



**PIERER Mobility AG,  
Wels**

Konzernabschluss und  
Konzernlagebericht  
zum 31. Dezember 2021

## Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021

	<u>Anhang- Nr.</u>	<u>31.12.2021 TEUR</u>	<u>31.12.2020 TEUR</u>
<b>Vermögenswerte:</b>			
<b>Langfristige Vermögenswerte:</b>			
Firmenwert	21	130.711	131.034
Immaterielle Vermögenswerte	22	473.561	426.835
Sachanlagen	23	361.330	356.219
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	24	13.562	13.252
Latente Steueransprüche	25	9.617	11.518
Sonstige langfristige Vermögenswerte	26	4.033	3.137
		<b><u>992.814</u></b>	<b><u>941.995</u></b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte:</b>			
Vorräte	27	405.174	298.744
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	28	150.861	144.887
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	29	110.801	81.621
Steuererstattungsansprüche		560	517
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	30	373.509	218.270
		<b><u>1.040.905</u></b>	<b><u>744.039</u></b>
		<b><u>2.033.719</u></b>	<b><u>1.686.034</u></b>

	<u>Anhang- Nr.</u>	<u>31.12.2021 TEUR</u>	<u>31.12.2020 TEUR</u>
<b>Eigenkapital und Schulden:</b>			
<b>Eigenkapital:</b>			
Grundkapital	31	33.797	22.539
Kapitalrücklagen	31	9.949	9.949
Sonstige Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn	31	716.396	327.767
<b>Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens</b>		<b>760.142</b>	<b>360.255</b>
Nicht beherrschende Anteile	31	5.409	293.864
		<b>765.551</b>	<b>654.119</b>
<b>Langfristige Schulden:</b>			
Finanzverbindlichkeiten	32	506.539	456.089
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	33	28.763	28.665
Latente Steuerschulden	25	99.977	86.940
Andere langfristige Schulden	34	14.187	9.735
		<b>649.466</b>	<b>581.429</b>
<b>Kurzfristige Schulden:</b>			
Finanzverbindlichkeiten	32	56.847	74.594
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	34	395.581	262.099
Rückstellungen	35	23.105	17.979
Steuerschulden		9.852	9.198
Andere kurzfristige Schulden	34	133.317	86.616
		<b>618.702</b>	<b>450.486</b>
		<b>2.033.719</b>	<b>1.686.034</b>

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1.1.2021 bis 31.12.2021

	Anhang- Nr.	2021 TEUR	2020 TEUR
Umsatzerlöse	8	2.041.730	1.530.382
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	9	-1.448.631	-1.103.550
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>593.099</b>	<b>426.832</b>
Vertriebs- und Rennsportaufwendungen	10	-237.847	-192.216
Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	11	-33.330	-23.391
Verwaltungsaufwendungen	12	-128.857	-102.645
Sonstige betriebliche Aufwendungen	13	-1.990	-164
Sonstige betriebliche Erträge	14	744	5
Ergebnis aus at-Equity Beteiligungen	15	1.666	-1.180
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>		<b>193.485</b>	<b>107.241</b>
Zinserträge	16	1.864	1.629
Zinsaufwendungen	16	-12.858	-15.213
Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis	16	9.097	-2.833
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>191.588</b>	<b>90.824</b>
Ertragsteuern	17	-48.716	-21.369
<b>Ergebnis des Geschäftsjahres</b>		<b>142.872</b>	<b>69.455</b>
davon Eigentümer des Mutterunternehmens		82.540	34.911
davon Nicht beherrschende Gesellschafter		60.332	34.544
<b>Unverwässertes (=verwässertes) Ergebnis je Aktie (EUR)</b>	18	3,34	1,56

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1.1.2021 bis 31.12.2021

	Anhang- Nr.	2021 TEUR	2020 TEUR
<b>Ergebnis des Geschäftsjahres</b>		<b>142.872</b>	<b>69.455</b>
<b>Posten, die in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wurden oder anschließend umgegliedert werden können</b>			
Fremdwährungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	31	4.492	-4.176
Fremdwährungsumrechnung aus nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen	24, 31	425	-100
Bewertung Cash-Flow-Hedges von Tochterunternehmen	31	3.008	-1.435
Latente Steuer auf die Bewertung von Cash-Flow-Hedges	31	-752	359
		<u>7.173</u>	<u>-5.352</u>
<b>Posten, die nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden</b>			
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	31, 33	759	908
Steuereffekt	31	-190	-227
		<u>569</u>	<u>681</u>
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>		<b>7.742</b>	<b>-4.671</b>
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>150.614</b>	<b>64.784</b>
davon Eigentümer des Mutterunternehmens		88.054	31.829
davon Nicht beherrschende Gesellschafter		62.560	32.955

**Konzern-Kapitalflussrechnung  
für das Geschäftsjahr vom 1.1.2021 bis 31.12.2021**

	Anhang- Nr.	2021 TEUR	2020 TEUR
<b>Betriebstätigkeit</b>			
<b>Ergebnis des Geschäftsjahres</b>		<b>142.872</b>	<b>69.455</b>
+ (-) Zinsaufwendungen / Zinserträge	16	10.994	13.584
+ Steueraufwendungen	17	48.716	21.369
+ Abschreibungen auf Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	22, 23	138.717	126.289
+ (-) Dotierung (Auflösung) von langfristigen Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer		554	-100
(-) + Gewinne (Verluste) aus der Equity-Konsolidierung	15	-1.666	1.180
(-) + Gewinne (Verluste) aus dem Verkauf von Anlagevermögen		12.286	2.471
+ (-) Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen (Erträge)	VI	-13.284	5.060
+ Zinseinzahlungen		1.855	1.621
- Zinsauszahlungen		-11.954	-14.807
- Steuerzahlungen		-31.048	-4.087
+ Erhaltene Dividenden		1.022	606
<b>Brutto Cash-Flow</b>		<b>299.064</b>	<b>222.641</b>
- (+) Erhöhung (Verminderung) von Vorräten		-104.641	17.128
- (+) Erhöhung (Verminderung) von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Vorauszahlungen, sonstigen kurz- und langfristigen Vermögenswerten		298	25.618
+ (-) Erhöhung (Verminderung) von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Vorauszahlungen und anderen kurz- und langfristigen Schulden		172.642	47.432
<b>Erhöhung (Verminderung) des Nettoumlaufvermögens</b>		<b>68.299</b>	<b>90.178</b>
<b>Cash-Flow aus Betriebstätigkeit</b>		<b>367.363</b>	<b>312.819</b>

	Anhang- Nr.	2021 TEUR	2020 TEUR
<b>Investitionstätigkeit</b>			
- Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	22, 23	-181.922	-147.856
- Auszahlungen für den Erwerb von nach der at-Equity Methode bilanzierten Unternehmen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten	7, 24	-773	-150
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen		599	631
+ Einzahlungen aus der Veräußerung von nach der at-Equity Methode bilanzierten Unternehmen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten	24	0	0
+ (-) Änderungen Konsolidierungskreis	7	934	290
+ (-) Ein-/Auszahlungen aus sonstigen Vermögenswerten		-13.961	76
<b>Cash-Flow aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-195.123</b>	<b>-147.009</b>
<b>Free Cash-Flow</b>		<b>172.240</b>	<b>165.810</b>
<b>Finanzierungstätigkeit</b>			
- Dividendenzahlungen an Dritte		-24.448	-26.744
- Kauf eigene Aktien	31	0	-4.569
+ Verkauf eigene Aktien		13.595	0
+ (-) Veräußerung / Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen	31	-27.906	-1.005
+ Aufnahme Forschungsdarlehen	VI	50.000	0
+ Aufnahme von langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten	VI	29.528	0
- Tilgung Schuldscheindarlehen	32, VI	-3.500	-6.000
- Tilgung Forschungsdarlehen	VI	-25.368	-13.174
- Rückzahlung von langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten	VI	-11.101	-10.384
- Tilgung Leasingverbindlichkeiten	VI, 47	-18.431	-18.821
+ (-) Veränderung sonstiger kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	VI	-9.990	-23.992
<b>Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>-27.621</b>	<b>-104.689</b>
<b>Gesamt Cash-Flow</b>		<b>144.619</b>	<b>61.121</b>
+ Anfangsbestand der liquiden Mittel im Konzern		218.270	160.864
+ Veränderung durch Fremdwährungseffekte		10.620	-3.715
<b>Endbestand der liquiden Mittel im Konzern</b>		<b>373.509</b>	<b>218.270</b>

## Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Anhang-Nr.	Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens											Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Konzern-eigenkapital Gesamt
	Grundkapital	Rücklagen		Ausgleichs-posten		Rücklage für eigene Anteile	Gesamt	Anteile	Gesamt	Konzern-eigenkapital	Gesamt		
		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR								
<b>Stand am 1. Jänner 2021</b>	<b>22.539</b>	<b>9.949</b>	<b>339.548</b>	<b>-1.318</b>	<b>-2.016</b>	<b>-8.447</b>	<b>360.255</b>	<b>293.864</b>	<b>654.119</b>				
Ergebnis des Geschäftsjahres	0	0	82.540	0	0	0	82.540	60.332	142.872				
Sonstiges Ergebnis	0	0	206	1.871	3.437	0	5.514	2.228	7.742				
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>82.746</b>	<b>1.871</b>	<b>3.437</b>	<b>0</b>	<b>88.054</b>	<b>62.560</b>	<b>150.614</b>				
<b>Transaktionen mit Anteilseignern</b>													
18, 31	0	0	-11.173	0	0	0	-11.173	-13.275	-24.448				
31	0	0	309.876	660	-548	0	309.988	-340.458	-30.470				
7	0	0	0	0	0	0	0	2.784	2.784				
31	0	0	0	156	0	0	156	0	156				
	0	0	5.148	0	0	8.447	13.595	0	13.595				
	11.258	0	-11.258	0	0	0	0	0	0				
	0	0	-733	0	0	0	-733	-66	-799				
<b>Stand am 31. Dezember 2021</b>	<b>33.797</b>	<b>9.949</b>	<b>714.154</b>	<b>1.369</b>	<b>873</b>	<b>0</b>	<b>760.142</b>	<b>5.409</b>	<b>765.551</b>				

Anhang-Nr.	Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens											Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Konzern-eigenkapital Gesamt
	Grundkapital	Rücklagen		Ausgleichs-posten		Rücklage für eigene Anteile	Gesamt	Anteile	Gesamt	Konzern-eigenkapital	Gesamt		
		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR								
<b>Stand am 1. Jänner 2020</b>	<b>22.539</b>	<b>9.949</b>	<b>305.078</b>	<b>-140</b>	<b>203</b>	<b>-5.220</b>	<b>332.409</b>	<b>274.800</b>	<b>607.209</b>				
Ergebnis des Geschäftsjahres	0	0	34.911	0	0	0	34.911	34.544	69.455				
Sonstiges Ergebnis	0	0	352	-1.215	-2.219	0	-3.082	-1.589	-4.671				
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>35.263</b>	<b>-1.215</b>	<b>-2.219</b>	<b>0</b>	<b>31.829</b>	<b>32.955</b>	<b>64.784</b>				
<b>Transaktionen mit Anteilseignern</b>													
18, 31	0	0	0	0	0	0	0	-13.739	-13.739				
31	0	0	-660	0	0	0	-660	-345	-1.005				
7	0	0	0	0	0	0	0	158	158				
31	0	0	0	37	0	0	37	34	71				
31	0	0	0	0	0	-4.569	-4.569	0	-4.569				
	0	0	0	0	0	1.342	1.342	0	1.342				
	0	0	-133	0	0	0	-133	0	-133				
<b>Stand am 31. Dezember 2020</b>	<b>22.539</b>	<b>9.949</b>	<b>339.548</b>	<b>-1.318</b>	<b>-2.016</b>	<b>-8.447</b>	<b>360.255</b>	<b>293.864</b>	<b>654.119</b>				

# KONZERNANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

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

36.	Risikomanagement .....	42
37.	Marktrisiken.....	43
38.	Branchenspezifische Risiken.....	44
39.	IT-Risiken.....	45
40.	Finanzielle Risiken.....	46
41.	Sonstige Risiken .....	53
VIII.	Finanzinstrumente und Kapitalmanagement.....	55
42.	Grundlagen .....	55
43.	Einstufung und beizulegende Zeitwerte .....	56
44.	Aufrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten .....	63
45.	Hedging.....	65
46.	Kapitalmanagement.....	69
IX.	Leasingverhältnisse .....	70
47.	Leasingverhältnisse als Leasingnehmer (IFRS 16).....	70
48.	Leasingverhältnisse als Leasinggeber (IFRS 16).....	72
X.	Erläuterungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen sowie zu den Organen.....	72
49.	Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen.....	72
50.	Organe der PIERER Mobility AG.....	75
51.	Vorstands- und Aufsichtsratsbezüge.....	75
XI.	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag .....	75
XII.	Konzernunternehmen (Beteiligungsspiegel) .....	76
XIII.	Freigabe des Konzernabschlusses .....	80

# KONZERNANHANG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

## I. ALLGEMEINE ANGABEN

### 1. ANGABEN ZUM UNTERNEHMEN

Die PIERER Mobility-Gruppe ist Europas führender „Powered Two-Wheeler“- Hersteller (PTW) mit dem Fokus auf hochinnovative Sportmotorräder und Elektromobilität.

Mit ihren Motorrad-Marken KTM, HUSQVARNA Motorcycles und GASGAS zählt sie insbesondere bei den Premium-Motorrädern zu den europäischen Technologie- und Marktführern. Das Produktportfolio umfasst neben Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren auch emissionsfreie Zweiräder mit Elektroantrieben (E-Motorcycles, E-Bicycles). Als Pionier in der Elektromobilität für Zweiräder hat die Gruppe mit ihrem strategischen Partner Bajaj die Voraussetzungen geschaffen, eine global führende Rolle im Niedrigvoltbereich (48 Volt) einzunehmen. Der Einstieg in die (E-)Bicycle Sparte mit der PIERER E-Bikes GmbH war ein weiterer wichtiger Schritt, um die Aktivitäten auch im Bereich der Fahrrad-Elektromobilität zu intensivieren. Die Fahrräder werden unter den Marken HUSQVARNA E-Bicycles, R Raymon, GASGAS E-Bicycles und FELT Bicycles vertrieben, um am attraktiven Marktwachstum in diesem Segment zu partizipieren und sich in diesem Bereich zu einem bedeutenden internationalen Player zu entwickeln.

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

Die Aktien der PIERER Mobility AG sind im „Swiss Performance Index (SPI)“ der SIX Swiss Exchange in Zürich und seit 3. März 2020 auch im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse gelistet. Ab 1. März 2022 ist zusätzlich die Handelsaufnahme im Prime Market der Wiener Börse erfolgt, womit die Aktien der PIERER Mobility AG im Top-Segment der Wiener Börse gelistet sind.

### 2. GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG

Der Konzernabschluss für den Zeitraum 1. Jänner bis 31. Dezember 2021 wurde in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen International Financial Reporting Standards (IFRS) sowie den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), soweit sie in der Europäischen Union angewendet werden, erstellt. Dabei wurden auch die zusätzlichen Anforderungen des § 245a Abs1 UGB (österreichisches Unternehmensgesetzbuch) erfüllt.

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

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

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

Rechnungshilfen können bei Summierung von gerundeten Beträgen und bei Prozentangaben ebenfalls Rundungsdifferenzen auftreten.

### 3. NEU ANGEWENDETE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

Folgende Tabelle zeigt die erstmalig verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen, die auch bereits von der EU-Kommission zum 31.12.2021 übernommen wurden:

Erstmalige Anwendung	Neue Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB
1. Jänner 2021		
	Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16 – Reform der Referenzzinssätze Phase 2	27. August 2020
	Änderungen zu IFRS 4 – Verlängerung der vorübergehenden Befreiung von IFRS 9	25. Juni 2020
1. April 2021		
	Änderungen zu IFRS 16: Auf die Coronavirus-Pandemie bezogene Mietkonzessionen nach dem 30. Juni 2021	31. März 2021

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

### 4. ZUKÜNFTIG ANZUWENDEnde STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

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

Erstmalige Anwendung	Neue oder geänderte Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB
1. Jänner 2022		
	Änderungen an IFRS 3 – Verweis auf das Rahmenkonzept	14. Mai 2020
	Änderungen zu IAS 16 Sachanlagen – Einnahmen vor der beabsichtigten Nutzung	14. Mai 2020
	Änderungen zu IAS 37 Belastende Verträge – Erfüllungskosten von Verträgen	14. Mai 2020
	Verbesserungen zu IFRS 2018 – 2020 Änderungen an IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 und IAS 41	14. Mai 2020
1. Jänner 2023		
	IFRS 17 Versicherungsverträge (inklusive Änderungen an IFRS 17)	18. Mai 2017
	Änderungen IAS 1 und IFRS Practice Statement 2 — Angabe von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	12. Februar 2021

Erstmalige Anwendung	Neue oder geänderte Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB
1. Jänner 2022	Änderungen zu IAS 8 – Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Änderungen von Schätzungen und Fehler – Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen	12. Februar 2021

Das IASB und das IFRIC haben weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, welche aber im Geschäftsjahr 2021 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?
IAS 1 — Klassifizierung von Schulden als lang- oder kurzfristig (einschließlich Verschiebung des Zeitpunkts des Inkrafttretens)	1.1.2023	23.1.2020	Nein
Änderungen zu IAS 12 Ertragsteuern – Latente Steuern, die sich auf Vermögenswerte und Schulden beziehen, die aus einer einzigen Transaktion entstehen	1.1.2023	7.5.2021	Nein
Änderungen zu IFRS 17 Versicherungsverträge: Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 – Vergleichsinformationen	1.1.2023	9.12.2021	Nein

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

## 5. SCHÄTZUNGEN UND ERMESSENENTSCHEIDUNGEN

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

- Insbesondere werden Annahmen zur Beurteilung der Werthaltigkeit von Firmenwerten und immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmbarer Nutzungsdauer getroffen. Zum Bilanzstichtag waren Firmenwerte in Höhe von TEUR 130.711 (Vorjahr: TEUR 131.034) sowie die Marken „KTM“ in Höhe von TEUR 61.103 (Vorjahr: TEUR 61.103), „GASGAS“ in Höhe von TEUR 13.346 (Vorjahr: TEUR 13.346) und „FELT“ in Höhe von TEUR 3.707 (Vorjahr: TEUR 0) angesetzt. Weiterführende Informationen sind den Erläuterungen unter Punkt 21. „Firmenwert“ und Punkt 22. „Immaterielle Vermögenswerte“ zu entnehmen.
- Latente Steueransprüche auf nicht verfallbare steuerliche Verlustvorträge werden unter der Annahme angesetzt, dass zukünftig ausreichend steuerliches Einkommen zur Verwertung der steuerlichen Verlustvorträge erwirtschaftet wird. Bei Unsicherheiten in den Annahmen werden entsprechende Wertberichtigungen gebildet. Zum 31.12.2021 wurden aktive latente Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von TEUR 3.077 (Vorjahr: TEUR 7.721) aktiviert. Aufgrund der aktuellen Steuerplanung geht das Management von einer Verwertung der zum 31.12.2021 angesetzten Verlustvorträge innerhalb der nächsten fünf Jahre aus.

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

- Im Rahmen des Cash-Flow-Hedge-Accountings werden Einschätzungen zum Eintritt von künftigen Zahlungsströmen getroffen. Diese Cash-Flows könnten bezüglich Höhe und Zeitpunkt anders eintreten und damit Einfluss auf das Cash-Flow-Hedge-Accounting haben.
- Daneben bestehen Schätzungsunsicherheiten beim Ansatz und der Bewertung von Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer. Es werden Annahmen zu den folgenden Faktoren getroffen: Erwartungswerte, demografische Annahmen wie das Pensionsalter von Frauen / Männern und Mitarbeiterfluktuation sowie finanzielle Annahmen wie Rechnungszinssatz und künftige Lohn- und Gehaltstrends. Zum Bilanzstichtag waren Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer in Höhe von TEUR 28.763 (Vorjahr: TEUR 28.665) angesetzt. Weiterführende Informationen sind den Erläuterungen unter dem Punkt 33. „Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer“ zu entnehmen.
- Schätzungen bei den Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen. Für die Ermittlung der Rückstellungshöhe wurde ein direkter Zusammenhang pro Produktgruppe zwischen angefallenen Garantie- und Gewährleistungsaufwendungen an den Umsatzerlösen festgestellt. Der durchschnittliche Prozentsatz der Garantie- und Gewährleistungsaufwendungen an den Umsatzerlösen wird mehrmals jährlich geprüft und bei Bedarf angepasst. Zum 31.12.2021 wurden Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen in Höhe von TEUR 20.000 (Vorjahr: TEUR 14.612) angesetzt.
- Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden, die im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworben wurden, sowie der Nutzungsdauern dieser Vermögenswerte basiert auf Beurteilungen des Managements.
- Leasingverhältnisse  
Es werden Einschätzungen über die Laufzeit und Zinssätze getroffen. Weitere Angaben dazu sind unter Punkt 23. „Sachanlagen“ sowie unter Punkt 47. „Leasingverhältnisse als Leasingnehmer“ zu finden.
- Bei den Vorräten bestehen Schätzungen im Zusammenhang mit Verbrauchsfolgeverfahren und Reichweitenanalysen. Zusätzlich werden auf Einzelfallbasis Wertberichtigungserfordernisse aufgrund langer Lagerdauer und eingeschränkter Absatzmöglichkeiten erfasst.

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

- **Entwicklungskosten**  
Entwicklungskosten werden entsprechend der dargestellten Bilanzierungs- und Bewertungsmethode aktiviert. Die erstmalige Aktivierung der Kosten beruht auf Annahmen des Managements zur Einschätzung des zukünftigen wirtschaftlichen Nutzens der getätigten Aufwendungen und der technischen Machbarkeit des entwickelten Produktes oder Verfahrens sowie dessen Marktgängigkeit.
- **Ausbuchung von Forderungen im Rahmen von ABS- und Factoring-Vereinbarungen**  
Es werden Einschätzungen über die Ausbuchungsvoraussetzungen des IFRS 9 getroffen. Nähere Details sind dem Kapitel VIII. „Finanzinstrumente und Kapitalmanagement“ zu entnehmen.
- **Supplier Finance**  
Es werden Einschätzungen über den Ausweis der Verbindlichkeiten im Rahmen des Supplier Finance Programmes getroffen. Weitere Angaben dazu siehe Punkt 34. „Andere kurz- und langfristige Schulden und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“.
- **Konsolidierung**  
Bei der Festlegung, ob Beherrschung gemäß IFRS 10 vorliegt, übt das Management Ermessensentscheidungen zur Bestimmung der relevanten Aktivitäten der Tochterunternehmen aus.

### Klimabezogene Annahmen:

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 PIERER Mobility-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

### 6. KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE UND -METHODEN

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

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

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

	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2021	31.12.2020	2021	2020
US-Dollar	1,1326	1,2271	1,1816	1,1470
Schweizer Franken	1,0331	1,0802	1,0799	1,0709
Japanischer Yen	130,3800	126,4900	130,3200	121,8842
Südafrikanischer Rand	18,0625	18,0219	17,5922	18,9139
Mexikanischer Peso	23,1438	24,4160	24,0516	24,7300
Australischer Dollar	1,5615	1,5896	1,5783	1,6567

## 7. VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Alle Tochterunternehmen, die unter der rechtlichen oder faktischen Kontrolle der PIERER Mobility AG stehen, sind in den vorliegenden Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 einbezogen. Die Anzahl der Unternehmen im Konsolidierungskreis hat sich im Geschäftsjahr 2021 wie folgt entwickelt:

	Vollkonsolidierte Gesellschaften	At Equity Gesellschaften
Stand zum 31.12.2020	66	4
Konsolidierungskreiszugänge	5	0
Konsolidierungskreisabgänge	-4	-1
<b>Stand zum 31.12.2021</b>	<b>67</b>	<b>3</b>
davon ausländische Unternehmen	47	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

- Konsolidierungskreiszugänge:**

Im März 2021 wurde die KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH mit Sitz in Munderfing neu gegründet und erstkonsolidiert.

Im Juli 2021 erwarb die PIERER Mobility AG weitere 30,46% der Anteile an der DealerCenter Digital GmbH, Landshut, Deutschland. Zum Verkaufszeitpunkt hielt die PIERER Mobility AG 45% an der Gesellschaft und hält nun zum Stichtag 31. Dezember 2021 eine Anteilshöhe von insgesamt 75,46%. Die bisher gehaltenen Anteile wurden nach der Equity-Methode einbezogen. Unmittelbar vor Erlangen der Beherrschung wurden die bisherigen Anteile mit deren beizulegendem Zeitwert neu bewertet. Aus der Erstkonsolidierung ergibt sich ein Aufwand in Höhe von TEUR 1.258, der unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen wird.

Im November 2021 erfolgte die Erstkonsolidierung der neu gegründeten PIERER E-Bikes Benelux, Gembloux, Belgien.

Mit Wirkung zum 17. November 2021 hat die PIERER E-Bikes GmbH 100% der Anteile an der FELT GmbH, München, Deutschland erworben.

Die PIERER E-Bikes GmbH, Munderfing, Österreich, hat im Dezember 2021 zusammen mit der MAXCOM LTD, Plovdiv, Bulgarien, die PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bulgarien, ein Joint Venture-Unternehmen, das Fahrräder für die PIERER E-Bikes GmbH fertigen wird, gegründet. Die PIERER E-Bikes

GmbH hält 50% der Anteile an dieser Gesellschaft und übt beherrschenden Einfluss im Sinne des IFRS 10 aus. Die Erstkonsolidierung der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD erfolgte per 2. Dezember 2021.

Aus sämtlichen Konsolidierungskreiszugängen wurde ein Nettovermögen in Höhe von TEUR 901 übernommen. Der Netto-Abfluss aus den Akquisitionen betrug TEUR -13.

- **Konsolidierungskreisabgänge:**

Mit Wirkung zum 16. Jänner 2021 wurde die PEXCO FRANCE SAS, Saint-Priest, Frankreich, liquidiert und endkonsolidiert, wobei sich daraus keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergaben.

Mit Wirkung zum 7. Juni 2021 wurden die von der PIERER E-Bikes GmbH gehaltenen Anteile an der bikes&wheels 2 Radhandels GmbH, Wels, an die Pierer Industrie AG, Wels, veräußert. Die Endkonsolidierung der Gesellschaft erfolgte per 31. Mai 2021.

Mit Wirkung zum 16. September 2021 wurden die von der Husqvarna Motorcycles GmbH gehaltenen Anteile an der Husqvarna Motorcycles Deutschland GmbH, Ursensollen, Deutschland, an die PIERER IMMOREAL GmbH, Wels, veräußert.

Mit Wirkung zum 30. September 2021 wurde die KTM Sportmotorcycle MEA DMCC, Dubai, liquidiert. Die Endkonsolidierung der Gesellschaft erfolgte zum 25.08.2021.

Aus sämtlichen Konsolidierungskreisabgängen ergab sich ein Netto-Zufluss von TEUR 947. Das abgegangene Nettovermögen betrug TEUR 1.401. In Summe ergaben sich Veräußerungsverluste in Höhe von TEUR 304.

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

Die KTM AG, Mattighofen, hat im Juli 2021 im Zuge einer disproportional gezeichneten Kapitalerhöhung in Höhe von TEUR 428 ihre Anteile an der KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., Philippinen, von 34% auf 40% erhöht. Aufgrund der faktischen Gegebenheiten übt die KTM AG weiterhin maßgeblichen Einfluss auf die KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc. aus, somit wird die Equity-Bewertung weitergeführt.

Weitere Änderung betrifft die DealerCenter Digital GmbH, welche nun im Konzernabschluss vollkonsolidiert wird (siehe Ausführungen oben unter „Konsolidierungskreiszugänge“).

### **III. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG**

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

#### **MOTORCYCLES:**

Der KTM Teilkonzern bildet das Segment „Motorcycles“. Die KTM AG ist die Muttergesellschaft der KTM-Gruppe, welche die Entwicklung, Erzeugung und den Vertrieb von motorisierten Freizeitgeräten (Power Sports), insbesondere unter den Marken „KTM“, „Husqvarna Motorcycles“, „GASGAS“ und Komponenten der Marke „WP“ vorantreibt. Die KTM-Gruppe umfasst zum 31. Dezember 2021 49 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 hinaus hält die KTM-Gruppe Beteiligungen an Assemblierungsgesellschaften auf den Philippinen und China.

**E-BICYCLES:**

Der PIERER E-Bikes Teilkonzern bildet das Segment „E-Bicycles“. Die in 2020 neu gegründete PIERER E-Bikes GmbH ist die Muttergesellschaft der PIERER E-Bikes-Gruppe. Mit den Marken „Husqvarna E-Bicycles“, „R RAYMON“, „GASGAS E-Bicycles“ und „FELT Bicycles“ liegt der Fokus auf der Entwicklung, Herstellung und dem Handel mit E-Bikes und Fahrrädern. Insgesamt umfasst das Segment 12 vollkonsolidierte Gesellschaften.

**SONSTIGE:**

Im Bereich „Sonstige“ werden die PIERER Mobility AG, die HDC GmbH, die KTM Technologies GmbH (vormals: KTM E-Technologies GmbH), die PIERER Innovation GmbH (vormals: KTM Innovation GmbH), die Avocado GmbH, die DealerCenter Digital GmbH und die Platin 1483. GmbH zusammenfassend dargestellt.

