



Governance	6
Strategie	7
Risikomanagement – Risiken und Chancen	9
Klimabezogene Risiken und Chancen (Outside In) und mögliche finanzielle Auswirkungen	10
Umweltmanagement	14
Kennzahlen und Ziele	16
Impressum	22



House of Brands, KTM Logistics Center in Munderfing/Austria
© KTM Group

Cover:
House of Brands, KTM Facility in Munderfing/Austria
© KTM Group

Task Force on Climate-related Financial Disclosures Report 2022

EINLEITUNG

Die Einbeziehung der mit dem Klimawandel verbundenen Risiken und Chancen in die Geschäftstätigkeit der PIERER Mobility-Gruppe geht mit ihrem Auftrag einher, zukunftsorientierte Mobilitätslösungen zu konzipieren und eine klimafreundlichere Mobilität zu fördern. Unter einem nachhaltigen Ansatz versteht sie daher insbesondere die sukzessive Reduktion der Emissionen über den gesamten Produktlebenszyklus. Somit trägt sie durch innovative Technologien zu einer Absenkung des CO₂-Ausstoßes bei, um den Klimawandel zu bekämpfen. In diesem Zusammenhang setzt sie sich mit klimabezogenen Risiken und Chancen ihrer Geschäftstätigkeit auseinander und legt diese entlang der Empfehlungen der Task

Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) zur Berichterstattung klimabezogener Informationen offen. Der TCFD-Bericht erscheint seit 2021 und wird jährlich überarbeitet und veröffentlicht.

Während der detaillierte Umsetzungsplan und die Nachhaltigkeitsstrategie ausgearbeitet werden, die künftige TCFD-Erklärungen untermauern sollen, wird parallel an der Entwicklung und Vereinbarung der Umweltziele (kurz- und mittelfristig) sowie eines Maßnahmenprogramms für die kommenden Jahre gearbeitet.

GOVERNANCE

Der Vorstand der PIERER Mobility-Gruppe ist nach funktionalen und geschäftlichen Zuständigkeiten gegliedert. Die geschäftsbezogenen Bereiche werden, sowie auch im Jahr 2021, von vier Vorstandsmitgliedern geleitet. Die folgenden Verantwortungsbereiche konzentrieren sich auf die Konzernfunktionen und die geschäftsbezogenen Zuständigkeiten:

- Vorstandsvorsitzender / strategische Gesamtleitung, Produkt- und Qualitätsmanagement, Supply Chain, Strategische Projekte,
- Nachhaltigkeit; Finanzen / Controlling, Compliance, Steuer, Risikomanagement;
- Vertrieb, Marketing, Customer Service, Joint Ventures;
- Personal, Organisation, IT.

Weitere Informationen zu den Mitgliedern des Vorstands und ihren Verantwortungsbereichen finden sich ab Seite 66 im Geschäftsbericht 2021¹. Als Reaktion auf das zunehmende Interesse der Stakeholder in Bezug auf Umwelt-, Nachhaltigkeits- und Governance-Fragen wurde das ESG-Management weiter ausgebaut. Das ESG-Team, bestehend aus Mitarbeitern der Bereiche Risikomanagement, Qualitätsmanagement, Umweltmanagement und Investor Relations, steht in regelmäßiger Abstimmung mit

ESG-Beauftragten/-Verantwortlichen aller Fachabteilungen. Für die Umsetzung des ESG-Prozesses sowie für die Erstellung und Erreichung der ESG-Ziele sind die Geschäftsführer/Bereichsleiter der jeweiligen Geschäftsbereiche/Divisionen verantwortlich. Überwacht und genehmigt werden die Ziele regelmäßig durch den Vorstand. Die Gesamtverantwortung ist beim CEO festgelegt.

Neuer Aufsichtsratsausschuss für ESG-Themen

Mit Umlaufbeschluss des Aufsichtsrates der PIERER Mobility AG vom 11. Mai 2022 wurde der Ausschuss für Compliance, IR und ESG eingerichtet. Der Ausschuss ist im Geschäftsjahr 2022 zur ersten konstituierenden Sitzung zusammengetreten und befasst sich unter anderem mit den Themen des Nachhaltigkeitsberichtes sowie des TCFD-Berichtes und informiert sich regelmäßig, ob die von der PIERER Mobility AG verfolgten Ziele in den Bereichen Compliance, IR und ESG erfüllt werden. Zu diesem Zweck überwacht der Ausschuss die zur Erreichung dieser Ziele ergriffenen Maßnahmen und unterstützt die Implementierung solcher Maßnahmen in allen Unternehmensbereichen der PIERER Mobility AG. Zudem unterzieht der Ausschuss die verfolgten Ziele regelmäßig einer Evaluierung.

