verbesserung ihrer Bemühungen damit sie ihrer Sorgfaltspflicht in Bezug auf Menschenrechte gerecht wird. Die Gruppe nimmt Meldungen, welche über das Hinweisgebersystem eingehen, ernst und verfolgt diese nach. Bisher sind keine Meldungen von Verstößen eingegangen sind, welche zu rechtlich relevanten Compliance-Fällen geführt haben. Die Maßnahmen werden durch interne Experten im Einkauf, der Rechtsabteilung und im Qualitätsmanagement identifiziert und betreut. Sollte es trotz der beschriebenen Maßnahmen zu Verletzungen des Code of Conduct oder anderer relevanter, vereinbarter Compliance-Richtlinien kommen, behält sich die Gruppe vor geeignete Maßnahmen durchzusetzen. Diese werden in S2-1 beschrieben. Der Code of Conduct bildet die Rahmenbedingungen für das wirtschaftliche Handeln der PIERER Mobility-Gruppe und ihrer Geschäftspartner und trägt zur Vermeidung von negativen Auswirkungen der Tätigkeiten der Gruppe auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette bei.

Dem Management der wesentlichen IROs wurden materielle, finanzielle, und personale Ressourcen zugeordnet, sodass die oben angeführten Maßnahmen initiiert oder umgesetzt werden konnten.

## KENNZAHLEN UND ZIELE

### **S2-5 Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen**

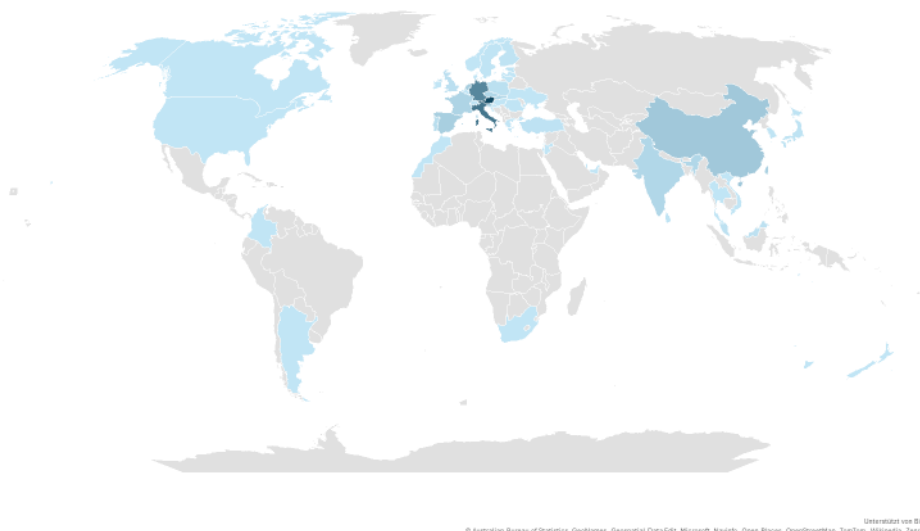
Bisher hat die Gruppe keine Ziele in Bezug auf die IROs im Zusammenhang mit den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette gesetzt. Die Überwachung der Wirksamkeit der Konzepte und Maßnahmen in Bezug auf die wesentlichen IROs erfolgt individuell durch die verantwortlichen Fachbereiche. Es gibt jedoch noch kein übergeordnetes Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit.

#### **Unternehmensspezifische Angaben**

- Einkauf:** Bei den identifizierten Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette handelte es sich um potenzielle, negative Auswirkungen, welche im Zuge der Value Chain Risk Analysis identifiziert wurden. Die Analyse berücksichtigte bestmöglich die Wahrscheinlichkeit mangelhafter Arbeitsbedingungen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette, welche in der Textil- und Elektro- und Elektronikbranche am größten war. Des Weiteren war das identifizierte Risiko für Kinderarbeit in der Textilbranche am größten. Die Analyse zeigte weiter, dass das Risiko für mangelhafte Arbeitsbedingungen sowie Kinder- und Zwangsarbeit in europäischen Ländern geringer ist als in anderen Weltregionen. Ein Großteil des gesamten Einkaufsvolumens der Bauteile für die Motorrad-Serienproduktion an den europäischen Standorten stammt aus Europa. Das Einkaufsvolumen für die Serienproduktion belief sich im Geschäftsjahr 2024 auf ca. € 803 Mio. – geografische Aufteilung: 26 % aus Österreich, 61 % aus Österreich/Deutschland/Italien und 85 % aus Europa. Das Einkaufsvolumen von indirektem Material und Dienstleistungen für die Werke in Österreich betrug im Geschäftsjahr 2024 ca. € 207 Mio. Der überwiegende Teil wurde innerhalb Österreichs beschafft: 62 % innerhalb Österreichs, 81 % innerhalb Österreich/Deutschland/Italien und 97 % innerhalb Europas. Durch den hohen Anteil am Serieneinkauf aus Europa kann das Risiko mangelhafter Arbeitsbedingungen somit verringert werden. (IRO 21, 22)

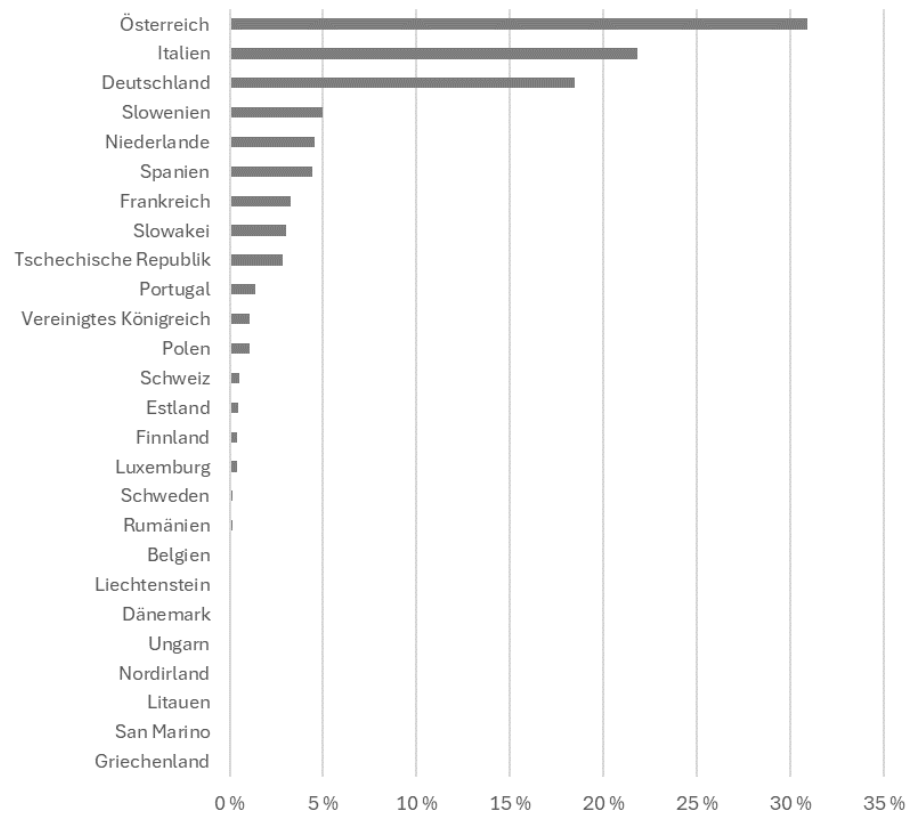
#### **Einkaufsvolumen je Kontinent (Serieneinkauf)**

Europa 85 %, Asien 12 %, Nordamerika 2 %



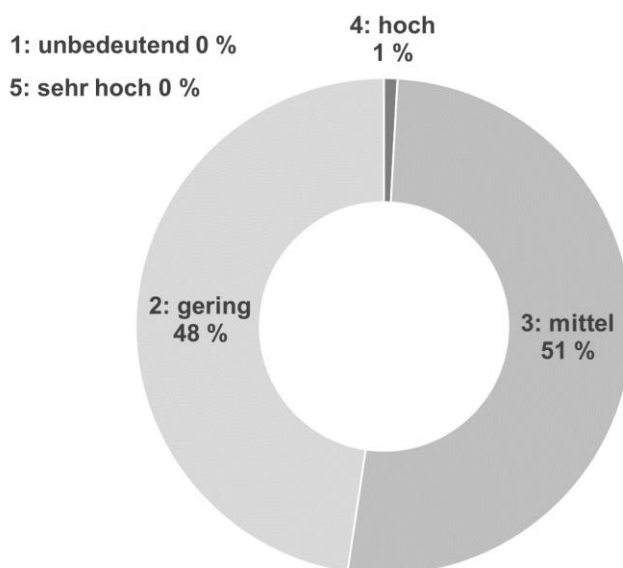


### Einkaufsvolumen in Europa (Serieneinkauf)



Die Ermittlung lieferantenspezifischer Risiken mittels der Value Chain Risk Analysis ermöglicht der Gruppe die Einstufung ihrer Lieferanten nach deren ESG-Leistung in Relation zum Beschaffungsvolumen: Lieferanten mit unbedeutendem, geringem, mittlerem, hohem oder sehr hohem Risiko. Im Geschäftsjahr 2024 ergab sich folgende Verteilung:

### Gesamtrisiken in der vorgelagerten Lieferkette (nach Anteil Beschaffungsvolumen) (IRO 21, 22)



**Gemeldete Fälle der Nichteinhaltung des Code of Conduct in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette (ESRS S2-4, 36)**

<b>DATENPUNKT</b>	<b>2024</b>
Anzahl der gemeldeten Fälle der Nichteinhaltung des Code of Conduct in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette	0
Anzahl der gemeldeten Fälle der Nichteinhaltung des Code of Conduct in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, die zu compliance-relevanten Fällen geführt haben	0

**BERECHNUNGSGRUNDSÄTZE UND -ANNAHMEN**

<b>ESRS ANGABE- PFLICHT</b>	<b>PARAGRAF</b>	<b>DATENPUNKT, ANGABE</b>	<b>BERECHNUNGSGRUNDSÄTZE UND -ANNAHMEN</b>
		Geographische Verteilung des Einkaufsvolumens (unternehmensspezifische Angabe)	Die Auswertung erfolgt mittels des ERP-Systems der Gruppe. Es wird unterschieden in Serieneinkauf, Nichtserieneinkauf und Einkauf für das Fahrradsegment der Gruppe.
		Bewertung des ESG-Risikos der Lieferanten (unternehmensspezifische Angabe)	Basis für die Kategorisierung der Lieferanten ist die Value Chain Risk Analysis unter Berücksichtigung des abstrakten und konkreten Risikos.
ESRS S2-4	36	Gemeldete Fälle der Nichteinhaltung des Code of Conduct	Ausgewertet wurden Fälle, welche über das Hinweisgebersystem der Gruppe eingegangen sind. Dieses wird durch die Rechtsabteilung überwacht. Die Rechtsabteilung dient auch als Kontakt für die nationale Kontaktstelle im Zusammenhang mit den OECD-Leitsätzen. Im Geschäftsjahr 2024 wurden keine Beschwerden über die Kontaktstelle an die Gruppe weitergegeben.

## 4.7 ESRS S4 VERBRAUCHER UND ENDNUTZER

## STRATEGIE

**ESRS 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell**

				ZEITHORIZONT		
THEMA	IRO	WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN ODER CHANCEN		KURZFRISTIG	MITTELFRISTIG	LANGFRISTIG
Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und/oder Endnutzern	23	<b>Produktmängel können zu Sicherheitsrisiken führen</b> Produktmängel an den Mobilitätsprodukten der PIERER Mobility-Gruppe können zu Verkehrsunfällen und Verletzungen der Nutzer und anderer Verkehrsteilnehmer führen. (systemisch)	Negativ (VC)	X	X	X
	24	<b>Finanzielle Risiken aufgrund von Produktmängeln</b> Produktmängel erhöhen das Klagerisiko. Darüber hinaus können Schadenersatzzahlungen, Kosten in Zusammenhang mit Rückrufaktionen und Reputationsschäden sowie weitere finanzielle Schäden entstehen.	Risiko (OO, VC)			
	25	<b>Innovation neuer Technologien zum Schutz der Endnutzer und anderer Verkehrsteilnehmer</b> Die Gruppe forscht kontinuierlich an neuen Technologien, um den Sicherheitsstandard ihrer Mobilitätsprodukte zu erhöhen. Dies kann sich positiv auf die Endnutzer und andere Verkehrsteilnehmer auswirken, indem die Verkehrssicherheit erhöht wird.	Positiv (OO, VC)	X	X	X
Kundenzufriedenheit	26	<b>Kundenzufriedenheit, erhöhte Weiterverkaufs- und Weiterempfehlungsrate</b> Eine hohe Kundenzufriedenheit erhöht die Weiterverkaufs- und Weiterempfehlungsrate.	Chance (VC)			
Datenschutz	27	<b>Gefahr des Datenverlustes oder Datenmissbrauchs</b> Durch potentiellen Datenverlust und Datenmissbrauch kann es zur Verletzung der Rechte von Betroffenen kommen. (systemisch)	Negativ (OO, VC)	X	X	X
	28	<b>Risiko der Verletzung von Datenschutzvorschriften und daraus resultierenden Strafzahlungen</b> Verstöße gegen Datenschutzbestimmungen können hohe Strafzahlungen nach sich ziehen.	Risiko (OO, VC)			

Bei der Ermittlung der wesentlichen IROs in Bezug auf Verbraucher und Endnutzer lag der Fokus der doppelten Wesentlichkeitsanalyse auf den Motorradnutzern, da diese die mit Abstand größte Kundengruppe der PIERER Mobility darstellen. Die weiteren Geschäftsbereiche der Gruppe wurden in den Analysen ebenfalls berücksichtigt, beispielsweise können IRO 26, 27 und 28 alle Verbraucher und Endnutzer der Gruppe betreffen. Identifiziert wurden die potenziell betroffenen Verbraucher und Endnutzer auf Basis einer Kontextanalyse, die unter anderem eine Analyse der Wertschöpfungsketten und Geschäftsbereiche beinhaltete. Die Analyse wird ausführlicher in Abschnitt IRO-1 beschrieben.

Durch die zunehmende Konnektivität der Motorräder erhöht sich das Risiko eines Datenverlustes oder Datenmissbrauchs, welches das Recht auf Privatsphäre und den Schutz personenbezogener Daten inkludiert. Das Recht auf freie Meinungsäußerung wird nicht beeinflusst. Aufgrund rechtlicher Vorgaben haben nicht alle Personen Zugang zu den Produkten der Gruppe (z.B. erforderliche Lenkberechtigungen für Fahrzeuge der Klasse L). Um die sichere Nutzung der Motorräder der Unternehmensgruppe zu ermöglichen, veröffentlicht die Gruppe Bedienungsanleitungen für jedes Motorradmodell in mehreren Sprachen. Die Bedienungsanleitungen beinhalten Servicepläne und Informationen zur korrekten Nutzung der Motorräder.

## **MANAGEMENT DER AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN**

### **S4-1 Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern**

#### **Qualitätspolitik**

Die Qualitätspolitik der Gruppe bildet die Grundlage des Qualitätsmanagements auf Ebene der KTM AG und bekräftigt den Fokus auf die vom Unternehmen festgelegten vier Säulen: Innovation, Globalisierung, Marken und Menschen. Besonderer Fokus wird auf die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter gelegt. Die Qualitätspolitik wird regelmäßig aktualisiert und gilt für die Unternehmen im Geltungsbereich der ISO 9001 an den Standorten Mattighofen, Munderfing, Schalchen und Graz. Weitere Informationen zur Qualitätspolitik (z.B. zu deren Verfügbarkeit oder Verantwortlichkeiten) finden sich in Abschnitt E1-2. Detailliertere Informationen (Verfügbarkeiten, Inhalte, Anwendungsbereich und Verantwortlichkeiten) zur Qualitäts- und Umweltpolitik der Aluminiumgießerei am Standort Vöcklabruck finden sich im Abschnitt E1-2. (IRO 23, 24, 26)

#### **Code of Conduct**

Der Code of Conduct ist das zentrale Dokument zur Regelung von Verhaltensweisen der PIERER Mobility und ihrer Geschäftspartner. Er beschreibt unter anderem Grundsätze in Bezug auf Menschenrechte, Respekt und Integrität. Insbesondere finden die „OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen zur verantwortungsvollen unternehmerischen Handeln Anwendung“ sowie die ILO-Kernarbeitsnormen (v.a. ILO C138 über das Mindestalter für die Zulassung zur Beschäftigung, ILO 182 über das Verbot und unverzügliche Maßnahmen zur Beseitigung der schlimmsten Formen der Kinderarbeit, ILO 29 über Zwangs- oder Pflichtarbeit und ILO 105 über die Abschaffung der Zwangsarbeit) Anwendung. Die Gruppe und ihre Geschäftspartner billigen keine Verletzung von Menschenrechten. Weitere Informationen zum Code of Conduct (wie zum Beispiel zu dessen Verfügbarkeit, Anwendungsbereich und relevanten Verantwortlichkeiten) finden sich in Abschnitt G1-1. (IRO 23, 24, 25, 26, 27, 28)

Der Gruppe sind keine Fälle der Nichteinhaltung des Code of Conduct und somit der darin angeführten internationalen Standards in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette bekannt. Verfahren zur Einbeziehung der Verbraucher und Endnutzer finden sich in G1-1 sowie den SBM-3- Abschnitten dieses Themenstandards und des ESRS 2.