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

Die Segmentinformationen für das Geschäftsjahr 2021 und 2020 teilen sich auf die beschriebenen Segmente wie folgt auf:

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

<b>2020</b>	<b>Motorcycles</b>	<b>E-Bicycles</b>	<b>Sonstige</b>	<b>Konsolidierung</b>	<b>GESAMT</b>
<b>TEUR</b>					
Umsatzerlöse (einschließlich Erlöse innerhalb der Segmente)	1.413.978	112.497	36.141	-32.234	<b>1.530.382</b>
Umsatzerlöse extern	1.413.959	112.424	3.999	0	<b>1.530.382</b>
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	105.304	2.216	-179	-100	<b>107.241</b>
Investitionen <sup>1)</sup>	147.949	1.513	718	0	<b>150.180</b>
Abschreibungen	-120.357	-4.333	-1.599	0	<b>-126.289</b>
Anteil am Ergebnis von Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden	-1.359	0	0	179	<b>-1.180</b>
Bilanzsumme	1.561.592	102.505	296.378	-274.441	<b>1.686.034</b>
Eigenkapital	634.969	32.810	246.213	-259.873	<b>654.119</b>
Working Capital Employed	173.982	4.299	-460	3.711	<b>181.532</b>
Nettoverschuldung	-281.786	-3.347	-34.738	7.458	<b>-312.413</b>

<sup>1)</sup> Exklusive IFRS 16 (Leasing); die Leasingzugänge betragen in 2021 TEUR 24.626 (Vorjahr: TEUR 19.484)

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

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt. Die im Vorjahr erhaltenen Zuschüsse für Kurzarbeit wurden mit den zugehörigen Aufwendungen der jeweiligen Funktionsbereiche Herstellungskosten, Vertriebs- und Rennsportaufwendungen, Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen sowie Verwaltungsaufwendungen im Personalaufwand saldiert.

### **8. UMSATZERLÖSE**

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

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

<b>TEUR</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Europa	1.142.492	875.257
Nordamerika und Mexico	468.188	373.618
Sonstige	431.050	281.507
	<b>2.041.730</b>	<b>1.530.382</b>

Variable Gegenleistungen wie Preisnachlässe, Umsatzboni und Skonti werden als Erlösminderungen der Umsatzerlöse ausgewiesen. Die Verpflichtungen für variable Gegenleistungen werden als vertragliche Verpflichtungen im Sinne des IFRS 15 ausgewiesen. Die vertraglichen Verpflichtungen für variable Gegenleistungen betreffend Preisnachlässe, Umsatzboni und Skonti betragen zum 31.12.2021 € 50,4 Mio. (31.12.2020: € 35,6 Mio.).

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

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

Die Herstellungskosten des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2021	2020
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	1.219.340	935.018
Personalaufwand	112.491	84.103
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	59.839	50.705
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und sonstige immaterielle Vermögenswerte	28.031	28.362
Sonstige betriebliche Aufwendungen	28.930	5.362
	<b>1.448.631</b>	<b>1.103.550</b>

In den Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen sind Aufwendungen aus Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von TEUR 5.518 (Vorjahr: Erträge in Höhe von TEUR 14.959) enthalten, die nicht aus der Bewertung von Finanzinstrumenten stammen und über den Gewinn oder Verlust zu ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

## 10. VERTRIEBS- UND RENNSPORTAUFWENDUNGEN

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

TEUR	2021	2020
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	39.737	33.291
Personalaufwand	95.017	73.282
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	13.537	10.188
Sonstige betriebliche Aufwendungen	130.136	106.633
Sponsorgelder und sonstige betriebliche Erträge	-40.580	-31.178
	<b>237.847</b>	<b>192.216</b>

## 11. FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGS-AUFWENDUNGEN

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

TEUR	2021	2020
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	8.534	4.432
Personalaufwand	29.210	24.238
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	8.420	8.008
Sonstige betriebliche Aufwendungen	3.384	966
Fördergelder und sonstige betriebliche Erträge	-16.218	-14.253
	<b>33.330</b>	<b>23.391</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 77.374 (Vorjahr: TEUR 61.614). Insgesamt betragen die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen (vor aktivierten Entwicklungskosten) TEUR 162.361 (Vorjahr: TEUR 137.713) und somit 8,0% (Vorjahr: 9,0%) vom Umsatz.

## 12. VERWALTUNGS-AUFWENDUNGEN

Die Verwaltungsaufwendungen des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2021	2020
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	3.300	1.571
Personalaufwand	52.082	45.911
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	28.891	29.026
Sonstige betriebliche Aufwendungen	46.572	28.199
Sonstige betriebliche Erträge	-1.988	-2.062
	<b>128.857</b>	<b>102.645</b>

## 13. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen belaufen sich auf insgesamt TEUR 1.990 (Vorjahr: TEUR 164).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen im Wesentlichen Auswirkungen aufgrund von Konsolidierungskreisänderungen in Höhe von TEUR 1.562. Die übrigen sonstigen Aufwendungen beinhalten unter anderem Bankspesen.

## 14. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

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

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

TEUR	2021	2020
Erträge aus dem Abgang von Anlagen	254	5
Veränderungen im Konsolidierungskreis	142	0
Übrige sonstige Erträge	348	0
	<b>744</b>	<b>5</b>

## 15. ERGEBNIS AUS AT-EQUITY BETEILIGUNGEN

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

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

TEUR	2021	2020
Kiska GmbH	1.485	207
KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc.	280	33
China Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.	-24	-1.392
DealerCenter Digital GmbH	-75	-28
	<b>1.666</b>	<b>-1.180</b>

## 16. FINANZ- UND BETEILIGUNGSERGEBNIS

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

TEUR	2021	2020
Zinserträge	1.864	1.629
Zinsaufwendungen	-12.858	-15.213
Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis	9.097	-2.833
	<b>-1.897</b>	<b>-16.417</b>

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

TEUR	2021	2020
Fremdwährungsbewertung Bankguthaben	8.652	-2.158
Absicherungskosten	71	83
Bewertung Zinsswap	365	-262
Wertminderung von langfristigen finanziellen Vermögenswerten	0	-494
Erträge / Verluste aus sonstigen Beteiligungen	9	-2
	<b>9.097</b>	<b>-2.833</b>

## 17. ERTRAGSTEUERN

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

TEUR	2021	2020
Laufende Steuer	-34.933	-11.824
Latente Steuern	-13.783	-9.545
	<b>-48.716</b>	<b>-21.369</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 25,0%. Die Berechnung ausländischer Ertragsteuern basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen oder verabschiedeten Gesetzen und Verordnungen. Die angewandten Ertragssteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren von 9,0% bis 37,8%.

Eine Überleitungsrechnung zwischen dem erwarteten Steueraufwand des Geschäftsjahres (Anwendung des Konzernsteuersatzes in Höhe von 25,0% auf das Ergebnis vor Steuern) und dem tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand kann wie folgt dargestellt werden:

TEUR	2021	2020
Ergebnis vor Ertragsteuern	191.587	90.824
Erwarteter Steueraufwand / -ertrag	-47.897	-22.706
Nicht temporäre Differenzen und sonstige steuerliche Hinzurechnungen	-3.935	-93
Ansatz / Wertberichtigungen / Verbrauch von Verlustvorträgen	211	-4
Nicht steuerbare Ergebnisse aus Konsolidierungskreisänderungen	-776	-163
Steuern aus Vorperioden	-1.081	-1.058
Effekte ausländischer Steuersätze	-408	-827
Ergebnis aus Equity-Beteiligungen	488	-219
Investitionsbegünstigungen	3.850	3.932
Sonstiges	832	-231
	<b>-48.716</b>	<b>-21.369</b>

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

Das Ergebnis je Aktie betrug im laufenden Geschäftsjahr 2021 EUR 3,34 (Vorjahr: EUR 1,56) und berechnet sich wie folgt:

	2021	2020
Ergebnis - Eigentümer des Mutterunternehmens (in TEUR)	82.540	34.911
Gesamt Aktienanzahl (Stück)	33.796.535	22.538.674
Auswirkung eigener und neuer Aktien (Stück)	-9.048.544	-194.376
Gewichteter Durchschnitt der Aktien	24.747.991	22.344.298
<b>Unverwässertes (=verwässertes) Ergebnis je Aktie (EUR)</b>	<b>3,34</b>	<b>1,56</b>

Nach den Vorschriften des Aktiengesetzes bildet der nach österreichischen Rechnungslegungsvorschriften aufgestellte Einzelabschluss der PIERER Mobility AG zum 31.12.2021 die Basis für die Dividendenausschüttung.

Für das Geschäftsjahr 2021 wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn der PIERER Mobility AG in Höhe von TEUR 142.257, eine Dividende von EUR 1 je Aktie (entspricht insgesamt TEUR 33.797) auszuschütten und den Restbetrag auf neue Rechnung vorzutragen. Vom Bilanzgewinn 2020 wurde eine Dividende in Höhe von TEUR 11.173 ausgeschüttet.

## 19. AUFWENDUNGEN FÜR DEN ABSCHLUSSPRÜFER

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

TEUR	2021	2020
Jahresabschlussprüfung aller Einzelgesellschaften sowie Konzernabschlussprüfung	550	511
Sonstige Bestätigungsleistungen	51	22
Sonstige Leistungen	127	112
	<b>728</b>	<b>645</b>

## 20. MITARBEITER

Der Mitarbeiterstand wird jeweils inklusive Leiharbeiter und externen Dienstnehmern dargestellt:

Stand am 1.1.2021	4.586
Veränderungen im Geschäftsjahr	663
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>5.249</b>

Zum 31.12.2021 waren 2.862 Angestellte (Vorjahr: 2.158) und 2.387 Arbeiter (Vorjahr: 2.428) beschäftigt. Zum 31.12.2021 sind 4.340 Mitarbeiter (Vorjahr: 3.822) in Österreich und 909 Mitarbeiter (Vorjahr: 764) im Ausland beschäftigt. Durchschnittlich beschäftigte die Gruppe 4.948 Mitarbeiter (Vorjahr: 4.406), davon 2.660 Angestellte (Vorjahr: 2.417) und 2.289 Arbeiter (Vorjahr: 1.989).

Der gesamte Personalaufwand im Geschäftsjahr 2021, ohne Effekte aus der Aktivierung von Entwicklungskosten, beträgt TEUR 336.964 (Vorjahr: TEUR 264.910).

# V. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

## 21. FIRMENWERT

Für die Überprüfung der Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGUs) „KTM“ und „PIERER E-Bikes“ wurde gemäß IAS 36.99 die ausführliche Berechnung des erzielbaren Betrags zum 31.12.2020 herangezogen. Seit der letzten Berechnung des erzielbaren Betrags haben sich die Vermögenswerte und Schulden der CGUs nicht wesentlich geändert, die letzte Berechnung ergab eine wesentliche Überdeckung des Buchwertes der CGUs. Auf der Grundlage einer Analyse der seit dem 31.12.2020 aufgetretenen Ereignisse und geänderten Umstände geht das Management von einer äußerst geringen Wahrscheinlichkeit aus, dass bei einer aktuellen Berechnung der erzielbare Betrag niedriger als der Buchwert sein würde.

Die Berechnung zum 31.12.2020 erfolgte mit folgender Methode: Die Prognose der Zahlungsströme basiert auf den vom Management freigegebenen Finanzbudgets bzw. Vorscheurechnungen unter Berücksichtigung der mittelfristigen Strategieziele. Die geschätzten Zahlungsströme basieren auf den vom Management freigegebenen und mittelfristigen Strategiezielen. Die geschätzten Zahlungsströme jenseits dieser Periode werden durch Extrapolation der Budget-/Vorschauwerte ermittelt, wobei ab dem dritten Jahr eine konstante Weiterentwicklung unter Verwendung einer Wachstumsrate von 1 % angenommen wird.

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

TEUR	2021	2020
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten:</b>		
<b>Stand am 1.1.</b>	<b>150.995</b>	<b>150.289</b>
Konsolidierungskreisänderungen	-569	679
Währungsumrechnung	255	27
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>150.681</b>	<b>150.995</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen:</b>		
<b>Stand am 1.1.</b>	<b>19.961</b>	<b>19.978</b>
Konsolidierungskreisänderungen	0	0
Währungsumrechnung	9	-17
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>19.970</b>	<b>19.961</b>
<b>Buchwert am 31.12.</b>	<b>130.711</b>	<b>131.034</b>
KTM	110.309	110.063
PIERER E-Bikes	19.457	20.026
Avocodo	945	945

## 22. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

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

Jahre	Nutzungsdauer
Software	3 - 5
Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte	5

Bei selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten erfolgt eine Aufteilung des Herstellungszeitraumes in eine Forschungs-, Entwicklungs- und Modellpflegephase. In der Forschungs- und Modellpflegephase angefallene Kosten werden sofort ergebniswirksam erfasst. Die planmäßige Abschreibung von aktivierten Entwicklungskosten, die eindeutig Projekten zugeordnet werden können, erfolgt mit dem Beginn der Serienproduktion. Im Geschäftsjahr 2021 wurden Entwicklungskosten in Höhe von TEUR 112.959 (Vorjahr: TEUR 93.752) aktiviert sowie insgesamt TEUR 59.839 (Vorjahr: TEUR 50.705) abgeschrieben. Zum 31.12.2021 sind Entwicklungskosten mit einem Buchwert in Höhe von TEUR 353.856 (Vorjahr: TEUR 308.617) in den immateriellen Vermögenswerten enthalten.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer, wie die im Rahmen der ursprünglichen Kaufpreisallokation angesetzten Marken „KTM“ in Höhe von TEUR 61.103 und „GASGAS“ in Höhe von TEUR 13.346 sowie die im laufenden Geschäftsjahr 2021 erworbene Marke „FELT“ in Höhe von TEUR 3.707, werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern einem Werthaltigkeitstest gemäß IAS 36 unterzogen. Der Vorstand

geht von einer unbestimmten Nutzungsdauer der Marken aus, da die Rechte in den relevanten Absatzmärkten keinen zeitlichen, rechtlichen oder vertraglichen Einschränkungen unterliegen und aufgrund der nachhaltigen Bekanntheit der Marken auch keine wirtschaftliche Entwertung vorliegt. Die beiden Marken „KTM“ und „GAS-GAS“ sind der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „KTM“ und die Marke „FELT“ der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „PIERER E-Bikes“ zugeordnet. Da die Marken keine Mittelzuflüsse erzeugen, die weitestgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte sind, erfolgt die Werthaltigkeitsprüfung im Rahmen der Werthaltigkeitstests der jeweiligen Firmenwerte „KTM“ und „PIERER E-Bikes“ (siehe Punkt 21. „Firmenwert“).

Die Aufgliederung der immateriellen Vermögenswerte und ihre Entwicklung im Geschäftsjahr 2021 sowie im Geschäftsjahr 2020 werden in den folgenden Tabellen dargestellt:

TEUR	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	Kundenstamm, Markenwerte, Entwicklungskosten	Geleistete Anzahlungen	Summe
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten:</b>				
<b>Stand am 1.1.2021</b>	79.908	544.663	3.711	<b>628.282</b>
Zugänge	9.698	117.381	3.374	<b>130.453</b>
Abgänge	-10.929	-47.226	0	<b>-58.155</b>
Konsolidierungskreisänderungen	215	949	0	<b>1.164</b>
Währungsumrechnung	63	1	0	<b>64</b>
Umbuchungen	3.612	0	-3.612	<b>0</b>
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>82.567</b>	<b>615.768</b>	<b>3.473</b>	<b>701.808</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen:</b>				
<b>Stand am 1.1.2021</b>	50.718	150.729	0	<b>201.447</b>
Zugänge	13.539	61.416	0	<b>74.955</b>
Abgänge	-9770	-38.396	0	<b>-48.166</b>
Konsolidierungskreisänderungen	-8	0	0	<b>-8</b>
Währungsumrechnung	19	0	0	<b>19</b>
Umbuchungen	0	0	0	<b>0</b>
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>54.498</b>	<b>173.749</b>	<b>0</b>	<b>228.247</b>
<b>Buchwert:</b>				
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>28.069</b>	<b>442.019</b>	<b>3.473</b>	<b>473.561</b>
Stand am 31.12.2020	29.190	393.934	3.711	<b>426.835</b>

TEUR	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	Kundenstamm, Markenwerte, Entwicklungskosten	Geleistete Anzahlungen	Summe
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten:</b>				
<b>Stand am 1.1.2020</b>	67.293	466.336	5.474	<b>539.103</b>
Zugänge	7.094	106.618	3.517	<b>117.229</b>
Abgänge	0	-28.772	0	<b>-28.772</b>
Konsolidierungskreisänderungen	632	0	0	<b>632</b>
Währungsumrechnung	-57	1	0	<b>-56</b>
Umbuchungen	4.946	480	-5.280	<b>146</b>
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>79.908</b>	<b>544.663</b>	<b>3.711</b>	<b>628.282</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen:</b>				
<b>Stand am 1.1.2020</b>	37.631	124.750	0	<b>162.381</b>
Zugänge	13.016	52.258	0	<b>65.274</b>
Abgänge	0	-26.279	0	<b>-26.279</b>
Konsolidierungskreisänderungen	90	0	0	<b>90</b>
Währungsumrechnung	-19	0	0	<b>-19</b>
Umbuchungen	0	0	0	<b>0</b>
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>50.718</b>	<b>150.729</b>	<b>0</b>	<b>201.447</b>
<b>Buchwert:</b>				
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>29.190</b>	<b>393.934</b>	<b>3.711</b>	<b>426.835</b>
Stand am 31.12.2019	29.662	356.818	5.474	<b>391.954</b>

Im laufenden Geschäftsjahr wurden Entwicklungskosten eines nicht nutzungsbereiten Vermögenswertes in Höhe von TEUR 8.829 (Vorjahr: TEUR 2.493) aufgrund der Einstellung des Projektes ausgebucht.

Die Zugänge bei den immateriellen Vermögenswerten wurden in der Kapitalflussrechnung um TEUR 4.432 (Vorjahr: TEUR 687) hinsichtlich ihrer Zahlungsunwirksamkeit korrigiert.

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

## 23. SACHANLAGEN

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

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

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

Die Aufgliederung der Sachanlagen und seine Entwicklung im Geschäftsjahr 2021 sowie im Geschäftsjahr 2020 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 1.1.2021</b>	26.720	255.709	286.091	138.937	5.698	<b>713.155</b>
Zugänge	6.009	13.737	22.544	21.786	8.582	<b>72.658</b>
Abgänge	0	-4.262	-11.004	-16.043	-529	<b>-31.838</b>
Konsolidierungskreisänderungen	0	-213	-26	-660	0	<b>-899</b>
Währungsumrechnung	9	1.531	1	1.195	0	<b>2.736</b>
Umbuchungen	0	118	4.216	408	-4.742	<b>0</b>
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>32.738</b>	<b>266.620</b>	<b>301.822</b>	<b>145.623</b>	<b>9.009</b>	<b>755.812</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen:</b>						
<b>Stand am 1.1.2021</b>	338	63.532	204.426	88.640	0	<b>356.936</b>
Zugänge	210	15.321	27.693	20.538	0	<b>63.762</b>
Abgänge	0	-1.741	-10.639	-15.364	0	<b>-27.744</b>
Konsolidierungskreisänderungen	0	-87	-7	-113	0	<b>-207</b>
Währungsumrechnung	2	750	1	982	0	<b>1.735</b>
Umbuchungen	0	0	-18	18	0	<b>0</b>
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>550</b>	<b>77.775</b>	<b>221.456</b>	<b>94.701</b>	<b>0</b>	<b>394.482</b>
<b>Buchwert:</b>						
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>32.188</b>	<b>188.845</b>	<b>80.366</b>	<b>50.922</b>	<b>9.009</b>	<b>361.330</b>
Stand am 31.12.2020	26.382	192.177	81.665	50.297	5.698	<b>356.219</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 1.1.2020</b>	23.096	213.792	256.109	123.507	10.310	<b>626.814</b>
Zugänge	2.208	10.067	22.357	13.063	4.740	<b>52.435</b>
Abgänge	0	-473	-1.020	-3.518	-3	<b>-5.014</b>
Konsolidierungskreisänderungen	1.426	33.856	130	6.577	0	<b>41.989</b>
Währungsumrechnung	-10	-1.665	-11	-1.238	0	<b>-2.924</b>
Umbuchungen	0	132	8.526	546	-9.349	<b>-145</b>
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>26.720</b>	<b>255.709</b>	<b>286.091</b>	<b>138.937</b>	<b>5.698</b>	<b>713.155</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen:</b>						
<b>Stand am 1.1.2020</b>	176	49.897	178.158	72.086	0	<b>300.317</b>
Zugänge	164	13.895	27.063	19.893	0	<b>61.015</b>
Abgänge	0	-108	-798	-2.801	0	<b>-3.707</b>
Konsolidierungskreisänderungen	0	511	10	454	0	<b>975</b>
Währungsumrechnung	-2	-663	-7	-992	0	<b>-1.664</b>
Umbuchungen	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>338</b>	<b>63.532</b>	<b>204.426</b>	<b>88.640</b>	<b>0</b>	<b>356.936</b>
<b>Buchwert:</b>						
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>26.382</b>	<b>192.177</b>	<b>81.665</b>	<b>50.297</b>	<b>5.698</b>	<b>356.219</b>
Stand am 31.12.2019	22.920	163.895	77.951	51.421	10.310	<b>326.497</b>

In den Zugängen zu Sachanlagen sind Investitionen in Höhe von TEUR 24.626 (Vorjahr: TEUR 19.484) als Zugänge aus Leasingverhältnissen enthalten, welche zum Bilanzstichtag nicht zahlungswirksam waren. Für weitere Details verweisen wir auf Punkt 47. „Leasingverhältnisse als Leasingnehmer“. Die Zugänge bei den sonstigen Sachanlagen wurden in der Konzern-Kapitalflussrechnung um TEUR -995 (Vorjahr: TEUR -3.011) hinsichtlich ihrer Zahlungsunwirksamkeit korrigiert.

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

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

## 24. NACH DER EQUITY-METHODE BILANZIERTE FINANZANLAGEN

Die Anteile an assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, werden einzeln als unwesentlich betrachtet. Die nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen sind per 31.12.2021 die Kiska GmbH, die KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc. und die CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd. Die Veränderungen von nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen können dem Punkt 7. „Veränderungen im Konsolidierungskreis“ entnommen werden.

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

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

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

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

TEUR	2021	2020
Beteiligungsbuchwert Stand 1.1.	13.252	13.628
Erwerb von Anteilen	773	1.514
Konsolidierungskreisänderungen (sukzessiver Erwerb)	-1.758	0
Anteiliges Jahresergebnis	1.666	-1.180
Sonstiges Ergebnis	425	-100
Ausschüttung	-803	-606
Sonstiges	7	-4
<b>Beteiligungsbuchwert Stand 31.12.</b>	<b>13.562</b>	<b>13.252</b>

## 25. LATENTE STEUERANSPRÜCHE

Latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge werden unter Berücksichtigung ihrer zeitnahen Realisierbarkeit gebildet. Aktive und passive latente Steuerposten werden bei gleicher Steuerhoheit und ähnlicher Fristigkeit saldiert ausgewiesen. Für die Unterschiede der steuerlichen Basis von vollkonsolidierten oder at-Equity bewerteten Anteilen zum entsprechenden konzernalen Eigenkapital werden nur latente Steuern abgegrenzt, wenn eine Realisierung in absehbarer Zeit wahrscheinlich ist.

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

TEUR	31.12.2021	31.12.2020
<b>Aktive latente Steuern:</b>		
Kurzfristige Vermögenswerte:		
Vorräte	6.465	5.365
Langfristige Vermögenswerte:		
Anlagevermögen	2.653	1.656
Personalverbindlichkeiten	4.135	4.114
Rückstellungen	1.974	3.406
Verbindlichkeiten	4.002	3.896
	<b>19.229</b>	<b>18.437</b>
Saldierung	-12.689	-14.640
Verlustvorträge	3.077	7.721
	<b>9.617</b>	<b>11.518</b>
<b>Passive latente Steuern:</b>		
Kurzfristige Vermögenswerte		
	-3.269	-981
Langfristige Vermögenswerte		
	-109.288	-100.540
Sonstige		
	-109	-59
	<b>-112.666</b>	<b>-101.580</b>
Saldierung	12.689	14.640
	<b>-99.977</b>	<b>-86.940</b>

In den aktiven Steuerlatenzen sind in den langfristigen Vermögenswerten Beträge für offene Siebentel aus steuerlichen Teilwertabschreibungen auf Beteiligungen gemäß § 12 Abs 3 Z 2 öKStG (österreichisches Körperschaftsteuergesetz) in Höhe von TEUR 1.102 (Vorjahr: TEUR 1.609) enthalten.

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

Zum 31. Dezember 2021 (und im Vorjahr) war davon auszugehen, dass aufgrund der derzeit geltenden steuerlichen Bestimmungen die insbesondere aus einbehaltenen Gewinnen bzw. nicht abgedeckten Verlusten resultierenden Unterschiede zwischen steuerlichem Beteiligungsansatz und anteiligem Eigenkapital der in den IFRS-Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen (outside-basis differences) in absehbarer Zeit steuerfrei bleiben bzw. die Umkehrung der Unterschiede vom Konzern gesteuert werden kann. Weiters war davon auszugehen, dass die Unterschiede zwischen dem steuerlichen Beteiligungsansatz und dem Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen (outside-basis differences) in absehbarer Zeit steuerfrei bleiben bzw. die Umkehrung der Unterschiede vom Konzern gesteuert werden kann.

In Verbindung mit Anteilen an Tochterunternehmen und nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen wurden gemäß IAS 12.39 für zu versteuernde temporäre Differenzen in der Höhe von TEUR 242.829 (Vorjahr: TEUR 476.815) keine latenten Steuerabgrenzungen gebildet.

Die latenten Steuern haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

TEUR	2021	2020
Latente Steuern (netto) am 1.1.	-75.422	-69.464
Veränderung Konsolidierungskreis	-296	0
Erfolgswirksam erfasste latente Steuern	-13.783	-9.545
Im sonstigen Ergebnis erfasste latente Steuern	-942	132
Im Eigenkapital erfasste latente Steuern	-52	3.784
Fremdwährung	135	-329
<b>Latente Steuern (netto) am 31.12.</b>	<b>-90.360</b>	<b>-75.422</b>

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

TEUR	Verlustvortrag 31.12.2021	davon nicht angesetzt 31.12.2021	verbleibender Verlustvortrag 31.12.2021	aktive latente Steuer 31.12.2021
PIERER Mobility AG	62.754	-62.754	0	0
HDC GmbH	11.497	-11.497	0	0
Sonstige	12.308	0	12.308	3.077
	<b>86.559</b>	<b>-74.251</b>	<b>12.308</b>	<b>3.077</b>

TEUR	Verlustvortrag 31.12.2020	davon nicht angesetzt 31.12.2020	verbleibender Verlustvortrag 31.12.2020	aktive latente Steuer 31.12.2020
PIERER Mobility AG	56.335	-56.335	0	0
HDC GmbH	11.500	-11.500	0	0
Sonstige	33.013	-42	32.971	7.721
	<b>100.848</b>	<b>-67.877</b>	<b>32.971</b>	<b>7.721</b>

Sonstige betreffen in Höhe von TEUR 1.138 (Vorjahr: TEUR 1.707) einen künftig resultierenden Steuervorteil aus dem Liquidationsverlust der WP Suspension B.V. Dieser kann ab Liquidationszeitpunkt über sieben Jahre verteilt geltend gemacht werden. Weiters bestehen aktive latente Steuern auf Verlustvträge der KTM-Gruppe in Höhe von TEUR 688 (Vorjahr: TEUR 4.405) und der PIERER E-Bikes-Gruppe in Höhe von TEUR 5.004 (Vorjahr: TEUR 8.397).

Abzugsfähige temporäre Differenzen und noch nicht genutzte steuerliche Verluste (einschließlich offene Sieb-  
telabschreibungen) auf welche keine aktiven latenten Steuern aktiviert wurden, belaufen sich auf TEUR 74.509  
(Vorjahr: TEUR 68.529). Die Wertberichtigung der Verlustvträge und temporären Differenzen wurde in der  
Höhe vorgenommen, in der eine mittelfristige Realisierung der latenten Steueransprüche aus heutiger Sicht  
als nicht hinreichend sicher angenommen werden kann.

## 26. SONSTIGE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Forderungen aus Finanzierungstätigkeiten	1.197	1.885
Leasingforderungen aus Untermietverhältnissen	523	590
Übrige	2.313	662
	<b>4.033</b>	<b>3.137</b>

Die übrigen langfristigen Vermögenswerte beinhalten unter anderem die Beteiligung an der AC styria Mobilitätscluster GmbH, welche erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet wird. Weiters beinhalten die übrigen langfristigen Vermögenswerte Kauttionen sowie im Vorjahr die Aktivierung eines vorteilhaften Vertrages aus dem Geschäftsjahr 2019 im Zusammenhang mit der Endkonsolidierung der KTM Components (Dalian) Co., Ltd., Dalian, China.

## 27. VORRÄTE

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bzw. dem niedrigeren Nettoveräußerungswert (Lower of Cost or Net Realizable Value) am Bilanzstichtag bewertet. Der Nettoveräußerungswert ergibt sich aus dem geschätzten Verkaufserlös abzüglich der geschätzten Kosten des Vertriebs. Die Bewertung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erfolgt auf Basis des Durchschnittspreisverfahrens anhand einer Reichweitenanalyse mit Abwertung bei eingeschränkter Verwendbarkeit. Zusätzlich wird auf Einzelfallbasis der wirtschaftliche Nutzen des vorhandenen Vorratsvermögens überprüft und gegebenenfalls eine zusätzliche Wertberichtigung aufgrund langer Lagerdauer oder eingeschränkter Absatzmöglichkeiten vorgenommen.