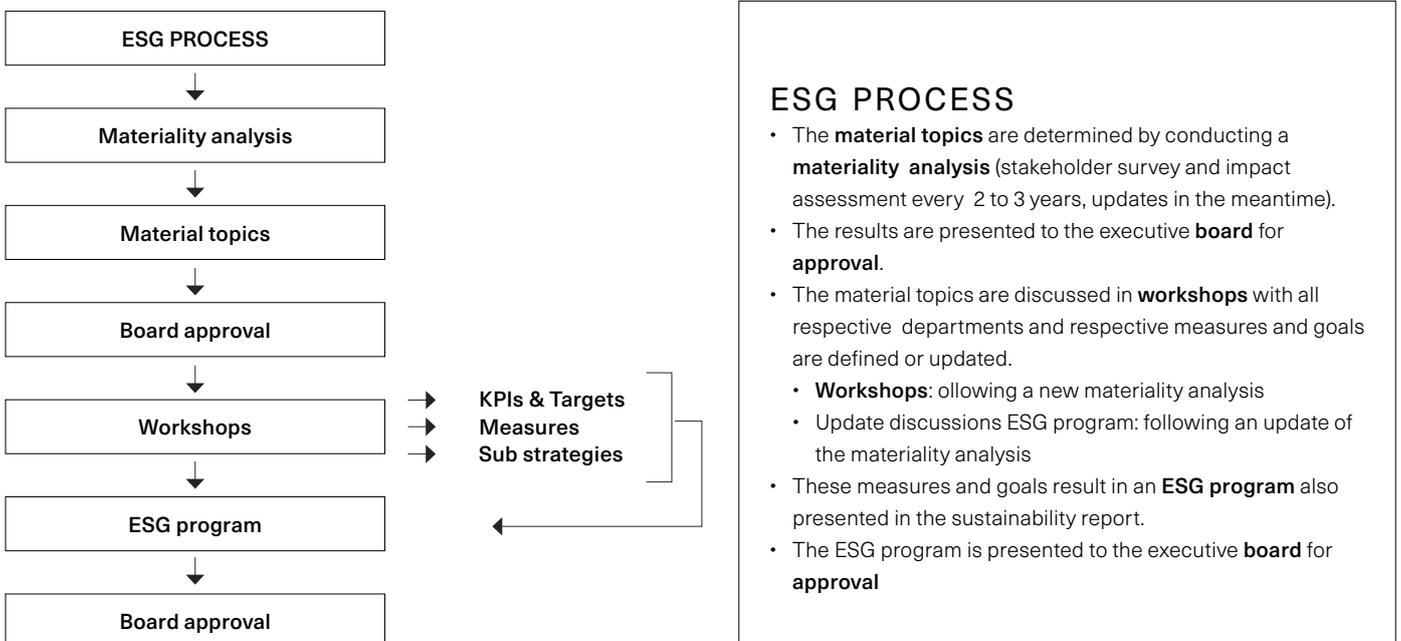


Figure 1: ESG process of the PIERER Mobility Group

STRATEGIE

Die dringende Notwendigkeit, Maßnahmen gegen den voranschreitenden Klimawandel zu setzen und sich an die unvermeidbaren Konsequenzen aus einer fortschreitenden Erwärmung anzupassen, bringt gleichermaßen Risiken und Chancen für Unternehmen. Insbesondere im Bereich der Mobilität sind als Konsequenz striktere Regulierungen für Fahrzeuge und weitere Anforderungen, aber auch ein erhöhtes Interesse der Stakeholder bezüglich klimaschonender Mobilitätslösungen zu erwarten und bereits wahrzunehmen. Die Entwicklung alternativer Antriebssysteme und die Reduktion der Fahrzeugemissionen sind daher zentrale Aufgaben auch für die PIERER Mobility AG, sowohl um Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel frühzeitig zu begegnen, aber auch um entstehende Chancen und Potenziale bestmöglich zu nutzen. Des Weiteren ist bei der Entwicklung und Produktion ein effizienter und ressourcenschonender Werkstoffeinsatz von großem Belang. Durch das breit aufgestellte Produktportfolio verfügt das Unternehmen über verschiedene Stellhebel, die eine nachhaltige Emissionsreduktion in allen Mobilitätsbereichen und entlang des gesamten Lebenszyklus – von der Produktentwicklung über die Produktherstellung bis hin zur Produktnutzung ermöglichen. Dazu gehören beispielsweise, die im Aufbau befindliche Ökobilanzierung (LCA – Life Cycle Assessment) diverser Produkte, wodurch klimarelevante Aspekte zusätzlich regelmäßig evaluiert und in die Planung einzelner Tätigkeiten integriert werden. Ziel ist es, aus den Ergebnissen Potenziale für die CO₂-Footprint-Reduktion sowie Möglichkeiten tatsächlicher Umsetzung in der ökologischen Nachhaltigkeit (mit dem Fokus auf Materialien und Recycling) und der Materialqualifizierung (mit dem Fokus auf Kunststoffe) abzuleiten. Im ersten Projektschritt wird anhand einer ausgewählten Beispielbaugruppe (Metall) der Berechnungsprozess aufgesetzt und durchgeführt. Die kontinuierliche Optimierung der internen Prozesse und Abläufe stützt sich auf gesetzliche Grundlagen, auf internationale Normen und Standards (ISO Zertifizierungen, Energieaudits nach EEffG, GRI Standards, usw.). Jene Maßnahmen und Entwicklungen sind bzw. werden somit direkt mit den Zielsetzungen der PIERER Mobility-Gruppe verbunden. Eine Übersicht aller Projekte wurde in dem Maßnahmenprogramm verfasst und mit dem Nachhaltigkeitsbericht 2021¹ im März 2022 veröffentlicht.