#### **Cybersecurity Policy**

Die Cybersecurity Policy beschreibt das Cybersecurity Management System (CSMS) der Gruppe und legt Verantwortlichkeiten fest. Besonderer Fokus wird dabei auf die Identifikation und Bewertung von Risiken gelegt. Das CSMS verfolgt das Ziel, alle Serienfahrzeuge der Gruppe über ihren gesamten Lebenszyklus vor Cyber-Security-Risiken zu schützen (siehe dazu auch S4-4). Auf der obersten Ebene zeigen sich die Vorstände der PIERER Mobility-Gruppe für die im Intranet zugängliche Policy verantwortlich. (IRO 27, 28)

### **S4-2 Verfahren zur Einbeziehung der Verbraucher und Endnutzer in Bezug auf Auswirkungen**

Die Ansichten der Verbraucher und Endnutzer werden in Unternehmensentscheidungen miteinbezogen. Beispielsweise ist der Kundenservice der Gruppe im Austausch mit den Händlern und Werkstätten, welche in direktem Kontakt mit den Verbrauchern und Endnutzern (v.a. Motorradfahren und Fahrradfahrer) stehen. Zusätzlich organisiert die Gruppe jährlich Veranstaltungen wie Trainings (Straße, Offroad, Rennstrecken) oder Tourenfahrten, wodurch der direkte Kontakt zu den Motorradfahrern hergestellt werden kann. Darüber hinaus besteht der Austausch mit den Verbrauchern und Endnutzern über Newsletter und soziale Medien. Alle Verbraucher und Endnutzer können jederzeit ihre Anliegen an das Hinweisgebersystem der Gruppe richten (weitere Informationen zur Verfügbarkeit des Systems, dessen Anwendungsbereich und Verantwortlichkeiten finden sich in G1-1). Die Sichtweisen und Anforderungen der Verbraucher und Endnutzer werden in den Produktspezifika berücksichtigt.

**S4-3 Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können**

Meldemöglichkeiten für die Verbraucher und Endnutzer sowie weitere Maßnahmen zur Förderung der Umsetzung des Code of Conduct sind im Abschnitt G1-1 detailliert beschrieben. Der Code of Conduct ist auf der Website der Gruppe veröffentlicht und somit für die Verbraucher und Endnutzer jederzeit zugänglich. Das Hinweisgebersystem, welches in G1-1 ebenfalls beschrieben wird, ist für alle Interessierten zugänglich. Ergänzend wurde auf den Websites der Kernmarken eine Kontaktmöglichkeit zur Meldung von potenziellen Cybersicherheitslücken eingerichtet. Die Meldemöglichkeiten stehen Mitarbeitern und Dritten, inklusive Verbraucher und Endnutzer offen. Es gibt derzeit keine Verfahren, mit denen die Verfügbarkeit der Verfahren für die Verbraucher und Endnutzer gefördert wird. Ebenso wurden bisher die Verbraucher und Endnutzer nicht explizit in den Implementierungsprozess der Meldekanäle einbezogen. Maßnahmen zur Reduktion negativer Auswirkungen und zur Förderung positiver Auswirkungen finden sich in Abschnitt S4-4.

**S4-4 Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen**

Die Gruppe achtet auf eine kontinuierliche Überwachung, Evaluierung und Verbesserung ihrer Bemühungen ihrer Sorgfaltspflicht in Bezug auf Menschenrechte nachzukommen. Dazu gehört auch die Herstellung sicherer Produkte. Die Maßnahmen wurden auf Basis der langjährigen Erfahrung der Unternehmensgruppe im Bereich der Mobilität sowie durch die Analyse rechtlicher Anforderungen identifiziert und erarbeitet. Durch die laufenden Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten können Eigenschaften der Motorräder verbessert werden, sodass negative Auswirkungen auf die Verbraucher und Endnutzer verringert werden und positive Auswirkungen erwirkt werden können. Im Geschäftsjahr wurden der Gruppe keine Fälle der Nichteinhaltung des Code of Conduct und somit der Verletzung von Menschenrechten in der nachgelagerten Wertschöpfungskette gemeldet. Für das Management der wesentlichen IROs wurden materielle, finanzielle und personelle Ressourcen bereitgestellt, sodass die angeführten Maßnahmen initiiert oder umgesetzt werden konnten.

**Qualitätsmanagement**

Die Gruppe hat sich zum Ziel gesetzt, besonders sichere und hochqualitative Produkte herzustellen. Eine hohe Qualität ermöglicht eine zuverlässige und sichere Produktnutzung. Diese wird durch ein nach ISO 9001:2015 zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem an relevanten Standorten (z. B. Produktion, Logistik sowie Forschung und Entwicklung) der KTM-Gruppe sichergestellt. Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen fokussieren sich auf die Produktionsstandorte in Österreich und Spanien. (IRO 23, 24, 26)

- **Laufende Maßnahmen des Qualitätsmanagements:** Zur Sicherung einer hohen Produktqualität und der frühzeitigen Erkennung von Nichtkonformitäten setzt das Qualitätsmanagement eine Reihe von Maßnahmen um: regelmäßige interne System-, Prozess- und Produktaudits, fertigungsbegleitende Prüfungen, die Durchführung von FMEAs (Fehlermöglichkeits- und Einflussanalysen) sowie die Erstellung von Produktionslenkungsplänen. Werden Abweichungen in den Produkt-, Prozess- und Systemaudits festgestellt, erfolgt die unmittelbare Meldung an den entsprechenden Fachbereich. Ursachenanalysen und Korrekturmaßnahmen werden durch diesen durchgeführt bzw. umgesetzt und bei Bedarf in Folgeaudits neu bewertet. Überdies verantwortet das Qualitätsmanagement die Dokumentenlenkung, das Prozess- und Wissensmanagement und die Koordination von Qualitätssteuerkreisen, die ebenfalls zur kontinuierlichen Verbesserung der Produktqualität beitragen.
- **Assemblierungsprozess & End-of-Line-Test:** Jede Fahrzeugkomponente wird nach einem Prüfplan durch erfahrene und geschulte Mitarbeiter überprüft. Im Zuge der Fahrzeugassemblierung werden 100 % aller Motorräder einem End-of-Line-Test unterzogen (Prüfstandlauf). Dieser Prozessschritt ist systemtechnisch abgesichert, sodass kein Fahrzeug ohne Freigabe die Produktion verlassen kann. Wird ein Fehler im Assemblierungsprozess entdeckt, wird er vom Nachmontagepersonal im ERP-System erfasst und anschließend korrigiert. Die Daten werden

täglich ausgewertet und den relevanten Mitarbeitern sowie dem Management zur Verfügung gestellt. Wird eine systematische Nichteinhaltung der Produktkonformität festgestellt, werden fallspezifisch Ursachenanalysen durchgeführt.

- **Lieferantenmanagement:** Neben der Überwachung der eigenen Fertigungsprozesse ist auch die Qualitätssicherung in der vorgelagerten Wertschöpfungskette relevant. Diese wird laufend durch ein systematisches Lieferantenmanagement inklusive Lieferantenbewertungen und -audits gefördert. Ergänzend führt die Gruppe Wareneingangsprüfungen durch, um mögliche Abweichungen frühzeitig erkennen zu können. Bei Abweichungen wird ein Maßnahmenplan erarbeitet und umgesetzt, welcher auch der Maßnahmenachverfolgung dient.

#### **Verbesserung der Kundenzufriedenheit durch den Kundendienst**

Die Kundenansprüche haben sich in den letzten Jahren aufgrund der allgemeinen Marktentwicklung stark verändert. Um den Erwartungen weiterhin gerecht zu werden, wurden im Geschäftsjahr 2024 die Kundendienstaktivitäten für alle Marken weiter ausgebaut. Die Wirksamkeit der Maßnahmen des Kundendienstes und des Qualitätsmanagements werden unter anderem durch die Erfassung der Garantieanträge überwacht. (IRO 23, 24, 26)

- **Verlängerte Herstellergarantie:** Die Verlängerung der 24-monatigen Herstellergarantie für ausgewählte Straßenmodelle (LC8c-Modelle sowie LC8 Street- und Travel-Modelle) um weitere 12 oder 24 Monate aus dem Jahr 2023 wurde auch im Geschäftsjahr 2024 fortgeführt, um das Vertrauen in die Produktzuverlässigkeit und das Image der Premiummarken zu stärken. Kunden müssen dazu lediglich einen Servicetermin bei einer Vertragswerkstatt wahrnehmen. Weitere Informationen hierzu finden die Verbraucher und Endnutzer auf den Marken-Webseiten der Gruppe<sup>31</sup>. Diese Maßnahme kann Abhilfe bei negativen Auswirkungen auf die Verbraucher und Endnutzer schaffen.
- **Interne Task Force für Kundenzufriedenheit:** Im Geschäftsjahr 2024 wurde in der Unternehmensgruppe eine bereichsübergreifende Task Force zum Thema Kundenzufriedenheit eingerichtet<sup>32</sup>. Führungskräfte aus Forschung und Entwicklung, Qualitätsmanagement und Kundendienst arbeiten proaktiv an Initiativen, die sich positiv auf die Kundenzufriedenheit auswirken. Es werden technische und strukturelle Herausforderungen identifiziert, analysiert und Lösungsansätze erarbeitet.
- **Schulungen für Zweiradtechniker:** Die Verbesserungsmaßnahmen des Vorjahres betreffend Zugang zur KTM-Servicewelt wurden im Geschäftsjahr 2024 fortgeführt. Gezielt wurden neue Händler und Techniker im effizienten und korrekten Umgang mit den Produkten, Technologien, Systemen und Prozessen geschult (weitere Informationen zu den Schulungen finden sich im Abschnitt Kennzahlen und Ziele dieses Themenstandards). Das Schulungsangebot wird jährlich überarbeitet und hinsichtlich aktueller Modelle aktualisiert. Im Laufe des Jahres 2024 wurden darüber hinaus mehrere Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt, insbesondere:
  - Erweiterung des Schulungskonzepts um Produkt- und Verkaufsschulungen
  - Verbesserte Lösung zur Zuordnung der Schulungsunterlagen zu den relevanten Zielgruppen
  - Einführung eines Frühwarnsystems für die abteilungsübergreifende Projektüberwachung zur rechtzeitigen Lieferung von Schulungsmaterialien
  - Überarbeitung des SAP-Schulungsberichts zur besseren Darstellung von marktspezifischen Anforderungen
- **Werkstatt-Evaluierungen:** Als wichtiges Steuerungsinstrument zur Sicherstellung der Werkstattqualität des Fachhandels und damit der Servicezufriedenheit der Kunden wurden die Werkstattevaluierungen für Hauptabsatzmärkte in Europa auch im Geschäftsjahr 2024 fortgesetzt. Diese laufenden Evaluierungen konzentrieren sich auf die Servicezufriedenheit der Kunden und umfassen vier Bereiche, die alle erfüllt werden müssen. Sechs verschiedene Kennzahlen zur Servicequalität, Umsetzung von Marktaktionen und Kundenbindung dienen der quantifizierbaren Bewertung der Werkstattperformance. Sie sind ein wichtiges Steuerungsinstrument, um Trends frühzeitig zu erkennen und gegebenenfalls reagieren zu können.

<sup>31</sup> Beispielsweise: <https://www.ktm.com/de-at/service/warranty.html>, <https://www.husqvarna-motorcycles.com/de-at/service/extended-warranty.html>

<sup>32</sup> Es wurde bisher kein Enddatum für die Taskforce definiert. Diese soll vorerst auf unbestimmte Zeit fortbestehen.

### **Forschung und Entwicklung für mehr Produktsicherheit**

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der Gruppe arbeitet an Lösungen zur Steigerung der Produkt- und Fahrsicherheit, welche nach Abschluss der F&E-Tätigkeiten in den Motorrädern der Gruppe verbaut werden können und somit den Verbrauchern und Endnutzern zur Verfügung stehen. Zum Teil sind auch Nachrüstungen bereits verkaufter Modelle möglich. (IRO 25, 26)

- **Unfallvermeidung durch Funkkontakt:** Im Rahmen der Mitgliedschaft im CMC (Connected Motorcycle Consortium) arbeitete die Forschungs- und Entwicklungsabteilung weiterhin mit anderen Motorrad- und Pkw-Herstellern an der Analyse von Unfallszenarien und deren Vermeidung mithilfe von Funkkommunikation. Die nächste Fahrzeuggeneration ist für die Nachrüstung der Funktechnologie vorbereitet. Fokus der Forschungstätigkeiten im Geschäftsjahr 2024 waren die Ermittlung von Reaktionszeiten und die Ableitung notwendiger Warnzeiten. Ausstehend ist weiterhin eine Einigung bezüglich des Funkstandards. Sobald vorhanden, können Motorräder der Gruppe mit der neuen Technologie ausgerüstet werden, wodurch die Sicherheit der Endnutzer erhöht wird.
- **Akustische Warnmeldungen:** Das Projekt zu akustisch perfekt wahrnehmbaren Warnmeldungen für alle Altersgruppen in Zusammenarbeit mit der Universität Dresden konnte im Geschäftsjahr 2024 abgeschlossen werden. Die optischen Warnmeldungen auf dem Dashboard werden zukünftig durch leichter wahrnehmbare, akustische Meldungen ergänzt. Mit der zunehmenden Verbreitung von Headsets erwartet die Gruppe einen wachsenden Nutzerkreis und somit eine Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Umsetzung bei ausgewählten Serienfahrzeugen ist mit der neuen Elektronikgeneration geplant.
- **SOS-Signal:** Nach Unfällen kann eine schnelle und effiziente Hilfe entscheidend sein. Um das Auffinden von Verunglückten zu erleichtern, entwickelte die Gruppe im Geschäftsjahr 2024 akustische und optische SOS-Signale, die nach Unfällen automatisch ausgelöst werden. Damit werden Passanten und Rettungsorganisationen aufmerksam gemacht und schneller zur Unfallstelle geleitet. Gleichzeitig kann das Risiko von Folgeunfällen reduziert werden.

### **IT- Sicherheit der Produkte**

Neben den in Abschnitt S1-4 beschriebenen Maßnahmen zur Sicherung der Cybersecurity der Systeme der Gruppe, fokussiert sich diese auch auf die IT-Security der Motorräder. (IRO 26, 27, 28)

Nach dem geltenden europäischen Recht muss die Sicherheit der IT-Systeme in Fahrzeugen erhöht und ein strengerer Cybersecurity-Schutz gewährleistet werden. Eine Regelung, die für eine Typgenehmigung den Nachweis der Cybersecurity für den gesamten Produktlebenszyklus einfordert, ist derzeit nur für vierrädrige Fahrzeuge in Kraft. Die RED DA (Radio Equipment Directive der Europäischen Union) sieht ab August 2025 die entsprechenden Komponenten auch in motorisierten Zweirädern (Motorräder, Elektrofahrräder) vor. Zusätzliche Regularien hinsichtlich Cybersecurity – Cyber Resilience Act (CRA), UNECE R155 – werden ab 2027 für motorisierte Zweiräder umsetzungspflichtig.

- **Cybersecurity Management System (CSMS):** Wie bereits in der Cybersecurity Policy festgelegt, implementiert die PIERER Mobility ein CSMS nach ISO/SAE 21434, um die gesetzlichen Anforderungen bei Inkrafttreten zu erfüllen. Das CSMS wird vom Vehicle Security Team betreut, welches eng mit Verantwortlichen aus der Forschung und Entwicklung zusammenarbeitet. Das System soll bis 2027 vollständig aufgebaut werden und sicherstellen, dass neu entwickelte Komponenten den EU-Anforderungen entsprechen. Für das Management der Anforderungen mit den bestehenden und neuen Lieferanten wurde eine einheitliche Cybersecurity-Schnittstelle geschaffen, die sukzessive ausgerollt wird.
- **Vulnerabilitätsmanagement:** Die Gruppe ist stets bemüht die besten verfügbaren Sicherheitsmaßnahmen einzusetzen. Dennoch können Schwachstellen in Produkten, Dienstleistungen oder Systemen nicht ausgeschlossen werden. Um potenzielle IT-Risiken frühzeitig zu erkennen, hat die Gruppe ein Vulnerabilitätsmanagementsystem implementiert. Dieses regelt laufend die Überwachung externer Entwicklungen und steuert den Umgang mit Warnmeldungen, die über verschiedene Kommunikationskanäle eingehen können, wie zum Beispiel über ein spezifisches Tool zur Risikoidentifikation oder durch Meldungen aus der Forschung und Entwicklung.

KENNZAHLEN UND ZIELE

S4-5 Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Die PIERER Mobility-Gruppe hat bisher keine Ziele in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern festgelegt. Die Überwachung der Wirksamkeit der Konzepte und Maßnahmen in Bezug auf die wesentlichen IROs erfolgt individuell durch die verantwortlichen Fachbereiche. Es gibt jedoch noch kein übergeordnetes Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit.

Unternehmensspezifische Angaben

- Rückrufe:** Im Geschäftsjahr 2024 gab es keine Produktrückrufe aufgrund von Mängeln. Weiterführende Informationen zu den Rückrufen (auch aus den Vorjahren) finden sich auf den Produkt-Websites<sup>33</sup>. Als zusätzliches Sicherheitsfeature kann sich jeder KTM, Husqvarna und GASGAS Motorradbesitzer auf der entsprechende Produkt-Webseite unter „Service und Safety Check“<sup>34</sup> informieren, ob sein Fahrzeug von einem Rückruf oder einer Sicherheitswarnung betroffen ist. (IRO 23, 24, 26)
- Schulungen für Zweirad-Mechaniker:** Im Geschäftsjahr 2024 wurde im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang an Präsenzs Schulungen und ein entsprechender Anstieg der Online-Schulungen erwartet und beobachtet. Insgesamt fanden 73 (-12 %) teilweise parallele Präsenzs Schulungen an insgesamt 176 (-25 %) Schulungstagen statt. Zusätzlich wurden 27 neue Kurse in die Online-Lernplattform aufgenommen. 496 (-11 %) Teilnehmer aus 39 Ländern konnten in Präsenz geschult werden. Im Geschäftsjahr 2025 wurden 806 neue Techniker auf Bronze-Niveau in das Händlernetzwerk aufgenommen, was bedeutet, dass 97,8 % (+19 %) der Händler nun einen Techniker auf diesem Niveau in ihrer Werkstatt beschäftigen. Die Anzahl der abgeschlossenen Online-Schulungen betrug 71.408 (+31 %) mit 5.478 Teilnehmern von 2.007 Händlern.