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

Die Vorräte stellen sich wie folgt dar:

TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	127.698	67.813
Unfertige Erzeugnisse	64.335	27.677
Fertige Erzeugnisse und Waren	213.141	203.254
	<b>405.174</b>	<b>298.744</b>

TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Vorratsbestand brutto	432.956	327.347
- Wertberichtigungen	-27.782	-28.603
<b>Vorratsbestand netto</b>	<b>405.174</b>	<b>298.744</b>

Der Buchwert der auf den niedrigeren Nettoveräußerungswert abgewerteten Vorräte beläuft sich auf TEUR 68.502 (Vorjahr: TEUR 61.076).

## 28. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Bruttoforderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten sind um die Einzelwertberichtigungen in Höhe von TEUR 4.060 (Vorjahr: TEUR 4.176) vermindert.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen haben sich wie folgt entwickelt:

TEUR	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
<b>Stand am 1.1.2020</b>	<b>2.921</b>
Veränderungen Konsolidierungskreis	0
Währungsumrechnung	-81
Zuführungen Einzelwertberichtigung	1.633
Zuführung Wertberichtigung für erwartete Verluste	55
Verbrauch	-32
Auflösung Wertberichtigung für erwartete Verluste	-18
Auflösungen	-302
<b>Stand am 31.12.2020 = 1.1.2021</b>	<b>4.176</b>
Veränderungen Konsolidierungskreis	0
Währungsumrechnung	-47
Zuführungen Einzelwertberichtigung	1.070
Zuführung Wertberichtigung für erwartete Verluste	28
Verbrauch	-224
Auflösung Wertberichtigung für erwartete Verluste	-5
Auflösungen	-939
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>4.060</b>

Die Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen TEUR 225 (Vorjahr: TEUR 121).

## 29. KURZFRISTIGE FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

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

TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	4.605	3.389
Asset Backed Securities Finanzierungen (ABS)	12.537	15.894
Forderungen gegenüber Gesellschafter nahen Unternehmen	17.803	5.080
Sonstige	16.862	13.823
<b>Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>51.807</b>	<b>38.186</b>
Förderungen	14.979	12.759
Forderungen gegenüber Finanzämtern	4.536	4.250
Vorsteuerforderungen (aus Organschaftsverrechnung mit der Pierer Industrie AG)	8.928	5.779
Anzahlungen auf Vorräte und sonstige Vorauszahlungen	30.508	20.644
Sonstige	43	3
<b>Sonstige kurzfristige nicht finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>58.994</b>	<b>43.435</b>
<b>Sonstige kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>110.801</b>	<b>81.621</b>

Die im Zusammenhang mit dem bestehenden ABS-Programm verkauften Forderungen werden entsprechend 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 250.000 (Vorjahr: TEUR 250.000) verkauft. Weitere Informationen zum ABS-Programm finden sich unter Punkt 43. „Einstufung und beizulegende Zeitwerte“.

### 30. ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

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

### 31. KONZERNEIGENKAPITAL

Die Entwicklung des Konzerneigenkapitals im Geschäftsjahr 2021 und im Geschäftsjahr 2020 ist in der Beilage I/7 dargestellt.

Das **Grundkapital** der Gesellschaft in Höhe von EUR 22.538.674 eingeteilt in 22.538.674 Stück auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien, von denen jede eine gleiche Beteiligung am Grundkapital repräsentiert, wurde mit Beschluss vom 29. September 2021 im Rahmen einer Sachkapitalerhöhung unter teilweiser Ausnutzung des genehmigten Kapitals gemäß §5 der Satzung in Höhe von EUR 11.257.861 durch Ausgabe von 11.257.861 neuen Aktien und unter Ausschluss des gesetzlichen Bezugsrechts der bisherigen Aktionäre um EUR 11.257.861 auf EUR 33.796.535 erhöht.

Die neuen Aktien sind mit denselben Rechten ausgestattet, wie die bestehenden Aktien der PIERER Mobility AG. Der Ausgabebetrag je junger Aktie beträgt EUR 79,5. Zur Zeichnung der 11.257.861 neuen Aktien wurde ausschließlich die Pierer Bajaj AG (vormals: PTW Holding AG) gegen Einbringung von 5.042.925 Stück (entspricht 46,5% der Anteile) auf Namen lautende Nennbetragsaktien der KTM AG in die Gesellschaft zugelassen.

Die Aktien gewähren die gewöhnlichen nach dem österreichischen Aktiengesetz den Aktionären zustehenden Rechte. Dazu zählt das Recht auf die Auszahlung der in der Hauptversammlung beschlossenen Dividende sowie das Recht auf Ausübung des Stimmrechtes in der Hauptversammlung. Alle Anteile wurden voll eingezahlt. Das im Konzernabschluss ausgewiesene Grundkapital entspricht dem Ausweis im Einzelabschluss der PIERER Mobility AG.

Im laufenden Geschäftsjahr wurden die restlichen 193.340 Stück eigenen Aktien zu einem Preis von TEUR 13.595 und mit einem Gewinn von TEUR 5.148 verkauft. Die **Rücklage für eigene Anteile** beträgt zum Bilanzstichtag TEUR 0 (Vorjahr: TEUR -8.447). Die PIERER Mobility AG hält nunmehr keine eigenen Aktien mehr.

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

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

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

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

2021	KTM AG	Sonstige	Gesamt
<b>TEUR</b>			
Prozentsatz nicht beherrschender Anteile zum Stichtag	0,25% <sup>1</sup>		
Umsatzerlöse	1.876.418	165.312	2.041.730
Gewinn	146.067	-3.195	142.872
Sonstiges Ergebnis	6.364	1.378	7.742
Gesamtergebnis	152.431	-1.817	150.614
<b>Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn</b>	<b>60.201</b>	<b>131</b>	<b>60.332</b>
<b>Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis</b>	<b>2.235</b>	<b>-7</b>	<b>2.228</b>
Langfristige Vermögenswerte	907.154	85.660	992.814
Kurzfristige Vermögenswerte	951.711	89.194	1.040.905
Langfristige Schulden	-610.265	-39.201	-649.466
Kurzfristige Schulden	-544.853	-73.849	-618.702
Nettovermögen	703.747	61.804	765.551
<b>Buchwert der nicht beherrschenden Anteile</b>	<b>2.633</b>	<b>2.776</b>	<b>5.409</b>
Cash-Flows aus der betrieblichen Tätigkeit	359.846	7.517	367.363
Cash-Flows aus der Investitionstätigkeit	-183.746	-11.377	-195.123
Cash-Flows aus der Finanzierungstätigkeit	-35.985	8.364	-27.621
<b>Gesamt Cash-Flow</b>	<b>140.115</b>	<b>4.504</b>	<b>144.619</b>
<b>Dividenden an nicht beherrschende Anteile</b>	<b>13.275</b>	<b>0</b>	<b>13.275</b>
<b>2020</b>			
<b>TEUR</b>			
Prozentsatz nicht beherrschender Anteile zum Stichtag	48,29%		
Umsatzerlöse	1.413.978	116.404	1.530.382
Gewinn	71.210	-1.755	69.455
Sonstiges Ergebnis	-3.292	-1.379	-4.671
Gesamtergebnis	67.918	-3.134	64.784
<b>Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn</b>	<b>34.441</b>	<b>103</b>	<b>34.544</b>
<b>Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis</b>	<b>-1.589</b>	<b>0</b>	<b>-1.589</b>
Langfristige Vermögenswerte	861.467	80.528	941.995
Kurzfristige Vermögenswerte	666.745	77.294	744.039
Langfristige Schulden	-536.004	-45.425	-581.429
Kurzfristige Schulden	-384.868	-65.618	-450.486
Nettovermögen	607.340	46.779	654.119
<b>Buchwert der nicht beherrschenden Anteile</b>	<b>293.423</b>	<b>441</b>	<b>293.864</b>
Cash-Flows aus der betrieblichen Tätigkeit	286.452	26.367	312.819
Cash-Flows aus der Investitionstätigkeit	-144.968	-2.041	-147.009
Cash-Flows aus der Finanzierungstätigkeit	-92.305	-12.384	-104.689
<b>Gesamt Cash-Flow</b>	<b>49.179</b>	<b>11.942</b>	<b>61.121</b>
<b>Dividenden an nicht beherrschende Anteile</b>	<b>13.595</b>	<b>144</b>	<b>13.739</b>

<sup>1</sup> Bis Oktober 2021 betrug der Prozentsatz der nicht beherrschenden Gesellschaftern rund 48%

In den nicht beherrschenden Anteilen der KTM AG sind auch nicht beherrschende Anteile von Tochterunternehmen der KTM AG in Höhe von TEUR 876 enthalten und betreffen die beiden Gesellschaften CERO Design Studio S.L. und die KTM MOTOHALL GmbH. Der Buchwert der sonstigen nicht beherrschenden Anteile betrifft per 31.12.2021 im Wesentlichen die PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD. 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	31.12.2021	31.12.2020
Erworbener (-) bzw. abgegangener (+) Buchwert nicht beherrschender Anteile	340.458	345
Erhaltener (+) / gezahlter (-) Kaufpreis an nicht beherrschende Anteilseigner	-30.470	-1.005
<b>Im Eigenkapital erfasster Unterschiedsbetrag</b>	<b>309.988</b>	<b>-660</b>

Der im Eigenkapital erfasste Unterschiedsbetrag resultiert im Wesentlichen aus der Erhöhung der Anteile an der KTM AG von 51,71% auf 99,75% im laufenden Geschäftsjahr. Diese betrifft einerseits die bereits in diesem Punkt erörterte Einbringung von rund 46,5% der Anteile an der KTM AG durch die Pierer Bajaj AG (Muttergesellschaft der PIERER Mobility AG) in die PIERER Mobility AG. Andererseits wurden weitere rund 1,5% der Anteile an der KTM AG im Geschäftsjahr 2021 erworben. Somit erhöhte sich die Beteiligung an der KTM AG von 51,71% auf 99,75%.

Im laufenden Geschäftsjahr erhöhte zudem die PIERER Mobility AG ihre Anteile an der KTM Technologies GmbH von 70% auf 100%. Im Vorjahr erhöhte die PIERER Mobility AG ihre Anteile an der Avocodo GmbH von 70% auf 100%.

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

TEUR	Rücklage nach IFRS 9	Rücklagen inklusive Bilanzgewinn	Währungsumrechnung	Anteile Hauptgesellschaften	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Konzern-eigenkapital Gesamt
<b>2021</b>						
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	3.437	<b>3.437</b>	1.480	<b>4.917</b>
Absicherung von Zahlungsströmen	1.871	0	0	<b>1.871</b>	385	<b>2.256</b>
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	0	206	0	<b>206</b>	363	<b>569</b>
	<b>1.871</b>	<b>206</b>	<b>3.437</b>	<b>5.514</b>	<b>2.228</b>	<b>7.742</b>
<b>2020</b>						
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-2.219	<b>-2.219</b>	-2.057	<b>-4.276</b>
Absicherung von Zahlungsströmen	-1.215	0	0	<b>-1.215</b>	139	<b>-1.076</b>
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	0	352	0	<b>352</b>	329	<b>681</b>
	<b>-1.215</b>	<b>352</b>	<b>-2.219</b>	<b>-3.082</b>	<b>-1.589</b>	<b>-4.671</b>

## 32. FINANZVERBINDLICHKEITEN

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

TEUR	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2020
	Nominale	Buchwert	Laufzeit < 1 Jahr	Laufzeit > 1 Jahr
Schuldscheindarlehen	228.500	228.067	3.500	224.567
Namensschuldverschreibung	30.000	30.000	0	30.000
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	201.471	201.471	42.185	159.286
Verbindlichkeiten aus Factoring Programm zwischen Konzernunternehmen	3.669	3.669	3.669	0
Verbindlichkeiten aus Supplier Finance Programm zwischen Konzernunternehmen	3.317	3.317	3.317	0
Leasingverbindlichkeiten	61.727	61.727	19.491	42.236
Sonstige verzinsliche Verbindlichkeiten	2.432	2.432	2.432	0
<b>Summe Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>531.116</b>	<b>530.683</b>	<b>74.594</b>	<b>456.089</b>

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

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

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

### 33. VERPFLICHTUNGEN FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

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

TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Abfertigungen	21.202	21.946
Jubiläumsgelder	7.561	6.719
	<b>28.763</b>	<b>28.665</b>

Aufgrund gesetzlicher Vorschriften ist die PIERER Mobility-Gruppe zudem verpflichtet, an alle MitarbeiterInnen in Österreich, deren Arbeitsverhältnis vor dem 1.1.2003 begonnen hat, bei Kündigung durch den Dienstgeber oder zum Pensionsantrittszeitpunkt eine Abfertigungszahlung zu leisten. Die Höhe dieser leistungsorientierten Verpflichtung ist von der Anzahl der Dienstjahre und von dem bei Abfertigungsanfall maßgeblichen Bezug abhängig. Für alle nach dem 31.12.2002 begründeten Arbeitsverhältnisse in Österreich zahlt die Gesellschaft monatlich 1,53% des Bruttomonatsgehältes in eine betriebliche Mitarbeitervorsorgekasse, in der die Beiträge auf einem Konto des Arbeitnehmers veranlagt und diesem bei Beendigung des Dienstverhältnisses ausbezahlt oder als Anspruch weitergegeben werden. Die Gesellschaft ist ausschließlich zur Leistung der Beiträge verpflichtet, welche in jenem Geschäftsjahr im Aufwand erfasst werden, für das sie entrichtet wurden (beitragsorientierte Verpflichtung). Für Mitarbeiter von österreichischen Konzernunternehmen, die ab dem 1.1.2003 in das Dienstverhältnis eingetreten sind, wurden Beiträge für Abfertigungen an eine gesetzliche Mitarbeitervorsorgekasse in Höhe von 1,53% des Lohnes bzw. Gehältes einbezahlt. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Beiträge von insgesamt TEUR 2.488 (Vorjahr: TEUR 2.218) gezahlt.

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

TEUR	31.12.2021	31.12.2020
<b>Anwartschaftsbarwert:</b>		
Stand am 1.1.	21.946	22.501
Dienstzeitaufwand	752	838
Zinsaufwand	231	245
Erfolgte Zahlungen	-622	-588
Versicherungsmathematischer Gewinn / Verlust (sonstiges Ergebnis)	-759	-908
Konsolidierungskreisänderung	0	1
Sonstiges	-346	-143
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>21.202</b>	<b>21.946</b>

Die gewichteten Restlaufzeiten (Duration) der Abfertigungsverpflichtungen zum 31.12.2021 betragen 12 Jahre (Vorjahr: 13 Jahre).

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

TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Änderung von Erwartungswerten	-260	-807
Änderung demografischer Annahmen	-196	5
Änderung finanzieller Annahmen	-303	-106
<b>Versicherungsmathematischer Gewinn / Verlust</b>	<b>-759</b>	<b>-908</b>

Der Bewertung der Verpflichtung liegen folgende Annahmen zugrunde:

	31.12.2021	31.12.2020
Rechnungszinssatz	1,23%	0,90%
Lohn- / Gehaltstrend	2,75%	2,50%
Pensionsalter (Jahre) Frauen / Männer mit Übergangsregelung	62 - 65 Jahre	62 - 65 Jahre

Der Rechnungszins wurde unter der Berücksichtigung der durchschnittlichen Laufzeiten und durchschnittlichen Restlebenserwartung festgesetzt. Der Abzinsungssatz ist die Rendite, die am Abschlussstichtag für erst-rangige, festverzinsliche Industrieanleihen am Markt erzielt wird. Die Mitarbeiterfluktuation ist 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%-Punkte) der Parameter „Rechnungszinssatz“ und „Lohn- / Gehaltstrend“ hätte zum 31.12.2021 folgende Auswirkungen auf den Barwert der zukünftigen Zahlungen gehabt:

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

Eine Änderung (+/- 0,5%-Punkte) der Parameter „Rechnungszinssatz“ und „Lohn- / Gehaltstrend“ hätte zum 31.12.2020 folgende Auswirkungen auf den Barwert der zukünftigen Zahlungen gehabt:

Parameter	Änderung -0,50%	Änderung +0,50%
Rechnungszinssatz	6,5%	-6,3%
Lohn- / Gehaltstrend	-6,2%	6,3%

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

TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Stand am 1.1.	6.719	6.846
Dienstzeitaufwand	667	702
Zinsaufwand	77	78
Erfolgte Zahlungen	-80	-95
Versicherungsmathematischer Gewinn / Verlust (erfolgswirksam)	177	-825
Sonstiges	1	13
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>7.561</b>	<b>6.719</b>

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

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

TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Kautionen	11.364	7.600
Sonstige finanzielle Schulden	1.470	854
Andere langfristige finanzielle Schulden	12.834	8.454
Andere langfristige nicht finanzielle Schulden	1.353	1.281
Andere langfristige Schulden	14.187	9.735

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

TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Umsatzboni	46.678	28.365
Preisnachlässe	3.709	7.236
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	1.988	3.078
Sonstige finanzielle Schulden	15.954	10.920
Andere kurzfristige finanzielle Schulden	68.329	49.599
Personalverbindlichkeiten	49.486	30.289
Vorauszahlungen	5.998	2.808
Verbindlichkeiten Finanzämter	9.460	3.715
Sonstige nicht finanzielle Schulden	44	205
Andere kurzfristige nicht finanzielle Schulden	64.988	37.017
<b>Andere kurzfristige Schulden</b>	<b>133.317</b>	<b>86.616</b>

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

#### Supplier Finance:

Unternehmen der PIERER Mobility-Gruppe haben mit einem österreichischen Kreditinstitut ein revolvinges Programm zur Finanzierung von Lieferantenverbindlichkeiten (Supplier Finance Programm) aufgesetzt. Lieferanten können ihre Forderungen gegenüber der PIERER Mobility-Gruppe vor Fälligkeit an das Kreditinstitut verkaufen. Die PIERER Mobility-Gruppe wird nicht von der ursprünglichen Verpflichtung entbunden und es kommt aufgrund der quantitativen und qualitativen Prüfung zu keiner signifikanten Änderung der Vertragsbedingungen. Die Verbindlichkeiten werden weiterhin unter Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gezeigt und im Cash-Flow aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Von diesem Supplier Finance Programm sind zum 31.12.2021 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 167.344 (Vorjahr: TEUR 119.558) betroffen. Das sind 42,3% (Vorjahr: 45,6%) der gesamten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Stichtag in Höhe von TEUR 395.581 (Vorjahr: TEUR 262.099).

Neben konzernfremden Lieferanten wurde auch zwischen österreichischen Unternehmen der PIERER Mobility-Gruppe ein solches Programm abgeschlossen. Aus Sicht der PIERER Mobility-Gruppe ist kein Leistungsaustausch erfolgt, sondern es sind lediglich Fremdmittel aufgenommen worden, welche unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen werden. Der Ausweis der Cash-Flows erfolgt im Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit. Zum 31.12.2021 betragen die Verbindlichkeiten aus diesem Programm insgesamt TEUR 169.180 (Vorjahr: TEUR 122.875), davon werden zum 31.12.2021 im Konzernabschluss der PIERER Mobility

AG die Beziehungen zwischen Konzernunternehmen in Höhe von TEUR 1.836 (Vorjahr: TEUR 3.317) als kurzfristige Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

#### Haftungsverhältnisse:

Die PIERER Mobility AG hat für die DealerCenter Digital GmbH, Landshut, Deutschland gegenüber der RLB OÖ, aus Verpflichtungen gegenüber Lieferanten eine Garantie bis zu einem Höchstbetrag von TEUR 500 (Vorjahr: TEUR 0) abgegeben.

Für ein Reverse Factoring Programm bei der Erste Group Bank AG hat die PIERER Mobility AG für die PIERER E-Bikes GmbH, Wien eine Patronatserklärung in Höhe von TEUR 15.000 (Vorjahr: TEUR 15.000) abgegeben. Zum Stichtag resultiert aus dem Reverse Factoring Programm ein Haftungsbetrag in Höhe von TEUR 15.000 (Vorjahr: TEUR 0).

Die PIERER Mobility AG hat im Vorjahr für die PEXCO GmbH, Schweinfurt, Deutschland gegenüber der KGI Bank Co., Ltd., Taiwan, aus Verpflichtungen gegenüber Lieferanten eine Garantie bis zu einem Höchstbetrag von TEUR 16.299 abgegeben. Der aushaftende Betrag gegenüber Lieferanten resultierte im Vorjahr in Höhe von TEUR 7.685.

## 35. RÜCKSTELLUNGEN

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

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

Die Rückstellungen haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

TEUR	Stand am 01.01.2021	Zuführungen	Auflösungen	Verbrauch	Stand am 31.12.2021
<b>Kurzfristige Rückstellungen:</b>					
Rückstellungen für Garantien und Gewährleistung	14.612	19.560	-97	-14.075	20.000
Rückstellungen für Prozesse	596	185	0	-146	635
Sonstige Rückstellungen	2.771	407	-250	-458	2.470
	<b>17.979</b>	<b>20.152</b>	<b>-347</b>	<b>-14.679</b>	<b>23.105</b>

## 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 Forderungen enthalten. Die Auswirkungen von Konsolidierungskreisänderungen wurden eliminiert und sind im Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen.

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

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

TEUR	Buchwert 1.1.2020	Zahlungswirksame Veränderung	Zahlungsunwirksame Veränderung					Buchwert 31.12.2020
			Erwerb	Umgliederung	Konsolidierungskreisänderungen	Transaktionskosten	Abgrenzung Zinsen, Fremdwährungseffekte	
Kurzfristige Finanzschulden	69.772	-53.545	0	28.518	10.409	0	-51	55.103
Langfristige Finanzschulden	424.763	0	0	-28.518	17.498	103	7	413.853
Leasingverbindlichkeiten (kurzfristig)	16.586	-18.821	-47	21.773	0	0	0	19.491
Leasingverbindlichkeiten (langfristig)	45.546	0	18.463	-21.773	0	0	0	42.236
<b>Summe</b>	<b>556.667</b>	<b>-72.366</b>	<b>18.416</b>	<b>0</b>	<b>27.907</b>	<b>103</b>	<b>-44</b>	<b>530.683</b>

## VII. RISIKOBERICHT

### 36. RISIKOMANAGEMENT

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

In den Rechnungslegungsprozess ist ein dem Unternehmen angepasstes internes Kontrollsystem integriert, das Grundprinzipien wie Funktionstrennung und Vier-Augen-Prinzip beinhaltet. Durch interne und externe Überprüfungen wird sichergestellt, dass die Prozesse ständig verbessert und optimiert werden. Weiters besteht ein konzerneinheitliches Berichtswesen zur laufenden Kontrolle und Steuerung des Risikomanagement-Prozesses.

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

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

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

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

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

## **37. MARKTRISIKEN**

### **• KONJUNKTURELLES RISIKO**

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

Wie die letzten Jahre gezeigt haben, ist insbesondere die Motorradbranche zyklisch und unterliegt starken Nachfrageschwankungen. Durch entsprechende Marktforschungen und -prognosen, welche in der Planung berücksichtigt werden, wird dem Risiko entgegengewirkt. Durch das veränderte Mobilitätsverhalten befindet sich der globale Motorradmarkt nach wie vor im Aufschwung und legte in den wichtigsten Verkaufsregionen im Jahresvergleich deutlich zu.

### **• WETTBEWERB UND PREISDRUCK**

Speziell der Motorradmarkt in den Industriestaaten ist von intensivem Wettbewerb geprägt, wobei die stärksten Konkurrenten vier japanische, drei europäische und in geringem Ausmaß ein amerikanischer Hersteller sind und manche von ihnen größere finanzielle Ressourcen, höhere Absatzzahlen und Marktanteile besitzen. Im Straßenmotorradmarkt herrscht zudem ein hoher Preisdruck und neu hinzukommende Mitbewerber versuchen mittels Niedrigpreisstrategie den Markteintritt zu schaffen. Durch die erfolgreiche Marktstrategie ist die PIERER Mobility-Gruppe Europas führender „Powered Two-Wheeler“ Hersteller. Dies wurde unter anderem auch durch die vollständige Integration von GASGAS als dritte Marke und die weitere Entwicklung des Händlernetzes unterstützt.

## • ABSATZRISIKO

Die größten Einzelabsatzmärkte des Motorcycles-Segments (KTM-Gruppe) und folglich auch der PIERER Mobility-Gruppe stellen der europäische sowie der US-amerikanische Markt dar. Ein Einbruch dieser Märkte könnte nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit haben. Der Markteintritt in neue Märkte stellt im Wesentlichen ein Kostenrisiko dar, da in manchen dieser Märkte die Absatzentwicklung sowie die politischen Rahmenbedingungen schwer einschätzbar sind. Durch die Zusammenarbeit mit dem strategischen Partner Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien, wird gemeinsam weiterhin konsequent an der Umsetzung einer globalen Produktstrategie gearbeitet.

Die größten Einzelabsatzmärkte des E-Bicycles Segments stellt aktuell die DACH-Region dar. Ein Einbruch dieser Märkte könnte nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit der PIERER E-Bikes-Gruppe haben. Um dieses Risiko zu diversifizieren, verfolgt die PIERER E-Bikes-Gruppe das Ziel in weiteren Märkten erfolgreich zu expandieren. Der Markteintritt der PIERER E-Bikes-Gruppe in neue Märkte stellt im Wesentlichen ein Kostenrisiko dar, da in manchen dieser Märkte die Absatzentwicklung sowie die politischen Rahmenbedingungen schwer einschätzbar sind. Die Absatz- und Marktrisiken der PIERER E-Bikes-Gruppe beinhalten auch saisonale Schwankungen im Fahrradverkauf, die sich wetterbedingt noch verstärken können.

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

## 38. BRANCHENSPEZIFISCHE RISIKEN

### • BESCHRÄNKUNGEN DES MOTORRADFAHRENS

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

### • BESCHAFFUNGSRISIKO

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

Die Beschaffung der Komponenten und Fahrräder wird mittelfristig geplant. Durch entsprechende Lagerkapazitäten können auch kurzfristige Schwankungen ausgeglichen werden. Die Produkte werden auf Basis fix verhandelter Einkaufspreise kalkuliert. Dabei werden mit den Lieferanten Preise und Kapazitäten im Vorfeld vereinbart und gesichert. Die PIERER E-Bikes-Gruppe hat mehrere Lieferanten aus verschiedenen Ländern im Portfolio, um das Risiko der Abhängigkeit weitestgehend zu reduzieren und die Stabilität der Lieferketten zu erhöhen. Die rechtzeitige Verfügbarkeit von Rahmen und Antriebskomponenten als Risiko stellt erhöhte Anforderungen an die Lieferanten. Auf den Bezug von Fahrrädern und Fahrradteilen von außerhalb Europas fallen Importzölle in Höhe von rund 6 % an. Steigende bzw. sinkende Importzölle haben höhere bzw. geringere Einkaufspreise zur Folge und können die Margen negativ bzw. positiv beeinflussen, sofern diese Effekte nicht vollständig an die Kunden weitergegeben werden.

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

Für 2022 zeichnet sich zumindest für die ersten beiden Quartale eine weitere Verschärfung der Situation ab. Die schwierige Versorgungslage für Lieferanten, Kapazitätsengpässe bei den Lieferanten selbst und Störungen in der Logistik werden weiterhin eine enge Abstimmung mit unseren Partnern erforderlich machen. Zur Risikoreduktion wurden für 2022 unter anderem Lagerbestände bei Lieferanten aufgebaut, ein Marktintelligenzsystem für Elektronikbauteile eingeführt sowie die Logik der Lieferplanabrufe an die veränderte Situation angepasst.

#### • FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG, RENNSPORT

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

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

#### • PRODUKTHAFTUNGSRISIKO

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

### 39. IT-RISIKEN

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

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

Den stetig wachsenden IT- und Cyberrisiken werden durch die laufende Weiterentwicklung der IT-Sicherheitsmaßnahmen und den Einsatz aktueller IT-Sicherheitstechnologien begegnet. Mit einem mehrstufigen technischen Konzept unter Verwendung aktueller Sicherheitsfeatures wie Intrusion Prevention Systems und zusätzlichen davor oder intern betriebenen Security-Systemen werden Cyber-Angriffe abgewehrt. Zusätzlich

werden verhaltensbasierende Security-Lösungen eingesetzt, um sicherheitstechnische Auffälligkeiten zu erkennen. Vorkommnisse werden mit einem Malware-Incident-Response-Prozess erkannt und behandelt. Parallel werden regelmäßige externe und interne Schwachstellenanalysen durchgeführt und mit einem etablierten Patch- und Update-Management-Prozess entgegnet. Regelmäßige externe und interne Sicherheitsaudits werden im Risikomanagement dokumentiert, etwaige Findings werden bewertet, priorisiert und danach einer Lösung zugeführt.

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

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

## **40. FINANZIELLE RISIKEN**

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

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

### **• 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 der KTM das höchste Einzelrisiko darstellt, ist für die Umsatz- und Ertragsentwicklung von Bedeutung. Durch die zunehmende Bedeutung des USD im Einkauf wird das Fremdwährungsrisiko beim USD wesentlich verringert („natural hedge“). Im Geschäftsjahr 2021 wurden rund 25% der Umsätze (Vorjahr: 25%) in US-Dollar erzielt. Durch Währungssicherungsmaßnahmen, insbesondere Hedging-Strategien, können diese Währungsverschiebungen weitestgehend zumindest über ein Modelljahr ausgeglichen werden.

Währungsrisiken bestehen für den Konzern weiters, sofern finanzielle Vermögenswerte und Schulden in einer anderen als der lokalen Währung der jeweiligen Gesellschaft abgewickelt werden. Die Gesellschaften des Konzerns fakturieren zum überwiegenden Teil in lokaler Währung und finanzieren sich weitgehend in lokaler Währung. Veranlagungen erfolgen überwiegend in der Landeswährung der anlegenden Konzerngesellschaft. Aus diesen Gründen ergeben sich zumeist natürlich geschlossene Währungspositionen.