Schon bei der Auswahl und Beschaffung von Zukaufteilen und Produktionsmaterialien berücksichtigt die Unternehmensgruppe verschiedene Ansätze zu ökologischen Themen und beschäftigt sich damit intensiv (wie zum Beispiel mit dem Ausbau der Lieferantenüberprüfung – siehe ab Seite 60 im Nachhaltigkeitsbericht 2021). Am Produktionsstandort Mattighofen / Munderfing werden zudem unterschiedliche Projekte zur Energieeinsparung durchgeführt u.a. die Bereitstellung / Errichtung von Photovoltaik

– siehe Seite 67 im Nachhaltigkeitsbericht 2021. Ziel ist es, durch die Flächenerweiterung von Photovoltaikanlagen die Eigenverbrauchsquote auf hohem Niveau zu halten. Ca. 80% der produzierten Strommenge soll für den Eigenbedarf verbraucht werden.

Die hauseigene Batterieentwicklung ermöglicht innerhalb der Unternehmensgruppe Lösungen zu schaffen, die für das Recycling ausgelegt sind. Je mehr Komponenten leicht trennbar sind, desto mehr Teile können in einen Kreislauf zurückgeführt werden.

Für die Produktionsstandorte in Munderfing und Mattighofen/ Österreich setzt PIERER Mobility auf lokale Beschaffungsstrategien, die durch kürzere Transportwege und niedrigere Transportkosten umweltfreundlichere Lieferketten generieren. Im Geschäftsjahr 2021 wurden 90% unserer Komponenten für die Motorradproduktion aus Europa bezogen. Für weitere Informationen wird hier auf die Seite 61 im Nachhaltigkeitsbericht 2021 verwiesen. Bei der Lieferantenauswahl von baulichen Maßnahmen ist Regionalität ebenfalls von Bedeutung. Gleichzeitig werden beim Vertrieb der Produkte verschiedene Ansätze verfolgt, die Transportwege weiter zu minimieren und das Verpackungsmaterial kontinuierlich zu reduzieren. Hier wird auf die Seiten 68-69 und auf die Seite 70 im Nachhaltigkeitsbericht 2021 verwiesen.

DEKARBONISIERUNG DES VERKEHRS DURCH TECHNOLOGIEOFFENHEIT

Zu einer der wesentlichen Säulen in der Nachhaltigkeitsstrategie gehört die Dekarbonisierung des Verkehrs. Die PIERER Mobility-Gruppe ist unabhängig von gesetzlichen Vorgaben und Vergleichszahlen bestrebt, Antriebslösungen für PTW anzubieten, die diesen Ansatz vorantreiben und die dazu beitragen, das EU-Ziel von Netto-Null-Emissionen bis 2050 zu erreichen. Daher teilt die Gruppe mit der KTM AG als Mitglied der ACEM deren Strategie zur Dekarbonisierung.² Diese orientiert sich an den Zielen des Europäischen Green Deals und des Klimagesetzes, sowie der Sustainable and Smart Mobility Strategie der Europäischen Kommission. Die ACEM-Strategie gibt der Gruppe die Leitlinie zur Bearbeitung ihrer wesentlichen ESG-Themen entlang des Produktlebenszyklus.