BERECHNUNGSGRUNDSÄTZE UND -ANNAHMEN

ESRS ANGABE- PFLICHT	PARAGRAF	DATENPUNKT, ANGABE	BERECHNUNGSGRUNDSÄTZE UND -ANNAHMEN
Rückrufe (unternehmensspezifische Angabe)			Die Rückrufe und Sicherheitswarnungen werden vom Kundendienst koordiniert.
Schulungen für Zweirad-Mechaniker (unternehmensspezifische Angabe)			Die Schulungen für Zweirad-Mechaniker werden von der unternehmensinternen Händlertrainingsabteilung koordiniert und überwacht. Die Auswertung erfolgt im ERP-System der Gruppe unter Berücksichtigung der absolvierten Schulungen.

<sup>33</sup> Motorräder: <https://www.ktm.com/de-at/service/Safety.html>, <https://www.husqvarna-motorcycles.com/de-at/service/safety-information.html>, <https://www.gasgas.com/en-int/service/safety-information.html>; E-Fahrräder: <https://www.husqvarna-bicycles.com/de-at/support/safety-information.html>, <https://www.gasgas.com/bicycles/de-at/support/safety-information.html>  
<sup>34</sup> Siehe als Beispiel: <https://www.gasgas.com/de-de/service/service-and-safety-check.html>



## 4.8 ESRS G1 UNTERNEHMENSFÜHRUNG

**ESRS 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell**

THEMA	IRO	WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN ODER CHANCEN		ZEITHORIZONT		
				KURZFRISTIG	MITTELFISTIG	LANGFRISTIG
Unternehmenskultur	29	<b>Förderung einer verantwortungsbewussten Unternehmenskultur</b> in Zusammenarbeit mit eigenen Arbeitskräften und externen Geschäftspartnern entlang der Wertschöpfungskette.	Positiv (OO, VC)	X	X	X
Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken	30	<b>Quotenbasierte Zahlungen von Lieferanten im Zuge des Sanierungsverfahrens<sup>35</sup></b> Aufgrund des Sanierungsverfahrens der KTM AG, KTM Components GmbH und KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH kann es zu quotenbasierten Zahlungen kommen.	Negativ (VC)	X	X	
Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers)	31	<b>Stärkung des Vertrauens und Sicherheitsgefühls von Hinweisgebern</b> Durch die Ermöglichung von mehreren, zum Teil anonymen Meldemöglichkeiten und zur Förderung der Nutzung dieser stärkt die PIERER Mobility-Gruppe das Vertrauen und Sicherheitsgefühl der Hinweisgeber.	Positiv (OO, VC)	X	X	X
Korruption und Bestechung	32	<b>Risiko von finanziellen Verlusten durch Korruptions- und Bestechungsfälle</b> Verletzungen von Anti-Korruption- und Bestechungsvorschriften können zu finanziellen Verlusten führen.	Risiko (OO, VC)			

**MANAGEMENT DER AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN****G1-1: Konzepte in Bezug auf die Unternehmensführung und Unternehmenskultur****Code of Conduct**

Der Code of Conduct der PIERER Mobility-Gruppe bildet die Grundlage für eine verantwortungsbewusste und ethische Unternehmenskultur. Er gilt für alle Mitarbeiter, Führungskräfte und Organmitglieder sowie für Geschäftspartner. Der Code of Conduct umfasst detaillierte Richtlinien zur Einhaltung von Menschenrechten, Umweltschutz, fairen Arbeitsbedingungen und ethischem Geschäftsgebaren. Gleichzeitig verpflichtet er zur strikten Einhaltung internationaler Standards wie den OECD-Leitsätzen, ILO-Konventionen (insbesondere ILO C138 über das Mindestalter für die Zulassung zur Beschäftigung, ILO 182 über das Verbot und unverzügliche Maßnahmen zur Beseitigung der schlimmsten Formen der Kinderarbeit, ILO 29 über Zwangs- oder Pflichtarbeit und ILO 105 über die Abschaffung der Zwangsarbeit) und Übereinkommen gegen Kinder- und Zwangsarbeit. Der Code of Conduct ist auf der Unternehmenswebseite<sup>36</sup> permanent abrufbar, wodurch dieser für alle relevanten Interessensgruppen transparent und leicht zugänglich ist.

<sup>35</sup> Es wurden keine Konzepte, Maßnahmen oder Ziele in Bezug auf die quotenbasierte Zahlung von Lieferanten im Zuge des Sanierungsverfahrens festgelegt, da es sich um eine zeitlich begrenzte Auswirkung handelt.

<sup>36</sup> Online verfügbar: <https://www.pierermobility.com/nachhaltigkeit/publikationen>

Um Bedenken hinsichtlich möglicher Verstöße gegen den Code of Conduct effektiv ermitteln und untersuchen zu können, hat die Gruppe ein System von internen und externen Meldekanälen etabliert, darunter ein anonymes Hinweisgeber-System. Dies ermöglicht es den Mitarbeitern und Dritten, Verstöße sicher, vertraulich und, wenn gewollt, anonym zu melden. Der Schutz der Hinweisgeber ist fest in den Unternehmensprinzipien verankert und Sanktionen gegen Hinweisgeber, die in gutem Glauben handeln, sind ausgeschlossen. Dabei achtet die Gruppe auf die Einhaltung nationaler und internationaler Bestimmungen zur Korruptionsbekämpfung (z.B. UNCAC, OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen). Siehe auch weitere Erläuterungen unter Abschnitt S1-3.

Um sicherzustellen, dass alle Mitarbeiter – unabhängig von ihrer Position oder Aufgabe – die ethischen Standards des Unternehmens verstehen und in ihrem Arbeitsalltag umsetzen, hat die PIERER Mobility-Gruppe ein jährlich verpflichtend zu absolvierendes E-Learning-Programm zu Compliance und Code of Conduct eingeführt. Das E-Learning wird kontinuierlich aktualisiert. Im Rahmen des E-Learnings werden konkrete Beispiele zu Korruption und Bestechung behandelt, um den Mitarbeitern praxisnahe Szenarien näherzubringen und das Verständnis für mögliche Risiken zu fördern. Zudem wurde eine Richtlinie erstellt, die klare Verhaltensrichtlinien und Handlungsempfehlungen zur Verhinderung von Korruption und Bestechung enthält (siehe Richtlinie zum Umgang mit Einladungen, G1-1). Direkt im E-Learning werden die Kontaktdaten der Rechtsabteilung angegeben, sodass Mitarbeiter bei spezifischen Rückfragen oder Unsicherheiten individuelle Beratung durch die Rechtsabteilung erhalten können.

Die PIERER Mobility-Gruppe hält sich strikt an nationale und internationale Richtlinien zur Korruptionsbekämpfung und hat im Code of Conduct eine klare Null-Toleranz-Politik gegenüber Korruption und Bestechung festgelegt. Diese Politik wird durch Schulungen aller Mitarbeiter, insbesondere der Führungskräfte, unterstützt. Bestimmte Funktionen, insbesondere leitende Positionen mit direktem Kontakt zu externen Partnern, sind aufgrund ihrer Entscheidungsbefugnisse besonders dem Korruptionsrisiko ausgesetzt. Korruption kann in kleinen, zunächst unscheinbaren Handlungen beginnen, weshalb grundsätzlich jede Funktion innerhalb der PIERER Mobility-Gruppe potenziell gefährdet ist. Das unterstreicht die Notwendigkeit der gruppenweit durchgeführten Sensibilisierungen.

Bei Verdacht auf Verstöße gegen die Compliance-Richtlinien werden unverzüglich interne Untersuchungen eingeleitet, die unabhängig durch die Rechtsabteilung durchgeführt und bei Bedarf durch externe Experten unterstützt werden. Sobald eine Meldung eingeht, wird diese geprüft und einer ersten Bewertung durch die Rechtsabteilung unterzogen. Einzelfallbezogen werden spezifische Schritte eingeleitet. Zunächst werden relevante Informationen gesammelt und Gespräche mit den betroffenen Personen geführt. Bei Bedarf finden Besprechungen mit Vorgesetzten, der Personalabteilung und/oder externen Experten statt. Diese Gespräche dienen dazu, den Sachverhalt umfassend zu klären und die notwendigen Maßnahmen zu planen.

Anschließend werden geeignete Maßnahmen ergriffen, die von Abmahnungen bis hin zu arbeitsrechtlichen Maßnahmen reichen können. Jede Maßnahme wird sorgfältig mit den entsprechenden internen Stellen abgestimmt und konsequent umgesetzt. Aus den Meldungen können zudem weitere Schritte abgeleitet werden, wie beispielsweise die Erstellung neuer Guidelines durch die Rechtsabteilung zur Sensibilisierung der Mitarbeiter. Führungskräfte sind darüber hinaus verpflichtet, präventive Maßnahmen zu ergreifen, um Gefährdungen zu vermeiden und sichere Arbeitsmethoden zu gewährleisten. Der Code of Conduct wird regelmäßig von der Rechtsabteilung der Gruppe überprüft und bei Bedarf aktualisiert, um den hohen Standards zu entsprechen. Die Umsetzung des Verhaltenskodex wird durch die Fachbereiche, die zuständigen Führungskräfte und letztlich die Geschäftsführung sichergestellt.

Grundsätzlich gilt der Code of Conduct der PIERER Mobility-Gruppe für alle ihre Konzerngesellschaften. Aufgrund der unterjährigen Eingliederung in die Unternehmensstruktur (unter der KTM Components GmbH) im Geschäftsjahr 2024 hatte auch der VMG-eigene Code of Conduct Gültigkeit. Dieser diente als Leitfaden mit eindeutigen Grundsätzen und Prinzipien zur Regelung der ethischen Geschäftspraktiken der VMG, ihrer Beschäftigten und aller Geschäftspartner. Der Kodex beschrieb Regelungen in Bezug auf die Arbeitsbedingungen und Menschenrechte, den Arbeitsschutz, die Unternehmensethik und den Umweltschutz. Er war auf der Website der VMG abrufbar und wurde von der Geschäftsführung der VMG verantwortet. (IRO 29, 31, 32)

### **Richtlinie zum Umgang mit Einladungen**

Die Gruppe verfügt über eine intern verfügbare Richtlinie zum richtigen Umgang mit Einladungen. Um Interessenkonflikte zu vermeiden, wurden klare und strenge Regeln für das Aussprechen und Annehmen von Einladungen durch die Arbeitskräfte der PIERER Mobility-Gruppe festgelegt. Ziel ist es, Bestechung, Korruption und andere strafbare Handlungen zu vermeiden. Geschäftspartner sind ebenfalls verpflichtet, Entscheidungen ausschließlich auf sachlicher Basis zu treffen, wie es im Code of Conduct festgelegt ist. Die Richtlinie wird von der Rechtsabteilung der Gruppe erstellt und bei Bedarf aktualisiert. Für die Förderung der Umsetzung sind die Fachbereiche oder die zuständigen Führungskräfte und letztlich der Vorstand oder die Geschäftsführung verantwortlich. Sie richtet sich konkret an die eignen Arbeitskräfte des Unternehmens und deren internes und externes Handeln. (IRO 32)

### **Richtlinie<sup>37</sup> zur Verwendung des Hinweisgeber-Systems**

Die im Intranet verfügbare Richtlinie für Hinweisgeber dient der Prozessstrukturierung und schützt den Hinweisgeber bei der Meldung im Rahmen des Hinweisgebersystems. In der Richtlinie sind der Meldeprozess sowie Informationen zu Geheimhaltung und Datenschutz festgeschrieben. Die Richtlinie wird von der Rechtsabteilung der Gruppe erstellt und bei Bedarf aktualisiert. Für deren Umsetzung sind die zuständigen Führungskräfte und letztlich der Vorstand oder die Geschäftsführung verantwortlich. (IRO 29, 30, 32)

Weitere Informationen zur Begründung, Entwicklung und Förderung der internen Unternehmenskultur finden sich im Abschnitt S1-4, Maßnahmen in Bezug auf Arbeitsbedingungen & Mitarbeiterzufriedenheit sowie im Abschnitt S1-4, Schulungs- und Weiterbildungsangebote.

## **G1-2 – Management der Beziehungen zu Lieferanten**

Die Gruppe hat Standardeinkaufsbedingungen festgelegt, welche die Beschaffung und Zahlung inklusive verbundener Bedingungen wie zum Beispiel Qualität regeln. Dabei unterscheidet die Gruppe nicht nach Größe der Lieferanten. Ergänzend können spezifische Vereinbarungen mit den Lieferanten getroffen werden. Das Lieferantenmanagement erfolgt über ein Tool. Zur Überwachung der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeitsleistung in der Lieferkette dient der Gruppe die Value Chain Risk Analysis, welche im Abschnitt S2-4 genauer beschrieben wird. Ein Teil der Erfassung des konkreten Risikos erfolgte über eine Selbstauskunft der Lieferanten in einer dezidierten Software-Lösung. Die ökologische und soziale Nachhaltigkeitsbewertung der Lieferanten fließt in die Lieferantenauswahl ein zum Beispiel im Zuge der Lieferantenbewertung oder der Warengruppenstrategie der Gruppe.

## **G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung**

- **Aktualisierung des Code of Conduct und verbundene Richtlinie:** Im Jahr 2024 wurde der Code of Conduct inklusive der Inhalte zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung und verbundene Richtlinien aktualisiert und überarbeitet. Der Code of Conduct ist verpflichtend von allen Mitarbeitern und Geschäftspartnern einzuhalten. Das E-Learning „Compliance und Code of Conduct“ muss von allen Mitarbeitern jährlich absolviert werden und unterstützt die Mitarbeiter in dessen Umsetzung.

Im Jahr 2025 soll das zugehörige E-Learning überarbeitet und aktualisiert werden, um weiterhin den aktuellen Anforderungen zu entsprechen. Die Aktualisierung der Guidelines, Richtlinien und weiterer Online-Schulungen wird in Zukunft ebenfalls fortgeführt, um auf Veränderungen im Umfeld der Gruppe reagieren zu können.

---

<sup>37</sup> Hinweis: Die Richtlinie ist ein internes Dokument, das Hinweisgeber-System ist auch für externe Melder zugänglich. Weitere Informationen finden sich unter: <https://pierermobility.integrityline.com/>

	EIGENE ARBEITSKRÄFTE (OHNE FÜHRUNGSKRÄFTE)	FÜHRUNGSKRÄFTE
<b>Abdeckung durch Schulung</b>		
Insgesamt	5.215	95
Geschulte Personen insgesamt	3.481	49
Anteil	66,8 %	51,6 %
<b>Schulungsmethode und Dauer</b>		
Computerbasierte Schulungen	Ca. 1h	Ca. 1h
<b>Häufigkeit</b>		
Wie häufig sind die Schulungen erforderlich?	Jährlich	Jährlich
<b>Behandelte Themen</b>		
Definition von Compliance	x	x
Code of Conduct und Unternehmenskultur	x	x
Menschenrechte, Respekt und Integrität, Diversität, faire Arbeitsbedingungen und Nachhaltigkeit	x	x
Fairer Wettbewerb und Kartellverbot	x	x
Interessenskonflikte, Umgang mit Unternehmens- eigentum und Geschäftsgeheimnissen, Datenschutz	x	x
Korruption und Bestechung, Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung, Exportkontrolle	x	x
Einfluss des Code of Conduct auf Geschäftsbeziehungen	x	x
Folgen der Nichteinhaltung von Compliance-Vorschriften	x	x

Korruption und Bestechung können bereits im Kleinen beginnen, weswegen die Gruppe einen präventiven Ansatz verfolgt: Potenziell können alle Mitarbeiter der Gruppe mit entsprechenden Risiken in Berührung kommen, unabhängig von Funktion oder Bereich. Aus diesem Grund richtet sich das E-Learning an alle systemseitig angebotenen Mitarbeitenden der Gruppe. Die Zahlen zu den Führungskräften umfassen auch die Vorstände der Gruppe. Darüber hinaus werden Vorstände und Aufsichtsräte unterjährig zu allen genannten Punkten geschult.

- **Maßnahmen zur Förderung des Hinweisgeber-Systems:** Um die Nutzung des Hinweisgeber-Systems weiter zu fördern, wurde im Jahr 2024 ein zusätzlicher Meldekanal eingerichtet, der es auch externen Geschäftspartnern und Dritten ermöglicht, (anonym) Meldungen abzugeben. Dieser wurde über den Code of Conduct öffentlich zugänglich gemacht. Die Überwachung und Auswertung der gemeldeten Fälle erfolgt durch die Rechtsabteilung direkt im System, um eine effiziente Kontrolle und schnelle Bearbeitung zu gewährleisten. Weitere Informationen zur Nachverfolgung von Meldungen und zur Veröffentlichung der zugehörigen Richtlinien finden sich in Abschnitt G1-1. Diese Maßnahmen sind Teil der kontinuierlichen Bemühungen, die Prävention von Korruption und Bestechung weiter zu verbessern und die Unternehmenspolitik noch wirksamer zu gestalten. Rückmeldungen der Mitarbeiter, die über die Meldekanäle eingehen, geben Einblicke in das Vertrauen in die Unternehmenskultur und die ethische Geschäftsführung.

## KENNZAHLEN UND ZIELE

Zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit der Maßnahmen in Bezug auf wesentliche interne Richtlinien und Vorgaben hat die Gruppe spezifische Parameter definiert. Diese ermöglichen eine Überwachung der Fortschritte, insbesondere in den Bereichen Unternehmenskultur, Schutz von Hinweisgebern sowie Prävention von Korruption und Bestechung. Die festgelegten Kennzahlen und Ziele der Gruppe stehen in direktem Zusammenhang mit dem Code of Conduct und den zugehörigen Richtlinien und sollen eine verantwortungsbewusste Unternehmenskultur, den Schutz von Hinweisgebern sowie die Prävention von Korruption und Bestechung gewährleisten. Konkret wurden eine Steigerung der Absolventenzahl des E-Learnings Code of Conduct und Compliance sowie die Überarbeitung des Trainings als Ziele festgelegt. Regelmäßige Audits und Evaluierungen tragen zur Sicherstellung der Einhaltung von Compliance-Richtlinien bei. Diese Validierungen erhöhen die Glaubwürdigkeit und Datenverlässlichkeit, die zur Bewertung der Zielerreichung herangezogen werden.