Die Hauptursachen für Ineffektivität im Rahmen von Währungssicherungsgeschäften sind:

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

Für die Währungsrisiken von Finanzinstrumenten wurden Sensitivitätsanalysen durchgeführt, die die Auswirkungen von hypothetischen Änderungen der Wechselkurse auf Ergebnis (nach Steuern) und Eigenkapital zeigen. Als Basis wurden die betroffenen Bestände zum Bilanzstichtag herangezogen sowie die für das Geschäftsjahr 2022 geplanten Ein- und Verkäufe in Fremdwährung. Dabei wurde unterstellt, dass das Risiko am Bilanzstichtag im Wesentlichen das Risiko während des Geschäftsjahres repräsentiert. Als Steuersatz wurde der Konzernsteuersatz in Höhe von 25% verwendet. Außerdem wurde bei der Analyse unterstellt, dass alle anderen Variablen, insbesondere Zinssätze, konstant bleiben. Bei der Analyse wurden jene Währungsrisiken von Finanzinstrumenten, die in einer von der funktionalen Währung abweichenden Währung denominiert und monetärer Art sind, einbezogen.

Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus der Änderung des Wechselkurses um +/- 10% auf den Gewinn und Verlust, das sonstige Ergebnis und das Eigenkapital aufgezeigt.

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

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

Erhöhung (+) / Verminderung (-) TEUR	Aufwertung um 10%		Abwertung um 10%	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern)	-23.490	-22.223	28.709	27.161
Veränderung der währungsbezogenen Cash-Flow-Hedge-Rücklage	10.995	2.199	-13.439	-2.688
<b>Veränderung des Eigenkapitals</b>	<b>-12.495</b>	<b>-20.024</b>	<b>15.270</b>	<b>24.473</b>

## • ZINSÄNDERUNGSRISIKEN

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

Die PIERER Mobility-Gruppe ist teilweise variabel refinanziert und unterliegt somit dem Risiko von Zinsschwankungen am Markt. Dem Risiko wird durch regelmäßige Beobachtung des Geld- und Kapitalmarktes sowie durch den teilweisen Einsatz von Zinsswaps (fixed interest rate payer swaps) Rechnung getragen. Im Rahmen der abgeschlossenen Zinsswaps erhält das Unternehmen variable Zinsen und zahlt im Gegenzug fixe Zinsen auf die abgeschlossenen Nominalen.

Zinsänderungsrisiken resultieren somit im Wesentlichen aus originären variabel verzinsten Finanzinstrumenten (Cash-Flow-Risiko). Für die Zinsänderungsrisiken dieser Finanzinstrumente wurden Sensitivitätsanalysen durchgeführt, die die Auswirkungen von hypothetischen Änderungen des Marktzinsniveaus auf Ergebnis (nach Steuern) und Eigenkapital zeigen. Als Basis wurden die betroffenen Bestände zum Bilanzstichtag herangezogen. Dabei wurde unterstellt, dass das Risiko am Bilanzstichtag im Wesentlichen das Risiko während des

Geschäftsjahres repräsentiert. Als Steuersatz wurde der Konzernsteuersatz in Höhe von 25% verwendet. Außerdem wurde bei der Analyse unterstellt, dass alle anderen Variablen, insbesondere Wechselkurse, konstant bleiben.

Die Hauptursachen für Ineffektivität im Rahmen von Zinssicherungen sind:

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

Für das Zinsrisiko wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt. Eine Veränderung um 50 Basispunkte hätte folgende Auswirkungen auf den Gewinn oder Verlust, das sonstige Ergebnis und das Eigenkapital:

Erhöhung (+) / Verminderung (-) TEUR	Erhöhung um 50 BP		Verringerung um 50 BP	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern)	324	-960	-1.311	263
Veränderung der zinsbezogenen Cash-Flow-Hedge-Rücklage	-2.316	-1.804	2.316	1.711
<b>Veränderung des Eigenkapitals</b>	<b>-1.992</b>	<b>-2.764</b>	<b>1.005</b>	<b>1.974</b>

In Zusammenhang mit der IBOR Reform hat das Konzern-Treasury eine Prüfung vorgenommen, wie die betroffenen Referenzzinssätze in den in Anspruch genommenen Finanzinstrumenten verwendet werden. Im Hinblick auf bestehende Finanzinstrumente ist das Treasury in enger Abstimmung mit den Geschäftspartnern und beobachtet aktiv die Entwicklung branchenüblicher Referenzzinssätze und Standards, um Anpassungen vornehmen zu können. So wurden in allen aktuell betroffenen Verträgen und Finanzinstrumenten Übergangsregelungen nachverhandelt, die Anpassungsklauseln auf die neuen Referenzzinssätze zum Inhalt haben. Darin wurde geregelt, wie der Referenzzinssatz ersetzt werden kann, wenn er vorübergehend oder dauerhaft nicht zur Verfügung steht. Für Verträge und Finanzinstrumente, die im Geschäftsjahr neu abgeschlossen wurden, wurde ausnahmslos die Verwendung der neuen Referenzzinssätze vereinbart.

#### • AUSFALLRISIKEN (KREDIT- BZW. BONITÄTSRISIKEN)

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

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

#### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

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

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

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und zum 31.12.2021 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	129.036	0	129.036
Überfällig 1-30 Tage	15.182	0	15.182
Überfällig 31-60 Tage	1.884	0	1.884
Überfällig 61-90 Tage	1.212	0	1.212
Überfällig > 90 Tage	2.775	4.833	7.608
<b>Gesamter Bruttobuchwert</b>	<b>150.089</b>	<b>4.833</b>	<b>154.921</b>
Wertminderung	-103	-3.957	-4.060
<b>Summe</b>	<b>149.985</b>	<b>876</b>	<b>150.861</b>

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum 31.12.2020 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	125.475	0	125.475
Überfällig 1-30 Tage	11.136	0	11.136
Überfällig 31-60 Tage	353	0	353
Überfällig 61-90 Tage	1.010	0	1.010
Überfällig > 90 Tage	4.731	6.358	11.089
<b>Gesamter Bruttobuchwert</b>	<b>142.705</b>	<b>6.358</b>	<b>149.063</b>
Wertminderung	-135	-4.041	-4.176
<b>Summe</b>	<b>142.570</b>	<b>2.317</b>	<b>144.887</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 in der KTM-Gruppe von 0,06% (Vorjahr: 0,06%) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ermittelt. Es wurde eine Auflösung von TEUR 5 (Vorjahr: TEUR 18) erfasst. Im Segment E-Bikes wurde auf

Basis von Vergangenheitsdaten eine durchschnittliche Ausfallquote von 0,13% (Vorjahr: 0,39%) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ermittelt. Es wurde eine Zuführung von TEUR 28 (Vorjahr: TEUR 55) erfasst.

Die Wertminderung für erwartete Verluste per 31.12.2021 beträgt in der PIERER Mobility-Gruppe insgesamt TEUR 158 (Vorjahr: TEUR 135).

#### Entwicklung der Wertberichtigungen

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

#### **Zahlungsmittel und -äquivalente, sonstige Vermögenswerte und Derivate**

Kreditverluste von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten werden grundsätzlich nach der gleichen Methode ermittelt wie für Schuldtitel. Unter Berücksichtigung der Kurzfristigkeit dieser Positionen und angesichts des guten Ratings der Banken geht der Konzern davon aus, dass es sich bei diesen Beständen um Finanzinstrumente mit niedrigem Ausfallrisiko handelt und die erwarteten Verluste vernachlässigbar sind.

Das Ausfallrisiko bei den anderen auf der Aktivseite dargestellten Finanzinstrumenten ist ebenfalls als äußerst gering anzusehen, da es sich bei den Vertragspartnern um Schuldner bester Bonität handelt. Bei den anderen auf der Aktivseite dargestellten Finanzinstrumenten handelt es sich im Wesentlichen um ein gewährtes zweckgebundenes Darlehen an die PIERER Immoreal North America, LLC, eine in einem übergeordneten Konzernverbund befindliche Gesellschaft. Das Ausfallrisiko ist vor diesem Hintergrund als gering anzusehen.

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

#### **• LIQUIDITÄTSRISIKEN**

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

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

TEUR	Buchwert 31.12.2021	Cash-Flows 2022			Cash-Flows 2023 bis 2026			Cash-Flows ab 2027		
		Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlich- keiten</b>										
<b>Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstru- mente</b>										
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewie- sen sind										
	479	0	0	479	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)										
	1.509	0	0	1.509	0	0	0	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>1.988</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.988</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Nicht zum beizulegen- den Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlich- keiten</b>										
<b>Zu fortgeführten Anschaffungskosten</b>										
Verzinsliche Verbindlich- keiten										
	497.944	5.292	1.202	34.838	16.330	3.837	282.787	6.312	942	179.134
Verbindlichkeiten Leasingverhältnisse										
	65.442	0	797	19.909	0	1.552	34.784	0	3.319	10.749
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen										
	395.581	0	0	395.581	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)										
	79.175	0	7	78.029	0	11	329	0	0	817
<b>Summe</b>	<b>1.038.142</b>	<b>5.292</b>	<b>2.006</b>	<b>528.357</b>	<b>16.330</b>	<b>5.400</b>	<b>317.900</b>	<b>6.312</b>	<b>4.261</b>	<b>190.700</b>
<b>Summe</b>	<b>1.040.130</b>	<b>5.292</b>	<b>2.006</b>	<b>530.345</b>	<b>16.330</b>	<b>5.400</b>	<b>317.900</b>	<b>6.312</b>	<b>4.261</b>	<b>190.700</b>

TEUR	Buchwert 31.12.2020	Cash-Flows 2021			Cash-Flows 2022 bis 2025			Cash-Flows ab 2026		
		Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlich- keiten</b>										
<b>Beizulegender Zeitwert – Sicherungsinstru- mente</b>										
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (keine Siche- rungsbeziehung)	245	91	0	0	302	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewie- sen sind	748	0	0	748	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	2.085	346	0	1.186	1.027	0	0	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>3.078</b>	<b>437</b>	<b>0</b>	<b>1.934</b>	<b>1.329</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Nicht zum beizulegen- den Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlich- keiten</b>										
<b>Zu fortgeführten Anschaffungskosten</b>										
Verzinsliche Verbindlich- keiten	468.956	4.959	1.066	59.001	16.812	3.698	178.412	4.119	1.037	230.392
Verbindlichkeiten Leasingverhältnisse	61.727	0	795	19.491	0	1.559	33.041	0	3.499	9.195
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	262.099	0	0	262.099	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	54.975	0	23	54.125	0	150	850	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>847.757</b>	<b>4.959</b>	<b>1.884</b>	<b>394.716</b>	<b>16.812</b>	<b>5.407</b>	<b>212.303</b>	<b>4.119</b>	<b>4.536</b>	<b>239.587</b>
<b>Summe</b>	<b>850.835</b>	<b>5.396</b>	<b>1.884</b>	<b>396.650</b>	<b>18.141</b>	<b>5.407</b>	<b>212.303</b>	<b>4.119</b>	<b>4.536</b>	<b>239.587</b>

Die Verbindlichkeiten, die vom Supplier Finance Programm betroffen sind, werden zu ihrer Fälligkeit bezahlt. Die damit verbundenen Zahlungsmittelabflüsse sind in der Liquiditätsplanung berücksichtigt. Das Supplier Finance Programm führt zu einer Risikokonzentration. Die Anzahl der Lieferanten wird durch eine Konzentration auf eine Gläubigerbank ersetzt. Würde diese Gläubigerbank die Supplier Finance Vereinbarung kündigen, so ergäbe sich grundsätzlich ein zusätzliches Liquiditätsrisiko, welches jedoch aufgrund annähernd gleicher Lieferanten-Zahlungsziele von untergeordneter Bedeutung ist. Wie in Punkt 34. angeführt, betrifft dies 42,3% der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Stichtag. Das Konzentrationsrisiko wird als gering angesehen.

## 41. SONSTIGE RISIKEN

### • PROZESSRISIKEN

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

### • RISIKEN DURCH RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

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

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

### • BETRIEBLICHES- UND UMWELTRISIKO

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

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

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

Umweltrisiken in der Beschaffung können sich aus der umweltbedingten Knappheit und Verteuerung der Ressourcen, der Zusammenarbeit mit Lieferanten ohne ausreichende Umweltbestrebungen und durch Emissionen aus Lieferwegen ergeben. Um diese Risiken zu minimieren, werden Maßnahmen getroffen, die eine

Überprüfung der Lieferanten, eine Optimierung der Beschaffungswege sowie einen hohen Fokus auf die regionale Beschaffung und den Einsatz ressourcenschonender, moderner Produktionstechnologie einschließen.

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

#### • PERSONELLE RISIKEN

Insbesondere in Hinblick auf den Wachstumskurs können sich Risiken aus dem Ausscheiden von Schlüsselkräften aus dem Unternehmen ergeben. Durch ein effizientes Personalmanagement sowie der stetigen Weiterführung von Personalentwicklungsprogrammen wird dem Risiko des Ausscheidens von Führungskräften entgegengewirkt. Die Fluktuationsquote liegt bei den Führungskräften der KTM AG inkl. Tochterunternehmen in Österreich bei nur 2,06 %. Das Risiko des Fachkräftemangels wird durch ein umfassendes Lehrlingsausbildungsprogramm in einer eigenen Lehrwerkstätte minimiert. Per 31.12.2021 befinden sich gesamt 184 Lehrlinge (inklusive sechs Stiftungslehrlinge) bei der KTM AG in Ausbildung. Seit 1995 haben rund 600 Lehrlinge eine Lehre begonnen, wovon 73 % nach wie vor im Unternehmen tätig sind. Ziel ist die Rekrutierung von Mitarbeitern aus der Region und eine langfristige Bindung an das Unternehmen.

Seit Ausbruch der Corona-Pandemie in Österreich wurden zahlreiche Maßnahmen zum Schutz der Mitarbeiter getroffen. Diese umfassen die Führung eines eigenen COVID-Teams, einer COVID-Hotline sowie eines unternehmensinternen Contact-Tracings. Ebenso werden die zu Beginn der Pandemie erlassenen Hygiene- und Sicherheits-Richtlinien am Arbeitsplatz weitergeführt und jeweils den aktuellen Gegebenheiten angepasst. Die bereits 2020 ausgeweiteten Möglichkeiten zum Home-Office und Team-Splitting werden fortgeführt. Nach Ende der saisonalen Betriebsunterbrechungen im Jänner und August 2021 wurden noch vor Produktionsaufnahme Massentestungen und 3G-Kontrollen durchgeführt.

An der eigenen KTM COVID-Teststraße wurden ganzjährig Antigen-Schnelltests mittels Rachenabstrich durchgeführt, um schnell und unkompliziert Verdachtsfällen nachgehen zu können oder auch bei Rückkehrern aus der Quarantäne und vor Wiederaufnahme der Arbeit die Genesung sicherzustellen. Insgesamt wurden über 7.900 Schnelltests durch speziell geschultes Personal abgenommen. Mit Jahresende startete weiters die Planung des Ausbaus der Teststraße auf betriebsinterne PCR-Testungen, um auch bei weiteren Virus-Mutationen eine hohe Sicherheit gewährleisten zu können. Zudem wurden ab Frühjahr die Maßnahmen um betriebliche Impfungen erweitert: Gesamt wurden zwei große betriebliche Impfkationen im Mai/Juni (Erst- und Zweitimpfung) und Dezember (vor allem Drittimpfung) organisiert. Darüber hinaus gab es von Juni bis November wöchentliche Impfangebote sowie zwei Impf-Bus-Aktionen, um den Mitarbeitern sowie teilweise auch deren Familienangehörigen möglichst niederschwellig die Möglichkeit zur Immunisierung zu bieten.

Maßnahmen und Verordnungen der Regierung wurden umfänglich und rasch umgesetzt und durch die vorausschauende Arbeitsweise und stetigem Austausch mit den Behörden konnten diverse Maßnahmen bereits vor gesetzlicher Verpflichtung in den Unternehmensalltag integriert werden. Daher konnte eine großflächige Ausbreitung im Unternehmen verhindert werden. Das Risiko sich im Unternehmen unter Einhaltung der Richtlinien mit Covid-19 anzustecken wird als gering eingeschätzt.

# VIII. FINANZINSTRUMENTE UND KAPITALMANAGEMENT

## 42. GRUNDLAGEN

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

Die Erfassung der Käufe und Verkäufe sämtlicher Finanzinstrumente erfolgt zum Erfüllungstag. Die Bewertung der Finanzinstrumente erfolgt im Zugangszeitpunkt grundsätzlich zu Anschaffungskosten. Die Finanzinstrumente werden ausgebucht, wenn die Rechte auf Zahlungen aus dem Investment erloschen sind oder übertragen wurden und der Konzern im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum verbunden sind, übertragen hat.

### BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN:

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

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

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

Forderungen und sonstige Vermögenswerte werden im Zugangszeitpunkt mit dem beizulegenden Zeitwert und in den Folgeperioden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Fremdwährungsforderungen werden umgerechnet mit dem Stichtagskurs, abzüglich aufgrund von erkennbaren Risiken notwendigen Wertminderungen, angesetzt. 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 Anleihen angefallenen Emissionskosten werden über die Laufzeit verteilt angesetzt. Verbindlichkeiten werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

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

### Wertminderungen

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

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

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

### Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

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

## 43. EINSTUFUNG UND BEIZULEGENDE ZEITWERTE

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

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

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

**Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente**

<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
Wertpapiere	Zur Bewertung von Wertpapieren wird der aktuelle Börsenkurs am Bilanzstichtag herangezogen.	Nicht anwendbar	Nicht anwendbar

**Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente**

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



TEUR	Buchwert 31.12.2020	Kategorie IFRS 9	Fair- Value 31.12.2020	Beizulegender Zeitwert			Buchwert 31.12.2020								
				Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI	FVOCI Fair Value through OCI (ohne rezy- cling)	FVPL Fair Value through P&L	Fair Value - Hedging In- struments			
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>															
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind	1.663	FVPL	1.663	-	1.663	-	1.663	-	-	-	-	-	-	-	1.663
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	532	FVOCI	532	-	532	-	532	-	-	-	-	-	-	-	532
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.051	FVPL	17.051	-	-	17.051	17.051	-	-	-	-	-	-	17.051	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.410	FVOCI/ FVPL	1.410	1.194	-	216	1.410	-	216	-	-	216	-	1.194	-
<b>Summe</b>	<b>20.656</b>														
<b>Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>															
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	218.270	AC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	127.836	AC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	37.718	AC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Summe</b>	<b>383.824</b>														
<b>Gesamt Summe</b>	<b>404.480</b>														

Die im Zusammenhang mit dem bestehenden ABS und Factoring-Programm verkauften Forderungen werden entsprechend den Regelungen des IFRS 9 vollständig ausgebucht. Im Rahmen des ABS-Programms werden monatlich revolvingend versicherte Forderungen bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 250.000 (Vorjahr: TEUR 250.000) verkauft. Zum Bilanzstichtag wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 166.358 (Vorjahr: TEUR 127.399) an Dritte verkauft. Bis zu einer vertraglich definierten Höhe trägt die PIERER Mobility-Gruppe weiterhin ein Risiko aus kreditrisikobedingten

Ausfällen. Zum Stichtag 31.12.2021 beträgt das hieraus resultierende maximale Verlustrisiko TEUR 1.158 (Vorjahr: TEUR 994). Zum Zeitpunkt des Verkaufs wird der erwartete Verlust aufwandswirksam als Verbindlichkeit verbucht. Der Buchwert des anhaltenden Engagements beträgt zum 31.12.2021 TEUR 1.158 (Vorjahr: TEUR 994) 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 164 (Vorjahr: TEUR 42) und kumuliert seit Transaktionsbeginn TEUR 1.158 (Vorjahr: TEUR 994) erfolgswirksam erfasst. Im Rahmen des Factoring-Programms werden monatlich revolving versicherte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 65.000 (Vorjahr: TEUR 15.000) verkauft. Zum Bilanzstichtag wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 32.923 (Vorjahr: TEUR 11.720) an Dritte verkauft. Bis zu einer vertraglich definierten Höhe trägt die Gruppe weiterhin ein Risiko aus kreditrisikobedingten Ausfällen. Zum Stichtag 31.12.2021 beträgt das hieraus resultierende maximale Verlustrisiko TEUR 2.163 (Vorjahr: TEUR 0).

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



TEUR	Beizulegender Zeitwert				Buchwert 31.12.2020			
	Buchwert 31.12.2020	Kategorie IFRS 9	Fair- Value 31.12.2020	Gesamt	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI (ohne recy- cling)	FVPL Fair Value through P&L	Fair Value - Hedging Instruments
			Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3			
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten</b>								
<b>Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente</b>								
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (keine Sicherungsbeziehung)	245	FVPL	245	245	-	-	245	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind	748	FVPL	748	748	-	-	-	748
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	2.085	FVOCI	2.085	2.085	-	-	-	2.085
<b>Summe</b>	<b>3.078</b>							
<b>Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten</b>								
<b>Zu fortgeführten Anschaffungskosten</b>								
Verzinsliche Verbindlichkeiten	468.956	AC	495.649	-	495.649	-	-	-
Verbindlichkeiten Leasingverhältnisse	61.727	AC	-	-	-	61.727	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	262.099	AC	-	-	-	-	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	54.975	AC	-	-	-	-	-	-
<b>Summe</b>	<b>847.757</b>							
<b>Gesamt Summe</b>	<b>850.835</b>							

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

<b>2020</b>							
<b>TEUR</b>	<b>aus Zinsen</b>	<b>aus der Folgebewertung zum Fair Value</b>	<b>aus Wertberichtigung</b>	<b>aus Abgangsergebnis</b>	<b>aus Fremdwährungsbewertung</b>	<b>Nettoergebnis (Summe)</b>	
Finanzielle Vermögenswerte - Amortised Cost (AC)	1.629	0	-1.087	-494	-2.158	-2.110	
Fair Value through OCI (FVOCI) - Eigenkapitalinstrumente	0	-2	0	0	0	-2	
Fair Value through PL (FVPL) - Eigenkapitalinstrumente	0	-262	0	0	0	-262	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Amortised Cost (AC)	-14.555	0	0	0	0	-14.555	
<b>Summe</b>	<b>-12.926</b>	<b>-264</b>	<b>-1.087</b>	<b>-494</b>	<b>-2.158</b>	<b>-16.929</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.

#### **44. AUFRECHNUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND VERBINDLICHKEITEN**

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

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

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

#### Finanzielle Vermögenswerte 2021

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

Devisentermingeschäfte	385	0	385	-341	44
Zinsswaps	3.026	0	3.026	0	3.026
<b>Summe</b>	<b>3.411</b>	<b>0</b>	<b>3.411</b>	<b>-341</b>	<b>3.070</b>

#### Finanzielle Vermögenswerte 2020

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

Devisentermingeschäfte	2.195	0	2.195	-85	2.110
<b>Summe</b>	<b>2.195</b>	<b>0</b>	<b>2.195</b>	<b>-85</b>	<b>2.110</b>

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

#### Finanzielle Schulden 2021

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

Devisentermingeschäfte	1.940	0	1.940	-341	1.599
Zinsswaps	48	0	48	0	48
<b>Summe</b>	<b>1.988</b>	<b>0</b>	<b>1.988</b>	<b>-341</b>	<b>1.647</b>

#### Finanzielle Schulden 2020

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

Devisentermingeschäfte	1.933	0	1.933	-85	1.849
Zinsswaps	1.145	0	1.145	0	1.145
<b>Summe</b>	<b>3.078</b>	<b>0</b>	<b>3.078</b>	<b>-85</b>	<b>2.994</b>

## 45. HEDGING

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

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

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

Die wesentlichen Vertragskriterien des gesicherten Grundgeschäftes und des Sicherungsinstrumentes sind identisch, jedoch gegenläufig ausgestaltet („Critical Terms Match“), sodass ein wirtschaftlicher Zusammenhang der Sicherungsbeziehung gewährleistet ist. Zum 31.12.2021 (als auch im Vorjahr) bestehen keine derivativen Finanzinstrumente, bei denen keine Sicherungsbeziehung hergestellt werden konnte.

Ein Cash-Flow-Hedge liegt vor, wenn variable Zahlungsströme aus bilanzierten Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten und erwartete Geschäftsvorfälle, die einem Marktpreisrisiko unterliegen, abgesichert werden. Liegen die Voraussetzungen für einen Cash-Flow-Hedge vor, ist der effektive Teil der Marktwertänderungen von Sicherungsinstrumenten ergebnisneutral im Konzerneigenkapital zu erfassen, die ergebniswirksame Erfassung erfolgt erst bei Eintritt des gesicherten Grundgeschäftes. Bei den eingesetzten Fremdwährungsabsicherungen wird die Marktwertveränderung der Derivate ergebniswirksam im Gewinn oder Verlust erfasst. Ab diesem Zeitpunkt stehen der Marktwertveränderung die Stichtagskursbewertung der Fremdwährungsforderungen bzw. -verbindlichkeiten aus der Lieferung bzw. Leistung gegenüber. Etwaige Ergebnisveränderungen aus der Ineffektivität der derivativen Finanzinstrumente werden ergebniswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

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

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

Nachfolgende als **Sicherungsinstrumente** eingesetzte, derivative Finanzinstrumente werden zum 31.12.2021 bzw. 31.12.2020 eingesetzt:

31.12.2021	Währung	Nominalbetrag in 1000 Landeswährung	Marktwerte in TEUR	jährliche Exposures in TEUR	Laufzeit bis 1 Jahr	Durch- schnitts- kurs	Laufzeit 1- 5 Jahre	Durch- schnitts- kurs
<b>Devisentermin- geschäfte</b>	USD	60.000	-787	46.156	60.000	0,77	-	-
	JPY	600.000	30	-35.946	600.000	65,79	-	-
	CAD	49.000	116	68.080	49.000	-	-	-
	GBP	38.000	-411	88.909	38.000	0,85	-	-
	CHF	19.744	-133	36.270	19.744	1,04	-	-
	AUD	51.000	-418	83.157	51.000	1,58	-	-
	NZD	14.000	48	15.975	14.000	1,67	-	-
		Nominalbetrag in 1000 Landeswährung	Marktwerte in TEUR	Exposures in TEUR	Laufzeit bis 1 Jahr	Durch- schnitts- zinssatz	Laufzeit 1- 5 Jahre	Durch- schnitts- zinssatz
<b>Zinsswaps (Payer)</b>		166.144	2.979	0	893	2,11 %	165.221	0,25 %
31.12.2020	Währung	Nominalbetrag in 1000 Landeswährung	Marktwerte in TEUR	jährliche Exposures in TEUR	Laufzeit bis 1 Jahr	Durch- schnitts- kurs	Laufzeit 1- 5 Jahre	Durch- schnitts- kurs
<b>Devisentermin- geschäfte</b>	USD	20.000	1.999	117.755	20.000	1,09	-	-
	JPY	4.266.000	-840	-7.354	4.266.000	123,47	-	-
	CAD	0	0	40.884	0	-	-	-
	GBP	17.000	168	78.226	17.000	0,89	-	-
	CHF	8.200	25	22.224	8.200	1,08	-	-
	AUD	50.000	-745	95.173	50.000	1,63	-	-
	NZD	8.000	-60	12.248	8.000	1,73	-	-
	PLN	0	0	15.155	0	-	-	-
	ZAR	0	0	12.912	0	-	-	-
CNY	0	0	-5.743	0	-	-	-	
		Nominalbetrag in 1000 Landeswährung	Marktwerte in TEUR	Exposures in TEUR	Laufzeit bis 1 Jahr	Durch- schnitts- zinssatz	Laufzeit 1- 5 Jahre	Durch- schnitts- zinssatz
<b>Zinsswaps (Payer)</b>		108.167	-1.145	0	893	2,11%	107.275	0,39%

Im Rahmen des Cash-Flow-Hedge-Accountings werden sowohl variable zukünftige Zinszahlungsströme aus langfristigen Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit bis 2024 bzw. bis 2026 als auch zukünftige operative Fremdwährungszahlungsströme, deren Ein- / Ausgang in den nächsten 12 Monaten geplant wird, abgesichert.