Das Branchenziel, das auf dem Konzept „richtiges Fahrzeug, richtiger Ort, richtiger Energieträger“ basiert, besteht darin, dem Markt weiterhin eine Vielzahl von Antriebssträngen anzubieten, von denen jeder zur Dekarbonisierung beitragen wird. Urbane Umgebungen etwa, mit mittleren Geschwindigkeiten und eher kurzen Strecken, können besonders von E-Antriebssträngen profitieren:

1 https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/03/Nichtfinanzieller-Bericht-der-PIERER-Mobility-AG-fur-das-GJ-2021_Nachhaltigkeitsbericht.pdf

2 <https://www.acem.eu/policy-areas/environment/acem-position-paper-decarbonisation-of-transport-powered-two-wheelers-ptws-on-the-road-to-2050>

Straßenfahrzeuge bis ca. 250ccm für den städtischen Einsatz werden sich auch in Richtung elektrische Antriebe im Niedrigvoltbereich (48 Volt) entwickeln. Sämtliche Verbrennungsmotoren sind geeignet für den Einsatz von CO₂-neutralen Kraftstoffen.

In schwer zu elektrifizierenden Marktsegmenten werden auch andere Lösungsansätze auf Basis des Verbrennungsmotors wichtig sein. Um die oberen Fahrzeugsegmente mit höheren Leistungs- und Reichweitenanforderungen weiterhin so dynamisch betreiben zu können, ist Elektrifizierung mit der derzeitigen Batterietechnologie – abseits einiger Nischenprodukte – keine massentaugliche Alternative. In den High Performance-Segmenten wird daher der Fokus der Entwicklungen auf die weitere Optimierung des Verbrenners (z.B. CO₂- und NVH Reduktion¹) sowie den Einsatz bzw. die Kompatibilität mit E-Fuels (synthetische Kraftstoffe) gerichtet sein.

In der Moto^{GP} wird ab 2024 mit gemischten Kraftstoffen („blended Fuels“) gefahren. Beim sogenannten „blending“ wird herkömmlicher Treibstoff mit E-Fuels gemischt. Ab 2027 wird im Motorsport zu 100 % ausschließlich mit synthetischen Kraftstoffen getankt. Technologietransfer innerhalb der Unternehmensgruppe ist ein wichtiger Pfeiler. Die Innovationen und Erfahrungen aus dem Rennsport bilden schon seit langem die Grundlage für die Serienanwendung der Motorräder von PIERER Mobility. So ist auch eine schrittweise Einführung von E-Fuels und somit eine graduelle Dekarbonisierung der gesamten Fahrzeugflotte ebenso bei Serienmotorrädern machbar. Grundsätzlich sind damit keine Eingriffe in die Motormechanik und Applikation notwendig.

In E-Fuels² sieht die PIERER Mobility-Gruppe eine mögliche Alternative, die umfangreiche Bestandsflotte CO₂-neutral zu betreiben. E-Fuels können einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor leisten. Die Vorteile von E-Fuels sind die im Vergleich zu herkömmlichen Treibstoffen hohe Energiedichte und die leichte Speicherung.

Europäische E-Mobility-Kompetenz für tauschbares Akkusystem

Im Jahr 2021 wurde das Swappable Batteries Motorcycle Consortium (SBMC)³ von der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH zusammen mit drei weiteren Motorradherstellern (Honda Motor Co. Ltd., Piaggio Gruppe (PIA.MI) und Yamaha Ltd.) gegründet, um bis 2024 einen gemeinsamen technischen Standard für ein Batterie-Wechselsystem inkl. der entsprechenden Batterie-Tauschstationen zu erarbeiten. Dies soll in Übereinstimmung mit vier Hauptzielen erreicht werden:

1. Entwicklung gemeinsamer technischer Spezifikationen für tauschbare Akkusysteme.
2. Bestätigung der gemeinsamen Nutzung der Akkusysteme.
3. Die gemeinsamen Spezifikationen des Konsortiums bei den europäischen und internationalen Normungsgremien fördern und zu einem Standard machen.
4. Weltweite Anwendung der gemeinsamen Spezifikationen des Konsortiums.

Durch die im Projektinhalt vorgesehene internationale Standardisierung (z.B. CEN, ISO) wird sich ein Markt für dieses Batteriesystem entwickeln, der es erlaubt, die Erwartungen der Kunden hinsichtlich Reichweite, „Ladezeit“ (beschränkt sich auf die Zeit, die für den Austausch der Batterien benötigt wird) und Kosten zu erfüllen, und in dem sich für die Hersteller (Fahrzeug, Batterie, Lade-/Wechselstationen) jeweils positive Business Cases darstellen lassen. Die Arbeit des auch für weitere Mitglieder offenen Konsortiums (aktuell sind es 21 Mitglieder) wird somit einen wesentlichen Beitrag zur weiteren Verbreitung des elektrischen Antriebs in leichten 2-, 3- und 4-rädrigen Fahrzeugen mit einem Anwendungsschwerpunkt auf kürzere Distanzen (z.B. Tagesstrecken von <100km) leisten.