### G1-4 – Korruptions- oder Bestechungsfälle

Im Geschäftsjahr 2024 wurden keine Verstöße gegen Korruptions- und/oder Bestechungsvorschriften oder andere Compliance-Fälle festgestellt, die rechtliche Verfahren nach sich gezogen hätten. Es gab keine Fälle, die disziplinären Folgen oder gar eine Entlassung nach sich gezogen haben. Es mussten keine Verträge mit Geschäftspartnern aufgrund von Verstößen beendet oder nicht verlängert werden. Auch wurden keine öffentlichen Gerichtsverfahren wegen Korruption oder Bestechung eingeleitet oder abgeschlossen.

#### ESRS G1-4, 24-25

DATENPUNKT	EINHEIT	2024
Anzahl der Verurteilungen aufgrund von Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	Anzahl	0
Höhe der Geldstrafen aufgrund von Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	€	0
Gesamtzahl und Art der bestätigten Fälle von Korruption und Bestechung	Anzahl	0
Zahl der bestätigten Fälle, in denen eigene Arbeitskräfte wegen Korruption und Bestechung entlassen oder diszipliniert wurden	Anzahl	0
Zahl der bestätigten Fälle in Bezug auf Verträge mit Geschäftspartnern, die aufgrund von Verstößen im Zusammenhang mit Korruption und Bestechung beendet oder nicht verlängert wurden	Anzahl	0

Diese Abwesenheit von Verstößen spiegelt die Wirksamkeit der präventiven Maßnahmen wider, die durch regelmäßige Schulungen und Sensibilisierungsprogramme unterstützt werden. Insbesondere das jährlich verpflichtend zu absolvierende E-Learning zu Compliance und Code of Conduct stellt sicher, dass alle Mitarbeiter die Unternehmensrichtlinien kennen und anwenden können. Im Berichtszeitraum absolvierten 66,5 % der Mitarbeiter diese Online-Schulung erfolgreich. Ziel ist es, die Absolventenzahl der Schulung im Geschäftsjahr 2025 zu steigern. Eine zusätzliche Zielsetzung ist die umfangreiche Überarbeitung des E-Learnings Compliance und Code of Conduct im Geschäftsjahr 2025, um dieses praxisnaher und noch verständlicher für alle Mitarbeiter der Gruppe zu gestalten. (IRO 29, 31 32)

#### Kennzahlen und Ziele bezüglich des Hinweisgeber-Systems (unternehmensspezifische Angabe)

Im Jahr 2024 wurden 17 Fälle über das Hinweisgeber-System gemeldet, davon waren 17 nicht compliance-relevant. Durch die Ausweitung des Systems auch an Dritte soll in Zukunft eine bessere Integrität gelebt werden. Eine zunehmende Nutzung deutet auf eine gute Akzeptanz des Systems und ein Vertrauen der Hinweisgeber hin.

### G1-6 – Zahlungspraktiken

Die Gruppe hat Standardzahlungsbedingungen in ihren Einkaufsbedingungen<sup>38</sup> festgelegt. Bei Erfüllung aller Voraussetzungen erfolgt demnach die Rechnungsbegleichung innerhalb von 90 Tagen ab dem Eingang der Rechnung auf das hinterlegte Bankkonto. Ergänzend können spezifische Vereinbarungen mit den Lieferanten getroffen werden. Zahlungen wurden in der Regel fristgerecht (unter Berücksichtigung von Skonto) getätigt. Vereinzelt kam es im Geschäftsjahr 2024 zu Zahlungsaufschiebungen, wo Rechnungen nach Fälligkeit bezahlt wurden. Durchschnittlich wurden bis zur Eröffnung des Sanierungsverfahren 86 Tage zur Begleichung von Rechnungen benötigt. Im Geschäftsjahr 2024 wurden keine Gerichtsverfahren gegen die Gruppe aufgrund von Zahlungsverzug eröffnet.

<sup>38</sup> Verfügbar unter: <https://ktmgroup.com/einkauf/>

## BERECHNUNGSGRUNDSÄTZE UND -ANNAHMEN

ESRS ANGABE- PFLICHT	PARAGRAF	DATENPUNKT, ANGABE	BERECHNUNGSGRUNDSÄTZE UND -ANNAHMEN
G1-3	21	Informationen zur Schulung zu Korruption und Bestechung	Die Überwachung der erfolgreich absolvierten Schulungen zur Prävention von Korruption und Bestechung erfolgt online durch das E-Learning System des Unternehmens. Das System sendet Einladungen an alle, am E-Learning System angebundenen Mitarbeiter. Die Tochtergesellschaft DealerCenter Digital GmbH wurde in der Auswertung nicht berücksichtigt.
G1-4	24a	Rechtliche Schritte in Folge von Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	Die Überwachung von rechtlichen Schritten in Folge von Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften erfolgt durch die Rechtsabteilung.
G1-4	25a	Bestätigte Fälle von Korruption und Bestechung	Die Überwachung von Korruptions- und Bestechungsvorfällen erfolgt durch die Rechtsabteilung
G1-4	Kennzahlen bezüglich des Hinweisgebersystems (unternehmensspezifische Angabe)		Die Überwachung des Hinweisgeber-Systems erfolgt durch die Rechtsabteilung. Das System ist für interne und externe Stakeholder zugänglich.
G1-6	33a	Zahlungszeiträume	Die Berechnung der durchschnittlichen Zeit in Tagen zur Begleichung von Rechnungen wurde ausschließlich für den Zeitraum bis zum 31.10.2024 der KTM AG durchgeführt. Grund für die Wahl des Zeitraums ist die Eröffnung des Sanierungsverfahrens im November 2024. Zur Berechnung wurde der durchschnittliche Verbindlichkeitsstand aus Lieferungen und Leistungen mit 365 Tagen multipliziert und anschließend durch die Aufwendungen für den Materialzukauf inkl. USt dividiert.
G1-6	33b	Standardzahlungsbedingungen	Die Standardzahlungsbedingungen sind in den Einkaufsbedingungen der Gruppe definiert. Aufgrund der im November 2024 eröffneten Sanierungsverfahren der KTM AG und zwei ihrer Tochtergesellschaften ist eine Auswertung des Prozentsatzes der Zahlungen, bei denen die Standardbedingungen angewandt werden, aktuell nicht möglich. Außerdem werden häufig mit den Lieferanten individuelle Zahlungsziele vereinbart, wodurch die Aussagekraft der Zahl gemindert werden würde.
G1-6	33c	Gerichtsverfahren aufgrund von Zahlungsverzug	Die Überwachung von rechtlichen Schritten in Folge von Zahlungsverzug wird durch die Rechtsabteilung überwacht.

## 4.9 ANHANG

## ESRS-INDEX (ESRS 2 IRO-2)

ANGABEPFLICHTEN		KAPITEL	AUSLASSUNG, ERKLÄRUNG
<b>ESRS 2 – Allgemeine Angaben</b>			
BP-1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung	BP-1	
BP-2	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	BP-2	Die Angaben finden sich im Kapitel ESRS 2 BP-2 sowie in den Kapiteln in den Themenstandards.
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	GOV-1	
GOV-2	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	GOV-2	
GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	GOV-3	
GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	GOV-4	
GOV-5	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	GOV-5	
SBM-1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	SBM-1	
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessensträger	SBM-2	
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	SBM-3	Die Angaben finden sich im Kapitel ESRS 2 SBM-3 sowie in den Kapiteln in den Themenstandards.
IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	IRO-1	
IRO-2	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	IRO-2	
<b>ESRS E1 - Klimawandel</b>			
ESRS 2 GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	ESRS 2 GOV-3	
E1-1	Übergangsplan für den Klimaschutz	E1-1	
ESRS 2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2 SBM-3; E1 ESRS 2 SBM-3	Die Angaben finden sich im Kapitel ESRS 2 SBM-3 sowie im Themenstandard.
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen	ESRS 2 IRO-1	
E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	E1-2	
E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	E1-3	
E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	E1-4	
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	E1-5	
E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtreduktionen	E1-6	
E1-9	Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen		Anwendung der Möglichkeit zur schrittweisen Einführung nach ESRS 1 Anlage C

ANGABEPFLICHTEN		KAPITEL	AUSLASSUNG, ERKLÄRUNG
<b>ESRS E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft</b>			
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	ESRS 2 IRO-1	
E5-1	Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	E5-1	
E5-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	E5-2	
E5-3	Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	E5-3	
E5-4	Ressourcenzuflüsse	E5-4	
E5-5	Ressourcenabflüsse	E5-5	
E5-6	Erwartete finanzielle Effekte durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft		Anwendung der Möglichkeit zur schrittweisen Einführung nach ESRS 1 Anlage C
<b>ESRS S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens</b>			
ESRS 2 SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessensträger	ESRS 2 SBM-2	
ESRS 2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2 SBM-3; S1 ESRS 2 SBM-3	
S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	S1-1	
S1-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern	S1-2	
S1-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	S1-3	
S1-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit der Maßnahmen	S1-4	
S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	S1-5	
S1-6	Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	S1-6	
S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens		Anwendung der Möglichkeit zur schrittweisen Einführung nach ESRS 1 Anlage C
S1-9	Diversitätskennzahlen	S1-9	
S1-13	Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	S1-13	
S1-14	Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	S1-14	
S1-15	Kennzahlen für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	S1-15	
S1-16	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	S1-16	
S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	S1-17	



ANGABEPFLICHTEN		KAPITEL	AUSLASSUNG, ERKLÄRUNG
<b>ESRS S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette</b>			
ESRS 2 SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessensträger	ESRS 2 SBM-2	
ESRS 2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2 SBM-3; S2 ESRS 2 SBM-3	
S2-1	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	S2-1	
S2-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	S2-2	
S2-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	S2-3	
S2-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit der Maßnahmen	S2-4	
S2-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	S2-5	
<b>ESRS S4 – Verbraucher und Endnutzer</b>			
ESRS 2 SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessensträger	ESRS 2 SBM-2	
ESRS 2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2 SBM-3; S4 ESRS 2 SBM-3	
S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	S4-1	
S4-2	Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern	S4-2	
S4-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können	S4-3	
S4-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit der Maßnahmen	S4-4	
S4-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	S4-5	
<b>ESRS G1 Unternehmensführung</b>			
ESRS 2 GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	ESRS 2 GOV-1	
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	ESRS 2 IRO-1	
G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	G1-1	
G1-2	Management der Beziehung zu Lieferanten	G1-2	
G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	G1-3	
G1-4	Korruptions- und Bestechungsfälle	G1-4	
G1-6	Zahlungspraktiken	G1-6	

**LISTE DER DATENPUNKTE IN GENERELLEN UND THEMENBEZOGENEN STANDARDS, DIE SICH AUS ANDEREN EU-RECHTSVORSCHRIFTEN ERGEBEN (ESRS 2 ANLAGE B)**

<b>Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt</b>	<b>Wesentlich</b>	<b>SFDR-Referenz</b>	<b>Säule-3-Referenz</b>	<b>Benchmark-Verordnungsreferenz</b>	<b>EU-Klimagesetz</b>
ESRS 2 GOV-1 Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen Absatz 21 Buchstabe d	Ja	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission (5), Anhang II	
ESRS 2 GOV-1 Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind, Absatz 21 Buchstabe e	Ja			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS 2 GOV-4 Erklärung zur Sorgfaltspflicht Absatz 30	Ja	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i	Ja	Indikator Nr. 4 Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission (6), Tabelle 1: Qualitative Angaben zu Umweltrisiken, und Tabelle 2: Qualitative Angaben zu sozialen Risiken	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii	Ja	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 2		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii	Ja	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 (7), Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iv	Ja			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	
ESRS E1-1 Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 Absatz 14	Ja				Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1
ESRS E1-1 Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind Absatz 16 Buchstabe g	Ja		Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2	
ESRS E1-4 THG-Emissions- reduktionsziele Absatz 34	Ja	Indikator Nr. 4 in Anhang 1 Tabelle 2	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 6	
ESRS E1-5 Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach	Ja	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1			

Quellen (nur klimaintensive Sektoren) Absatz 38		und Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 2		
ESRS E1-5 Energieverbrauch und Energiemix Absatz 37	Ja	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1		
ESRS E1-5 Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren Absätze 40 bis 43	Ja	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 1		
ESRS E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen Absatz 44	Ja	Indikatoren Nr. 1 und 2 in Anhang 1 Tabelle 1	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1
ESRS E1-6 Intensität der THG-Bruttoemissionen Absätze 53 bis 55	Ja	Indikator Nr. 3 Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 8 Absatz 1
ESRS E1-7 Entnahme von Treibhausgasen und CO <sub>2</sub> -Zertifikate Absatz 56	Nein			Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1
ESRS E1-9 Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken Absatz 66	Ja			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II
ESRS E1-9 Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko Absatz 66 Buchstabe a ESRS E1-9 Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischem Risiko befinden Absatz 66 Buchstabe c	Ja		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absätze 46 und 47; Meldebogen 5: Anlagebuch – Physisches Risiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Risikopositionen mit physischem Risiko	
ESRS E1-9 Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen Absatz 67 Buchstabe c	Ja		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absatz 34; Meldebogen 2: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Durch Immobilien besicherte Darlehen – Energieeffizienz der Sicherheiten	
ESRS E1-9 Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen Absatz 69	Ja			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission, Anhang II

ESRS E2-4 Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird, Absatz 28	Nein	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 1 Indikator Nr. 2 in Anhang 1 Tabelle 2 Indikator Nr. 1 in Anhang 1 Tabelle 2 Indikator Nr. 3 in Anhang 1 Tabelle 2
ESRS E3-1 Wasser- und Meeresressourcen Absatz 9	Nein	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 2
ESRS E3-1 Spezielles Konzept Absatz 13	Nein	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 2
ESRS E3-1 Nachhaltige Ozeane und Meere Absatz 14	Nein	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2
ESRS E3-4 Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers Absatz 28 Buchstabe c	Nein	Indikator Nr. 6,2 in Anhang 1 Tabelle 2
ESRS E3-4 Gesamt-wasserverbrauch in m3 je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten Absatz 29	Nein	Indikator Nr. 6,1 in Anhang 1 Tabelle 2
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i	Nein	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 1
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe b	Nein	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 2
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe c	Nein	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 2
ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft Absatz 24 Buchstabe b	Nein	Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 2
ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere Absatz 24 Buchstabe c	Nein	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2
ESRS E4-2 Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung Absatz 24 Buchstabe d	Nein	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 2
ESRS E5-5 Nicht recycelte Abfälle Absatz 37 Buchstabe d	Ja	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 2
ESRS E5-5 Gefährliche und radioaktive Abfälle Absatz 39	Ja	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 1
ESRS 2 SBM3 – S1 Risiko von Zwangsarbeit Absatz 14 Buchstabe f	Ja	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 3

ESRS 2 SBM3 – S1 Risiko von Kinderarbeit Absatz 14 Buchstabe g	Ja	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 3	
ESRS S1-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 20	Ja	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1	
ESRS S1-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 21	Ja		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II
ESRS S1-1 Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels Absatz 22	Ja	Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 3	
ESRS S1-1 Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen Absatz 23	Ja	Indikator Nr. 1 in Anhang I Tabelle 3	
ESRS S1-3 Bearbeitung von Beschwerden Absatz 32 Buchstabe c	Ja	Indikator Nr. 5 in Anhang I Tabelle 3	
ESRS S1-14 Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle Absatz 88 Buchstaben b und c	Ja	Indikator Nr. 2 in Anhang I Tabelle 3	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II
ESRS S1-14 Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage Absatz 88 Buchstabe e	Ja	Indikator Nr. 3 in Anhang I Tabelle 3	
ESRS S1-16 Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle Absatz 97 Buchstabe a	Ja	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 1	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II
ESRS S1-16 Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane Absatz 97 Buchstabe b	Ja	Indikator Nr. 8 in Anhang I Tabelle 3	
ESRS S1-17 Fälle von Diskriminierung Absatz 103 Buchstabe a	Ja	Indikator Nr. 7 in Anhang I Tabelle 3	
ESRS S1-17 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 104 Buchstabe a	Ja	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1 und Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1
ESRS 2 SBM3 – S2 Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette Absatz 11 Buchstabe b	Ja	Indikatoren Nr. 12 und 13 in Anhang I Tabelle 3	

ESRS S2-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 17	Ja	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1	
ESRS S2-1 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette Absatz 18	Ja	Indikatoren Nr. 11 und 4 in Anhang 1 Tabelle 3	
ESRS S2-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 19	Ja	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1
ESRS S2-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 – 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 19	Ja		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II
ESRS S2-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette Absatz 3	Ja	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3	
ESRS S3-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte Absatz 16	Nein	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1	
ESRS S3-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien Absatz 17	Nein	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1
ESRS S3-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 36	Nein	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3	
ESRS S4-1 Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern Absatz 16	Ja	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1	
ESRS S4-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 17	Ja	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1
ESRS S4-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 35	Ja	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3	

ESRS G1-1 Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption Absatz 10 Buchstabe b	Ja	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 3	
ESRS G1-1 Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers) Absatz 10 Buchstabe d	Ja	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 3	
ESRS G1-4 Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften Absatz 24 Buchstabe a	Ja	Indikator Nr. 17 in Anhang 1 Tabelle 3	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II
ESRS G1-4 Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung Absatz 24 Buchstabe b	Ja	Indikator Nr. 16 in Anhang 1 Tabelle 3	

## 5 FORSCHUNG & ENTWICKLUNG (F&E) UND NEUE MODELLE

### 5.1 ORGANISATION

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der KTM-Gruppe ist global aufgestellt. Der zentrale Entwicklungsstandort befindet sich in Mattighofen. Neben der Durchführung zahlreicher Forschungs- und Entwicklungsprojekte werden von hier aus die F&E-Aktivitäten der anderen Standorte unterstützt. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist der Forschungsstandort in Terrassa, Spanien, gut geeignet für die Erprobung von Off-Road Motorrädern. Dementsprechend liegt auch der Forschungsschwerpunkt vor Ort auf Off-Road Anwendungen. Die Forschungstätigkeiten in Varese, Italien, konzentrierten sich auf die Weiterentwicklung der MV Agusta-Modelle. In den USA liegt der Fokus darauf, die Compliance der Produkte mit den für den nordamerikanischen Markt spezifischen Vorgaben sicherzustellen sowie auf ergänzenden Entwicklungen. Die PIERER Mobility-Gruppe kooperiert mit Forschungseinrichtungen, OEMs und Start-Ups sowohl aus der Motorrad- und Automobilindustrie als auch aus anderen Industriezweigen.