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

TEUR	Rücklage für die Absicherung von Zahlungsströmen	Rücklage für Kosten der Absicherung	In der Rücklage für die Absicherung von Zahlungsströmen verbleibende Salden aus Sicherungsbeziehungen, bei denen die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften nicht mehr angewendet wird
------	--	-------------------------------------	---

**31.12.2021****Wechselkursrisiko**

Verkäufe und Forderungen	-1.242	486	0
Käufe von Vorräten	144	0	0

**Zinssatzänderungsrisiko**

Variabel verzinste Instrumente	1.985	0	0
--------------------------------	-------	---	---

<b>Summe</b>	<b>887</b>	<b>486</b>	<b>0</b>
--------------	------------	------------	----------

**31.12.2020****Wechselkursrisiko**

Verkäufe und Forderungen	22	-102	0
Käufe von Vorräten	-154	0	0

**Zinssatzänderungsrisiko**

Variabel verzinste Instrumente	-806	0	0
--------------------------------	------	---	---

<b>Summe</b>	<b>-938</b>	<b>-102</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	

**31.12.2021****Wechselkursrisiko**

Devisentermingeschäfte - Verkäufe und Forderungen	183.302	349	-1.934	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Devisentermingeschäfte - Käufe von Vorräten	4.615	36	-6	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden

**Zinssatzänderungsrisiko**

Zinsswaps	166.114	3.026	-48	Andere kurzfristige Schulden
-----------	---------	-------	-----	------------------------------

<b>Summe</b>	<b>354.031</b>	<b>3.411</b>	<b>-1.988</b>	
--------------	----------------	--------------	---------------	--

**31.12.2020****Wechselkursrisiko**

Devisentermingeschäfte - Verkäufe und Forderungen	78.620	2.193	-806	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Devisentermingeschäfte - Käufe von Vorräten	34.128	1.660	-2.500	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden

**Zinssatzänderungsrisiko**

Zinsswaps	108.167	0	-1.145	Andere kurzfristige Schulden
-----------	---------	---	--------	------------------------------

<b>Summe</b>	<b>220.915</b>	<b>3.853</b>	<b>-4.451</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 1.1.2020	-314	278	-36
<b>Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert wurde</b>			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen - Währungsrisiko)	0	-220	-220
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Währungsrisiko)	314	0	314
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Zinsrisiko)	0	215	215
<b>Vorräte</b>			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Vorräten / Herstellungskosten - Währungsrisiko)	0	-71	-71
<b>Veränderung im beizulegenden Zeitwert</b>			
Zugang – Zinsrisiko	0	-887	-887
Zugang – Währungsrisiko	-102	-253	-355
Cash-Flow-Hedge-Rücklage aus Erstkonsolidierung	0	0	0
<b>Stand am 31.12.2020 = Stand am 1.1.2021</b>	<b>-102</b>	<b>-938</b>	<b>-1.040</b>
<b>Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert wurde</b>			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen - Währungsrisiko)	0	-1.265	-1.265
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Währungsrisiko)	102	0	102
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Zinsrisiko)	0	373	373
<b>Vorräte</b>			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Vorräten / Herstellungskosten - Währungsrisiko)	0	156	156
<b>Veränderung im beizulegenden Zeitwert</b>			
Zugang – Zinsrisiko	0	2417	2417
Zugang – Währungsrisiko	486	143	629
Cash-Flow-Hedge-Rücklage aus Erstkonsolidierung	0	0	0
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>486</b>	<b>886</b>	<b>1.372</b>

Zum 31.12.2021 resultiert aus ineffektiven Bestandteilen der als Cash-Flow-Hedges klassifizierten derivativen Finanzinstrumente ein Nettoergebnis (nach Steuern) in Höhe von TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 0).

## DEVISENTERMINGESCHÄFTE

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

## ZINSSWAPS

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

Zum 31.12.2021 betrug der offene Nominalbetrag TEUR 166.114 (Vorjahr: TEUR 108.167).

Im Geschäftsjahr 2021 wurden TEUR-365 (Vorjahr: TEUR 262) aus der Bewertung von Zinsswaps in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

## 46. KAPITALMANAGEMENT

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

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

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

TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Eigenkapital	765.551	654.119
Bilanzsumme	2.033.719	1.686.034
<b>Eigenkapitalquote</b>	<b>37,6%</b>	<b>38,8%</b>

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

TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	506.539	456.089
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	56.847	74.594
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-373.509	-218.270
<b>Nettoverschuldung</b>	<b>189.877</b>	<b>312.413</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	31.12.2021	31.12.2020
Eigenkapital	765.551	654.119
Nettoverschuldung	189.877	312.413
<b>Gearing</b>	<b>24,8%</b>	<b>47,8%</b>

TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Nettoverschuldung	189.877	312.413
EBITDA	332.202	233.530
<b>Dynamische Verschuldung</b>	<b>0,6</b>	<b>1,3</b>

## IX. LEASINGVERHÄLTNISSE

### 47. LEASINGVERHÄLTNISSE ALS LEASINGNEHMER (IFRS 16)

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

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

Seit dem Geschäftsjahr 2016 werden Leasingverträge für Werkzeuge (Spezialleasing) und Maschinen mit einer Laufzeit von grundsätzlich 3-10 Jahren abgeschlossen.

#### Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten

Der Buchwert der Nutzungsrechte stellt sich wie folgt dar:

TEUR	Grundstücke und Gebäude	Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	GESAMT
<b>2021</b>				
Stand zum 1.1.	29.991	16.180	13.891	60.062
- Abschreibungen	-8.399	-5.429	-6.480	-20.308
+ Zugänge zu Nutzungsrechten	8.975	6.792	8.859	24.626
- Abgänge von Nutzungsrechten	-1.419	0	-285	-1.704
+/- Währungseffekte, Umgliederungen	121	-16	105	210
<b>Buchwert 31.12.2021</b>	<b>29.269</b>	<b>17.527</b>	<b>16.090</b>	<b>62.886</b>

**2020**

Stand zum 1.1.	28.073	15.803	16.303	60.180
- Abschreibungen	-6.898	-5.668	-6.188	-18.754
+ Zugänge zu Nutzungsrechten	8.905	6.162	4.417	19.484
- Abgänge von Nutzungsrechten	-45	-115	-547	-707
+/- Währungseffekte, Umgliederungen	-44	-2	-94	-140
<b>Buchwert 31.12.2020</b>	<b>29.991</b>	<b>16.180</b>	<b>13.891</b>	<b>60.062</b>

Der Barwert der Mindestleasingzahlungen stellt sich wie folgt dar:

TEUR	Künftige Mindestleasingzahlungen	Zinszahlungen	Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen
<b>2021</b>			
< 1 Jahr	20.706	797	19.909
> 1 bis 5 Jahre	36.336	1.552	34.783
> 5 Jahre	14.069	3.319	10.750
<b>GESAMT</b>	<b>71.111</b>	<b>5.668</b>	<b>65.442</b>
<b>2020</b>			
< 1 Jahr	20.285	794	19.491
> 1 bis 5 Jahre	34.601	1.558	33.042
> 5 Jahre	12.693	3.499	9.194
<b>GESAMT</b>	<b>67.579</b>	<b>5.851</b>	<b>61.727</b>

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

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

2021 - Leasingvereinbarungen	TEUR
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	895
Ertrag aus dem Unterleasingverhältnis von Nutzungsrechten	208
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	3.787
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert, ausgenommen kurzfristige Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	9.482
<b>2020 - Leasingvereinbarungen</b>	
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	968
Ertrag aus dem Unterleasingverhältnis von Nutzungsrechten	213
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	3.802
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert, ausgenommen kurzfristige Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	9.426

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

In der Kapitalflussrechnung wurden Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse in der Höhe von TEUR 32.387 (Vorjahr: TEUR 32.804) erfasst, davon betreffen TEUR 18.431 (Vorjahr: TEUR 18.821) Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten und TEUR 13.956 (Vorjahr: TEUR 13.983) kurzfristige und geringerwertige Leasingverhältnisse sowie Zinsaufwendungen und Erträge aus Untermietverhältnissen von Nutzungsrechten.

### **Verlängerungsoptionen**

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

## **48. LEASINGVERHÄLTNISSE ALS LEASINGGEBER (IFRS 16)**

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

Hiervon ausgenommen sind drei Untermietverhältnisse, welche der Konzern als Finanzierungsleasingverhältnis einstuft. Diese betreffen die Untervermietung von Gebäuden, welche als Nutzungsrecht in den Sachanlagen ausgewiesen wurden. Eines dieser drei Untermietverhältnisse wurde im Geschäftsjahr 2021 neu abgeschlossen und bilanziert.

Weiters hat der Konzern in 2021 Zinserträge auf Leasingforderungen in der Höhe von TEUR 8 (Vorjahr TEUR 10) erfasst. Die Leasingforderungen aus Untermietverhältnissen betragen per 31. Dezember 2021 TEUR 850 (Vorjahr: 590 TEUR). Davon sind TEUR 327 (Vorjahr TEUR 293) in unter einem Jahr und TEUR 523 (Vorjahr TEUR 297) in 1-5 Jahren fällig.

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

## **49. GESCHÄFTSBEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN**

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

Die Aktien der PIERER Mobility AG werden zum Stichtag 31. Dezember 2021 zu 73,32% von der Pierer Bajaj AG (vormals: PTW Holding AG) gehalten, welche zu 50,10% im Besitz der Pierer Industrie AG ist. Weiters hält die Pierer Konzerngesellschaft mbH 2,58% der Aktien an der PIERER Mobility AG. Die Pierer Industrie AG wird zu 100,00% von der Pierer Konzerngesellschaft mbH gehalten. Alleiniger Gesellschafter der Pierer Konzerngesellschaft mbH ist Herr Dipl.-Ing. Stefan Pierer.

Herr Dipl.-Ing. Stefan Pierer übte folgende wesentliche Organfunktionen im Pierer Konzerngesellschaft mbH-Konzern zum 31.12.2021 aus:

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

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

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2021 und im Vorjahr gab es keine wesentlichen Transaktionen mit nahestehenden Personen (ausgenommen Vorstands- und Aufsichtsratsbezüge, siehe Punkt 51.). Die Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen stellen sich gemäß der beschriebenen Gruppierung wie folgt dar:

TEUR	Gesellschafternahe Unternehmen		Assoziierte Unternehmen		Sonstige Unternehmen	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
<b>Forderungen</b>	32.013	11.544	11.494	5.118	2.474	2.056
<b>Verbindlichkeiten</b>	-12.890	-10.390	-2.752	-1.630	-9.849	-609
<b>Erlöse</b>	2.551	822	35.291	17.508	17.835	14.858
<b>Aufwendungen</b>	-118.548	-48.915	-32.365	-22.371	-223.712	-143.427
<b>Dividende</b>	-7.372	0	0	0	0	0

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

#### **GESELLSCHAFTERNAHE UNTERNEHMEN:**

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

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

Im Geschäftsjahr 2021 sind mit der Pierer Konzerngesellschaft mbH insgesamt Aufwendungen in Höhe von TEUR 33.078 (Vorjahr: TEUR 6.925) und Erträge in Höhe von TEUR 2 (Vorjahr: TEUR 822) entstanden. Weiters bestehen zum Bilanzstichtag offene Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 8.233 (Vorjahr: TEUR 2.920) und Forderungen in Höhe von TEUR 257 (Vorjahr TEUR 1).

Seit 1. Oktober 2018 bildet die Pierer Industrie AG eine Organschaft im umsatzsteuerlichen Sinn mit der PIERER Mobility-Gruppe. Zum Bilanzstichtag hat die PIERER Mobility-Gruppe Forderungen in Höhe von insgesamt TEUR 8.933 (Vorjahr: TEUR 5.783) insbesondere aus der Organschaftsverrechnung mit der Pierer Industrie AG.

Im Geschäftsjahr 2021 erhielt die Pierer Bajaj AG Dividenden in Höhe von TEUR 6.762, die Pierer Konzerngesellschaft mbH Dividenden in Höhe von TEUR 483 und die Pierer Industrie AG Dividenden in Höhe von TEUR 128 von der PIERER Mobility AG aus dem vorangegangenen Geschäftsjahr. Im Vorjahr wurde von der PIERER Mobility AG keine Dividende an die Aktionäre ausgeschüttet.

Die KTM North America, Inc., USA, hat zum 31.12.2021 offene Forderungen gegenüber der PIERER Immoreal North America, LLC., USA, aus diversen Weiterverrechnungen in Höhe von TEUR 3.076 (Vorjahr: TEUR 679). Zudem wurde der Gesellschaft seitens der KTM AG ein Kreditrahmen in Höhe von TUSD 40.000 zum Bau des Büro- und Betriebsgebäuden in Nordamerika gewährt. Zum 31.12.2021 wurden davon TEUR 14.449 ausgenutzt.

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

#### **ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN:**

Für Leistungen der Kiska GmbH sind im abgelaufenen Geschäftsjahr Aufwendungen in Höhe von TEUR 14.210 (Vorjahr: TEUR 12.760) angefallen. Gegenüber der Kiska GmbH bestanden zum 31.12.2021 offene Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 2.752 (Vorjahr: TEUR 1.015). Weitere Aufwendungen betreffen Transaktionen mit der KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., Philippinen.

Die Forderungen und Erträge gegenüber assoziierten Unternehmen betreffen großteils Transaktionen mit der KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc. und der Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co.

#### **SONSTIGE UNTERNEHMEN:**

Seit dem Jahr 2007 besteht eine Kooperation mit der indischen Bajaj-Gruppe. Die Bajaj-Gruppe ist der zweitgrößte Motorradhersteller in Indien mit einem Absatz von ca. 3,9 Mio. Motorrädern und Three-Wheelern im letzten Geschäftsjahr (Bilanzstichtag 31.3.2021). 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 KTM AG, Herr Rajiv Bajaj, ist Managing Director und CEO der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien. Das Aufsichtsratsmitglied der KTM AG Herr Srinivasan Ravikumar ist Director der Bajaj Auto International Holdings B.V., Amsterdam, Niederlande, und President of Business Development and Assurance der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien. Nach einer Vereinfachung der Beteiligungsstruktur im Geschäftsjahr 2021 hält die Bajaj Auto International Holdings B.V., ein Tochterunternehmen der Bajaj Auto Ltd., nunmehr 49,9% an der Pierer Bajaj AG, welche wiederum Mehrheitseigentümer (73,32 %) an der PIERER Mobility AG ist. Im Vorjahr war die Bajaj Auto International Holdings B.V direkt mit 47,99 % an der KTM AG beteiligt. Im Zuge dieser Umstrukturierung wurden 161.939 Stück eigene KTM AG-Aktien zu einem Kaufpreis in Höhe von EUR 179,00 je Aktie von Bajaj Auto International Holdings B.V gekauft und in der Folge mit Wirkung zum 18.12.2021 eingezogen. Gegenüber der Bajaj Auto Ltd. besteht zum 31.12.2021 eine

Verbindlichkeit in Höhe von TEUR 9.681 (Vorjahr: TEUR 211). Die Aufwendungen in der Kategorie „Sonstige Unternehmen“ betreffen ebenfalls größtenteils die Bajaj Auto Ltd.

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

## 50. ORGANE DER PIERER MOBILITY AG

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

Dipl.-Ing. Stefan **Pierer**, CEO  
 Mag. Friedrich **Roithner**, CFO  
 Mag. Ing. Hubert **Trunkenpolz**, CSO  
 Mag. Viktor **Sigl**, MBA

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

Josef **Blazicek**, Vorsitzender  
 Dr. Ernst **Chalupsky**, Stellvertreter des Vorsitzenden  
 Mag. Klaus **Rinnerberger**  
 Ing. Alfred **Hörtenhuber**

## 51. VORSTANDS- UND AUFSICHTSRATSBEZÜGE

Die **Vergütung für den Vorstand** 2021 der PIERER Mobility AG beinhaltet Gehälter, Sachleistungen, Prämien, Abfertigungen sowie Leistungen an die betriebliche Mitarbeitervorsorgekasse und betrug TEUR 8.214 (Vorjahr: TEUR 4.535). 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 2021 keine Pensionskassenzahlungen an den Vorstand geleistet.

Für das Geschäftsjahr 2021 (Auszahlung im Geschäftsjahr 2022) wird eine **Vergütung an den Aufsichtsrat** der PIERER Mobility AG von insgesamt TEUR 67 (Vorjahr: TEUR 57) vorgeschlagen. Zum Bilanzstichtag bestehen keine Kredite und Vorschüsse an die Mitglieder des Aufsichtsrats der PIERER Mobility AG.

# XI. EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Am 20. Jänner 2022 wurde in 3. Lesung im Nationalrat eine Senkung des Körperschaftsteuersatzes auf 24% ab 2023 bzw. auf 23% ab 2024 beschlossen. Dies hat in den Folgejahren eine geschätzte Auswirkung in Höhe von rund 8 MEUR auf die Bewertung der latenten Steuern in Form einer Verminderung der latenten Steuerschulden.

Die PIERER Mobility AG gab am 27. Jänner 2022 via Pressemitteilung bekannt, die Aufnahme ihrer Aktien in den Amtlichen Handel (Segment den prime market) der Wiener Börse zu beantragen. Die Handelaufnahme im prime market der Wiener Börse erfolgte am 1. März 2022, womit die PIERER Mobility AG nunmehr auch im Top-Segment der Wiener Börse gelistet ist. Als Europas führender "Powered Two-Wheeler"-Hersteller (PTW) mit einer Marktkapitalisierung von über EUR 3 Mrd. reiht sich der PIERER Mobility-Konzern damit in die Liga der 39 größten und meistgehandelten Unternehmen an der Wiener Börse ein. Mit diesem Schritt soll dem großen Investoreninteresse im In- und Ausland begegnet werden. Das Primärlisting der Aktien der PIERER Mobility AG (ISIN: AT0000KTM102) bleibt weiterhin bei der Schweizer Börse SIX Swiss Exchange.

Seit dem 24. Februar 2022 gibt es militärische Auseinandersetzungen zwischen Russland und der Ukraine. Die PIERER Mobility AG verfügt in beiden Staaten über keine Beteiligungen, sonstige Vermögenswerte bzw. andere wesentliche Geschäftsbeziehungen. Auf den Jahresabschluss per 31. Dezember 2021 der PIERER Mobility AG ergeben sich daher keine nennenswerten finanziellen Auswirkungen.

## XII. KONZERNUNTERNEHMEN (BETEILIGUNGS-SPIEGEL)

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

Gesellschaft	Erstkonsolidierungszeitpunkt	31.12.21		31.12.20	
		Anteilshöhe %	Konsolidierungsart	Anteilshöhe %	Konsolidierungsart
<b>Vollkonsolidierte Gesellschaften:</b>					
KTM AG, Mattighofen	31.5.2005	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM Immobilien GmbH, Mattighofen	31.5.2005	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM North America, Inc., Amherst, Ohio, USA	31.5.2005	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM-Motorsports Inc., Murrieta, CA, USA	31.5.2005	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Japan K.K., Tokyo, Japan	31.5.2005	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM-Racing AG, Frauenfeld, Schweiz	31.5.2005	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Sportcar GmbH, Mattighofen	31.5.2005	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM Motorcycles S.A. Pty. Ltd., Midrand, Südafrika	1.3.2009	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Sportmotorcycle Mexico C.V. de S.A., Lerma, Mexiko	1.6.2009	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Sportmotorcycle GmbH, Mattighofen	31.3.2011	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM-Sportmotorcycle India Private Limited, Pune, Indien	1.6.2012	99,75	KVA	51,71	KVA
Husqvarna Motorcycles GmbH, Mattighofen	1.1.2013	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM Sportmotorcycle Deutschland GmbH, Ursensollen, Deutschland	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Switzerland Ltd., Frauenfeld, Schweiz	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Sportmotorcycle UK Ltd., Northamptonshire, Großbritannien	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM-Sportmotorcycle Espana S.L., Terrassa, Spanien	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Sportmotorcycle France SAS, Saint-Priest, Frankreich	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Sportmotorcycle Italia S.r.l., Meran, Italien	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM-Sportmotorcycle Nederland B.V., Malden, Niederlande	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Sportmotorcycle Scandinavia AB, Örebro, Schweden	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA

Gesellschaft	Erstkonsolidierungszeitpunkt	31.12.21		31.12.20	
		Anteilshöhe %	Konsolidierungsart	Anteilshöhe %	Konsolidierungsart
KTM-Sportmotorcycle Belgium S.A., Gembloux, Belgien	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Canada Inc., Chambly, Kanada	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Hungária Kft., Budapest, Ungarn	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Central East Europe s.r.o., Bratislava, Slowakei	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Österreich GmbH, Mattighofen	31.12.2013	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM Nordic Oy, Vantaa, Finnland	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Sportmotorcycle d.o.o., Marburg, Slowenien	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Czech Republic s.r.o., Pilsen, Tschechien	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Sportmotorcycle SEA PTE. Ltd., Singapur, Singapur	1.1.2014	99,75	KVA	51,71	KVA
Husqvarna Motorcycles Deutschland GmbH, Ursensollen, Deutschland	31.12.2013	-	-	51,71	KVA
Husqvarna Motorcycles North America, Inc., Murrieta, CA, USA	1.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
Husqvarna Motorsports, Inc., Murrieta, CA, USA	1.4.2015	99,75	KVA	51,71	KVA
Husqvarna Motorcycles S.A. Pty. Ltd., Northriding, Südafrika	1.4.2015	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Logistikzentrum GmbH, Mattighofen	16.9.2016	99,75	KVI	51,71	KVI
WP Suspension GmbH, Mattighofen	30.11.2016	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM Sportmotorcycle MEA DMCC, Dubai	30.11.2016	-	-	51,71	KVA
WP Suspension North America, Inc., Murrieta, CA, USA	31.8.2017	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM do Brasil Ltda., Sao Paulo, Brasilien	31.12.2017	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Components GmbH, Munderfing	30.11.2007	99,75	KVI	51,71	KVI
WP Immobilien GmbH, Munderfing	30.4.2005	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM Beteiligungs GmbH, Mattighofen	30.4.2018	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM Australia Holding Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Australia Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	99,75	KVA	51,71	KVA
HQVA Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Motorcycles Distributers NZ Limited Wellington Central, Neuseeland	1.7.2019	99,75	KVA	51,71	KVA
Cero Design Studio S.L., Barcelona, Spanien	1.10.2019	49,88	KVA	25,86	KVA
GASGAS Motorcycles GmbH, Mattighofen	31.10.2019	99,75	KVI	51,71	KVI
GASGAS Motorcycles Espana S.L.U. (vormals: Canepa Investments S.L.), Terrassa, Spanien	1.1.2020	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM MOTOHALL GmbH, Mattighofen	1.1.2020	89,78	KVI	46,54	KVI
KTM Racing GmbH, Mattighofen	29.2.2020	99,75	KVI	51,71	KVI

Gesellschaft	Erstkonso- lierungs- zeitpunkt	31.12.21		31.12.20	
		Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart	Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart
KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, Mat- tighofen, Österreich	31.3.2021	99,75	KVI	-	-
PIERER E-Bikes GmbH, Munderfing	25.2.2020	100,00	KVI	100,00	KVI
bikes&wheels 2 Radhandels GmbH (vormals: (4) SPORTS GmbH), Wels	30.4.2020	-	-	100,00	KVI
PIERER E-Bikes Deutschland GmbH (vormals: PEXCO GmbH), Schweinfurt, Deutschland	31.12.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Bikes Suisse GmbH (vormals: bi- kes&wheels Suisse GmbH), Frauenfeld, Schweiz	31.12.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
PEXCO France SAS, Saint-Priest, Frankreich	31.12.2019	-	-	100,00	KVA
PIERER E-Bikes Espana S.L. (vormals: bi- kes&wheels 2RUEDAS Espana S.L.), Terrassa, Spanien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Bikes France SAS (vormals: bi- kes&wheels France SAS), Saint-Priest, Frank- reich	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Bikes Italia S.r.l. (vormals: bi- kes&wheels Italia S.r.l.), Meran, Italien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Bikes Scandinavia AB (vormals: bi- kes&wheels Scandinavia AB), Örebro, Schweden	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Bikes North America Inc. (vormals: bikes&wheels North America Inc.), Murrieta, CA, USA	1.10.2020	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Bikes UK Ltd. (vormals: Husqvarna Motorcycles UK Ltd.), Northamptonshire, Großbritannien <sup>1)</sup>	31.12.2013	100,00	KVA	51,71	KVA
PIERER E-Bikes Benelux, Gembloux, Belgien	29.11.2021	100,00	KVA	-	-
Felt GmbH, München, Deutschland	17.11.2021	100,00	KVA	-	-
PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bulgarien	21.7.2021	50,00	KVA	-	-
HDC GmbH (vormals: PF Beteiligungsverwaltungs GmbH), Wels	31.12.2016	100,00	KVI	100,00	KVI
KTM E-Technologies GmbH (vormals: KTM Tech- nologies GmbH), Anif	1.10.2019	100,00	KVI	74,00	KVI
KTM Innovation GmbH, Wels	31.3.2018	100,00	KVI	100,00	KVI
Avocado GmbH, Linz	30.4.2019	100,00	KVI	100,00	KVI
Platin 1483. GmbH, Schweinfurt, Deutschland	31.12.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
DealerCenter Digital GmbH, Landshut, Deutsch- land	31.7.2021	75,46	KVA	45,00	KEA
<b>Assoziierte Unternehmen:</b>					
KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., Binan, La- guna, Philippinen	-	39,90	KEA	17,58	KEA

Gesellschaft	Erstkonso- lierungs- zeitpunkt	31.12.21		31.12.20	
		Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart	Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart
Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd., Hangzhou City, Zhejiang, China	-	48,88	KEA	25,34	KEA
Kiska GmbH, Anif	-	50,00	KEI	50,00	KEI

#### Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte:

Wethje Immobilien GmbH, Vilshofen-Pleinting, Deutschland	-	-	-	6,00	-
AC styria Mobilitätscluster GmbH, Grambach	-	12,33	-	12,33	-

<sup>1)</sup> im Vorjahr über die KTM-Gruppe gehalten

Legende:

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

## XIII. FREIGABE DES KONZERNABSCHLUSSES

Der Konzernabschluss wird am 22.3.2022 (Vorjahr: 23.3.2021) 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 11. März 2022

Der Vorstand der PIERER Mobility AG



Dipl.-Ing. Stefan Pierer



Mag. Friedrich Roithner



Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz



Mag. Viktor Sigl, MBA

# LAGEBERICHT ZUM KONZERNABSCHLUSS

## INHALTSVERZEICHNIS

1. Entwicklung der PIERER Mobility-Gruppe .....	2
2. Wirtschaftliches Umfeld und Marktentwicklung .....	6
3. Finanzielle Leistungsindikatoren .....	8
4. Nichtfinanzielle Erklärung .....	13
5. Forschung & Entwicklung und neue Modelle .....	14
6. Chancen- und Risikobericht.....	17
7. Angaben gemäß § 243a (Abs 1) UGB.....	22
8. Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems § 243a (Abs 2) UGB .....	25
9. Ausblick.....	28

# LAGEBERICHT ZUM KONZERNABSCHLUSS PER 31.12.2021 DER PIERER MOBILITY AG, WELS

## 1. ENTWICKLUNG DER PIERER MOBILITY-GRUPPE

### Das Unternehmen

Die PIERER Mobility-Gruppe ist Europas führender "Powered Two-Wheeler"-Hersteller (PTW). Mit ihren Motorradmarken KTM, HUSQVARNA Motorcycles und GASGAS zählt sie insbesondere bei den Premium-Motorrädern zu den europäischen Technologie- und Marktführern. Das Produktportfolio der PIERER Mobility-Gruppe umfasst neben Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren auch emissionsfreie Zweiräder mit Elektroantrieben (insbesondere E-Motorcycles und E-Bicycles). Als Pionier in der Elektromobilität für Zweiräder hat die Gruppe mit ihrem strategischen Partner Bajaj die Voraussetzungen geschaffen, eine global führende Rolle im Niedrigvoltbereich (48 Volt) einzunehmen. Der Einstieg in die (E-)Bicycle-Sparte mit der PIERER E-Bikes GmbH war ein weiterer wichtiger Schritt, um die Aktivitäten auch im Bereich der Fahrrad-Elektromobilität zu intensivieren. Die Fahrräder werden unter den Marken HUSQVARNA E-Bicycles, R Raymon sowie GASGAS E-Bicycles vertrieben und ab 2022 auch unter der Marke FELT Bicycles, um am attraktiven Marktwachstum in diesem Segment zu partizipieren und sich in diesem Bereich zu einem bedeutenden internationalen Player zu entwickeln.

Seit dem 14. November 2016 sind die Aktien der PIERER Mobility AG im International Reporting Standard der SIX Swiss Exchange primärkotiert. Am 29. März 2017 wurden die Aktien der PIERER Mobility AG in den Swiss Performance Index (SPI) der SIX Swiss Exchange aufgenommen. Seit dem 3. März 2020 notieren die Aktien der PIERER Mobility AG auch im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse (General Standard). Ab 1. März 2022 ist zusätzlich die Handelsaufnahme im Prime Market der Wiener Börse erfolgt, womit die Aktien der PIERER Mobility AG im Top-Segment der Wiener Börse gelistet sind. Mit diesem Schritt soll dem großen Investoreninteresse im In- und Ausland begegnet werden.

### Absatz- und Umsatzentwicklung im Geschäftsjahr 2021

Trotz höchster Herausforderungen in den internationalen Lieferketten und den Risiken aus der COVID-19 Pandemie verbesserte die PIERER Mobility-Gruppe den Umsatz um rund 1/3 und erzielte einen Rekordumsatz von € 2.041,7 Mio. (Vorjahr: € 1.530 Mio.). Mit 332.881 verkauften Motorrädern der Marken KTM, HUSQVARNA und GASGAS (Vorjahr: 270.407) hat PIERER Mobility, angetrieben durch die hohe globale Nachfrage nach Motorrädern, ein Absatzplus von 23% erreicht. Des Weiteren konnte die Fahrrad-Division mit den Marken HUSQVARNA, R RAYMON und GASGAS ein Absatzwachstum von mehr als 40% erzielen und 102.753 Fahrräder (Vorjahr: 73.277) verkaufen, davon 76.916 E-Bicycles (Vorjahr: 56.064).

In Europa lag der Absatz an die Händler bei 120.049 Motorrädern und 101.437 Fahrrädern. Knapp zwei Drittel der Motorräder (212.832 Stück) wurden in den Märkten außerhalb Europas, und hier insbesondere in Nordamerika, Indien und Australien, verkauft. Die Umsetzung der globalen Produktstrategie sowie die Expansion in weitere asiatische und südamerikanische Märkte wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr konsequent weiterverfolgt.

Ein ähnliches Bild wie im Wholesale spiegelt sich im internationalen Retail-Marktumfeld wider, wobei hier der europäische Motorradmarkt um ca. 8% auf 740.000 Stück gewachsen ist. Der Marktanteil aller drei Motorradmarken liegt somit im Jahr 2021 bei 11,5%. Ebenfalls positiv entwickelten sich sowohl der amerikanische als auch der australische Markt, mit jeweils deutlich zweistelligen Marktanteilswerten von 11,3% bzw. 19,7%. Der indische Gesamtmotorradmarkt befindet sich leicht im Aufschwung (+2%). Bajaj setzte in Indien rund 60.000 KTM und Husqvarna Motorräder ab, resultierend in einem Marktanteil von 7%. Die PIERER Mobility-Gruppe bestätigte somit die starken Zulassungszahlen des Vorjahres und konnte die globalen Zulassungen auf hohem Niveau konstant halten.