Weiters verfolgt die Gruppe in ihren Kernbereichen, auch im Hinblick auf Nachhaltigkeit und den Klimawandel, folgende Strategien:

- Entwicklung von Technologien, die eine weitere CO₂-Reduktion sowie Reduktion der Schadstoffemissionen für zukünftige Motorengenerationen bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren vorsehen (z.B. Euro 5+).
- Entwicklung einer gemeinsamen Plattformstrategie mit Bajaj Auto, Indiens zweitgrößtem Motorradhersteller für elektrische Zweiräder (48 Volt, 4-11 kW Leistung), die für die Marken beider Partner für verschiedene Produktvarianten verwendet wird. Ein Teil dieser Zusammenarbeit beinhaltet neben gemeinsamen Fahrzeugen eine offene Herangehensweise mit unterschiedlichen Batterie-Lösungen, um die Vorteile sowohl von integrierten als auch herausnehmbaren Batterien zu nutzen. Die Markteinführung der ersten Produkte ist in den Folgejahren geplant.
- Erweiterung der (E-)Bicycle-Produktionskapazität innerhalb der EU mit MAXCOM in Plovdiv/Bulgarien, einem der größten Fahrradproduzenten in Osteuropa. Ziel ist es, auch im Hinblick auf eine nachhaltige Beschaffungsstrategie, mehr Local Sourcing zu betreiben: Die Komponentenfertigung wieder nach Europa zu bringen, um Lieferketten zu verkürzen und die Verfügbarkeit zu verbessern (siehe auch Seite 69 im Nachhaltigkeitsbericht 2021).

¹ NVH: Noise, Vibration, Harshness

² https://www.acem.eu/images/publiq/2022/ACEM_position_paper_-_Efuels.pdf

³ <https://www.sb-mc.net/>; siehe weiters Pressemitteilung vom 15.09.2022:

<https://www.pierermobility.com/2022/swappable-batteries-motorcycle-consortium-sbmc-ist-von-vier-auf-21-mitglieder-gewachsen>

- Strategische Kooperation mit führenden Herstellern von Li-Ionen-Batteriezellen, im Bereich Hochleistungsbatteriezellen (21700 Zelle). Der Fokus liegt dabei auf der Zusammenarbeit in den Bereichen Forschung und Entwicklung sowie Industrialisierung von Niedervolt Batterieplattformen für Fahrzeuge von 250 Watt bis 20 Kilowatt Spitzenleistung, die eine hohe Reichweite und

Performance erreichen. Einen weiteren Schwerpunkt bilden zudem Themen wie Rücknahme, Recycling und 2nd Life von Batterien.

- Forschung und Entwicklung im Bereich alternativer Antriebstechnologien für Powered Two-Wheelers – wie zum Beispiel synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) etc.

RISIKOMANAGEMENT – RISIKEN UND CHANCEN

Die Identifikation und Bewertung von klimabezogenen Risiken werden als Teil des Enterprise Risk Management (ERM) Prozesses in Workshops mit den jeweiligen Funktionen integriert.

RISIKOPROZESS

Das Risikomanagement in der PIERER Mobility-Gruppe ist ein kontinuierlicher Prozess, welcher der Identifikation, Bewertung, Steuerung, sowie dem Berichtswesen und der Überwachung von Chancen und Risiken in den unterschiedlichen Unternehmensbereichen dient. Grundlagen dafür sind ein einheitliches und konzernweites, auf Monatsbasis aufgebautes Berichtswesen und eine laufende Überwachung der operativen und strategischen Pläne.

Die Unternehmensgruppe 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 die Risikomanagement-Abteilung der KTM AG und dem lokalen Management und wird direkt an den Vorstand der KTM AG berichtet und von diesem sowie vom Konzernvorstand überwacht. Zur Identifikation werden Risikoworkshops durchgeführt, gesteuert auf Ebene der KTM AG, in welche auch klimabezogene Chancen und Risiken zur Diskussion eingebracht werden. Die Verantwortung zur Risikoidentifikation liegt bei dem Risk Manager gemeinsam mit dem jeweiligen Bereichsleiter oder dessen nominierter Vertretung. Jener Risk Manager ist im Unternehmen auch für den Themenbereich ESG zuständig, weshalb sich eine integrierte Betrachtung als sinnvoll und fachlich umsetzbar ergibt. In weiterer Folge werden die identifizierten klimabezogenen Chancen und Risiken auch in die übrigen Schritte des ERM Prozesses integriert, bearbeitet und fließen ebenso in den ESG Prozess zur Maßnahmen- und Zieldefinition ein.