Zentrale Punkte der F&E-Aktivitäten sind die frühzeitige Erkennung von Trends in der Motorradindustrie und Kundenanforderungen sowie die Weiterentwicklung des Produktportfolios in technischer und funktioneller Sicht. Wesentliche Bereiche der F&E-Aktivitäten umfassen die Digitalisierung – sowohl im Bereich F&E selbst, als auch produktbezogen –, Elektromobilität, die Reduktion von Emissionen, Weiterentwicklungen in den Bereichen Sicherheits- und Assistenzsysteme sowie Materialforschung. Dabei umspannen die F&E-Aktivitäten den gesamten Produktentstehungsprozess – von der Grundlagenforschung im Bereich Materialeinsatz, über die Vorentwicklung und Prototypenfertigung bis hin zur Serienreife.

Zum Stichtag 31. Dezember 2024 beschäftigte das Unternehmen 1.173 Mitarbeiter im Forschungs- und Entwicklungsbereich (Vorjahr: 1.302), das entspricht 22,1 % der gesamten Belegschaft. Der Rückgang resultiert aus den verschiedenen Maßnahmen der PIERER Mobility-Gruppe zur Senkung der F&E-Kosten. Operativ, ohne Nebeneffekt aus der Aktivierung und Abschreibung von Entwicklungsaufwendungen, wurden 12,5 % des Gesamtumsatzes für den Bereich Forschung und Entwicklung aufgewendet, dies entspricht in absoluten Werten € 235,1 Mio. (Vorjahr: € 244,4 Mio.).

### ZUSAMMENARBEIT MIT CFMOTO UND BAJAJ

Die langjährigen Partnerschaften der Unternehmensgruppe mit Bajaj Auto, Pune, Indien, und CFMOTO, Hangzhou, China, wurden im Geschäftsjahr 2024 fortgeführt. Der Großteil der Entwicklungstätigkeiten findet weiterhin an den europäischen Forschungs- und Entwicklungsstandorten der Gruppe statt. Die Industrialisierung der Entwicklungen wird zukünftig vermehrt durch diese internationalen Partner unterstützt. Ziel ist es, durch die Verlagerung von Entwicklungs- und Produktionsprozessen beiderseitig Synergien zu nutzen. Die Kooperationen mit CFMOTO werden primär durch das gemeinsame Joint Venture gesteuert.

### 5.2 FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSAKTIVITÄTEN

#### DIGITALISIERUNG

Die Virtualisierung und Digitalisierung der Produktentwicklung sind wichtige Bausteine zur Reduktion von Entwicklungszeiten, -kosten und Qualitätsrisiken. Durch die computergestützte Bauteilabsicherung, Funktionsüberprüfung und Optimierung im Entwicklungsprozess werden weniger physische Prototypen benötigt. Letztlich ist die physische Freiprüfung von Komponenten und Gesamtfahrzeugen auf entsprechenden Prüfständen ein unerlässlicher Baustein in der Erprobung von Neuprodukten.



Außerdem können Langzeitsimulationen die Entwicklung langlebigerer Produkte fördern. Die Erkenntnisse der Simulation werden im virtuellen Prototyp, dem „digital twin“, zusammengefasst. Aufgrund der Komplexität erwartet die Gruppe den Einsatz des digital twin allerdings erst in einigen Jahren.

Konnektivitäts-Funktionen, die einen Datenaustausch zwischen Fahrzeug und zum Beispiel Smartphones ermöglichen, wurden in den letzten Jahren intensiv weiterentwickelt und zählen insbesondere im Premiumsegment zu unverzichtbaren Ausstattungsmerkmalen. Neben der Entwicklung von Komfortfunktionen (z.B. Telefonie und Navigation) stellen insbesondere die Entwicklung und Erprobung von Kommunikationssystemen zwischen dem Motorrad und anderen Fahrzeugen sowie zwischen dem Motorrad und (Verkehrs-)Infrastruktur (z.B. Ampelanlagen) einen zentralen Bestandteil der Aktivitäten des Berichtsjahres dar. Im Rahmen ihrer Connected Motorcycle Consortium (CMC)-Mitgliedschaft arbeitete KTM gemeinsam mit anderen Motorrad- und Pkw-Herstellern auch im Jahr 2024 an der Analyse von Unfallszenarien und der Vermeidung durch die Funkkommunikation weiter. Dies führt zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die nächste Fahrzeuggeneration ist für die Nachrüstung der Funktechnologie bereits vorbereitet.

## **AKTIVITÄTEN IM BEREICH ALTERNATIVER ANTRIEBSTECHNOLOGIEN**

Eine der wesentlichen Aktivitäten zur Dekarbonisierung im Bereich der Elektromobilität ist die Ausweitung der Produktpalette. Zur Erfüllung des eigenen Leistungsanspruchs wird die Batterieentwicklung vorangetrieben und auf Serientauglichkeit fokussiert.

Seit der Markteinführung der KTM Freeride E im Jahr 2014 gilt die PIERER Mobility-Gruppe als Pionier auf diesem Gebiet. Die Entwicklung elektrifizierter Motorradmodelle erfolgt zum überwiegenden Teil in dem hauseigenen Kompetenzzentrum in Anif bei Salzburg. Im Geschäftsjahr 2024 wurde die grundlegend überarbeitete 2025 KTM Freeride E zusammen mit der neu entwickelten, voll elektrischen Husqvarna Pioneer (MY25) vorgestellt. Speziell für diese beiden Modelle wurde ein Lithium-Ionen-Akku entwickelt, welcher über eine Kapazität von 5,5 kWh verfügt und Enduro-Fahrzeiten von bis zu drei Stunden ermöglicht. Weiters wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr die zum Teil aktualisierten, vollelektrischen Minicross Modelle der Marken KTM, Husqvarna und GASGAS präsentiert. Diese bieten der nächsten Fahrergeneration eine Einstiegsmöglichkeit in die Elektromobilität und werden in verschiedenen Varianten angeboten.

Parallel arbeitet die Gruppe an weiteren elektrischen Produkten, welche zukünftig das Produktportfolio ergänzen sollen. Die KTM E9 soll als neuartiger Hybrid aus E-Fahrrädern und E-Motocross-Motorrädern eine neue Zielgruppe erreichen. Ziel ist es, mit den Entwicklungen im Jahr 2025 die Serienreife zu erreichen und die KTM E9 im Geschäftsjahr 2026 auf dem Markt einzuführen. Die ebenfalls in Entwicklung befindliche GASGAS TXE wurde bereits bei der TrailGP in Rennsituationen erprobt. Besonders im Vergleich mit anderen E-Motorrädern ist die Entwicklung dieses Fahrzeugs mit einem Getriebe, Gängen, einer mechanischen Kupplung sowie einer Schwungmasse.

Neben den Produktentwicklungen befasste sich die Gruppe im Geschäftsjahr 2024 auch mit der Forschung zu Teilkomponenten. Als Mitglied in mehreren Forschungsgruppen beschäftigte sich KTM mit umweltfreundlichen Mobilitätsformen. Das von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) geförderte, mehrjährige Projekt „LiONESS“ zielt darauf ab, neue Simulations- und Messmethoden für die Weiterentwicklung von batteriebetriebenen Fahrzeugen der Klasse L (Klasse der Krafträder/Kraftfahrzeuge) zu entwickeln. Dabei berücksichtigt das Projekt die Effizienz, Sicherheit und Nachhaltigkeit der Batterien. KTM ist für das Produktmanagement und die Überführung der erzielten Nachhaltigkeitsanforderungen in die allgemeinen Produkthanforderungen verantwortlich.

Das Forschungsprojekt „EMotion“ fand im Geschäftsjahr 2024 seinen erfolgreichen Abschluss. In vier Projektjahren konnten zwei Prototypen energieeffizienter, elektrischer L-Kategorie-Fahrzeuge entwickelt und getestet werden. Berücksichtigt wurden dabei Kriterien wie zum Beispiel Leichtbau und Effizienz. Das erarbeitete Know-how und alle Erkenntnisse, die durch das innovative Projekt gewonnen wurden, werden für die weitere Entwicklungsarbeit an Serienfahrzeugen und bei verschiedenen Arbeitsprozessen eingesetzt.

Darüber hinaus war die Gruppe im Geschäftsjahr 2024 weiter im Swappable Batteries Motorcycle Consortium (SBMC) tätig. Ziel des Konsortiums ist es, den Einsatz von Elektro-Leichtfahrzeugen der L-Kategorie durch austauschbare Batterien zu erleichtern und die Entwicklung und den Einsatz von dafür relevanter Ladeinfrastruktur voranzutreiben. Durch gemeinsame Batteriespezifikationen wird die Einführung von Stationen zum Austausch entsprechender Batterien erleichtert. Die Tätigkeiten werden durch das von der EU geförderte Projekt „Stan4SWAP“ ergänzt. Im Zuge dessen soll bis November 2025 eine Standardisierungs-Roadmap für den Batteriewechsel von Kategorie-L-Fahrzeugen erarbeitet werden.

## **ENTWICKLUNGEN IM BEREICH GERÄUSCH- UND SCHADSTOFFEMISSIONEN**

Das Lärmemissionsverhalten von Motorrädern hat sich in den vergangenen Jahren zu einem bedeutenden Akzeptanzkriterium für diese Fahrzeugkategorie entwickelt. Während der Geräuschpegel für straßenzugelassene Motorräder durch internationale Homologationsstandards vorgegeben und zunehmend gesenkt wird, gibt es für Offroad-Sportmotorräder keine einheitliche Regulation.

Mit dem EU-Projekt „LENS“ wird das Ziel verfolgt, Lärm- und Schadstoffemissionen zu reduzieren. Neben Best Practice-Beispielen werden auch Vorschläge für Vorschriften zur Verbesserung der Leistung künftiger Fahrzeuge ausgearbeitet. Der Projektabschluss ist im Geschäftsjahr 2025 nach dreijähriger Projektdauer geplant. Der Beitrag der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH im abgelaufenen Geschäftsjahr umfasste die Bereitstellung von Testmotorrädern und Expertise sowie Unterstützung der Partner bei Ausarbeitung der Ergebnisberichte.

Die seit mehreren Jahren geplante Umsetzung der EU5+ Emissionsanforderung für die Offroad- und Street-Modelle fand im Geschäftsjahr 2024 ihren Abschluss. Zukünftig erfüllen alle in Europa neu zugelassenen Modelle diese EU5+-Anforderungen.

Im Geschäftsjahr konnte die Entwicklung des automatisierten Schaltgetriebes (AMT) durch die Gruppe abgeschlossen werden. Ab dem Modelljahr 2025 soll dieses in ausgewählten Premium-Modellen zum Einsatz kommen. Das AMT gibt dem Fahrer die Möglichkeit, flexibel zwischen manuellem oder automatisiertem Modus zu wählen. Je nach ausgewähltem Schaltmodus erfolgt der Wechsel in den nächsten Gang automatisch oder manuell per Schalthebel oder Schaltwippe. In beiden Moden ist für das Anfahren und den Gangwechsel keine manuelle Kupplungsaktivierung erforderlich. Im Automatikmodus kann zusätzlich zwischen Komfort- und Sportmodus gewählt werden. In der MotoGP™ wurde bereits in der Saison 2024 ein Anteil nicht-fossiler Treibstoffe von 40 % verwendet. Ab 2027 wird dieser Prozentsatz auf 100 % erhöht. Die Erprobung im Motorsport und der daraus resultierende und folgende Technologietransfer in die Serienanwendung ist ein wichtiger Pfeiler, um Innovation aus dem Rennsport in zukünftige Modelle der Gruppe einfließen zu lassen. Hiermit wird auch eine schrittweise Einführung von E-Fuels und damit eine graduelle Dekarbonisierung in der Fahrzeugflotte möglich.

## **FUNKTIONALER WERKSTOFFEINSATZ**

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 Fahreigenschaften sind eine weitere Säule der verfolgten Entwicklungsphilosophie.

Im Bereich der Materialforschung lag der Fokus im Geschäftsjahr 2024 auf der Entwicklung eines Katalogs zur Analyse von Anforderungen an bestehende und potenziell künftig verwendete Materialien. Eingesetzte Kunststoffbauteile wurden dabei verschiedenen Kategorien zugeordnet. Basierend auf den Anforderungen wurden Bauteile identifiziert, die potenziell aus recycelten Kunststoffen hergestellt werden können. Erste Prototypen befinden sich in der Testphase. Bei positiven Ergebnissen der Material- und Bauteilprüfungen und dem somit erfolgten Nachweis der technischen Umsetzbarkeit, können die recycelten Kunststoffe für den zukünftigen Serieneinsatz freigegeben werden. Auf dem Projekt aufbauend werden auch interne Materialquellen für Sekundärkunststoffe analysiert und ein Ansatz für Closed-Loop-Recycling erarbeitet.

## **SICHERHEITS- UND ASSISTENZSYSTEME**

Mit der Einführung neuartiger Sicherheits- und Komfortfunktionen im Fahrzeug ging in den letzten Jahren eine deutliche Erhöhung der Komplexität des Elektrik-/Elektronik-Systems von Motorrädern einher. Im Geschäftsjahr 2024 wurden die überarbeiteten radarbasierten Assistenzsysteme in Kooperation mit Bosch vorgestellt. Das Frontradarsystem namens Adaptive Cruise Control (ACC) bietet eine Vielzahl von Vorteilen im Bereich Fahrkomfort und Sicherheit und ermöglicht beispielsweise das Einhalten von Abständen zu vorausfahrenden Verkehrsteilnehmern. Dem Fahrer stehen drei verschiedene Fahreinstellungen zur Verfügung: „Dynamic“ mit schneller Reaktion auf verändernde Verkehrsbedingungen, „Komfort“ für gleichmäßige Anpassungen an Geschwindigkeitsveränderungen sowie „Gruppenfahrt“, die die Fahrt in größeren Motorradgruppen ermöglicht und mit seitlichem Versatz auf das nächste Objekt fokussiert. Zusätzlich bietet das ACC unter anderem einen Überholassistenten, eine Kurvengeschwindigkeitsregelung, Bremsassistenten und Kollisionswarnungen.

Das Projekt zu akustisch optimiert wahrnehmbaren Warnmeldungen für alle Altersgruppen wurde im Geschäftsjahr 2024 abgeschlossen und zum Patent angemeldet. Dabei beschäftigte sich das F&E-Team mit akustischen Warnmeldungen, die es dem Fahrer ermöglichen werden, eine kritische Situation rechtzeitig zu erkennen, um darauf ebenfalls rechtzeitig reagieren zu können. Diese neuen Erkenntnisse und Entwicklungen entstanden durch die Zusammenarbeit mit der Universität Dresden. Mit der zunehmenden Verbreitung von Headsets erwartet die Gruppe einen großen Nutzerkreis und somit eine Verbesserung der Sicherheit bei den Endkunden.

Sollte es dennoch zu Unfallsituationen kommen, erarbeitet die Gruppe ein SOS-Signal, welches das schnelle Auffinden des verunglückten Motorradfahrers erleichtern soll. Ziel ist es, durch akustische und optische Signale die Aufmerksamkeit von Passanten und Rettungsorganisationen zu erregen und diese schneller und präziser zur Unfallstelle zu leiten.

## **5.3 AUSBLICK 2025 UND DARÜBER HINAUS**

Die unternehmensweiten Digitalisierungsinitiativen werden sich weiterhin mit dem Einfluss von Künstlicher Intelligenz, dem Ausbau von Konnektivität und der Stärkung des Händlernetzes mit B2B2C-Technologien beschäftigen. Zukünftig wird eine End-to-End-Datenkette entlang des Produkt-Lebens- und Kunden-Bindungszyklus erarbeitet, die der Serviceorientierung und dem Ansatz der Kundenzentrierung folgt und die Datenqualität und -verfügbarkeit für die Gruppe und den Motorradfahrer steigern wird. Weiterhin wird die Gruppe die Effizienzsteigerung in den Wertschöpfungsprozessen priorisieren sowie Trends und Technologien aktiv beobachten.

Über die KTM Technologies GmbH und mit ihren laufenden neuen Projekten im Drittkundensegment kann zudem ein permanenter Aufbau von Know-how zum Thema Leichtbau, Composite, Antriebstechnologien und Elektromobilität sichergestellt werden.

## 5.4 NEUE MOTORRAD-MODELLE

### KTM

Die KTM DUKE-Baureihe feierte im Jahr 2024 ihr 30-jähriges Bestehen. Anlässlich dieses Jubiläums brachte KTM drei neue und stark überarbeitete Motorradmodelle auf den Markt:

- **KTM 390 DUKE**  
Mit ihrem unverwechselbaren Styling bietet sie das Leistungsgewicht in ihrer Klasse.
- **KTM 990 DUKE**  
Sie besticht mit vielen technischen Innovationen, einem neuen Motor und Chassis.
- **KTM 1390 SUPER DUKE R und KTM 1390 SUPER DUKE R EVO**  
Sie bilden die Königsklasse der Hyper Naked Bikes und bieten eine verbesserte Spitzenleistung mit gewohnt aggressiver Ausrichtung im Design.

Weitere neue Motorräder sind:

#### **KTM RC 8C 2024**

Dieses Motorrad erfüllt die Anforderungen leistungsorientierter Fahrer und erfahrener Trackracer gleichermaßen.

#### **KTM 250 SX-F Adamo Edition 2025**

Dieses Sammlerstück ist in limitierter Anzahl erhältlich und Andrea Adamo, dem MX2-Weltmeister von 2023, gewidmet.

Darüber hinaus gab es bei neuen Generationen bestehender Modelle zahlreiche Verbesserungen:

#### **KTM XC- und XC-F-Baureihe 2025**

Hier trugen mehrere technische Updates zu Verbesserungen des Fahrverhaltens und zur Gewichtsreduktion bei.

#### **KTM 450 Rally Replica 2025**

Dieses Motorrad ist von der Rallye Dakar bekannt und ein Symbol für Rally-Raid-Meisterschaften. Es erhielt die bislang umfassendsten Updates.