## Erwerb FELT Bicycles

Im Geschäftsjahr 2021 wurde die Bündelung der operativen Tätigkeiten der Fahrrad-Division erfolgreich in der PIERER E-Bikes GmbH abgeschlossen. Ein wichtiges Highlight in diesem Segment war der im November erfolgte Erwerb der US-amerikanischen Marke „FELT“. FELT Bicycles wurde 1991 in Kalifornien, USA, gegründet und ist bekannt für die Herstellung von leistungsstarken Rennrädern, Triathlon-, Bahn-, Cyclocross- und Gravel-Bikes. FELT-Fahrräder wurden zu Etappensiegen bei Grand Tours gefahren und brachten rekordverdächtige Triathlon-Weltmeistertitel, olympische Goldmedaillen sowie Weltmeistertitel auf verschiedenen Terrains ein. Der Integrationsprozess der Marke Felt in die PIERER E-Bikes GmbH hat bereits begonnen.

## Vereinfachung der Beteiligungsstruktur mit Bajaj

Als wichtiger Meilenstein für das Unternehmen ist der Abschluss der Vereinfachung der Beteiligungsstruktur zwischen der Pierer-Gruppe und der indischen Bajaj-Gruppe im 4. Quartal 2021 zu sehen. Die Bajaj-Gruppe brachte dabei wie geplant im ersten Schritt ein Aktienpaket im Ausmaß von 46,5% an der operativen Tochtergesellschaft KTM AG in die von der Pierer-Gruppe gehaltene Mehrheitsaktionärin der PIERER Mobility AG, die Pierer Bajaj AG, ein. Dafür erhielt Bajaj eine Beteiligung an der Pierer Bajaj AG im Ausmaß von 49,9%. In einem zweiten Schritt wurde dieses zwischenzeitlich von der Pierer Bajaj AG gehaltene 46,5% KTM-Aktienpaket im Rahmen einer knapp 50%igen Sachkapitalerhöhung in die PIERER Mobility AG eingebracht. Dabei wurden 11.257.861 neuer Aktien ausgegeben. Diese Sachkapitalerhöhung aus dem genehmigten Kapital in Höhe von € 895 Mio., das entspricht exakt 49,9% des bestehenden Grundkapitals, wurde unter Bezugsrechtsausschluss durchgeführt. Zur Zeichnung wurde ausschließlich die Pierer Bajaj AG zugelassen. Durch dieses „Uplifting-Projekt“ inklusive Kapitalerhöhung stieg die Beteiligung der Pierer Mobility an der operativen KTM AG (nach Erwerb der noch restlichen von Bajaj gehaltenen rund 1,5% KTM AG-Anteile) auf 99,75% (Vorjahr: 51,71%). Die restlichen 0,25% sollen gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung auf den Hauptgesellschafter PIERER Mobility AG in 2022 übertragen werden (Squeeze-Out). Somit wird in der PIERER Mobility Gruppe nachhaltig eine klare Struktur geschaffen und dabei die Minderheitenanteile („Minorities“) auf ein zu vernachlässigendes Niveau reduziert.

## Strategische Partnerschaften

Als Pionier in der Elektrifizierung von motorisierten Zweirädern erzielte die PIERER Mobility-Gruppe in 2021 bereits Umsatzerlöse in Höhe von rund € 181 Mio. (+55%) mit elektrisch angetriebenen Zweirädern (E-Motorcycles und E-Bicycles). Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die in 2021 eingegangenen beiden strategischen Partnerschaften im Bereich der E-Mobilität mit Bajaj einerseits und VARTA andererseits.

Die PIERER Mobility AG und Bajaj Auto Limited, Indiens zweitgrößter Motorradhersteller, vertieften ihre bereits 15-jährige strategische Partnerschaft in der internationalen Motorradindustrie nun auch bei der Entwicklung von Elektroprodukten im Zweiradbereich, um der wachsenden Nachfrage nach innovativen E-Mobility-Konzepten gerecht zu werden. Beide Unternehmen arbeiten an der Erforschung gemeinsamer Themen, wie beispielsweise das emissionsfreie Abgassystem, den geringen Wartungsaufwand und die Langlebigkeit von leichten Elektrofahrzeugen in urbanen Umgebungen und Metropolen. Diese Strategie beinhaltet auch eine offene Herangehensweise mit unterschiedlichen Batterie-Lösungen, um sowohl die Vorteile von integrierten als auch herausnehmbaren Batterien zu nutzen.

Eine weitere strategische Kooperation für die Entwicklung von hocheffizienten Batteriesystemen im Elektro-Zweiradbereich vereinbarten im März 2021 PIERER Mobility AG und VARTA AG, der führende europäische Hersteller von Li-Ionen-Zellen und ein globaler Innovations- und Technologieführer. VARTA und KTM sollen mit hocheffizienten Batteriesystemen ein starkes Signal in und aus Europa setzen. Zielsetzung ist eine Zusammenarbeit in den Bereichen Forschung, Entwicklung, Produktion, Marketing und Vertrieb sowie im Bereich Rücknahme, Recycling und 2nd Life von Batterien. Die Kooperationspartner sehen großes Potenzial für die Entwicklung einer Plattformatterie für leichte Elektrofahrzeuge im Bereich der 48-Volt-Technologie mit Spitzenleistungen bis ca. 20kW.

Zur Erweiterung der Fahrrad- und E-Bike-Produktionskapazität wurde 2021 mit MAXCOM Ltd. ein 50:50 Joint Venture für die E-Bike Fertigung in Plovdiv, gegründet. Auf einem Areal von 130.000 m<sup>2</sup> entsteht eine hochmoderne E-Bike Produktions- und Assemblierungsstätte. Es wird auch internationalen Zulieferern die Möglichkeit gegeben, sich am Standort anzusiedeln. Die Inbetriebnahme ist in der zweiten Jahreshälfte 2023 geplant. Die jährliche Produktionskapazität beträgt rund 350.000 Stück. PIERER Mobility AG bringt ihre gesamte Fahrzeugentwicklungs- und Produktionskompetenz in das Joint Venture ein. MAXCOM Ltd. ist einer der größten Fahrradhersteller in Osteuropa und Mitglied der MAXEUROPE-Gruppe in Bulgarien. Maxcom produziert bereits für die PIERER E-Bikes GmbH Fahrräder der Marken R RAYMON, zunehmend aber auch Husqvarna E-Bicycles.

Als weiterer wichtiger Joint Venture-Partner sei auch CFMOTO genannt. Die intensiviertere Zusammenarbeit mit Partner CFMOTO zum Aufbau einer zusätzlichen Produktionsstätte und Lieferkette in China ist mit der Assemblierung von rund 10.000 Mittelklasse-Motorrädern in 2021 erfolgreich angelaufen. In der Joint Venture-Fabrik in Hangzhou entsteht aus der 790er Zweizylinder Plattform eine Modellfamilie für neue, preisgünstige Mittelklasse Duke- und Adventure Modelle. Im Jahr 2022 sollen rund 25.000 Motorräder produziert werden.

### **Erhöhung globaler Markenbekanntheit durch sensationelle Erfolge im Motorsport**

Hervorzuheben sind in 2021 die großen Erfolge im Motorrad-Rennsport. Unter den drei Marken KTM, Husqvarna und GasGas wurden sowohl im Straßen- als auch im Offroadsport 21 Weltmeistertitel gewonnen.

Jeffrey Herlings sicherte sich auf KTM die Weltmeisterkrone in der MX GP, Coober Webb (ebenfalls KTM) krönte sich zum Supercross Champion und Billy Bolt (Husqvarna) gewann die Hard Enduro Series, um nur einige zu nennen. Im Straßenrennsport triumphierten in der Moto 2 gleich zwei KTM Fahrer, Remy Gardner vor seinem Teamkollegen Raul Fernandez, die auch beide in die MotoGP 2022 aufrücken.

Im Jänner 2022 gewann Sam Sunderland die prestigeträchtige Rally Dakar für die Gruppe auf GasGas. Den zweiten Podestplatz erlangte Matthias Walkner, der amtierende Cross Country Rallies Weltmeister, als Dritter im Klassement.

### **COVID-19 Pandemie**

Im Geschäftsjahr 2021 kam es an den Produktionsstandorten in Österreich zu keinen wesentlichen Produktionsunterbrechungen. Jedoch stellten die teilweise hohen Infektionszahlen und der damit eingehende temporäre Ausfall von Mitarbeitern die Produktion und die Logistik vor erhebliche Herausforderungen. Durch die hohe Flexibilität der Mitarbeiter, einem zusätzlichen Mitarbeiteraufbau und die Einführung zusätzlicher Schichten konnten die Herausforderungen weitgehend gemeistert werden.

Die internationalen Lieferketten waren durch teilweise Instabilität und Verzögerungen gekennzeichnet. Die Erholung der Weltwirtschaft führte zu einer erhöhten Nachfrage und Engpässen bei Frachtcontainern und somit zu einer erheblichen Erhöhung der Frachtkosten. Das im vergangenen Jahr überarbeitete Risikofrüherkennungssystem zur Identifikation globaler Ereignisse mit direkten oder indirekten Auswirkungen auf die Lieferkette wurde zielorientiert verbessert. Eine ausgereifte Supply Chain vom Lieferanten bis hin zu den Produktionsstandorten in Mattighofen und Munderfing soll primär die Teileverfügbarkeit zu wirtschaftlich konkurrenzfähigen Kosten sicherstellen, dennoch aber für die beteiligten Parteien als Zulieferer und Abnehmer eine Basis schaffen, mit der langjährige Geschäftsbeziehungen aufgebaut beziehungsweise ausgebaut werden können. Um diese Ziele umsetzen zu können, tragen verschiedenste Mitarbeiter aus den Bereichen Einkauf, Qualitätsmanagement und der Forschung & Entwicklung ihre Expertise bereits vor der Vergabe eines neuen Kaufteiles an einen in einer Vergaberunde ausgewählten Zulieferbetrieb bei. Diese tradierten und bewährten Beziehungen trugen maßgeblich dazu bei, dass die globale Verknappung von Ressourcen und Engpässen in den Lieferketten die Gruppe nur unwesentlich in ihrem Geschäftsbetrieb betroffen haben.

Die Motorrad-Produktion beim strategischen Partner Bajaj lief weitgehend auf Normalbetrieb und die Versorgung von kleinmotorigen KTM und Husqvarna Straßenmotorrädern (bis 400 cm<sup>3</sup>) für den weltweiten Vertrieb der PIERER Mobility-Gruppe war sichergestellt. Die in einigen Ländern durchgeführten Lockerungen national-

regulatorischer Lockdown-Maßnahmen führten zu einer teilweisen Wiedereröffnung des weltweiten Händler-Netzwerkes. Die unverändert hohe Nachfrage nach motorisierten Zweirädern, die maßgeblich aus einer Änderung des Konsumentenverhaltens hinsichtlich der Benutzung des öffentlichen Verkehrs und einer Zurückhaltung bei Reisen resultiert, stellt eine Folge hieraus dar. So setzten sich die bereits im vergangenen Jahr verzeichneten Erholungseffekte beim Retail-Absatz in allen relevanten Absatzmärkten fort.

Die Auswirkungen des Ausbruchs der COVID-19-Pandemie wurden vom Management bereits in 2019 frühzeitig erkannt. KTM reagierte durchgehend proaktiv gemäß den national-regulatorischen Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Krise und setzte diese vollständig um. Die Produktion verlief in 2021 durchgehend und ohne unmittelbare Einschränkungen aufgrund der COVID-19-Pandemie, sodass auch die Motorsport- und Marketingaktivitäten wieder deutlich gesteigert wurden. Die Lockdown-Maßnahmen zum Ende des Jahres 2021 hatten hierauf nur geringfügig Einfluss, konnte die Produktion aufgrund der getroffenen Maßnahmen aufrechterhalten und durch Erweiterung der Homeoffice-Regelungen eine Verringerung der Belegschaft vor Ort und damit eine Reduktion des Infektionsrisikos erreicht werden. Die Ersatzteilversorgung der Endkunden war jederzeit gewährleistet.

Temporäre Verzögerungen bei Investitions- und Entwicklungsprojekten, wie sie noch im vergangenen Jahr auftraten, konnten in 2021 vermieden werden. Die Liquiditätssituation entwickelte sich gemäß Geschäftsverlauf sehr erfreulich. Neben der Ausgabe einer Namensschuldverschreibung in Höhe von € 30 Mio. im Mai 2021, wurde durch die Aufnahme eines Darlehens bei der Europäischen Investitionsbank in Höhe € 50 Mio. die Liquiditätssituation nachhaltig gestärkt. Gestützt durch die positive Entwicklung der Retail-Absätze und die in den Vorjahren etablierten und konsequent weiterverfolgten Working Capital Optimierungen konnte eine Free Cash-Flow in Höhe von € 172,2 Mio. (Vorjahr: € 165,8 Mio.) erwirtschaftet werden. Die Nettoverschuldung reduzierte sich weiter um € 122,5 Mio. auf € 189,9 Mio. (Vorjahr: € 312,4 Mio.).

Um das Risiko durch die COVID-19-Pandemie zu minimieren und die Aufrechterhaltung der Produktionskapazitäten sicherzustellen, wurde schon 2021 ein umfangreiches Präventionskonzept entwickelt, das sich an den gebotenen regulatorischen Maßnahmen orientiert und diese umsetzt. Zum Schutz der Gesundheit der Mitarbeiter wurden diverse weitergehende Vorsichtsmaßnahmen getroffen. Zu diesen gehören Abstandsregeln, die regelmäßige Desinfektion von Arbeitsbereichen sowie Hygienemaßnahmen und Zutrittsbeschränkungen in Abhängigkeit des Status als geimpft, genesen oder negativ getestet. Aufgrund der guten Erfahrungen mit dem Home-Office Angebot wurde dieses flexibel beibehalten. Den Mitarbeitern wurde zudem ein umfangreiches COVID-19-Impfangebot unterbreitet, das über das gesamte Geschäftsjahr beständig beibehalten und von Mitarbeitern stark nachgefragt wurde.

## 2. WIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND MARKTENTWICKLUNG

Das seit Ende Dezember 2019 bekannte und insbesondere seit März 2020 in allen Ländern der Welt auftretende SARS-CoV-2 beeinflusst anhaltend die Wirtschaftstätigkeit in globaler Perspektive. Regierungen weltweit haben Maßnahmen ergriffen, die Ausbreitung zu bremsen bzw. zu verhindern und wirtschaftliche Folgeerscheinungen dieser infektiologisch gebotenen Maßnahmen abzumildern.

Nicht nur Rückschläge im Kampf gegen die Pandemie bereiten dabei Anlass zur Sorge, sondern auch die damit in Zusammenhang stehenden Verknappungen von Ressourcen in den Lieferketten sowie steigende bzw. anhaltende Inflationszahlen. Die globale wirtschaftliche Lage ist mit großer Unsicherheit behaftet und die bestehenden Verwerfungen im Rahmen der wirtschaftlichen Erholung haben sich vergrößert, vor allem im Zusammenhang mit dem Verlauf der Pandemie und dem Zugang zu Impfstoffen.

Die aktuellen Einschätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) vom Jänner 2022 sind unverändert gleichermaßen mit großer Unsicherheit behaftet. Demnach wird die Weltwirtschaftsleistung in 2022 um 4,4 % wachsen. Für Industrieländer wird ein Wachstum von 3,9 % für 2022 sowie 2,6 % für das Jahr 2023 prognostiziert. Für die Euro-Zone wird ein Wachstum von 3,9 % für 2022 erwartet. Für das Jahr 2023 prognostiziert der IWF ein weltweites Wachstum von 3,8 %, wobei für die Eurozone ein Wachstum von 2,5 % erwartet wird.

Für Schwellen- und Entwicklungsländer wird ein Wachstum der Wirtschaftsleistung von 4,8 % für das Jahr 2022 sowie 4,7 % für das Jahr 2023 erwartet. Für China wird ein Wachstum von 4,8 % für 2022 sowie von 5,2 % für 2023 prognostiziert. Für Indien wird mit einem Anstieg der Wirtschaftsleistung um 9,0 % für 2022 und um 7,1 % für 2023 ebenfalls eine positive Entwicklung erwartet.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2021 konnte die PIERER Mobility-Gruppe die starken Zulassungszahlen des Vorjahres bestätigen und die globalen<sup>1</sup> Zulassungen auf hohem Niveau konstant halten. Das Marktumfeld des **Motorradmarktes** legte im Vergleich zu 2020 um ca. 9% zu.

In **Europa**<sup>2</sup> wuchs der Motorradmarkt auf ein Volumen von ca. 740.000 Neuzulassungen zum 31.12.2021, was einem Plus von 8% entspricht. Der Marktanteil straßenzugelassener Motorräder von KTM, Husqvarna und GASGAS liegt bei 11,5%. Während Italien (+28%) und Frankreich (+12%) sowohl im Gesamtmarkt als auch bei den Zulassungen der Gruppe (Italien +14%, Frankreich +10%) Anstiege verzeichneten, schrumpfte die Motorradnachfrage in Deutschland als einer der größten relevanten Märkte für die Gruppe in Europa um 9%.

In den **USA**<sup>3</sup>, dem größten singulären Motorradmarkt für PIERER Mobility, knüpfte der Motorradmarkt an das positive Wachstum des Vorjahres an und verzeichnete 2021 sowohl im Offroad- als auch im Straßenbereich ein Volumen von rund 440.000 Motorrädern (Vorjahr: ca. 398.000) bei einem Plus von 10%. Die drei Motorradmarken der PIERER Mobility-Gruppe weisen gemeinsam erneut einen deutlich zweistelligen Marktanteil von 11,3% aus (Vorjahr: 11,6%). Fast ident zeigt sich die Dynamik in **Kanada** mit ebenso einem Plus von 10% im Motorradmarkt, was einem Marktanteil von 14,1% für das Geschäftsjahr 2021 entspricht (Vorjahr: 14,5%).

Trotz lang andauernden Lockdowns in **Australien** erfreut sich auch dieser Markt starker Zugewinne, sowohl in seiner Gesamtheit bezogen auf den Motorradmarkt (2021: +8%; Vorjahr: +17,9%) sowie für die Produkte von KTM, Husqvarna und GASGAS (2021: +4%; Vorjahr: +46,5%), was sich in einem Marktanteil von 19,7% niederschlägt (Vorjahr: 20,4%).

Der noch im vergangenen Jahr von der Corona-Pandemie stark getroffene Markt in **Indien** konnte sich in 2021 deutlich erholen und im rund 9,6 Mio. Einheiten umfassenden Gesamtmotorradmarkt ein Wachstum von 2% verzeichnen. Im relevanten S2/S3-Segment, in dem die Marken KTM und Husqvarna Motorcycles einen

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

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

<sup>3</sup> Motorräder = 120ccm inklusive Motocross, ohne Scooters und ATV's, inkl. Elektromotorräder

Marktanteil von 7% aufweisen, konnten über die Vertriebswege des strategischen Partners Bajaj wie auch schon im Vorjahr ca. 60.000 Motorräder abgesetzt werden.

Äußerst positiv entwickelt sich das Marktumfeld für Motorräder in den südamerikanischen, für die Gruppe relevanten Kernländern **Argentinien und Kolumbien** (Gesamtmarkt: ca. 600.000 Einheiten). Im Geschäftsjahr 2021 wuchs der Motorradmarkt in Argentinien um 29%, wobei der Absatz von Motorrädern der Marken KTM und Husqvarna um knapp 70% stieg. Dies resultiert in einem Marktanteil von 4%. Als noch stärker erweist sich das Wachstum in Kolumbien, wo der Gesamtmarkt um 43% zulegen konnte. Die Motorradmarken der PIERER Mobility-Gruppe verzeichneten für das Geschäftsjahr 2021 in Kolumbien ein Zulassungsplus von 76% und einen Marktanteil von 2%.

Der **E-Mobility-Markt** birgt große Wachstumspotenziale. E-Bicycles stehen für eine gesunde, nachhaltige und individuelle Fortbewegung. Sie sind ein zunehmend wichtiger Baustein moderner Mobilitätskonzepte. Gerade die Beliebtheit von E-Bicycles wächst dynamisch und hat inzwischen alle Modellgruppen im Fahrradsektor erfasst. E-Bicycles ermöglichen längere Wegstrecken sowie höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten und eröffnen in den Städten und auf dem Land neue Mobilitätsoptionen. Es ist erkennbar, dass sich auch am Fahrradmarkt qualitativ hochwertige Markenprodukte durchsetzen. Der Konsument zeigt sich qualitäts- und umweltbewusster, was unmittelbar zu einer höheren Nachfrage am Fahrradmarkt führt – ein erwiesener Trend insbesondere auf Grundlage von Daten für den deutschen Absatzmarkt, der nach neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht zuletzt von der sich verändernden Bevölkerungsstruktur sowie dem Umweltbewusstsein schärfenden allgemeinen Bildungsniveau abhängt.

Laut Meldungen des deutschen Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) wurde in Deutschland 2020 mit 5,04 Mio. verkauften Einheiten (E-Bicycles und Non-E-Bicycles) eine Absatzsteigerung von +16,9% gegenüber dem Vorjahr erzielt. Bei einem Rückgang von -7,2% bei herkömmlichen Fahrrädern resultiert das starke Wachstum vor allem aus dem E-Bicycles-Segment. In seinem Bericht zum ersten Halbjahr 2021 bestätigt der ZIV diese für den E-Bicycle-Markt positiven Tendenzen, während sich der prognostizierte Rückgang in den Verkaufszahlen von Fahrrädern gesamt ausschließlich aus dem Rückgang bei herkömmlichen Fahrrädern speist. So berichtet der ZIV von 1,95 Mio. verkauften E-Bicycles in 2020 in Deutschland (2019: 1,36 Mio.). Der Marktanteil der E-Bicycles lag 2020 demnach bei 38,7% (2019: 31,5%). Mittelfristig werden für E-Bicycles Marktanteile von 40 % bis 50 % am gesamten Fahrradmarkt in Deutschland prognostiziert.

In ähnlicher Weise zeigt eine Trendstudie des Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsunternehmens PwC auf, dass der Fahrradmarkt in den kommenden Jahren global mit einer durchschnittlichen Rate von jährlich ca. 5,5 % wachsen wird. Diese Entwicklung wird maßgeblich vom starken Wachstum in den Absatzzahlen von E-Bicycles getrieben (gemäß der Studie 7,4 % p.a.). Die größten Wachstumspotenziale liegen demnach in den ostasiatischen sowie europäischen und nordamerikanischen Märkten mit einem geschätzten Absatzvolumen von ca. 210,4 Mio. verkauften Fahrrädern (E-Bicycles und Non-E-Bicycles; geschätzter Wert des Absatzvolumens: ca. 80 Mrd. EUR) weltweit in 2025.

### 3. FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

#### BEDEUTSAMSTE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN:

ERTRAGSKENNZAHLEN		2020	2021	VDG. IN %
Umsatzerlöse	in € Mio.	1.530,4	2.041,7	33,4%
Betriebsergebnis vor Abschreibung (EBITDA)	in € Mio.	233,5	332,2	42,3%
EBITDA-Marge	in %	15,3%	16,3%	
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT)	in € Mio.	107,2	193,5	80,5%
EBIT-Marge	in %	7,0%	9,5%	

#### WEITERE FINANZIELLE KENNZAHLEN:

ERTRAGSKENNZAHLEN		2020	2021	VDG. IN %
Ergebnis nach Steuern	in € Mio.	69,5	142,9	>100,0%
Ergebnis nach Minderheiten	in € Mio.	34,9	82,5	>100,0%

BILANZKENNZAHLEN		31.12.2020	31.12.2021	VDG. in %
Bilanzsumme	in € Mio.	1.686,0	2.033,7	20,6%
Eigenkapital	in € Mio.	654,1	765,6	17,0%
Eigenkapitalquote	in %	38,8%	37,6%	
Working Capital Employed <sup>1)</sup>	in € Mio.	181,5	160,5	-11,6%
Nettoverschuldung <sup>2)</sup>	in € Mio.	312,4	189,9	-39,2%
Gearing <sup>3)</sup>	in %	47,8%	24,8%	

CASH-FLOW UND INVESTITIONEN		2020	2021	VDG. in %
Cash-Flow aus Betriebstätigkeit	in € Mio.	312,8	367,4	17,5%
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	in € Mio.	-147,0	-195,1	32,7%
Free Cash-Flow <sup>4)</sup>	in € Mio.	165,8	172,2	3,9%
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	in € Mio.	-104,7	-27,6	-73,6%
Investitionen <sup>5)</sup>	in € Mio.	150,2	178,5	18,8%

WERTSCHAFFUNG		31.12.2020	31.12.2021
ROCE (Return on Capital Employed) <sup>6)</sup>	in %	9,7%	17,4%
ROE (Return on Equity) <sup>7)</sup>	in %	10,9%	20,1%
ROIC (Return on Invested Capital) <sup>8)</sup>	in %	7,7%	13,0%

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

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

3) Gearing = Nettoverschuldung / Eigenkapital

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

5) Zugänge von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten laut Anlagespiegel; ohne Leasingzugänge (IFRS 16) iHv. € 24,6 Mio. (Vorjahr: € 19,5 Mio.)

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

7) ROE = Ergebnis nach Steuern / durchschnittliches Eigenkapital

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

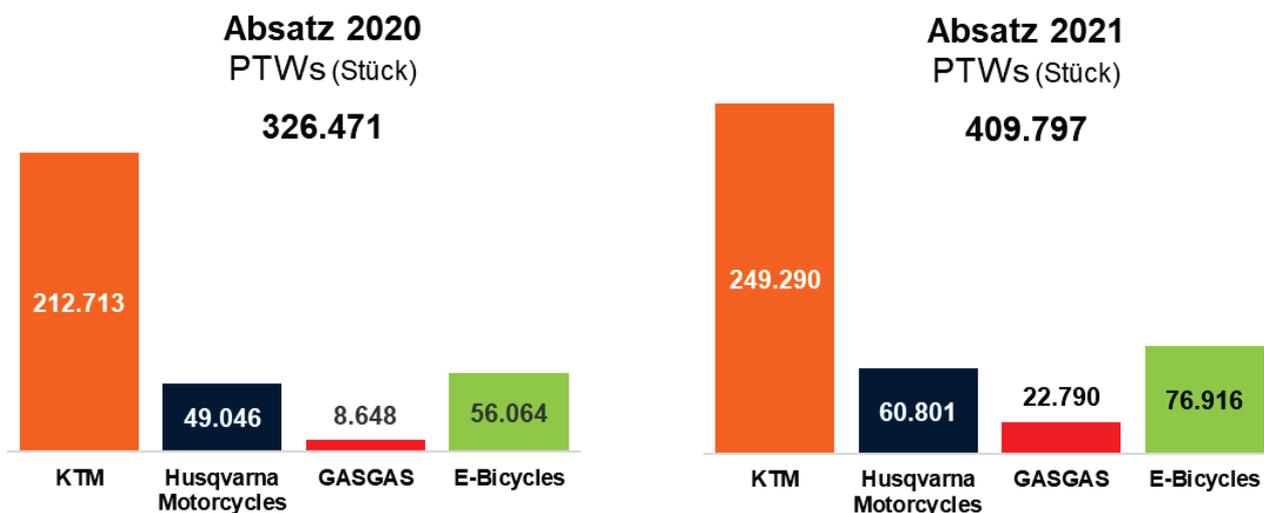
## GESCHÄFTSENTWICKLUNG UND ANALYSE DER ERTRAGSKENNZAHLEN

Die PIERER Mobility-Gruppe blickt auf ein neues Rekordjahr 2021 zurück. Die größten Herausforderungen für die erfolgreiche Fortsetzung des Wachstumskurses waren die instabilen internationalen Lieferketten, die möglichst flexible Sicherstellung der erforderlichen Produktionskapazitäten und die Minimierung der Risiken aus der COVID-19-Pandemie für die Mitarbeiter. Aufgrund der hohen Marktnachfrage nach Powered Two-Wheelers (PTWs) und durch ein aktives Management der genannten Herausforderungen erzielte die PIERER Mobility-Gruppe trotz herausfordernder Rahmenbedingungen sowohl umsatz- als auch ergebnisseitig ein Rekordwachstum im Jahr 2021.

Im Geschäftsjahr 2021 erzielte die PIERER Mobility-Gruppe Umsatzerlöse in Höhe von € 2.041,7 Mio. (+33,4%) und verbesserte damit den Umsatz um € 511,3 Mio. zum Vorjahr. Rund 95% der Umsatzerlöse wurden außerhalb von Österreich erzielt. Regional betrachtet entfielen 56,0% der Umsatzerlöse auf Europa (-1,2 Prozentpunkte zum Vorjahr), 22,9% auf Nordamerika inkl. Mexiko (-1,5 Prozentpunkte zum Vorjahr) und 21,1% auf den Rest der Welt (+2,7 Prozentpunkte zum Vorjahr). Aufgrund der weltweit hohen Nachfrage nach Motorrädern und E-Bicycles wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt 663 Mitarbeiter aufgebaut, sodass der Mitarbeiterstand zum Jahresende 5.249 betrug. In Österreich werden davon 4.340 Mitarbeiter beschäftigt.

Das operative Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) liegt mit € 332,2 Mio. um rund € 100 Mio. über dem Vorjahreswert von € 233,5 Mio. Die EBITDA-Marge beläuft sich auf 16,3%. Die Unternehmensgruppe steigerte das EBIT um rund 80% auf € 193,5 Mio. (Vorjahr: € 107,2 Mio.), was einer EBIT-Marge von 9,5% entspricht. Zudem konnte das Ergebnis nach Steuern mehr als verdoppelt werden und erreichte im Geschäftsjahr 2021 € 142,9 Mio. (Vorjahr: € 69,5 Mio.).