Grundsätzlich erfolgt die Bewertung der Chancen und Einzelrisiken hinsichtlich Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadensausmaß in einem Szenario-orientierten Ansatz bestehend aus Best Case (BC), Most Likely Case (MLC) und Worst Case (WC) und bezieht sich auf (a) tatsächlich in der Vergangenheit eingetretene Risiken,

(b) Benchmark-Werte aus der Branche oder (c) selbst erstellte realistische Expertenschätzungen. Neben der üblicherweise quantitativen Bewertung kann gemäß Methodik zusätzlich auch eine qualitative Bewertung stattfinden, welche gerade im Bereich reputativer klimabezogener Chancen und Risiken nützlich ist. Eine mittelfristige Bewertung sieht die Betrachtung von Wirkungszusammenhängen von Einzelrisiken zum Gesamtrisikoumfang des Unternehmens vor.

Hauptziel der Risikosteuerung ist die aktive, kontinuierliche und kontrollierte Beeinflussung der Chancen und Risiken unter Berücksichtigung der Unternehmensstrategie, um den Gesamtrisikoumfang des Unternehmens bewusst zu lenken, und somit langfristig eine Steigerung des Unternehmenswertes zu erreichen. Risikosteuerungsmaßnahmen werden vom jeweiligen Risk Owner festgelegt und evaluiert. Dabei wird der Risk Manager regelmäßig über den Status der Maßnahmen informiert.

KLIMABEZOGENE RISIKEN UND CHANCEN (OUTSIDE IN) UND MÖGLICHE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Klimabezogene Risiken		Mögliche finanzielle Auswirkungen
POLITIK UND RECHT		
Klimabedingte Regulierungen/Fahrverbote	Durch Klimaschutzbestrebungen und schlechter werdende Luftqualität könnten bestehende Regulierungen bzw. Fahrverbote verschärft bzw. ausgeweitet werden oder neue Regulierungen auftreten.	Höhere F&E-Kosten für neue Lösungen zur Einhaltung der Regulierungen, Wertverlust bestehender Modelle/Mehrkosten zur Umrüstung, Umsatzeinbrüche durch veränderte Marktsegmente und -größe (z.B. durch urbane Fahrverbote).
Steigende Reporting Anforderungen (EU-Taxonomie, CSRD, ...)	Durch die steigenden Anforderungen an Qualität und Umfang des Reportings im Zusammenhang mit klimaspezifischen Aspekten könnte ein finanzieller Mehraufwand (Personal, Software etc.) entstehen und zusätzlich ein höheres Risiko für Nicht-Konformität mit neuen Anforderungen.	Kosten für zusätzliche Personalressourcen, Softwarelösungen, Prüfungen etc.
Klimabedingte Produktklagen	Neben bisher bestehenden möglichen Ursachen für produktbezogene Klagen könnten durch klimawandelbedingte Regulierungen weitere Klagegründe hinzukommen, welche das Risiko von Klagen erhöhen.	Kosten aus Rechtsprozessen
EU-Verordnung für Batterie-Entsorgung	Eine novellierte Verordnung zum Umgang mit und Entsorgung von Traktionsbatterien in Zusammenhang mit E-Mobilität als Maßnahme gegen den Klimawandel könnte höhere organisatorische Kosten verursachen.	Kosten für Forschung und Entwicklung Kosten für Sammel- und Entsorgungsprozesse (inkl. Kennzeichnung etc.).
TECHNOLOGIE		
Einbußen bei Marktposition und Technologie- bzw. Innovationsposition	Zögern bei der Forschung und Entwicklung zu alternativen Antriebstechnologien könnte die Marktposition und Position bzgl. Technologie und Innovation verschlechtern. Durch zu späte Beschäftigung mit einem immer mehr anwachsenden Thema könnten Mitbewerber uns in/durch diesem/n Bereich überholen.	Umsatzverluste durch Verschlechterung der Marktposition und Reputationsschäden („Nokia-Effekt“).
Fehlausrichtung der F&E-Tätigkeiten und Investitionen	Der Fokus auf eine einzige Alternative (z.B. nur E-Technologie) oder sich nicht durchsetzende Alternative/n könnte sich als Fehlschlag erweisen. Auch können sich Technologien als derzeit nicht wirtschaftlich abbildbar herausstellen.	Investitionen und Aufwand erbringen keine/ zu wenig Return gleichzeitig hoher F&E- (Kosten-) Aufwand für Umorientierung auf andere oder parallele Entwicklungen; Umsatzverluste durch Verschlechterung der Marktposition und Reputationsschäden.