#### **KTM EXC Modellpalette 2025 (2- und 4-Takt-Enduro-Baureihe)**

Hier kam es insbesondere beim Fahrwerk zu umfangreichen Verbesserungen.

#### **KTM 125 XC-W 2025**

Dieses Motorrad wurde speziell für die Junior Enduro Kategorie wieder eingeführt.

#### **EXC Champion Editions**

Diese limitierte Modellreihe feiert den langjährigen Rennerfolg und die KTM-Weltmeister in der Partnerschaft mit Red Bull.

#### **300 XC-W und 350 XC-F Factory Edition**

Diese limitierten Modelle bieten die beste Plattform für Offroad-Rennen durch wettbewerbsorientierte Spezifikationen, wie sie vom KTM Factory Racing Team verwendet werden.

#### **Freeride E**

Diese neue Generation des elektrischen Freizeit-Enduros bietet eine deutlich erhöhte Reichweite mit einer WMTC-Bewertung von 137 km, ein leichtes Chassis und kontrollierbare Leistung durch wählbare Fahr- und Rekuperationsmodi.

Darüber hinaus wurden auf der Motorradmesse EICMA in Mailand weitere neue KTM Straßenmodelle vorgestellt. Darunter die 990 RC R, 990 DUKE R, 1390 SUPER DUKE GT, 1390 SUPER ADVENTURE R, 390 ADVENTURE R und 390 SMC R.

## **HUSQVARNA**

### **Vitpilen- und Svartpilen-Baureihen 2024**

Seit der Markteinführung 2018 wurden alle Maschinen mit neuen Motoren, einem neuen Chassis, erstklassiger Technologie und im neuen Stil komplett überarbeitet.

#### **Svartpilen 801**

Dieses außergewöhnliche, Scrambler inspirierte Bike setzt einen neuen Standard für mittelschwere Straßenmodelle durch einen Fokus auf zugängliche Leistung und herausragende Qualität.

#### **Vitpilen 801**

Dieses Roadster-Modell setzt einen neuen Standard für Mittelgewichts-Straßenmodelle mit Schwerpunkt auf sportlicher Leistung und herausragender Qualität. Durch einen neuen charakteristischen Scheinwerfer und auffällige Farben hebt es sich von der Konkurrenz ab.

#### **Norden 901 Expedition**

EU5+ und ein Farb- und Grafik-Update zeichnen dieses Premium-Modell in der Husqvarna Street-Reihe aus.

#### **TC 150 und TC 300**

Diese zwei neuen 2-Takt-Maschinen komplettieren die Motocross-Palette von Husqvarna für 2025.

#### **TE 125**

Nach der Wiedereinführung dieses komplett überarbeiteten Motorrads umfasst die Enduro-Modellpalette 2025 jeweils vier 2-Takt- und 4-Takt-Motorräder.

#### **TE 300 / FE 350 PRO**

Diese Modelle in limitierter Auflage bieten die beste Plattform für Enduro-Rennen durch wettbewerbsorientierte Spezifikationen, wie sie von Billy Bolt und dem Husqvarna Factory Racing Team auch verwendet werden.

#### **Pioneer**

Dieses neue elektrische Freizeit-Enduro bietet lautlosen Spaß mit einer WMTC-Reichweite von 137 km, einem integrierten Ladegerät und kontrollierbarer Leistung durch wählbare Fahr- und Rekuperationsmodi.

#### **Heritage-Modelle**

Diese Modellreihe in limitierter Auflage feiert das langjährige Markenerbe mit von den 1980er Jahren inspirierten Grafiken in einem charakteristischen Blau.

## **GASGAS**

### **TXE**

Dieser Prototyp eines Trial-Bike mit Elektroantrieb ist 2024 erstmals in der TrialGP-Weltmeisterschaft an den Start gegangen.

### **TXT GP- und TXT Racing-Reihe 2025**

Alle sechs Modelle der Trial-Bikes sind mit leistungsfähigeren Bauteilen ausgestattet.

### **MC 150 und MC 300**

Mit diesen neuen 2-Takt-Maschinen vervollständigte GASGAS die Motocross-Linie 2025.

### **EC 125**

Mit Einführung dieser 2-Takt-Maschine hat GASGAS die Enduro-Modellpalette für 2025 auf sieben Motorräder erweitert.

### **EC 300 GP**

Dieses Modell in limitierter Auflage bietet wettbewerbsorientierte Spezifikationen und feiert das Rennsport-Erbe von GASGAS im Enduro-Segment.

### **KTM SX-E 5 / Husqvarna EE 5 / GASGAS MC-E 5**

Die neuen Generationen des elektrischen Sportminicycles bieten durch eine integrierte Wasserkühlung 30 % mehr Fahrzeit im höchsten Leistungsmodus und haben ein neues Design, um mit der besten Plattform mit Verbrenner-Konkurrenten bei Junior-Wettbewerben anzutreten.

## **MV AGUSTA**

### **Enduro Veloce**

Diese neue, exklusive und leistungsstarke Reiseenduro besticht mit ihrem unverwechselbaren, dynamischen Charakter und einer harmonischen Linienführung.

### **F3 Competizione**

Diese einzigartige Maschine zeichnet pure Sportlichkeit, ästhetische Raffinesse und technische Exzellenz aus. Sie ist eine Hommage an das Rennsportkonzept und soll den Standard im Supersport-Segment neu definieren.

## **5.5 NEUE FAHRRAD-MODELLE**

PIERER New Mobility stellte auf der EUROBIKE in Frankfurt die neuen Modelle und Produktentwicklungen der Marken Husqvarna und GASGAS vor. Husqvarna war mit ihren neuen E-Bike-Modellen vertreten: Neben dem Grand Towner 6, welcher mit dem Enviolo-System ausgestattet ist, wurden der Crosser, der Tourer und der Young Cross, ein E-Mountainbike für Kinder, vorgestellt. GASGAS zeigte die ECC und MXC-Reihe aus der neuen E-Mountainbike-Generation sowie die stylischen Allround-Cruiser, das MOTO 1 und MOTO 2.

## 6 CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

### 6.1 RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

Der Hauptzweck des Risikomanagements der PIERER Mobility-Gruppe besteht in der Sicherung und Stärkung des Unternehmens durch eine rechtzeitige, vollständige und transparente Einschätzung der finanziellen, operativen und strategischen Chancen und Risiken.

Die Gruppe verfügt über ein Enterprise Risk Management System, welches die konzernweiten Chancen und Risiken nach Fachbereichen und gegebenenfalls geografischen Bereichen zentral erhebt. Die operative Verantwortung und die Bewertung der konzernweiten Chancen und Risiken erfolgt durch die Abteilung „Risk Management & Dealer Financing“ der KTM AG, die auch für die Koordination zuständig ist und in welcher das ESG-Management verankert ist, und dem lokalen Management. Diese berichten direkt an den Vorstand der KTM AG und werden von diesem und dem Konzernvorstand der PIERER Mobility AG überwacht.

Eine präventive Analyse möglicher Ereignisse ist ebenfalls Aufgabe des Risikomanagements. Darüber hinaus gilt es, Chancen und Risiken aktiv zu steuern und entsprechende Maßnahmen mit den betroffenen Unternehmensbereichen zu definieren und zu evaluieren.

### 6.2 ENTERPRISE RISK MANAGEMENT (ERM)

Das ERM der Gruppe stellt einen kontinuierlichen, mehrstufigen Prozess zur Steuerung aller operativen und strategischen Chancen und Risiken sicher. Dieser Prozess kombiniert Elemente aus dem Bottom-Up- und Top-Down-Ansatz und umfasst die Identifikation und Bewertung von Chancen und Risiken ebenso, wie die Maßnahmendefinition sowie die Überwachung und Berichterstattung. Dies bildet die Grundlage für ein konzernweit einheitliches Berichtswesen.

Im Rahmen eines ganzheitlichen Risikomanagements werden in diesem Prozess auch die mit den Themen Umwelt, Soziales und Governance (ESG) verbundenen Chancen und Risiken berücksichtigt.

#### **CHANCEN- UND RISIKOSTEUERUNG**

Hauptziel der Chancen- und Risikosteuerung ist die aktive, kontinuierliche und kontrollierte Beeinflussung von Chancen und Risiken. Dabei werden die Unternehmensstrategie und Fragen der Wirtschaftlichkeit berücksichtigt. Der Umgang mit den Risiken und Chancen wird fallspezifisch definiert. Risiken können minimiert, vermieden oder im Einzelfall bewusst eingegangen werden. Chancen werden bewertet und bei positivem Ergebnis durch proaktives Handeln und gezielten Investitionen genutzt. Welche der genannten Strategien gewählt wird, legt der Risikoeigner fest. Danach erfolgt eine fortlaufende Bewertung der Strategie. Das Risikomanagement wird regelmäßig informiert. Chancen und Risiken in Bezug auf Themen der Nachhaltigkeit werden in Zusammenarbeit mit der entsprechenden Fachabteilung gesteuert. Dieser Prozess wird insbesondere von den oberen und mittleren Managementebenen der KTM AG durchgeführt und u.a. vom Vorstand der PIERER Mobility AG überwacht.

#### **IDENTIFIKATION UND BEWERTUNG**

Das ERM identifiziert und bewertet im Rahmen des Prozesses grundsätzlich Chancen und Risiken gleichermaßen. Dabei wird zwischen kurzfristigen Chancen und Risiken mit einem Zeithorizont von bis zu einem Jahr und langfristigen, strategischen Chancen und Risiken mit einem Zeitraum von fünf Jahren und mehr unterschieden. Somit werden auch ESG-relevante Chancen und Risiken mit einem längeren Zeithorizont identifiziert und adäquat bewertet.

Nach der strukturierten Identifikation aller Chancen und Risiken erfolgt eine Konsolidierung des Gesamtrisikoinventar. Aus einer Monte-Carlo-Simulation ergeben sich die Gesamtrisikoposition sowie die erforderlichen Kennzahlen. Darüber hinaus werden die größten Chancen und Risiken des Konzerns identifiziert und bewertet.

## **BERICHTERSTATTUNG UND ÜBERWACHUNG**

Im Zuge des ERM-Prozesses wurde eine umfassende Berichterstattung implementiert. Das Risikomanagement berichtet hierbei direkt an den Vorstand der KTM AG. Für diesen und den Konzernvorstand der PIERER Mobility AG wird zusätzlich zur weiteren Überwachung regelmäßig ein Report samt Aggregation auf Konzernebene über die Gesamtrisikolage erstellt. Des Weiteren werden der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat über den Status Quo und die Fortschritte informiert.

## **AD-HOC-BERICHTERSTATTUNG RELEVANTER RISIKEN**

Bei Veränderungen der Risikolage erfolgt eine Ad-hoc-Berichterstattung durch die Risikoeigner an das Risikomanagement-Team und in weiterer Folge an den Vorstand der KTM AG. Dies erlaubt eine zeitnahe und transparente Einschätzung der aktuellen Gesamtrisikosituation. Im Jahr 2024 war eine Zunahme von Ad-hoc-Berichterstattungen zu beobachten.

## **6.3 DARSTELLUNG VON CHANCEN, RISIKEN SOWIE GETROFFENEN MASSNAHMEN**

Die folgende tabellarische Übersicht zeigt die wesentlichen identifizierten Chancen, Risiken und Maßnahmen für das Jahr 2024.

Die im Laufe des zweiten Halbjahres eingetretenen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen führten zu einem unerwartet hohen Markt- und Absatzrisiko in den Kernmärkten, wodurch auch geplante Maßnahmen stärker als erwartet beeinflusst wurden. Für das Geschäftsjahr 2025 wurde für die KTM AG ein bestandsgefährdendes Liquiditätsrisiko aufgrund des Markt- und Absatzrisikos sowie des hohen Lagerbestands identifiziert.

Am 29. November 2024 beantragten die KTM AG und ihre Tochterunternehmen KTM Components GmbH und KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH gerichtliche Sanierungsverfahren mit Eigenverwaltung. Der danach erarbeitete Sanierungsplan wurde am 25. Februar 2025 von den Gläubigern angenommen. Zur Finanzierung der vereinbarten Kassaquote von 30 %, die eine aufschiebende Bedingung für den erfolgreichen Abschluss der Sanierungsverfahren darstellte, konnten Finanzmittel im dreistelligen Millionenbereich aufgebracht werden. Die Bestätigung des Eintritts der Rechtskraft der Sanierungspläne wird für Mitte Juni 2025 erwartet. Nach Eintritt der Rechtskraft sind die Sanierungsverfahren beendet. Zur weiteren Erläuterung finanzieller Risiken aus den Sanierungsverfahren und der daraus resultierenden Darstellung im Konzernabschluss sei an dieser Stelle auf die ausführlicheren Erläuterungen im Konzernanhang verwiesen.

Trotz der zeitnahen Aktualisierung aller Chancen und Risiken können kurzfristige, nicht vorhersehbare Ereignisse dazu führen, dass die Darstellung der relevanten Chancen und Risiken nicht alle Eventualitäten berücksichtigt, insbesondere jene des Scheiterns der Investorengespräche und somit des Sanierungsverfahrens.



Chancen/Risiken	Beschreibung	Maßnahmen
BRANCHE		
Regulierungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nationale und internationale gesetzlichen Rahmenbedingungen in den Absatzländern beeinflussen sowohl für Off-road- als auch für Street-Motorräder deren technische Ausführung, den Fahrzeugimport, die Fahrzeugzulassung und die Fahrzeugverwendung (z.B.: regionale Emissionsvorschriften, Regelungen zur Fahrerlaubnis/Führerschein und Diskussionen über die Regulierung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren in der EU)</li> <li>Klimaschutzbemühungen können zu einer Verschärfung und Ausweitung oder zu neuen Regulierungen mit Auswirkungen auf die technische Ausführung und die Verwendung von Fahrzeugen (z.B.: Absenkung von Grenzwerten für Abgasemissionen und Fahrgeräusch und lokalen Fahrverboten in Städten) führen</li> <li>Steigender Forschungs- und Entwicklungsbedarf zur Einhaltung bestehender und zukünftiger Vorschriften</li> <li>Regulatorische Maßnahmen wie z. B. Umweltzonen oder andere klima- und luftqualitätsbedingte lokale Fahrverbote könnten Motorräder als verbrauchsärmere Alternative zum Pkw attraktiver machen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch eine Marktsegmentierung wird sichergestellt, dass bereits im Produktentstehungsprozess die relevanten Regularien optimal berücksichtigt werden</li> <li>Die zusätzliche Überwachung und Steuerung durch die Abteilung „Regulatory Affairs“ unterstützt die frühzeitige Identifikation und cross-funktionale Bewertung von Risiken inklusive Reporting und Vorschlagswesen für Gegenmaßnahmen - sowohl operativ als auch strategisch</li> <li>Als ACEM-Mitglied (European Association of Motorcycle Manufacturers) auf Ebene der KTM AG unterstützt die PIERER Mobility AG die Strategie zur Dekarbonisierung. Sie orientiert sich an den Zielen des europäischen Green Deal und des Klimaschutzgesetzes sowie der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität der Europäischen Kommission</li> <li>Entwicklung emissionsarmer/-freier Antriebssysteme und Produkte</li> </ul>
Produkt- und Technologieentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Technologien können sich aufgrund veränderter Rahmenbedingungen und externer Einflüsse als unwirtschaftlich erweisen</li> <li>Technische Innovationen (zum Beispiel die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien) und die Markteinführung neuer Produkte – sowohl durch die PIERER Mobility-Gruppe als auch durch Wettbewerber – können die Marktposition sowie die Technologie- und Innovationsposition beeinflussen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategisches Produktmanagement innerhalb der Organisation</li> <li>Einführung einer Produktliniensteuerung</li> <li>Globale F&amp;E Organisation</li> <li>Zunehmender Einsatz digitaler Hilfsmittel und Prozesse zur effizienten Ressourcennutzung</li> <li>Bewährter Produktentstehungsprozess</li> <li>Entwicklung von emissionsärmeren/-freien Antriebssystemen und Produkten</li> </ul>

Chancen/Risiken	Beschreibung	Maßnahmen
MARKT		
Verändertes Kundenverhalten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anhaltende Inflation und wirtschaftliche Unsicherheit können zu einer Konsumzurückhaltung der Kunden führen.</li> <li>Kaufentscheidungen in einzelnen Ländern können durch die Umstrukturierung und die damit verbundene Berichterstattung beeinflusst werden.</li> <li>Der Übergang zu neuen (emissionsärmeren/emissionsfreien) Technologien kann das bestehende Marktgefüge verändern, geeignete Strategien können die Chancen zur Erschließung neuer Marktanteile erhöhen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hohe Qualitätsstandards, Verbesserung der (End)Kundenbetreuung und klare Positionierung im Premiumsegment</li> <li>Erweiterung der Zusammenarbeit mit strategischen Entwicklungspartnern</li> <li>Weiterentwicklung und Fokussierung der strategischen Partnerschaften im Produktionsbereich des Mittelklassensegments</li> <li>Berücksichtigung von Kundenanforderungen im Produktentstehungsprozess zur Abdeckung der Kundenbedürfnisse</li> </ul>
Markt- und Absatzentwicklungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aus der aktuellen Wirtschaftslage ergibt sich ein anhaltendes Absatzrisiko, welches auch 2025 anhalten wird.</li> <li>Die erhöhten Leitzinsen in den Kernmärkten erhöhen die Wahrscheinlichkeit einer Rezession und reduzieren insbesondere in den USA das verfügbare Haushaltseinkommen von Privatpersonen.</li> <li>Das volatile Marktumfeld wird zusätzlich durch geopolitische sowie länderspezifische, politische Einflüsse geprägt.</li> <li>Die wichtigsten Einzelabsatzmärkte der KTM AG sind Europa, die USA und Indien. Absatzmöglichkeiten sind jedoch generell von der allgemeinen konjunkturellen Lage in den Ländern und Regionen sowie möglicher politisch motivierter Handelsbeschränkungen abhängig.</li> <li>Ein späterer Produktionsstart der Modelle für 2025 aufgrund der Betriebsunterbrechung und die damit verbundenen Herausforderungen können die erwarteten Absatzzahlen beeinflussen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stringentes Kostenmanagement im gesamten Konzern</li> <li>Reduktion der in Mattighofen produzierten Einheiten</li> <li>Intensivierung der Zusammenarbeit mit strategischen Partnern</li> <li>Langfristig erfolgreiche Marktstrategie – KTM AG als einer der führenden Motorradhersteller Europas mit Fokus auf das Kerngeschäft</li> <li>Strategische Händlernetzentwicklung</li> </ul>