Die Absatzzahlen von PTWs - Motorrädern der Marken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS sowie E-Bicycles (exklusive Non-E-Bicycles) - verteilen sich wie folgt:



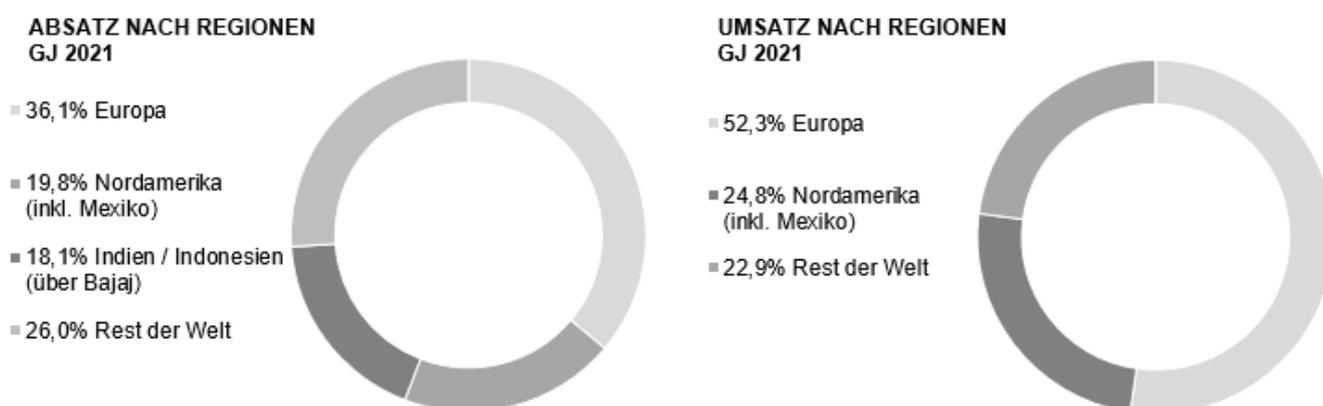
Die beiden Segmente „Motorcycles“ und „E-Bicycles“ stellen die operativen Hauptbereiche der PIERER Mobility-Gruppe dar, auf deren Entwicklung im Folgenden eingegangen wird.

### MOTORCYCLES

Die noch in 2020 aufgrund von Produktionsunterbrechungen verzeichneten Umsatzausfälle, bedingt durch die COVID-Pandemie, konnten im Geschäftsjahr 2021 aufgeholt und der Gesamtumsatz deutlich gesteigert werden. In der KTM-Gruppe konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr ein Umsatz von € 1.876,4 Mio. erzielt werden (Vorjahr: € 1.414,0 Mio.), was einem Umsatzplus von 32,7% entspricht. KTM erzielte im Geschäftsjahr 2021 ein EBITDA von € 325,2 Mio. (+44,1% im Vergleich zum Vorjahr) und ein EBIT von € 192,8 Mio. (+83,1% im Vergleich zum Vorjahr). Dies entspricht einer EBITDA-Marge von 17,3% (Vorjahr: 16,0%) und einer EBIT-Marge von 10,3% (Vorjahr: 7,4%). Das Ergebnis nach Steuern beläuft sich auf € 146,1 Mio. (Vorjahr: € 71,2 Mio.).

In Nordamerika verzeichnete KTM ein Umsatzwachstum von 24,8% auf € 466,1 Mio. Damit wurden 24,8% des Umsatzes in Nordamerika erzielt (Vorjahr: 26,4%). In Europa stieg der Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 29,1% auf € 980,8 Mio., was einem Anteil von 52,3% entspricht (Vorjahr: 53,7%). Auch in den übrigen Ländern konnte der Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 52,9% auf € 429,4 Mio. gesteigert werden. Der Umsatzanteil in den übrigen Ländern beträgt 22,9% (Vorjahr: 19,9%).

Mit 249.290 verkauften KTM Motorrädern, 60.801 verkauften HUSQVARNA Motorrädern und 22.790 verkauften GASGAS Motorrädern im Geschäftsjahr 2021, hat die KTM-Gruppe insgesamt 332.881 Motorräder (+23,1% zum Vorjahr; unter Berücksichtigung der in Indien und Indonesien von Partner Bajaj verkauften Motorräder) abgesetzt und festigte dadurch mit den drei Motorradmarken ihre Präsenz in den wichtigen Motorradabsatzmärkten. In den Vertriebsregionen von Europa lag der Absatz bei 120.049 Motorrädern (+23,3%). Signifikante Zuwächse verzeichnet auch die nordamerikanische Vertriebstochter mit 65.792 abgesetzten Motorrädern (+24,6%), und in Australien konnte der Absatz um 25,7% auf 20.811 gesteigert werden. Die stärksten Wachstumspotentiale zeigten sich in Südamerika (+62,5%) mit 32.562 und in Asien (+55,8%) mit 29.847 verkauften Motorrädern.



Im Geschäftsjahr 2021 wurden am Produktionsstandort Mattighofen 178.992 Motorräder produziert. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einer Steigerung von 38.740 Stück oder +27,6%. Unter Berücksichtigung der von unserem Partner Bajaj Auto Ltd. in Indien produzierten kleinmotorigen KTM- und Husqvarna-Modelle sowie der in Spanien produzierten GASGAS-Trials wurden weltweit 323.931 Fahrzeuge (+22,1%) produziert.

## E-BICYCLES

In der Fahrrad-Division stand in 2021 die Etablierung der drei Marken Husqvarna E-Bicycles, R Raymon und GasGas sowie die technische Weiterentwicklung und Qualitätssteigerung des Produktportfolios im Vordergrund der Aktivitäten. R RAYMON bietet sowohl Fahrräder als auch E-Bikes für unterschiedliche Zielgruppen: von Kinderrädern bis hin zu Rennrädern, von City-E-Bikes bis hin zu sportlichen E-MTBs. Die Produktpalette von Husqvarna umfasst heute die gesamte Bandbreite in Sachen E-Mobility. Im April 2021 wurden GASGAS-Fahrräder offiziell eingeführt. Die spanische Eigenmarke schlug ein neues Kapitel im Bereich der E-Mobility auf und soll noch mehr Offroad-Enthusiasten Zugang zum gemeinsamen Fahrspaß im Gelände verschaffen. Mit den verschiedenen Marken und dem damit noch breiter gestreuten Produktportfolio wird es möglich sein, diesen stark differenzierten Markt optimal bedienen zu können. Die weltweite COVID-19 Pandemie hat den Wunsch der Konsumenten nach Lösungen im Bereich Individualverkehr und -sport verstärkt. Darüber hinaus rückt die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsgedanken das Bedürfnis nach emissionsfreier Fortbewegung stärker in den Fokus von Konsumenten. Dabei erweisen sich insbesondere E-Bikes als besonders beliebt bei und attraktiv für Kunden. Die PIERER E-Bikes-Gruppe konnte dies nutzen, sich mit ihren Marken auf einem stark umkämpften Markt behaupten und ihren Wachstumskurs fortsetzen.

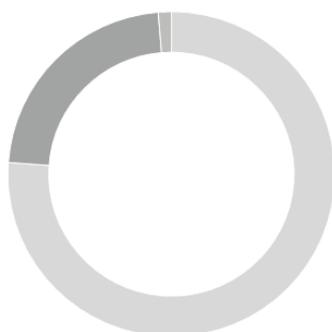
Im Geschäftsjahr 2021 konnte im E-Bicycles-Segment ein Umsatz in Höhe von € 162,7 Mio. erzielt werden (Vorjahr: € 112,5 Mio.). Dies bedeutet ein Umsatzplus von knapp 45% im Jahresvergleich. Das EBITDA lag in

2021 bei € 11,4 Mio. (Vorjahr: € 6,5 Mio.) und das EBIT bei € 7,0 Mio. (Vorjahr: € 2,2 Mio.). Dies entspricht einer EBITDA-Marge von 7,0% (Vorjahr: 5,8%) und einer EBIT-Marge von 4,3% (Vorjahr: 2,0%). Das Ergebnis nach Steuern beläuft sich auf € 5,0 Mio. (Vorjahr: € 0,3 Mio.).

Mit 76.916 E-Bicycles (+37,2%) und 25.837 non-E-Bicycles (+50,1%) konnte die Fahrrad-Division mit den Marken HUSQVARNA, R RAYMON und GASGAS ein Absatzwachstum von in Summe mehr als 40% erzielen und bereits 102.753 Fahrräder verkaufen (Vorjahr: 73.277). Von den im Geschäftsjahr 2021 verkauften E-Bicycles wurden 40,8% unter der Marke Husqvarna E-Bicycles, 53,3% unter der Marke R RAYMON sowie 5,9% unter der Marke GASGAS verkauft. Die Absätze der Non-E-Bikes sind zur Gänze der Marke R RAYMON zuzurechnen. Rund 76% des Absatzes entfallen auf die DACH-Region.

#### ABSATZ NACH REGIONEN GJ 2021

- 76,1% DACH-Region
- 22,6% Restliches Europa
- 1,3% Rest der Welt



#### UMSATZ NACH REGIONEN GJ 2021

- 73,0% DACH-Region
- 24,9% Restliches Europa
- 2,1% Rest der Welt



## BILANZANALYSE

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

	2020		2021	
	Mio. €	in %	Mio. €	in %
Langfristige Vermögenswerte	942,0	55,9%	992,8	48,8%
Kurzfristige Vermögenswerte	744,0	44,1%	1.040,9	51,2%
<b>Vermögenswerte</b>	<b>1.686,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.033,7</b>	<b>100,0%</b>
Eigenkapital	654,1	38,8%	765,6	37,6%
Langfristige Schulden	581,4	34,5%	649,5	31,9%
Kurzfristige Schulden	450,5	26,7%	618,7	30,4%
<b>Eigenkapital und Schulden</b>	<b>1.686,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.033,7</b>	<b>100,0%</b>

Die Bilanzsumme der PIERER Mobility-Gruppe erhöhte sich zum 31.12.2021 gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2020 von € 1.686,0 Mio. auf € 2.033,7 Mio. um 20,6%.

Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich 2021 von € 942,0 Mio. auf € 992,8 Mio. Dies entspricht einer Steigerung von € 50,8 Mio. bzw. 5,4%. Der Anstieg resultiert größtenteils aus dem über den Abschreibungen liegenden Investitionsniveau speziell im Bereich von Entwicklungsprojekten und den dadurch folglich erhöhten immateriellen Vermögenswerten.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere die Zahlungsmittel um € 155,2 Mio. und die Vorräte um € 106,4 Mio. und hier insbesondere aus dem Bestandsaufbau an unfertigen Erzeugnissen bzw.

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen. Dies führte insgesamt zu einer deutlichen Erhöhung der kurzfristigen Vermögenswerte um 39,9% auf € 1.040,9 Mio.

Bei den kurzfristigen Schulden war im abgelaufenen Geschäftsjahr ein Anstieg um € 168,2 Mio. auf € 618,7 Mio. (+37,3%) zu verzeichnen. Der Anstieg ist im Wesentlichen aufgrund des Anstiegs der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von € 133,5 Mio. zurückzuführen. Sonstige Erhöhungen betreffen u.a. Umsatzboni und Personalverbindlichkeiten.

Die langfristigen Schulden stiegen um 11,7% auf € 649,5 Mio. Die Erhöhung resultiert größtenteils aus der Aufnahme von Finanzierungen. Im Mai 2021 emittierte die KTM AG Namensschuldverschreibungen mit einer Laufzeit von 12 Jahren zu einem Nominalwert von € 30 Mio. Zudem wurde im Dezember 2021 ein Darlehen von der Europäischen Investitionsbank in Höhe von € 50 Mio. aufgenommen.

Das Eigenkapital erhöhte sich im Geschäftsjahr 2021 um € 111,4 Mio. auf € 765,6 Mio. Einerseits wurde durch das erfreuliche Ergebnis nach Steuern in Höhe von € 142,9 Mio. sowie durch den Verkauf eigener Aktien in Höhe von € 13,6 Mio. das Eigenkapital gestärkt. Andererseits führten Dividendenzahlungen in Höhe von € 24,4 Mio. und der Zukauf der Anteile an Tochterunternehmen (Erhöhung der Anteile an der KTM AG und KTM Technologies GmbH) in Höhe von insgesamt € 30,5 Mio. zu einer Verringerung des Eigenkapitals. Die sonstigen Effekte betreffen vor allem die ergebnisneutrale Erfassung von Fremdwährungsdifferenzen, die Bewertung von Finanzinstrumenten sowie die Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen. Die zum 31.12.2021 ausgewiesene Eigenkapitalquote liegt mit 37,6% aufgrund der beschriebenen Bilanzerhöhung unter dem Vorjahreswert von 38,8%.

## LIQUIDITÄTSANALYSE

Der Cash-Flow aus dem operativen Bereich lag im Geschäftsjahr 2021 bei € 367,4 Mio. und damit um 17,5% über dem Vorjahreswert von € 312,8 Mio., wofür insbesondere die positive operative Ergebnisentwicklung hauptverantwortlich war (EBITDA +€ 98,7 Mio. gegenüber dem Vorjahreszeitraum).

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionen betrug € -195,1 Mio. und liegt insgesamt deutlich über dem Vorjahreswert von € -147,0 Mio. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aufgrund der höheren Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen (Effekt € -34,1 Mio.).

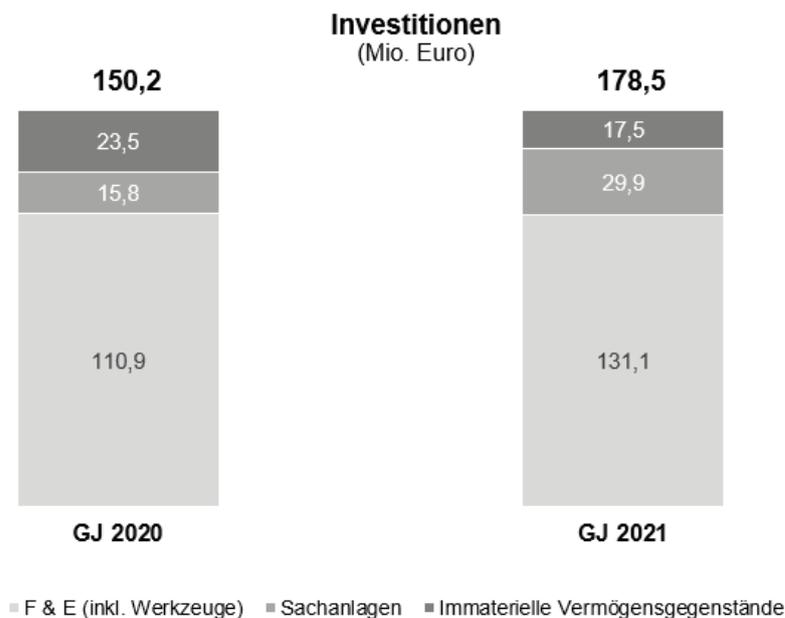
Aufgrund des ausgezeichneten Ergebnisses und des niedrigen Working Capital Standes wurde somit ein starker Free Cash-Flow in Höhe von € 172,2 Mio. generiert, was 8,4% der Umsatzerlöse entspricht. Der Free Cash-Flow konnte gegenüber dem Vorjahreszeitraum insgesamt um € 6,4 Mio. gesteigert werden.

Nach Berücksichtigung des Cash-Flows aus Finanzierungsaktivitäten in Höhe von € -27,6 Mio. erhöhten sich die liquiden Mittel im Vergleich zum 31. Dezember 2020 um € 155,2 Mio. (inklusive Fremdwährungseffekte von € 10,6 Mio.) auf € 373,5 Mio.

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

## INVESTITIONEN

Im laufenden Geschäftsjahr wurden in der PIERER Mobility-Gruppe Gesamtinvestitionen in Höhe von € 203,1 Mio. (Vorjahr: € 169,7 Mio.) inklusive IFRS 16 Leasingzugänge in Höhe von € 24,6 Mio. (Vorjahr: € 19,5 Mio.) getätigt. Die Investitionen ohne Leasingprojekte verteilen sich auf Entwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge), Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände wie folgt:



Trotz der COVID-19-Pandemie haben Investitionen in die (Weiter-)Entwicklung von bestehenden und neuen Modellen sowie in die Elektromobilität höchste Priorität. Die Ausgaben für Investitionen in Forschung und Entwicklung werden daher nachhaltig auf dem bereits hohen Niveau der Vorjahre liegen und stellen einen der wesentlichen Erfolgsfaktoren der Gruppe dar. Der Anteil an Investitionen in Entwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge) zu den Gesamtinvestitionen liegt mit 73% geringfügig unter dem Vorjahreswert von 74%. Die Investitionen in die Infrastruktur (Sachanlagen) machen 17% (Vorjahr: 10%) der Gesamtinvestitionen aus. Weitere 10% (Vorjahr 16%) entfallen auf immaterielle Vermögensgegenstände (Markenrechte, IT, Lizenzen). Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände enthalten im Vorjahr größtenteils den Erwerb der Markenrechte an „GASGAS“ in Höhe von rund € 14 Mio.

Die wesentlichen Infrastrukturerweiterungen an unseren österreichischen Standorten im Berichtsjahr 2021 betreffen den Ausbau des Logistikzentrums (geplante Fertigstellung in 2022) sowie das neu errichtete Schulungszentrum am Standort Munderfing. Mit der in Mattighofen neu geschaffenen „Production Academy“ wurde außerdem massiv in die Aus- und Weiterbildung von Produktionsmitarbeiter investiert. Weiters erfolgte der Ausbau des neuen Produktionsstandortes von GASGAS in Terrassa, Spanien.

## 4. NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

Die Gesellschaft erstellte für die PIERER Mobility-Gruppe einen konsolidierten nichtfinanziellen Bericht gemäß § 267a UGB für das Geschäftsjahr 2021, welcher Angaben zu Konzepten, nichtfinanziellen Risiken, Due Diligence Prozessen sowie Ergebnissen und Leistungsindikatoren hinsichtlich Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelangen, der Achtung von Menschenrechten, sowie der Bekämpfung von Korruption und Bestechung, enthält. Dieser Bericht wurde vom Aufsichtsrat gemäß § 96 AktG geprüft und ist online verfügbar unter <https://www.pierermobility.com/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsberichte>.

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

## 5. FORSCHUNG & ENTWICKLUNG UND NEUE MODELLE

Die PIERER Mobility AG will ihre Vorreiterrolle in Bezug auf Technologie, Vertrieb und Image vor allem in der Motorradwelt weiter ausbauen. Der Bereich Forschung und Entwicklung steht daher seit Jahren besonders im Fokus. Als Resultat der verfolgten F&E-Strategie entstehen innovative Produkte, die den hohen Kundenerwartungen hinsichtlich Technologie und Performance gerecht werden. Dank der global agierenden Forschungs- und Entwicklungsorganisation verfügt die PIERER Mobility-Gruppe über ein Netzwerk an hoch qualifizierten Mitarbeitern etwa im Bereich Konstruktion, Berechnung und Simulation. Dieses Netzwerk wird durch den betriebsinternen Maschinen- und Anlagenpark, der für Produktion, Aufbau und Validierung neu entwickelter Prototypen verantwortlich ist, unterstützt.

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung (vor Aktivierung von Entwicklungsleistungen) lag im Geschäftsjahr 2021 in der PIERER Mobility-Gruppe bei € 162,4 Mio. (Vorjahr: € 137,7 Mio.), was 8,0% (Vorjahr: 9,0%) des Umsatzes entspricht. Die Produkte aller Konzernunternehmen bewegen sich in einem sehr anspruchsvollen Leistungsniveau, weshalb von den Kunden eine permanente Entwicklung und Weiterentwicklung gefordert wird. In der Forschungs- und Entwicklungsabteilung beschäftigte die PIERER Mobility-Gruppe im Geschäftsjahr 2021 zum Stichtag 31.12. 976 Mitarbeiter (Vorjahr: 808 Mitarbeiter), das entspricht 18,6% der gesamten Belegschaft. Rund 6,4% des Gesamtumsatzes wurden in die Forschung und Entwicklung investiert (-0,8 Prozentpunkte zum Vorjahr).

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich ist mit dezentralen Standorten in Europa (insbesondere Österreich und Spanien), Amerika und Kolumbien global organisiert. Die zentrale Steuerung der Entwicklungsprogramme erfolgt im Forschungs- und Entwicklungshauptquartier der KTM AG in Mattighofen und Munderfing, wo ein Großteil der Mitarbeiter aus dem Forschungs- und Entwicklungsbereich auf einer Nutzfläche von über 20.000 m<sup>2</sup> angesiedelt ist. Mit dem Fokus auf den Leistungsbereich von 250W bis 11kW setzt die Gruppe die nächsten Schritte, um die Forschung & Entwicklung (F&E) im Bereich der Elektromobilität zu intensivieren und verfolgt in voller Fahrt ihre Vision, weltweit führend im Bereich der elektrisch angetriebenen Zweiräder (PTW) zu werden. So wurden im Berichtsjahr alle F&E-Aktivitäten in einer eigenen Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft - der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH (KTM F&E GmbH) - gebündelt und weiter ausgebaut, um die stetig steigende Taktfrequenz der Technologieentwicklung weiter gewährleisten zu können. Ein besonderer Schwerpunkt des vergangenen Jahres war der Bezug des neu erschlossenen F&E-Standortes in Anif bei Salzburg, der neben dem Bereich der E-Antriebs-Entwicklung innerhalb der F&E GmbH auch der KTM Technologies GmbH Raum für weiteres Wachstum bietet. Das Investitionsvolumen in das 7.780 m<sup>2</sup> große Kompetenzzentrum für E-Mobilität beläuft sich auf EUR 20 Millionen. Die hochmoderne Einrichtung bietet mehr als 150 Mitarbeitern Platz und ist unmittelbar neben dem KISKA Designstudio in Anif bei Salzburg/ Österreich, angesiedelt.

Wir setzten im Jahr 2021 weitere Schritte auch bei der Entwicklung von Batterien. KTM beteiligt sich an Konsortium für Motorräder mit tauschbaren Akkumulatoren mit Honda Motor, Piaggio Gruppe und Yamaha Motor für Motorräder und leichte Elektrofahrzeuge. Das Konsortium wird in den kommenden 3 Jahren einen gemeinsamen technischen Standard für ein Batterie-Wechselsystem inkl. der entsprechenden Batterie-Tauschstationen erarbeiten.

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der PIERER E-Bikes GmbH ist in dezentralen Standorten in Europa (Österreich, Deutschland, Spanien) organisiert. Dies ermöglicht eine spezifische Antwort auf die Mobilitätsbedürfnisse der jeweiligen Märkte, sei es die urbane Mobilität in München und Barcelona oder die Offroad bzw. Dual Sport Community im ländlichen bis alpinen Raum rund um Schweinfurt, Salzburg und Munderfing.

## MOTORCYCLES

2021 setzen alle drei Motorradmarken mit innovativen Erneuerungen und neuen Modellen, sowohl im Straßen- als auch im Offroadsegment ein klares Statement.

Zu den wichtigsten Projekten des vergangenen Jahres zählt auf Seite der Street-Modellplattformen die Industrialisierung der Speerspitzen im Street-Modellportfolio von KTM – der 1290 SUPER ADVENTURE R und S Modelle sowie des Hyper-Naked-Bikes 1290 SUPER DUKE RR. Die KTM 1290 SUPER ADVENTURE S der Generation 2021 verfügt erstmals serienmäßig über eine innovative adaptive Geschwindigkeitsregelanlage. Diese wurde in intensiver Forschungsarbeit gemeinsam mit Bosch entwickelt. Sie sorgt mittels Radarsensoren automatisch für die Wahrung eines angemessenen Abstandes zu anderen Verkehrsteilnehmern vor dem Motorrad und kann über den neu gestalteten Kombischalter in fünf Stufen eingestellt werden.

Weitere Highlights stellen die Serienproduktion der KTM RC Generation im Supersportsegment, der Serienhochlauf der HUSQVARNA Norden 901 sowie der Hochlauf der mit weitreichenden Updates versehenen Modelle KTM 1290 SUPER DUKE R und KTM 1290 SUPER DUKE GT dar. Den Anfang machte das auf der Reihenzweizylinder-Midclass-Plattform basierende Modellderivat KTM 890 DUKE, dessen Serienstart vor Beginn der Motorradsaison im Februar 2021 stattfand. Mit der 890 DUKE rundet KTM die Naked-Bike-Palette ab und bietet damit einen direkten Nachfolger der äußerst populären 790 DUKE an, bei denen die Entwickler insbesondere bei Mechanik und Performance als auch hinsichtlich des Emissionsverhaltens signifikante Fortschritte erzielen konnten.

Bereits 2019 stellte HUSQVARNA Motorcycles den „Norden“ genannten Prototyp eines Motorrads im Mittelklasse-Travel-Segment vor. Exakt zwei Jahre nach dessen Präsentation stand im November 2021 sein Serienhochlauf an. In seinen Grundzügen auf dem Plattformbaukasten der KTM 890 ADVENTURE Modelle basierend, differenziert sich das Modell durch sein eigenständiges Design, ein überarbeitetes Fahrwerk und eine Reihe weiterer markentypischer Detaillösungen deutlich von seinen Konzernschwwestern. Mit der SVARTPILEN 125 erweiterte Husqvarna das Portfolio der Naked Bikes und bietet jungen Fahrern einen perfekten Einstieg in die Welt der Husqvarna Straßenmotorräder.

GASGAS Motorcycles bestätigte die weltweite Verfügbarkeit der neuesten TXT RACING- und TXT GP-Trial Modelle der MY 2022. Darüber hinaus hat GASGAS Motorcycles sein Angebot an Dirt Bikes um die kleinrädige MC 85, die MC 250 mit Zwei- und die MC 350F mit Viertaktmotor erweitert.

Einen weiteren Höhepunkt des abgelaufenen Forschungsjahres bildete die Entwicklung und der Start der Serienproduktionsüberleitung der neuen KTM SX / SX-F und HUSQVARNA TC / FC Motocross Modellpalette im Fullsize-Offroad-Segment. KTM's Markenleitsatz „Ready to Race“ folgend werden diese neben einer umfassenden Prototypenerprobung auch im Rahmen des weltweiten Motorsportengagements unter härtesten Bedingungen validiert und geprüft. Die jüngste Modellgeneration der Fullsize-Offroad-Plattform ist Ergebnis einer differenzierten Plattformstrategie, deren primäres Ziel es ist, die Performance aller verbauten Komponenten zu optimieren und gleichzeitig ein hohes Maß an Effizienz zu gewährleisten.

Die Forschungsabteilung arbeitet darüber hinaus intensiv an zukunftssträchtigen, nachhaltigen Mobilitätslösungen. Teil der verfolgten Strategie ist eine offene Herangehensweise mit unterschiedlichen Batterielösungen, um sowohl die Vorteile von integrierten als auch entnehmbaren Batterien zu nutzen. Das Forschungsjahr 2021 umfasste eine Reihe von F&E-Projekten im Bereich rein elektrisch angetriebener Fahrzeugkonzepte. Neben den großen Anstrengungen im Bereich der Grundlagen- und Technologieforschung wurden im vergangenen Jahr erstmals neue Fahrzeugkonzepte, das HUSQVARNA E-PILEN-Konzept sowie das Elektroroller-Konzept HUSQVARNA BLTZ, der Öffentlichkeit vorgestellt.

Weiters bildete die KTM AG mit Honda Motor, der Piaggio Gruppe und Yamaha Motor ein Konsortium für Motorräder mit austauschbaren Akkumulatoren. Ziel des Konsortiums ist es, Lösungen für die Bedenken der Kunden in Bezug auf die Zukunft der Elektromobilität zu erarbeiten, wie z. B. hinsichtlich Reichweite, Ladezeit und -infrastruktur sowie Kosten. Dies soll in Übereinstimmung mit vier Hauptzielen gewährleistet werden: a) Entwicklung gemeinsamer technischer Spezifikationen für austauschbare Akkusysteme. b) Bestätigung der

gemeinsamen Nutzung der Akkusysteme. c) Die gemeinsamen Spezifikationen des Konsortiums bei den europäischen und internationalen Normungsgremien fördern und zum Standard machen. d) Weltweite Anwendung der gemeinsamen Spezifikationen des Konsortiums. Gemeinsam mit den Konsortialpartnern wird daran gearbeitet, ein austauschbares Akkusystem für Fahrzeuge im Niedrigvoltbereich (48 V) mit bis zu 11 kW Leistung zu entwickeln, das auf internationalen technischen Standards basiert.

Parallel zu den oben genannten Initiativen im Bereich der Elektromobilität arbeitet die KTM Gruppe auch an Technologien zur weiteren Reduktion des Emissionsverhaltens von Motorrädern, die mit Verbrennungsmotoren ausgestattet sind. Die Entwicklungsstrategie im Bereich der Verbrennungsmotorenentwicklung ist klar auf eine Verbrauchs- und Emissionsreduktion ausgerichtet. Dazu zählen F&E-Aktivitäten in Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des thermodynamischen Systems (Kraftstoffeinspritzung, Verbrennung) als auch den Systemen zur Abgasnachbehandlung (Katalysatoren). Weiters werden Ansätze zur Verwendung von CO<sub>2</sub>-freien bzw. CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen, die unter anderem aus dem in der Atmosphäre befindlichen CO<sub>2</sub> gewonnen werden, untersucht. Bereits jetzt sind alle Motoren in der Hubraumkategorie über 500 cm<sup>3</sup> für den Betrieb mit synthetischen Kraftstoffen (e-Fuels) qualifiziert – weitere Motorenplattformen können innerhalb kurzer Reaktionszeiten umgestellt werden. In den besonders technologiegetriebenen Rennserien MotoGP™ und Moto3™ wird darüber hinaus ab der Saison 2024 der Einsatz sogenannter blended fuels, bei denen 40 % des Kraftstoffes aus nicht fossilem Brennstoff bestehen, erprobt. Ab der Saison 2027 ist aus heutiger Sicht in der Königsklasse der Motorrad-WM ein vollständiger Umstieg auf synthetische Kraftstoffe geplant.