Klimabezogene Risiken		Mögliche finanzielle Auswirkungen
MARKT		
Verändertes Kundenverhalten	Steigendes Klimabewusstsein bei Konsumenten könnte zu verstärkter Nachfrage nach alternativen (klimafreundlicheren) Mobilitätslösungen und sinkender Nachfrage klimaschädlicher (Individual)-Mobilität führen.	Geringere Nachfrage nach Verbrenner-PTW
Ressourcenknappheit/ Rohstoffpreissteigerungen	Insbesondere Ressourcen wie Stahl und Aluminium könnten sich durch klimawandelbedingte Effekte (vermehrter Einsatz derzeit noch teurerer, erneuerbarer Energie, höhere Auflagen an Stahlherstellung, ...) im Markt verteuern. Ein stark steigender Bedarf an kritischen Ressourcen z.B. für die vermehrte Akkuherstellung für E-Mobilität könnte zudem zu Ressourcenengpässen im Markt führen.	Höhere Ausgaben für Rohstoffe, Materialien und Zukaufteile; Kosten aus Produktionsunterbrechungen bei sporadischem Rohstoffmangel; Umsatzverluste durch ausgesetzte Produktion.
RUF		
Reputationsschäden durch mangelhafte ESG Performance, insbesondere Klimawandel-Vermeidungs- und Anpassungsstrategien	Durch mangelnde Performance im Bereich der Anpassungs- und Vermeidungsstrategien bzgl. Klimawandel und der damit verbundenen Außendarstellung könnten wichtige Stakeholder ein negatives oder nicht ausreichend positives Bild von der Firma entwickeln und ihre Unterstützung verringern oder ganz versagen.	Verringerte Kapitalverfügbarkeit (Banken verwehren Kredite oder gute Konditionen); Umsatzverluste durch Boykott/Rufschaden; höhere Kosten in der Beschaffung, wenn Lieferanten ESG-gebundene Vorteile verweigern.
AKUT		
Extreme Wetterevents (Unwetter/schwere Gewitter mit Hagel, Hochwasser)	Extreme Wetterereignisse (insb. Hochwasser, Unwetter) könnten eigene Produktionsstandorte beeinträchtigen sowie jene von Lieferanten und somit auch für Unterbrechungen der Lieferkette bzw. Logistik sorgen.	Erhöhte Kosten aus Instandsetzung/ Reparatur der Gebäude-, IT- und weiteren Infrastrukturkosten aus Produktionsausfällen durch Lieferkettenengpässe; Umsatzverluste durch Unterbrechungen in der Logistik (Logistik fertiger Produkte zum Händler, Teilelogistik zu den Werken...).
CHRONISCH		
Steigender Kühlbedarf durch Erwärmung	Durch die steigenden Durchschnitts- und Spitzentemperaturen auch in Österreich könnte der Energiebedarf für Kühlung steigen.	Erhöhte Kosten für Energie zur Kühlung
Wetterabhängiges Mobilitätsverhalten	Durch unbeständige Wettermuster und erhöhte Temperaturen könnte die Nachfrage nach wetterabhängigen PTW langfristig sinken.	Umsatzverluste durch weniger Nachfrage

Klimabezogene Chancen		Mögliche finanzielle Auswirkungen
POLITIK UND RECHT		
Klimabedingte Regulierungen	<p>Regulierungsmaßnahmen wie die jüngst eingeführte CO₂-Steuer in Österreich könnten PTW als verbrauchsärmere Alternative zum Pkw attraktiver machen.</p> <p>Regulierungsmaßnahmen wie Umweltzonen oder andere klima- und luftqualitätsbedingte Fahrverbote könnten PTW als oft von diesen Regelungen ausgenommene Alternative zum Pkw attraktiver machen.</p>	steigende Absatzzahlen/Marktanteile
TECHNOLOGIE		
Sicherung der technologischen Vorreiterrolle und Verfügbarkeit besserer Technologien	<p>Technische Innovationen und Markteinführung neuer Produkte durch Forschung und Entwicklung zu alternativen Antriebstechnologien könnten die Marktposition und Position bzgl. Technologie und Innovation weiter verstärken und eine Beibehaltung der relativ hohen Forschungsquote ermöglichen. Eine steigende Nachfrage nach neuartigen Antriebslösungen könnte die Grundlage für steigende Forschungsinvestitionen bilden und die Verfügbarkeit noch besserer Technologien beschleunigen.</p>	steigende Absatzzahlen/Marktanteile
ENERGIEQUELLE		
Photovoltaikanlagen, Luftwärmepumpen	<p>Durch den Einsatz eigener Photovoltaikanlagen und der Nutzung somit entstehender Energie sowie durch den Tausch der bestehenden Kühl-/ Heiztechnik durch Wärmepumpen könnten Betriebskosten für Klimatisierung und Stromverbrauch gesenkt werden.</p>	Geringere Abhängigkeit von Strompreisen dank Selbstversorgung; niedrigere Heizkosten durch Niedertemperaturheizung; ggf. Subventionierung für Modernisierungsvorhaben.
PRODUKTE UND DIENSTLEISTUNGEN		
E-Bicycles und E-Motorcycles	<p>Durch höhere Nachfrage nach emissions- und lärmarmen Individualmobilitätslösungen könnte die Erweiterung des Produktportfolios auf E-Bicycles/Stand-Up-Scooter und E-Motorräder im niedrigen Leistungsbereich für Umsatzsteigerungen sorgen.</p>	Umsatzsteigerung durch neue Produktfelder wie Stand-Up-Scooter, E-Bicycles oder emissionsarme/-freie Alternativen zu konventionellen Verbrenner-Modellen.
IoT-Lösungen in Produkten	<p>IoT-Lösungen in Produkten könnten wertvolle Informationen für klimawandelbedingte Verkehrsmaßnahmen wie dem Ausbau/ der Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur liefern und somit als Dienstleistung eine neue Umsatzquelle ergeben.</p>	Neue Umsatzquelle durch Kooperationen und Verkauf der gesammelten Informationen.
Batteriegeschäft	<p>Die bei der Elektromobilität notwendigen Batterien könnten bei in-house Entwicklung und Vertrieb eine neue Umsatzquelle darstellen.</p>	Umsatzsteigerung durch den Vertrieb von Batterien für eigene E-Produkte.