Chancen/Risiken	Beschreibung	Maßnahmen
Zollbestimmungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mögliche Handelskonflikte zwischen der EU, den USA und China, insbesondere im Bereich der Elektromobilität, führen zu veränderten Zollbestimmungen, die zu höheren Kosten und eingeschränkter Verfügbarkeit von Produkten oder Warengruppen (wie zum Beispiel Aluminium) führen können</li> <li>• Kurzfristige und rückwirkende Änderungen der Zollvorschriften können zu zusätzlichen Gebühren/Kosten führen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimierung der Lieferkette, Aufbau langfristiger Partnerschaften mit Lieferanten und Weiterentwicklung bestehender strategischer Partnerschaften</li> <li>• Zusätzliche Überwachung und Steuerung durch die Fachabteilung</li> </ul>
IT		
Cyber Crime	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Zahl der Cyber-Angriffe auf große Unternehmen hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Dabei stellen insbesondere (Spear-)Phishing und Ransomware ein unverändert hohes Gefahrenpotenzial dar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung der internen Notfall- &amp; Krisenorganisation</li> <li>• „Cyber Security“ Awarenessmaßnahmen</li> <li>• IT-Security- und Riskmanagement-System zur Identifikation und Steuerung der Informationssicherheitsrisiken</li> <li>• Cybersecurity Management Systems zur Steuerung von fahrzeugspezifischen IT-Risiken</li> </ul>
System- und Service-Verfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Verfügbarkeit von Systemen oder Services kann beeinträchtigt sein und somit den Produktionsprozess beeinflussen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelmäßige IT-Security- &amp; Risk-Assessments zur Identifizierung und Steuerung von Risiken</li> </ul>
Regulative Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nationale und internationale Regularien betreffen zunehmend auch die IT- &amp; Informationssicherheitsbereiche (z.B.: NIS2).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch zusätzliche und frühzeitige Maßnahmen wird die Einhaltung bestehender bzw. zukünftiger nationaler und internationaler Regelungen in Bezug auf IT &amp; Informationssicherheit sichergestellt</li> </ul>

Chancen/Risiken	Beschreibung	Maßnahmen
FINANZEN		
Finanzrisiko, Risiken der Bilanzerstellung	Für weitere Ausführungen, einschließlich der konkreten Maßnahmen zur Milderung von Risiken durch den Einsatz von Finanzinstrumenten (Hedging von Fremdwährungspositionen mit Futures, Swaps, etc.) wird auf Anhangsangabe 39. „Finanzielle Risiken“ verwiesen.	
Forderungsausfall	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anhaltend erhöhte Zinsen sowie niedrige Absatzzahlen erhöhen den Druck auf die Händler. Dies kann zu vermehrten Forderungsausfällen führen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Enge Abstimmung mit den Händlern und Unterstützung mit gezielten Programmen</li> <li>Bankgarantien zur Absicherung</li> <li>Strategische Händlernetzentwicklung</li> </ul>
HR		
Workforce	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Attraktivität und das allgemeine Image des Arbeitgebers sowie die Gewährleistung von Sicherheit und Gesundheitsschutz haben einen erheblichen Einfluss auf die Entscheidungen von Arbeitnehmern und Bewerbern, dies kann zu Vor- oder Nachteilen bei der Mitarbeiterbindung, aber auch beim Wettkampf um Talente am Arbeitsmarkt führen.</li> <li>Schlüsselkräfte könnten das Unternehmen verlassen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Personalentwicklung &amp; Trainingsangebote zur Weiterbildung von Führungskräften und Projektleiter</li> <li>Programme für internationale Talente</li> <li>Umfassendes Lehrlingsausbildungsprogramm in der eigenen Lehrwerkstätte</li> <li>Stetige Weiterentwicklung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz</li> </ul>
Personal-kosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch Kollektivvertragsverhandlungen oder infolge von makroökonomischen Entwicklungen können die Personalkosten stärker steigen als geplant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Laufendes Monitoring von Personalkosten</li> <li>Anpassung des Personalstands</li> <li>Intensivierung von strategischen Partnerschaften</li> </ul>
Kulturwandel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ein anhaltender Zustand der Unsicherheit infolge des Sanierungsverfahren und der damit verbundenen Restrukturierungen der Organisation</li> <li>Der Zustand der Unsicherheit hat weitere Auswirkungen auf die Identifikation mit der Organisation und das Vertrauen in die Führung</li> <li>Änderungen bei der unternehmensinternen Kultur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fokus auf Governance und Compliance</li> <li>Unterstützung und Begleitung der Führungskräfte</li> <li>Verstärkte Kommunikation und Sichtbarkeit der Führung</li> <li>Interne Unterstützung bei der Organisationsentwicklung</li> <li>Anpassung der Organisations- und Führungsstruktur</li> </ul>

Chancen/Risiken	Beschreibung	Maßnahmen
BESCHAFFUNG UND PRODUKTION		
Materialien und Rohstoffe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politische Exportbeschränkungen und Zölle können sich negativ auf die Preisentwicklung von Materialien und Rohstoffen auswirken</li> <li>• Makroökonomische Entwicklungen oder klimabedingte Maßnahmen können sich negativ auf die Preise energieintensiver Ressourcen wie Stahl und Aluminium auswirken (verstärkter Einsatz von derzeit noch stark limitierten erneuerbaren Energien, höhere Anforderungen an die Stahlproduktion, Umstellung von Produktionssystemen, Anforderungen an den Einsatz von Rezyklaten etc.)</li> <li>• Ein stark steigender Bedarf an seltenen Erden, zum Beispiel für die Batterieproduktion für die Elektromobilität, könnte zu Ressourcenengpässen auf dem Markt führen</li> <li>• Der anhaltende Russland-Ukraine-Konflikt zeigt, dass sich regionale und lokal begrenzte Konflikte negativ auf die Preisentwicklung von Materialien und Rohstoffen auswirken können</li> <li>• Eine Eskalation des Konflikts zwischen China und Taiwan hätte gravierende Auswirkungen auf die Versorgungssicherheit mit elektronischen Bauteilen</li> <li>• Technologische Weiterentwicklung und die Marktreife neuer Materialien und Rohstoffe mit verbesserten Eigenschaften</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forschung zu alternativen Materialien und Rohstoffen und zur Materialreduktionen/funktionaler Leichtbau („Sustainable Engineering“)</li> <li>• Höhere Transparenz in der Kostenstruktur durch effektives „Cost Engineering“</li> <li>• Implementiertes Market Intelligence System für elektronische Bauteile sowie die Erschließung unterschiedlicher Bezugsquellen („Multiple Sourcing“)</li> <li>• Absicherung der Rohstoffpreise durch Finanzinstrumente an den Terminmärkten</li> </ul>

Chancen/Risiken	Beschreibung	Maßnahmen
Logistik und Lieferkette	<ul style="list-style-type: none"> <li>Engpässe oder Verzögerungen in der Logistik können zu Beeinträchtigungen der Produktion führen</li> <li>Politisch motivierte Unruhen (zum Beispiel am Golf von Aden, beim Suezkanal oder in der Taiwanstraße) können sich negativ auf die Versorgungssituation und Logistikkosten auswirken</li> <li>Ausfallrisiken von Lieferanten können kurz- bis mittelfristig zu Versorgungsengpässen führen</li> <li>Das Sanierungsverfahren und damit verbundene Liquiditätsrisiko führt auf Zuliefererseite zu einem erhöhten Ausfallrisiko, welches sich in weiterer Folge auf die gesamte Supply Chain auswirken kann</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flexibilität im implementierten Produktionslayout garantiert schnelle Anpassung der Produktionspläne</li> <li>Langfristige Zusammenarbeit mit bestehenden Lieferpartnern sowie sorgfältige Auswahl leistungsfähiger neuer Lieferanten</li> <li>Pflege der Lieferantenbeziehungen</li> <li>Förderung kurzer Lieferketten und lokaler Beschaffungsstrategien zur Verkürzung/Sicherung der Lieferzeiten</li> <li>Verstärktes Risikomanagement in der Lieferkette</li> <li>Durchgängige Unterzeichnung der Einkaufsbedingungen mit den Lieferanten</li> <li>Nutzung alternativer Lieferketten und entsprechende Aktivitäten zur Reduktion der anfallenden Kosten</li> <li>Absicherung durch den Einsatz von „Second Sources“ oder zusätzlichen Lieferketten für kritische Warengruppen</li> <li>Logistische Beschaffungsstruktur zur Minimierung von Transportwegen und die Anpassung der damit verbundenen Kosten</li> </ul>
Betriebsstoffe (insb. Strom und tech. Gas)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Versorgung mit Strom, Gas und sonstigen Energieträgern ist für den Produktionsbetrieb essenziell</li> <li>Aufgrund aktueller multipler Krisenherde kann es zur Beeinträchtigung der Energieversorgung und damit verbundene Preisschwankungen kommen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Photovoltaikanlagen zur eigenen Stromerzeugung</li> <li>Fortlaufende Umsetzung von Energieeinsparmaßnahmen</li> <li>Teilnahme an (Bürger)-Energiegemeinschaften, sofern formell umsetzbar</li> </ul>
Betriebsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beeinträchtigung der Verfügbarkeit von Anlagen durch technische Störungen oder externe Einflüsse wie zum Beispiel Stürme, Hochwasser oder sonstige Naturgefahren. Solche Ereignisse können den Produktionsprozess beeinflussen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wartungspläne und optimierte Instandhaltungsstrategie</li> <li>Regelmäßige Inspektionen</li> <li>Notfall- und Krisenmanagement</li> <li>Versicherungen</li> </ul>

Chancen/Risiken	Beschreibung	Maßnahmen
SONSTIGE		
Produktqualität und -haftung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Als Hersteller von Premiumprodukten ist die Qualität ein wesentliches Merkmal, auf das sich die PIERER Mobility fokussiert</li> <li>Produkthaftungsfälle und damit verbundene Strafen stellen vor allem auf dem US-amerikanischen Markt aufgrund des Rechtssystems ein Risiko dar</li> <li>Neben bisher bestehenden möglichen Ursachen für produktbezogene Klagen könnten durch klimawandelbedingte Regulierungen weitere rechtliche Risiken hinzukommen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sicherstellung hoher Qualitätsstandards durch geeignete Lieferantenauswahlverfahren sowie den Einsatz von Qualitäts- und Prozessmanagement-Systemen und Audits</li> <li>Versicherungen</li> </ul>
Klima- und Umwelt-risiken und Chancen	Für weitere Informationen wird hier auf die nichtfinanzielle Erklärung (Abschnitt 4 dieses Lageberichts) verwiesen. Relevante Informationen finden sich jeweils zu Beginn der Kapitel E1 und E5 sowie in den entsprechenden Abschnitten zum Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.	
Strategische Chancen und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategische Ausrichtung mit Fokus auf das Kerngeschäft Motorräder, verbunden mit einer starken Markenidentität, bieten eine solide Basis für zukünftiges Wachstum</li> <li>Verschlechterte Produktionsbedingungen in Europa (Kosten, Regularien, Arbeitsmarkt) führen zu Wettbewerbsnachteilen.</li> <li>Durch die Nutzung außereuropäischer Produktionsstandorte kann den Wettbewerbsnachteilen eines europäischen Standorts entgegengewirkt sowie Entwicklungs- und Industrialisierungsprozesse beschleunigt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die strategische Restrukturierung hat KTM das Potenzial, gestärkt aus der Krise hervorzugehen</li> <li>Fokus auf das Premiumsegment und Nutzung der eigenen Innovationskraft</li> <li>Teilverlagerungen der Produktion und von F&amp;E-Aktivitäten zu den globalen Partnern wie z.B. Bajaj Auto (Indien)</li> </ul>

Chancen/Risiken	Beschreibung	Maßnahmen
Compliance Risiken	<p>Allgemeine Herausforderungen im Compliance-Bereich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verstoß gegen die im Code of Conduct definierten Mindeststandards</li> <li>• Verstoß gegen nationale und/oder internationale Gesetze</li> <li>• Herausforderungen bei eigenen Geschäftsaktivitäten und in der Lieferkette</li> </ul> <p>Fokusthemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Menschenrechte, Respekt, Integrität, Diversität, ethische Rekrutierung, faire Arbeitsbedingungen, Gesundheitsschutz, Arbeitssicherheit</li> <li>• Nachhaltigkeit, Umwelt- und Klimaschutz, Tierschutz</li> <li>• Fairer Wettbewerb, Kartellverbot</li> <li>• Korruption, Bestechung, Einladungen, Geschenke</li> <li>• Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, Exportkontrolle</li> <li>• Steuern, Steuerstrategie, Steuercompliance, internationale Steuerrichtlinien</li> <li>• Interessenskonflikte, Verbot von Insiderhandel, politische Aktivitäten, Spenden, Sponsoring</li> <li>• Umgang mit Unternehmens-eigentum und -vermögen, Geschäfts- und Betriebs-geheimnissen, Datenschutz, geistiges Eigentum, KI-Tools</li> <li>• Lieferkettencompliance</li> <li>• Umgang mit Konfliktmineralien, Chemikalien, Schadstoffen</li> </ul>	<p>Maßnahmen zur Compliance-Sicherung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einhaltung des Code of Conduct</li> <li>• Einbezug der Mitarbeiterinteressen durch Mitarbeitervertretungen</li> <li>• Überprüfung von Fortschritten</li> <li>• Implementierung von Maßnahmen zur Achtung der Menschenrechte</li> <li>• Ausbau der ESG-Plattform "SupplierAssurance" (NQC)</li> <li>• Festlegung von Mindestanforderungen als Grundlage für Lieferantenbeziehungen</li> <li>• Sicherstellung des Mindestbeschäftigungsalters</li> <li>• Durchführung jährlicher Schulungen und Sensibilisierungsprogramme</li> <li>• Verfügbarkeit von Whistleblowing-Kanälen, Ausweitung des anonymen Hinweisgebersystems auf Dritte</li> <li>• Automatisiertes Compliance E-Learning</li> </ul>



## 7 ANGABEN GEMÄSS § 243A (ABS 1) UGB

1. Das Grundkapital beträgt EUR 33.796.535 und ist in 33.796.535 auf Inhaber lautende Stückaktien zerlegt. Jede Stückaktie gewährt den gleichen Anteil am Grundkapital und die gewöhnlichen Aktionärsrechte gemäß österreichischem Aktiengesetz. Dazu zählen das Recht auf die Auszahlung der in der Hauptversammlung beschlossenen Dividende und das Recht auf Ausübung des Stimmrechts 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 hauptkotiert (ISIN AT0000KTM102). Seit dem 1. März 2022 sind die Aktien zusätzlich an der Wiener Börse (Amtlicher Handel) gelistet. Im Geschäftsjahr 2024 kam es zu keiner Änderung des Grundkapitals. Da die PIERER Mobility AG auch keine eigenen Aktien erwarb oder veräußerte, hielt die Gesellschaft zum Stichtag 31. Dezember 2024 keine eigenen Aktien.
2. Zwischen der Pierer Konzerngesellschaft mbH, der Pierer Industrie AG und der Pierer Bajaj AG einerseits (die „Pierer-Gruppe“) sowie 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“). Dieser Vertrag regelt 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. Der Syndikatsvertrag 2021 sieht vor, dass eine etwaige 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 somit in Bezug auf Aktien an der PIERER Mobility AG Veräußerungsbeschränkungen. Dem Vorstand sind keine weiteren Beschränkungen bekannt, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen.
3. Nach Kenntnis der Gesellschaft bestand per 31. Dezember 2024 folgende Beteiligung am Kapital der PIERER Mobility AG, die zumindest 10 von Hundert betragen:
  - Pierer Bajaj AG: 74,94 % (direkte Beteiligung);
  - Pierer Konzerngesellschaft mbH: 0,09 % (direkte Beteiligung) und 74,94 % (indirekte Beteiligung).
4. Es gibt keine Aktien mit besonderen Kontrollrechten.
5. Es bestehen derzeit keine Mitarbeiterbeteiligungsmodelle.
6. Es bestehen keine über das Gesetz hinausgehenden Bestimmungen hinsichtlich der Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats und über die Änderung der Satzung.
7. Möglichkeiten, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen:

Dargestellt werden in einem ersten Schritt die Möglichkeiten, die zum Stichtag 31. Dezember 2024 aufrecht waren. Die Änderungen der genannten Instrumente nach dem Bilanzstichtag sind am Ende dieses Punktes beschrieben (siehe dazu auch das Kapitel zu den Ereignissen nach dem Bilanzstichtag):

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 enthielt die Satzung der Gesellschaft zum Bilanzstichtag 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 der Hauptversammlung vom 21. April 2023 wurden im Hinblick auf den Erwerb und die Veräußerung eigener Aktien zudem folgende Beschlüsse gefasst:

- a) 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.

- b) Der Vorstand ist für die Dauer von fünf Jahren ab dem Datum der Beschlussfassung ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats 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 Bezugsrechts) und die Veräußerungsbedingungen festzusetzen. Die Ermächtigung kann ganz oder teilweise oder auch in mehreren Teilbeträgen und in Verfolgung eines oder mehrerer Zwecke ausgeübt werden.

Nach dem Bilanzstichtag kam es zu wesentlichen Änderungen der Möglichkeiten, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen:

Die PIERER Mobility-Gruppe befindet sich in einer angespannten wirtschaftlichen Lage. Insbesondere auf der Ebene der KTM AG war kurzfristig eine Kapitalzufuhr zur Erfüllung der Quote im Sanierungsplan erforderlich. Die Aufnahme von frischem Kapital stellte somit eine Schlüsselherausforderung der PIERER Mobility AG dar, um ihre wesentliche Tochtergesellschaft, die KTM AG, unterstützend mit Finanzmitteln auszustatten.