## **E-BICYCLES**

In der Fahrrad-Division stand in 2021 die Etablierung der drei Marken Husqvarna E-Bicycles, R Raymon und GasGas sowie die technische Weiterentwicklung und Qualitätssteigerung des Produktportfolios im Vordergrund der Aktivitäten.

Die Husqvarna-Modellflotte erwartet für 2022 einige Neuheiten. Besonders hervorzuheben ist die neue Offroad-Modellsparte mit eigenen Rahmendesigns und technischen Neuerungen, verkörpert vor allem vom brandneuen Mountain Cross 6 (MC 6). Die MC 6 beweist, dass Husqvarna E-Bicycles die Themen Kinematik, Design und Technik ernst nimmt und richtet sich an eine neue Generation von Fahrern. Zusammen mit Husqvarna Motorcycles stellte Husqvarna E-Bicycles auch seine Flotte von Urban-Mobility-Fahrzeugen vor, womit sich die Gruppe auf der IAA Mobility 2021 in München als holistischer, emissionsfreier Hersteller von motorisierten Zweirädern positionierte. Im Jänner 2022 präsentierte HUSQVARNA E-Bicycles mit der ‚Legacy Edition‘ außerdem eine upgegradete Auflage des Mountain Cross 5 mit erneuertem Design.

GASGAS Bicycles präsentierte 2021 das Enduro Cross 9.0 als das Top-Modell. Es verbindet den bekannt robusten, in Enduro-Geometrie geformten Aluminiumrahmen mit einer Gabel vom Typ Rock Shox ZEB 160 und einem Federbein vom Typ Rock Shox SDS+ sowie Rädern in den Formaten 29 Zoll vorn und 27,5 Zoll hinten für perfektes Handling und hohe Wendigkeit. Mit seinem 12-Gang-Antrieb vom Typ SRAM SX Eagle, 4-Kolben-Bremsen von Tektro, einem Yamaha PW-X2-Motor mit modernem Quad Sensor-System und 250 W Leistung sowie einem integrierten 630-Wh-Akku im Unterrohr verkörperte es alles, was die Marke GASGAS Bicycles ausmacht.

Im Jahr 2021 präsentierte R RAYMON seinen Claim „Ride here. Ride now.“, der die Merkmale, das Wachstum und den Geist der Marke widerspiegelt. Als typisches Beispiel sticht der Allrounder TourRay E 5.0 mit dem sportlichen Yamaha PW-ST-Antrieb mit 60 Nm Drehmoment und dem semiintegrierten Yamaha-Akku mit 500 Wh hervor. Die Trekking-Power des TourRay machte es zum absoluten Bestseller in der E-Bike-Palette des Jahres 2021. Mit 27,5-Zoll-Rädern, Scheibenbremsen und einer SR Suntour-Federgabel mit 75 Millimetern Federweg bietet das TourRay E 5.0 viel Komfort und Traktion auf allen Untergründen. Im Jahr 2022 wird R RAYMON sein Portfolio abermals erweitern und in den Markt der leichten E-Mountainbikes einsteigen. Mit dem AirRay wird R RAYMON Perspektiven verändern – kombiniert es doch die typische Verspieltheit eines Trail-Bikes mit solider Performance und einer idealen Akkukapazität. Für diese drei Modelle wurden bewusst nicht die drehmomentstärksten Motoren und höchsten Akkukapazitäten ausgewählt. Stattdessen konzentrierte man sich auf eine ausgewogene Balance aus den drei Säulen Motor, Akku und Gewicht. Ausgerüstet mit dem AIR DRIVE-Motor powered by Yamaha (50 Nm Drehmoment), einem schlanken 2,8-Kilo-Kohlefaserrahmen, einem agilen

Handling und einer Fahrdynamik auf höchstem Niveau wiegt das leichte E-Mountainbike R RAYMON AirRay 29" bei einem Federweg von ganzen 150 mm weniger als 20 Kilogramm. Im kommenden Jahr darf man weitere Innovationen erwarten; darunter neue Rahmenplattformen und -konzepte, während sich R RAYMON zugleich stärker im Sport-Segment etablieren will.

## 6. CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

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

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

### RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

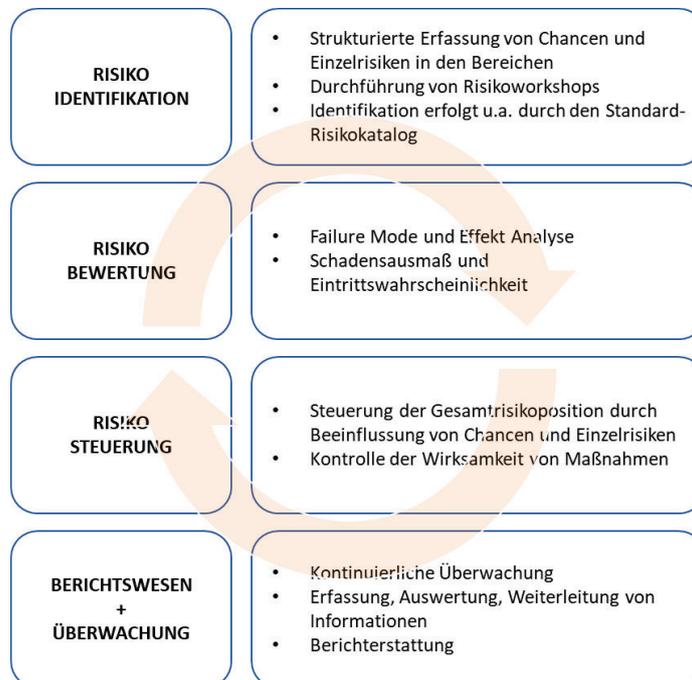
Der Hauptzweck des Risikomanagements der PIERER Mobility-Gruppe besteht in der Sicherung und Stärkung des Unternehmens durch eine richtige und transparente Einschätzung der finanziellen, operativen und strategischen Risiken. Der Vorstand übernimmt dabei gemeinsam mit dem Management der wesentlichen Konzerngesellschaften,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

Die PIERER Mobility-Gruppe verfügt über ein mehrstufiges Risikomanagementsystem, bei dem die konzernweiten Risiken nach Standorten bzw. geografischen Bereichen erhoben werden. Die operative Verantwortung und die Bewertung der konzernweiten Risiken erfolgt durch das Risikomanagement der KTM AG und dem lokalen Management und wird direkt an den Vorstand berichtet und von diesem sowie vom Konzernvorstand überwacht.

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

## RISIKOMANAGEMENTSTRATEGIE

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



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

## RISIKOMITIGATION

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

## RISIKOBEWERTUNG

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

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

## BEWERTUNGSMETHODIK

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

Die quantitative Bewertung folgt einem Szenario orientiertem Ansatz, bei dem folgende Kategorien unterschieden werden: Best Case (BC), Most Likely Case (MLC), und Worst Case (WC). Hierbei handelt es sich um eine klassische Dreiecksverteilung. Für vereinzelt Risiken kann, wenn notwendig, zusätzlich eine qualitative Bewertung verwendet werden, bzw. können für schwankungsorientierte Risiken alternative Verteilungen

(Normalverteilung, etc.) herangezogen werden. Die Wahl der jeweiligen Verteilung ist abhängig von der Art des Risikos.

## **RISIKOÜBERWACHUNG /-KONTROLLE**

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

## **CHANCEN- UND RISIKOBERICHT**

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

### **▪ MARKTRISIKEN**

#### **Konjunkturelles Risiko**

Die KTM-Gruppe ist schwerpunktmäßig in der Motorradbranche und die PIERER E-Bikes-Gruppe in der Fahrradbranche tätig. Die Absatzmöglichkeiten sind von der allgemeinen konjunkturellen Lage in den Ländern und Regionen bestimmt, in denen die PIERER Mobility-Gruppe mit ihren Produkten vertreten ist. Wie die letzten Jahre gezeigt haben, ist insbesondere die Motorradbranche zyklisch und unterliegt starken Nachfrageschwankungen. Durch entsprechende Marktforschungen und -prognosen, welche in der Planung berücksichtigt werden, wird dem Risiko entgegengewirkt. Durch das veränderte Mobilitätsverhalten befindet sich der globale Motorradmarkt nach wie vor im Aufschwung und legte in den wichtigsten Verkaufsregionen im Jahresvergleich deutlich zu.

#### **Wettbewerb und Preisdruck**

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

#### **Absatzrisiko**

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

#### **Geopolitische Risiken**

Darüber hinaus gilt es auch die geopolitischen Risiken verstärkt im Auge zu behalten. Insbesondere der Ukraine-Krieg wird die Weltwirtschaft negativ beeinflussen. Die PIERER Mobility Gruppe ist geschäftlich nicht unmittelbar

von den militärischen Auseinandersetzungen in der Ukraine betroffen. Indirekt erhöht sich aber wie für die gesamte Industrie auch für die PIERER Mobility Gruppe die Gefahr vor allem weiter steigender Energie- und Rohstoffkosten sowie negativer Auswirkungen auf die Kapitalmärkte.

## ▪ BRANCHENSPEZIFISCHE RISIKEN

### **Beschränkungen des Motorradfahrens**

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

Aufgrund der Einführung der Abgasnorm Euro 5 am 1. Januar 2020 stand die Aktualisierung des gesamten Motorrad Street-Produktportfolios auf die neuen regulatorischen Anforderungen im Mittelpunkt der F&E-Aktivitäten und wurde in 2020 abgeschlossen. Im Laufe des Kalenderjahres 2020 wurden sämtliche für den EU-Raum und den Betrieb auf öffentlichen Straßen vorgesehenen Modelle nach den „Euro 5“-Vorschriften neu typgenehmigt bzw. deren Typgenehmigung per Nachtrag von „Euro 4“ auf „Euro 5“ angehoben. Die Serienproduktion des ersten „Euro 5“ Modells erfolgte im Juli 2020 (Musterserie der KTM 890 Adventure Modelle). Das letzte „Euro 4“ Modell für den EU-Raum wurde im Dezember 2020 produziert. Ab 01.01.2021 werden für den EU-Raum und den Betrieb auf öffentlichen Straßen ausschließlich „Euro 5“ Fahrzeuge produziert.

### **Beschaffungsrisiko**

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

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

Für 2022 sieht die KTM AG zumindest für die ersten beiden Quartale eine weitere Verschärfung der Situation. Die schwierige Versorgungslage für Lieferanten, Kapazitätsengpässe bei den Lieferanten selbst und Störungen in der Logistik werden weiterhin eine enge Abstimmung erforderlich machen. Zur Risikoreduktion wurden für 2022 unter anderem Lagerbestände bei Lieferanten aufgebaut, ein Marktintelligenzsystem für Elektronikbauteile eingeführt sowie die Logik unserer Lieferplanabrufe an die veränderte Situation angepasst.

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

## **Forschung und Entwicklung, Rennsport**

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

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

### **▪ IT-RISIKEN**

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

### **▪ FINANZIELLE RISIKEN**

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

### **▪ SONSTIGE RISIKEN**

#### **Risiken durch Rechtliche Rahmenbedingungen**

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

#### **Betriebliches und Umweltrisiko**

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

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

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

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

### **Personelle Risiken**

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

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

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

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

1. Das Grundkapital beträgt EUR 33.796.535. Es ist zerlegt in 33.796.535 Stück auf Inhaber lautende, Stückaktien mit Stimmrecht, wobei jede Stammaktie am Grundkapital in gleichem Umfang beteiligt ist. Die Aktien gewähren die gewöhnlichen nach dem österreichischen Aktiengesetz den Aktionären zustehenden Rechte. Dazu zählt das Recht auf die Auszahlung der in der Hauptversammlung beschlossenen Dividende sowie das Recht auf Ausübung des Stimmrechtes in der Hauptversammlung. Die Aktien der PIERER Mobility AG sind seit dem 14. November 2016 an der SIX Swiss Exchange (SIX) im International Reporting Standard hauptnotiert (ISIN AT0000KTMIG02). Zudem sind die Aktien der PIERER Mobility AG seit dem 3. März 2020 im regulierten Markt (General Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse gelistet. Seit dem 1. März 2022 sind die Aktien der PIERER Mobility AG zusätzlich an der Wiener Börse (Amtlicher Handel) gelistet. Im Geschäftsjahr 2021 hat der Vorstand der Gesellschaft im Rahmen der Ausnützung des genehmigten Kapitals mit Zustimmung des Aufsichtsrates beschlossen, das Grundkapital gegen Sacheinlage von EUR 22.538.674,- - um EUR 11.257.861,- auf EUR 33.796.535,- durch Ausgabe von 11.257.861 neuen Aktien zu erhöhen. Dabei hat die Mehrheitsaktionärin Pierer Bajaj AG ihr Aktienpaket in Höhe von rund 46,5 Prozent des Grundkapitals der KTM AG in die PIERER Mobility AG eingebracht. Die entsprechende Satzungsänderung

wurde am 22. Oktober 2021 in das Firmenbuch eingetragen. Im Geschäftsjahr 2021 wurden keine eigene Aktien erworben. Am 20. Jänner 2021 wurde das Aktienrückkaufprogramm der PIERER Mobility AG vorzeitig beendet. Am 21. Jänner 2021 hat die Gesellschaft beschlossen, die eigenen Aktien ab dem 8. Februar 2021 an ausgewählte institutionelle Investoren und/oder strategische Geschäftspartner zum Kauf anzubieten. Im Geschäftsjahr 2021 wurden somit alle 193.340 Stück bestehenden eigene Aktien verkauft. Die Veränderung der nicht gebundenen Kapitalrücklagen von EUR 194.593.484,41 um EUR 891.996.720,59 auf EUR 1.086.590.205,00 resultiert einerseits aus dem Verkauf von 193.340 Stück eigenen Aktien sowie aus Sachkapitalerhöhung durch Sacheinlage von 5.042.925 Stück KTM AG Aktien durch die Pierer Bajaj AG (vormals: PTW Holding) AG).

2. Am 29. September 2021 wurde ein Syndikatsvertrag zwischen der Pierer Konzerngesellschaft mbH, der Pierer Industrie AG und der Pierer Bajaj AG einerseits (die „Pierer-Gruppe“) und der Bajaj Auto Ltd. und Bajaj Auto International Holdings B.V. andererseits (die „Bajaj-Gruppe“) abgeschlossen (der „Syndikatsvertrag 2021“), der die Rechte und Pflichten der beiden Unternehmensgruppen in Bezug auf die Beteiligung der Pierer Industrie AG und der Bajaj Auto International Holdings B.V. an der Pierer Bajaj AG als Mehrheitsaktionärin der PIERER Mobility AG regelt. Der Syndikatsvertrag 2021 sieht vor, dass die Geschäftsordnung für den Vorstand und den Aufsichtsrat der Pierer Bajaj AG im Falle einer Übertragung des Eigentums von Aktien der PIERER Mobility AG der Zustimmung der von Bajaj nominierten Aufsichtsratsmitglieder der Pierer Bajaj AG bedarf. Die Pierer Bajaj AG, die wirtschaftlich Herrn DI Stefan Pierer zuzurechnen ist, unterliegt angesichts des Syndikatsvertrags auf der Ebene der Pierer Bajaj AG somit Veräußerungsbeschränkungen. Dem Vorstand sind keine weiteren Beschränkungen bekannt, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen.
3. Nach Kenntnis der Gesellschaft bestand per 31. Dezember 2021 folgende direkte oder indirekte Beteiligung am Kapital der PIERER Mobility AG, die zumindest 10 von Hundert betragen:
  - Pierer Bajaj AG (vormals) PTW Holding AG: 73,32% (direkte Beteiligung);
  - Pierer Industrie AG: 73,32% (indirekte Beteiligung);
  - Pierer Konzerngesellschaft mbH (direkte und indirekte Beteiligung): 2,58% (direkte Beteiligung) und 73,32% (indirekte Beteiligung).
4. Es gibt keine Aktien mit besonderen Kontrollrechten.
5. Es bestehen derzeit keine Mitarbeiterbeteiligungsmodelle.
6. Es bestehen keine über das Gesetz hinausgehenden Bestimmungen hinsichtlich der Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates und über die Änderung der Satzung.
7. Möglichkeiten, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen:

In der Hauptversammlung vom 27. April 2017 wurden folgende Beschlüsse gefasst:

- a) Die Ermächtigung des Vorstandes mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis 01.04.2022 Finanzinstrumente im Sinne des § 174 AktG, insbesondere Wandelschuldverschreibungen, Gewinnschuldverschreibungen und Genussrechte, mit einem Gesamtnennbetrag von EUR 150.000.000,00, die auch das Bezugs- und / oder das Umtauschrecht auf den Erwerb von insgesamt bis zu 25.000.000 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.
- b) Für die Bedienung der Umtausch- und / oder Bezugsrechte kann der Vorstand das bedingte Kapital und / oder eigene Aktien verwenden.
- c) Ausgabebetrag und Ausgabebedingungen der Finanzinstrumente sind vom Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrates festzusetzen, wobei der Ausgabebetrag nach Maßgabe anerkannter finanzmathematischer Methoden sowie des Kurses der Aktien der Gesellschaft in einem anerkannten Preisfindungsverfahren zu ermitteln ist.

- d) Der Vorstand ist berechtigt, das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Finanzinstrumente im Sinne des § 174 AktG mit Zustimmung des Aufsichtsrates auszuschließen.
- e) Die bedingte Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft gemäß § 159 Abs 2 Z 1 AktG um bis zu EUR 25.000.000,00 durch Ausgabe von bis zu 25.000.000 auf Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennwert (Stückaktien) zur Ausgabe an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG, die unter Ausnutzung der in dieser Hauptversammlung eingeräumten Ermächtigung von der Gesellschaft ausgegeben werden, soweit 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.
- f) Der Vorstand wird gem § 65 Abs 1 Z 8 sowie Abs 1a und 1b AktG ermächtigt, auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft im Ausmaß von bis zu 10% des Grundkapitals der Gesellschaft während einer Geltungsdauer von 30 Monaten ab Beschlussfassung sowohl über die Börse als auch außerbörslich zu erwerben, wobei der niedrigste Gegenwert nicht mehr als 20% unter und der höchste Gegenwert nicht mehr als 10% über dem durchschnittlichen Börsenschlusskurs der letzten 3 Börsenwerktage vor Erwerb der Aktien liegen darf. Der Handel mit eigenen Aktien ist als Zweck des Erwerbs ausgeschlossen. Die Ermächtigung kann ganz oder teilweise oder auch in mehreren Teilbeträgen und in Verfolgung eines oder mehrerer Zwecke durch die Gesellschaft, durch Tochterunternehmen oder für Rechnung der Gesellschaft durch Dritte ausgeübt werden.
- g) Den Erwerb über die Börse kann der Vorstand beschließen, doch muss der Aufsichtsrat im Nachhinein von diesem Beschluss in Kenntnis gesetzt werden. Der außerbörsliche Erwerb unterliegt der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats.
- h) Der Vorstand wird für die Dauer von fünf Jahren ab Beschlussfassung gem. § 65 Abs 1b AktG ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats für die Veräußerung bzw. Verwendung eigener Aktien eine andere Art der Veräußerung als über die Börse oder durch ein öffentliches Angebot, unter sinngemäßer Anwendung der Regelungen über den Bezugsrechtsausschluss der Aktionäre, zu beschließen und die Veräußerungsbedingungen festzusetzen. Die Ermächtigung kann ganz oder teilweise oder in mehreren Teilbeträgen und in Verfolgung eines oder mehrerer Zwecke durch die Gesellschaft, durch ein Tochterunternehmen oder für Rechnung der Gesellschaft durch Dritte ausgeübt werden, insbesondere als Gegenleistung beim Erwerb von Unternehmen, Betrieben, Teilbetrieben oder Anteilen an einer oder mehreren Gesellschaften im In- oder Ausland.
- i) Der Vorstand wird ferner ermächtigt mit Zustimmung des Aufsichtsrats erforderlichenfalls das Grundkapital durch Einziehung dieser eigenen Aktien ohne weiteren Hauptversammlungsbeschluss gem. § 65 Abs 1 Z 8 letzter Satz iVm § 122 AktG herabzusetzen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt Änderungen der Satzung, die sich durch die Einziehung von Aktien ergeben, zu beschließen.

In der Hauptversammlung vom 26. April 2018 wurden folgende Beschlüsse gefasst:

- a) Der Vorstand ist gemäß § 169 AktG ermächtigt, bis 26.04.2023 mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Grundkapital der Gesellschaft von EUR 22.538.674,00, allenfalls in mehreren Tranchen, gegen Bar- und / oder Sacheinlagen um bis zu EUR 11.269.337,00 durch Ausgabe von bis zu 11.269.337 Stück auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien auf bis zu EUR 33.808.011,00 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 ist 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% (zehn Prozent) 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.

Diese Ermächtigung wurde vom Vorstand der PIERER Mobility AG zur Durchführung der Sachkapitalerhöhung im Oktober 2021 im Ausmaß von EUR 11.257.861,00 durch Ausgabe von 11.257.861 Stück auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien ausgenützt.

In der außerordentlichen Hauptversammlung vom 4. Oktober 2019 wurden folgende Beschlüsse gefasst:

- a) Der Vorstand wird gemäß § 65 Abs 1 Z 8 AktG für die Dauer von 30 Monaten 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 verbundener 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 wird für die Dauer von fünf Jahren ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates eigene Aktien auch auf andere Art als über die Börse oder durch ein öffentliches Angebot zu jedem gesetzlich zulässigen Zweck zu veräußern oder zu verwenden und hierbei auch das quotenmäßige Kaufrecht der Aktionäre auszuschließen (Ausschluss des Bezugsrechtes) und die Veräußerungsbedingungen festzusetzen. Die Ermächtigung kann ganz oder teilweise oder auch in mehreren Teilbeträgen und in Verfolgung eines oder mehrerer Zwecke ausgeübt werden.
8. Vereinbarungen der Gesellschaft, die bei einem Kontrollwechsel infolge eines Übernahmeangebotes wirksam werden, sich ändern oder enden sowie deren Wirkungen werden seitens der Gesellschaft nicht bekannt gegeben, da dies der Gesellschaft erheblich schaden würde.
9. Es existieren keine Entschädigungsvereinbarungen zwischen der Gesellschaft und ihren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebotes.

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

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

- Konzernweite Vorgaben für die Rechnungslegung
- Funktionstrennung als organisatorische Maßnahme
- Systemgestützte und prozessabhängige Kontrollen
- Prozessunabhängige Kontrollen

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

## **KONTROLLUMFELD**

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

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

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

## **RISIKOBEURTEILUNG**

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

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

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

## **KONTROLLMAßNAHMEN**

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

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

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

## **KOMMUNIKATION UND ÜBERWACHUNG**

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

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

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

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

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

## 9. AUSBLICK

Für das Geschäftsjahr 2022 rechnet der Vorstand mit einem neuerlichen Wachstum sowohl bei den Motorrädern als auch bei den Fahrrädern bei einem Ergebnis innerhalb der langfristigen Bandbreite. Es muss jedoch auch in 2022 weiterhin mit Herausforderungen bei den internationalen Lieferketten gerechnet werden, da Kapazitäts- und Lieferengpässe bei einzelnen Zulieferern und in der internationalen Transportlogistik zu Lieferverzögerungen führen können. Durch intensive Maßnahmen im Bereich des Supply Chain Managements und hoher Flexibilität in der Produktionsplanung wird versucht, negative Auswirkungen rechtzeitig zu erkennen und zu minimieren. Durch die im letzten Jahr überarbeitete Lieferantenrisikobewertung sowie das implementierte Programm zur Vorwarnung globaler Ereignisse, die sich direkt oder indirekt auf die Lieferkette auswirken, sollen die erwarteten Herausforderungen und ihre Folgen abgemildert werden. Absatzseitig sieht PIERER Mobility den Markt weiterhin nachhaltig positiv. Das Wachstum soll vor allem durch die weiterhin hohe globale Nachfrage und dem Megatrend hin zum Zweirad sowie zu immer mehr elektrischen Fahrzeugen, vor allem im urbanen Bereich, getrieben sein.

Im Einklang mit der strategischen Zielsetzung zur Leistung eines Beitrags zur Emissionsreduktion und Emissionsneutralität bei den Motorrädern liegt in den nächsten Jahren der Fokus in der Entwicklung verstärkt auf alternativen Antrieben im Bereich bis 15KW. Im Bereich darüber wird die technologische Weiterentwicklung konventioneller Antriebsformen mit synthetischen Treibstoffen zur CO<sub>2</sub> Vermeidung vorangetrieben. Das Hauptziel ist es, das Innovations- und Entwicklungspotenzial im Bereich der Elektromobilität voll auszuschöpfen und mit E-Fuel angetriebenen Verbrennern als Global Player mit starken Marken den wachsenden Markt mitzugestalten und Marktanteile zu sichern. Bis 2024 werden mindestens drei elektrische Plattformen mit mehreren Produkten eingeführt.

Während der Fokus in 2021 in der Fahrrad-Division vorrangig auf einer breiteren Etablierung der Marken Husqvarna E-Bicycles und R RAYMON in europäischen Märkten sowie dem Ausbau des Händlernetzwerkes in den Kernmärkten Deutschland, Österreich und der Schweiz (DACH) lag, eröffnet sich mit dem Erwerb der Marke FELT ein neues Spektrum an Produkt-, Absatz- und Entwicklungsmöglichkeiten. Mit FELT wurde das bestehende Portfolio an Fahrrädern insbesondere um die Sparte Rennsport erweitert und ermöglicht für alle Fahrradprodukte eine stärkere Öffnung sowie Positionierung auf dem nordamerikanischen Markt. Neben dem DACH-Raum bietet der nordamerikanische Markt enormes Wachstums- und Vertriebspotential für den Absatz von E-Bicycles. Daneben sollen sich die weiteren Expansionsschritte auf den Überseemarkt Australien sowie auf Südeuropa konzentrieren. Durch die Aufnahme der Marke GASGAS in die E-Bicycle Produktpalette und die Erweiterung des E-Bicycle-Vertriebes im bereits bestehenden Motorradhandel wird der dynamische Wachstumskurs darüber hinaus weiter vorangetrieben.

Die PIERER Mobility-Gruppe setzt im Geschäftsjahr 2022 trotz der bestehenden Herausforderungen in der Zulieferkette weiterhin auf Wachstum in allen Kernbereichen, sowohl bei den Motorrädern als auch bei den (E-)Fahrrädern. Der Vorstand rechnet mit einem Umsatzwachstum zwischen 6 bis 10% (Geschäftsjahr 2021: EUR 2.041,7 Mio.) bei einer EBIT-Marge von 8 bis 10% und einer EBITDA-Marge zwischen 15 und 17%.

Zudem listete die PIERER Mobility AG ihre Aktien im Amtlichen Handel (Segment den prime market) der Wiener Börse. Die Handelaufnahme im prime market, das Top-Segment der Wiener Börse, erfolgte am 1. März 2022.

Darüber hinaus gilt es auch die geopolitischen Risiken verstärkt im Auge zu behalten. Insbesondere die militärischen Auseinandersetzungen in der Ukraine werden die Weltwirtschaft negativ beeinflussen. Das Wechselkursumfeld bleibt in den für PIERER Mobility wichtigen Regionen voraussichtlich volatil.

Wels, am 11. März 2022

Der Vorstand der PIERER Mobility AG

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Pierer', written in a cursive style.

Dipl.-Ing. Stefan Pierer

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Roithner', written in a cursive style.

Mag. Friedrich Roithner

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Trunkenpolz', written in a cursive style.

Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Sigl', written in a cursive style.

Mag. Viktor Sigl, MBA

### 3. Bestätigungsvermerk

#### Bericht zum Konzernabschluss

##### Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der

PIERER Mobility AG,  
Wels,

und ihrer Tochtergesellschaften („der Konzern“), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Kapitalflussrechnung und der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2021 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

##### Grundlage für das Prüfungsurteil

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

##### Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

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

## **Ansatz von Entwicklungskosten**

Siehe Konzernanhang Punkt 22.

### ***Das Risiko für den Abschluss***

Im Konzernabschluss der PIERER Mobility AG werden aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 353 Mio EUR unter dem Bilanzposten "Immaterielle Vermögenswerte" ausgewiesen und stellen daher einen wesentlichen Teil des Vermögens der Gruppe dar. Gemäß IAS 38 werden Forschungskosten als Aufwand behandelt, während Entwicklungskosten für künftige Serienprodukte aktiviert werden, sofern die Aktivierungsvoraussetzungen nach IAS 38.57ff. erfüllt sind.

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

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

### ***Unsere Vorgehensweise in der Prüfung***

Wir haben den Ansatz von Entwicklungskosten wie folgt beurteilt:

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

## **Sonstige Informationen**

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

Den Bericht des Aufsichtsrats und den Corporate Governance Bericht, haben wir vor dem Datum des Bestätigungsvermerks erlangt, die übrigen Teile des Geschäftsberichts werden uns voraussichtlich nach diesem Datum zur Verfügung gestellt.

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

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

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

### **Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss**

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

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

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

### **Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses**

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

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

Darüber hinaus gilt:

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

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

## Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

### Bericht zum Konzernlagebericht

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

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

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

### Urteil

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

### Erklärung

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

### Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 AP-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 29. April 2021 als Abschlussprüfer gewählt und am 29. September 2021 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2021 endende Geschäftsjahr beauftragt.

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

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

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

### **Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer**

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

Linz, 11. März 2022

KPMG Austria GmbH  
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft



qualifiziert elektronisch signiert:  
Dr. Helge Löffler  
Wirtschaftsprüfer