Die in der Hauptversammlung vom 21. April 2023 beschlossene bedingte Kapitalerhöhung (Bedingtes Kapital 2023) wurde daher in der außerordentlichen Hauptversammlung am 27. Jänner 2025 widerrufen und eine neue Ermächtigung sowie ein neues Bedingtes Kapital 2025, das künftig 50 % des aktuellen Grundkapitals der Gesellschaft entsprechen soll, beschlossen. Dadurch wurde dem Vorstand die notwendige Flexibilität gegeben, um kurzfristig auf Finanzierungs- und / oder Liquiditätsanforderungen der PIERER Mobility-Gruppe reagieren zu können.

Die außerordentliche Hauptversammlung beschloss am 27. Jänner 2025 hinsichtlich des Ausschlusses des Bezugsrechts Folgendes (zu Tagesordnungspunkt 2):

- a) Die Hauptversammlung widerruft die in der ordentlichen Hauptversammlung vom 21. April 2023 beschlossene Ermächtigung des Vorstands mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 21. April 2028 Finanzinstrumente im Sinne von § 174 AktG auszugeben.
- b) Der Vorstand wird ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis 27. Jänner 2030 Finanzinstrumente im Sinne des § 174 AktG, insbesondere Wandelschuldverschreibungen, Gewinnschuldverschreibungen und Genussrechte, mit einem Gesamtnennbetrag von bis zu EUR 900.000.000,00 die auch das Bezugs- und/oder das Umtauschrecht auf den Erwerb von insgesamt bis zu 16.898.267 Aktien der Gesellschaft einräumen können und / oder auch so ausgestaltet sind, dass ihr Ausweis als Eigenkapital erfolgen kann, auch in mehreren Tranchen und in unterschiedlicher Kombination, auszugeben, und zwar auch mittelbar im Wege der Garantie für die Emission von Finanzinstrumenten durch ein verbundenes Unternehmen der Gesellschaft mit Umtausch- und / oder Bezugsrechten auf Aktien der Gesellschaft.
- c) Für die Bedienung der Umtausch- und / oder Bezugsrechte kann der Vorstand das bedingte Kapital und/oder eigene Aktien oder eine Kombination aus bedingtem Kapital und eigenen Aktien verwenden.
- d) Der Vorstand darf im Rahmen dieser Ermächtigung Finanzinstrumente, die dem Gläubiger Bezugsrechte auf den Erwerb von Aktien der Gesellschaft einräumen, nur insoweit begeben, als bei Ausübung sämtlicher Bezugsrechte dieser Finanzinstrumente und unter Berücksichtigung sämtlicher Aktien, die auch aus dem Genehmigten Kapital 2022 (wie in der

Hauptversammlung vom 29. April 2022 zu Tagesordnungspunkt 9 beschlossen) ausgegeben wurden oder ausgegeben werden sollen, nicht mehr als 16.898.267 neue Aktien der Gesellschaft geschaffen werden.

- e) Ausgabebetrag und Ausgabebedingungen der Finanzinstrumente sind vom Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats festzusetzen, wobei der Ausgabebetrag nach Maßgabe anerkannter finanzmathematischer Methoden sowie des Kurses der Aktien der Gesellschaft in einem anerkannten Preisfindungsverfahren zu ermitteln ist. Der Ausgabebetrag der bei Wandlung (Ausübung des Umtausch- und / oder Bezugsrechts) auszugebenden Aktien und das Umtausch- und / oder Bezugsverhältnis sind unter Berücksichtigung marktüblicher finanzmathematischer Methoden sowie des Kurses der Aktien der Gesellschaft zu ermitteln (Grundlagen der Berechnung des Ausgabebetrags); der Ausgabebetrag der auszugebenden Aktien darf nicht unter dem anteiligen Betrag des Grundkapitals liegen.
- f) Das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Finanzinstrumente im Sinne des § 174 Abs 4 AktG ist ausgeschlossen.

Des Weiteren wurden in der außerordentlichen Hauptversammlung am 27. Jänner 2025 folgende Beschlüsse – hinsichtlich der bedingten Kapitalerhöhung gefasst (zu Tagesordnungspunkt 3):

- a) Die Hauptversammlung widerruft die in der ordentlichen Hauptversammlung vom 21. April 2023 beschlossene bedingte Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft gemäß § 159 Abs 2 Z 1 AktG um bis zu EUR 4.375.000,00 durch Ausgabe von bis zu 4.375.000 Stück auf Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennwert (Stückaktien) zur Ausgabe an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG.
  - b) Die Hauptversammlung beschließt die bedingte Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft gemäß § 159 Abs 2 Z 1 AktG um bis zu EUR 16.898.267,00 durch Ausgabe von bis zu 16.898.267 auf Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennwert (Stückaktien) zur Ausgabe an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG, die unter Ausnutzung der in dieser Hauptversammlung eingeräumten Ermächtigung von der Gesellschaft ausgegeben werden, soweit die Gläubiger der Finanzinstrumente von ihrem Umtausch- und / oder Bezugsrecht auf Aktien der Gesellschaft Gebrauch machen. Der Ausgabebetrag und das Umtausch- und / oder Bezugsverhältnis sind nach Maßgabe marktüblicher finanzmathematischer Methoden sowie des Kurses der Aktien der Gesellschaft in einem marktüblichen Preisfindungsverfahren zu ermitteln (Grundlagen der Berechnung des Ausgabebetrags). Der Ausgabebetrag darf nicht unter dem anteiligen Betrag des Grundkapitals liegen. 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.
  - c) Zudem wurde ein Beschluss gefasst, die Satzung in § 5a gemäß den oben genannten Beschlüssen zu ändern.
8. Vereinbarungen, die bei einem Kontrollwechsel infolge eines Übernahmeangebots wirksam werden („Change of Control-Klauseln“), sich ändern oder enden sowie deren Wirkungen werden seitens der PIERER Mobility AG 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 Übernahmeangebots.

## 8 WESENTLICHE MERKMALE DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS § 243A (ABS 2) 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 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.

### 8.1 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.

Der starken internationalen Ausrichtung der 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) begegnet. Insbesondere hervorzuheben für die Verantwortlichkeit von Rechnungslegung und Finanzberichterstattung sind hier die Bereiche Finance, Controlling und Risk Management & Dealer Financing, die eng miteinander abgestimmt die Finanzaufstellungen erarbeiten und direkt unter dem Vorstand der KTM AG bzw. dem Konzernvorstand angesiedelt sind. Die Verwaltung, Organisation und Verantwortung dieser drei angeführten Unternehmensbereiche obliegt den jeweiligen Bereichsleitern. Die Strategiesetzung und Überwachung der Umsetzung liegt im Aufgabenbereich des Vorstands der KTM AG bzw. des Konzernvorstand.

In der Ablauforganisation setzt die 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 Gruppe beurteilt. Die Vorgaben an die Rechnungslegung und die Rechnungslegungsprozesse werden laufend überprüft und mindestens jährlich, bei Bedarf häufiger, in enger Abstimmung der zuständigen Verantwortungsbereiche angepasst. Die Berichterstattung mit den zugehörigen Ergebnissen erfolgt anschließend im Konzernanhang. Die Überwachung der Einhaltung der rechnungslegungsbezogenen Regelungen und Kontrollen liegt in der Verantwortung des jeweils zuständigen Bereichsmanagements.

## 8.2 RISIKOBEURTEILUNG

Risiken in Bezug auf den Rechnungslegungsprozess werden durch das jeweilige Bereichsmanagement 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 Vorräte. Teilweise werden externe Experten zugezogen bzw. wird auf öffentlich zugängliche Quellen abgestellt, um das Risiko einer Fehleinschätzung zu minimieren.

## 8.3 KONTROLLMASSNAHMEN

Die 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. Die Gruppe sucht stets nach technisch-automatisierten Lösungen, um so bestehende Kontrollmechanismen zu verbessern bzw. neue zu implementieren. Der Fokus liegt einerseits auf ganzheitlichen, den Rechnungslegungsprozess überspannenden als auch andererseits auf detaillierten Anwendungsautomatismen wie beispielsweise bei der Abschlusserstellung sowie in der laufenden Buchhaltung. 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 unter anderem automatisierte 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 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.

## 8.4 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. Ziel ist es, über die verfolgte Standardisierung in der internen Berichterstattung Abweichungsanalysen zu vereinfachen, Risiken im Berichtsprozess zu erkennen und strategische Entscheidungen zu ermöglichen.

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, insbesondere in Bezug auf das finanzielle Volumen bezogen gestaffelte Freigabeerfordernisse bis hin zur obersten Vorstandsebene, und Handlungsabläufe zur Begrenzung finanzieller Risiken, z.B. die Analyse der finanziellen Stabilität von Lieferanten, sowie die strikte Vorgabe des Vier-Augen-Prinzips bei Rechnungs- und Zahlungsfreigaben.

Darüber hinaus basiert das interne Kontrollsystem auf präzisen Informationen über die Prozesse für die Rechnungslegung und Finanzberichterstattung 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 EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Für die Ausführungen zu den Ereignissen nach dem Bilanzstichtag wird auf Kapitel XI. „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ des Konzernanhangs verwiesen.

## 10 AUSBLICK

### 10.1 GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Mit fristgerechter Hinterlegung der Kassaquote und zugehöriger gerichtlicher Bestätigung des Sanierungsplans konnten die KTM AG, die KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH sowie die KTM Components GmbH ihre Sanierungsverfahren erfolgreich abschließen. Der Fortbestand der KTM-Gruppe konnte damit gewährleistet werden, wenngleich weiterhin Unsicherheiten bestehen, wie nachstehend angeführt. Seitens der Geschäftsführung bestanden zu keinem Zeitpunkt im Laufe der Sanierungsverfahren Zweifel an ihrem erfolgreichen Abschluss.

Nichtsdestoweniger bestehen Unsicherheiten, da die Fortbestandsprognose bestimmten Annahmen und Faktoren unterliegt, die auf dem Eintritt von Umständen beruhen, die außerhalb der Kontrolle der KTM-Gruppe liegen. Nennenswert sind insbesondere erwartete makroökonomischen Rahmenbedingungen. Wie einleitend unter den Erläuterungen zum Sanierungsverfahren ausgeführt, stellen diese Umstände eine wesentliche Unsicherheit dar, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der KTM-Gruppe zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. In diesem Fall ist die KTM-Gruppe dann möglicherweise nicht in der Lage, im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs ihre Vermögenswerte zu realisieren und ihre Schulden zu begleichen.

Zumindest für das Geschäftsjahr 2025 erwartet die Gruppe ein weiterhin herausforderndes wirtschaftliches Umfeld. Dies äußert sich bereits in den erwarteten wirtschaftlichen Wachstumszahlen in den Kernmärkten Europa und den USA, wobei die Unsicherheiten hinsichtlich der aktuellen politischen Entwicklungen und auch der Verhängung von US-amerikanischen Einfuhrzöllen auf Produkte der Gruppe erheblich zugenommen haben. Zusätzlich zu den hohen Lohnabschlüssen und den Folgen der anhaltend erhöhten Inflationsraten wird erwartet, dass die Zinssätze im Wesentlichen auf dem bisherigen erhöhten Niveau verbleiben. In Summe betreffen die resultierenden Volatilitäten insbesondere die Umsatzerwartungen der Gruppe in den USA und Europa.

Trotz des schwierigen Umfelds verfügt die Gruppe über treue Kunden. Es herrscht große Nachfrage nach den im Herbst 2024 vorgestellten Motorrad-Modellen. Dennoch liegt die oberste Priorität im Abbau der Lagerbestände. Zur Erreichung dieses Ziels werden die Produktionskapazitäten auch im Geschäftsjahr 2025 noch weiter reduziert und entsprechend an der Nachfrage kalibriert, sodass aber zeitgleich auch ausreichend neue Modelle bei den Händlern verfügbar sind. Aufgrund dieser Maßnahmen erwartet die Gruppe bis zum Jahresende 2025 eine Normalisierung ihres und auch des Lagerbestands bei den Händlern. Damit im Einklang steht das Ziel des Managements, die bisherige produktbezogene Push-Strategie im Verkauf über die Gewährung von Discounts hin zu einer Pull-Strategie zu entwickeln, bei der die Kundennachfrage über gezielte Werbemaßnahmen gesteigert werden soll.

Aufgrund des anhaltend herausfordernden wirtschaftlichen Umfelds geht der Vorstand für das Geschäftsjahr 2025 von einem Umsatz unter dem Niveau des letzten Geschäftsjahres aus. Zugleich benötigen einige der gesetzten Kostensenkungsmaßnahmen mehr Zeit von ihrer Umsetzung bis hin zu ihrer Wirkung, sodass erst für das Geschäftsjahr 2027 von einem positiven EBIT – ausgenommen das Geschäftsjahr 2025, das aufgrund des erwarteten Sanierungsgewinns ein positives EBIT ausweisen wird – ausgegangen wird. Mit dem von den zukünftigen Investoren erwarteten eingebrachten Kapital sowie der Freisetzung des Working Capital und der Realisierung des Sanierungsgewinns im Geschäftsjahr 2025 kann der Fortbestand der KTM-Gruppe bis hin zur Wieder-Erreichung positiver operativer Erträge im Geschäftsjahr 2027 erwartet werden. Strategische Zielsetzung ist es, eine stärkere Fokussierung auf das Kerngeschäft Motorräder mit seinen Premiummarken KTM, GASGAS und Husqvarna zu legen. Die Marke MV Agusta sowie die zugehörigen Gesellschaften und Geschäftsbeziehungen sind bereits im vorliegenden Konzernabschluss und -lagebericht als zur Veräußerung gehalten klassifiziert; die Geschäftsleitung geht von einer endgültigen Abwicklung des Verkaufs im zweiten Quartal 2025 aus. Darüber hinaus wird auch daran gearbeitet, das Geschäft der KTM Sportcar GmbH und damit des X-BOW zu veräußern. Die Geschäftstätigkeiten der PIERER New Mobility GmbH und ihrer Tochtergesellschaften sollen bis zum Jahresende 2025 ebenfalls eingestellt werden.

Vor dem Hintergrund des erfolgreichen Abschlusses des Sanierungsverfahrens der KTM AG und der gesetzten Maßnahmen zur Fokussierung und Redimensionierung geht die Geschäftsleitung davon aus, dass die Gruppe damit über eine stabile operative und finanzielle Basis verfügt.

## 10.2 MOTORSPORT

Die KTM-Gruppe verzeichnete einen der erfolgreichsten Starts in eine Motorsport-Saison. Der Gewinn der Rally Dakar zu Beginn des Jahres 2024 stellte den ersten Höhepunkt dar, gefolgt vom Superenduro-Weltmeistertitel mit sieben von möglichen sieben Siegen. Daran schlossen sich der Gewinn von fünf von möglichen fünf Motocross MX-2 WM-Läufen, acht Supercross-Siege sowie zwei Siege von vier



Rennen in der Moto 3. Sowohl in der Motocross-, der Supercross- und Moto 3-Konstrukteurswertung führt die KTM-Gruppe.

Die verfolgte Fokussierung zeigt sich auch in der MotoGP: Das orange Farbschema wird wieder die MotoGP-Präsenz der KTM-Gruppe im Jahr 2025 präsentieren. Der Red Bull KTM Tech3-Kader wird mit den Grand-Prix-Gewinnern Enea Bastianini und Maverick Viñales das Red Bull KTM Factory Racing-Team ergänzen. Der 26-jährige Italiener und der 29-jährige Spanier werden in der Saison 2025 im Rahmen einer mehrjährigen Vereinbarung mit einer kompletten KTM RC16-Werksmaschine ausgestattet und bilden zusammen mit den Stars Brad Binder und Pedro Acosta ein orangefarbenes Red Bull-Quartett.

### 10.3 INVESTITIONEN

Durch die in den letzten Jahren getätigten Investitionen wurden die erforderlichen Produktionskapazitäten für die kommenden Jahre gesichert. Die avisierten Investitionen wurden vor diesem Hintergrund einer umfassenden Bewertung mit dem Ziel der Analyse ihrer strategischen Relevanz und operativen Notwendigkeit unterzogen. Es wird erwartet, dass hierdurch die Investitionen bis zur Erreichung operativer Profitabilität merklich gesenkt werden können, ohne die Unternehmenssubstanz oder Zukunftsfähigkeit einzuschränken. Der Fokus der Investitionen wird jedoch weiterhin auf der (Weiter-)Entwicklung bestehender und neuer Modelle liegen.

### 10.4 FINANZIERUNGSSITUATION

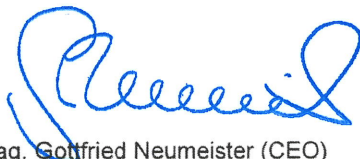
Für den erfolgreichen Abschluss des Sanierungsverfahrens brauchte die KTM-Gruppe frisches Kapital von Investoren. Im Zuge dessen hat die Bajaj-Gruppe über die bestehenden konzernalen Verflechtungen mit der PIERER Mobility -Gruppe Finanzmittel in Höhe von insgesamt € 800 Mio. zur Verfügung gestellt. Davon sind der KTM-Gruppe bis 26. Mai 2025 folgende Finanzmittel zugeflossen:

- Restrukturierungsdarlehen mit einer Laufzeit von 3 Jahren, d. h. bis zum 30. Dezember 2028, in Höhe von € 450 Mio. durch die Bajaj Auto International Holdings BV, Niederlande;
- Einlösung bestehender Forderungen aus Finanzierungstätigkeit der KTM AG gegenüber der PIERER New Mobility GmbH durch die PIERER Mobility AG in Höhe von € 200 Mio.

Der erfolgreiche Abschluss des Sanierungsverfahrens verringerte die Nettofinanzverschuldung der KTM-Gruppe deutlich. Ziel ist es, nach der laufenden Redimensionierung der KTM-Gruppe die Nettofinanzverschuldung auf ein nachhaltig gesundes Niveau zu bringen.

Wels, 27. Mai 2025

Der Vorstand



Mag. Gottfried Neumeister (CEO)



Dipl.-Ing. Stefan Pierer (Co-CEO)