Klimabezogene Chancen		Mögliche finanzielle Auswirkungen
RUF		
Intensivierung der ESG Performance und Integration von ESG in die Unternehmensstrategie	Eine intensive Ausweitung der ESG Performance und die schrittweise Integration von ESG (insbesondere Klimaschutz) in die Unternehmensstrategie könnte die Reputation des Unternehmens bei seinen Stakeholdern signifikant steigern.	Umsatzsteigerungen durch bessere Reputation bei potenziellen und bestehenden Kunden; bessere Konditionen am Finanzmarkt durch bessere ESG Performance und Rating-Ergebnisse.
Märkte		
Ausbau von bestehenden Marktvolumenta: Individualmobilität im urbanen Bereich	Durch klimabedingte Fahrverbote, eine zunehmend forcierte Kfz-Verkehrsberuhigung von Innenstädten mit einhergehender Parkplatzverknappung und Ausbaumaßnahmen für Zweirad-Infrastruktur könnten Zweiräder (inkl. Motorräder, E-Bicycles, Stand-Up-Scooter, E-Motorräder/ Motorräder mit E-Fuels) als dominante Form der Individualmobilität im urbanen Anwendungsfeld den Pkw ablösen.	Umsatzsteigerungen durch mehr Absatz von kleinvolumigen PTW, Stand-Up-Scootern, E-Motorrädern und für E-Fuels geeigneten Motorrädern sowie E-Bicycles für den innerstädtischen Gebrauch.
Verbesserte Wettbewerbsposition durch Pionier-Stellung bei alternativen Antriebstechnologien	Durch den Wandel zu einer neuen (emissionsärmeren oder -freien) Technologie könnte das Marktgefüge umgekrempelt werden und die Chance auf Marktführerschaft durch Pionier-Stellung bei alternativen Antriebstechnologien entstehen.	Ausbau des Marktanteils in Richtung Marktführerschaft mit verbundenen Umsatzsteigerungen.
Ausweitung der Wertschöpfungstiefe	Aufgrund klimabedingter Veränderungen (Regulierungen, instabile oder wirtschaftlich nicht mehr rentable Lieferketten) könnte sich der Business Case für die Eigenproduktion bisher eingekaufter Komponenten oder Produkte ergeben.	Vermeidung erhöhter Beschaffungskosten, höhere Umsätze durch Verkauf eigenproduzierter Komponenten.

Die **Szenarioanalyse** befindet sich im Aufbau. Eine Offenlegung dieser ist für den nächsten Bericht angestrebt.

UMWELTMANAGEMENT

In der ersten Jahreshälfte des Geschäftsjahres 2021 wurde an der Implementierung eines Umweltmanagementsystems nach ISO 14001:2015 gearbeitet. Die Integration erfolgte in das bestehende Managementsystem mit den dazugehörigen Prozessen. Die Mitte 2021 abgeschlossene Zertifizierung ist Teil der Umweltstrategie und betrifft die Entwicklungs-, Logistik- und Produktionsstandorte der PIERER Mobility-Gruppe in Munderfing und Mattighofen / Österreich.

Jeder Mitarbeiter wird zum Umweltmanagementsystem geschult und somit zu ökologisch verantwortungsbewusstem Handeln verpflichtet werden. Eine Schulung zur richtigen Abfalltrennung wird seit Mitte 2022 für alle Mitarbeiter angeboten. Im Zuge der Implementierung der ISO 14001:2015 wurden auch unsere Umweltziele definiert und der Ausbau des Abfallmanagements vorangetrieben (nähere Ausführungen siehe unter „Kennzahlen und Ziele“).

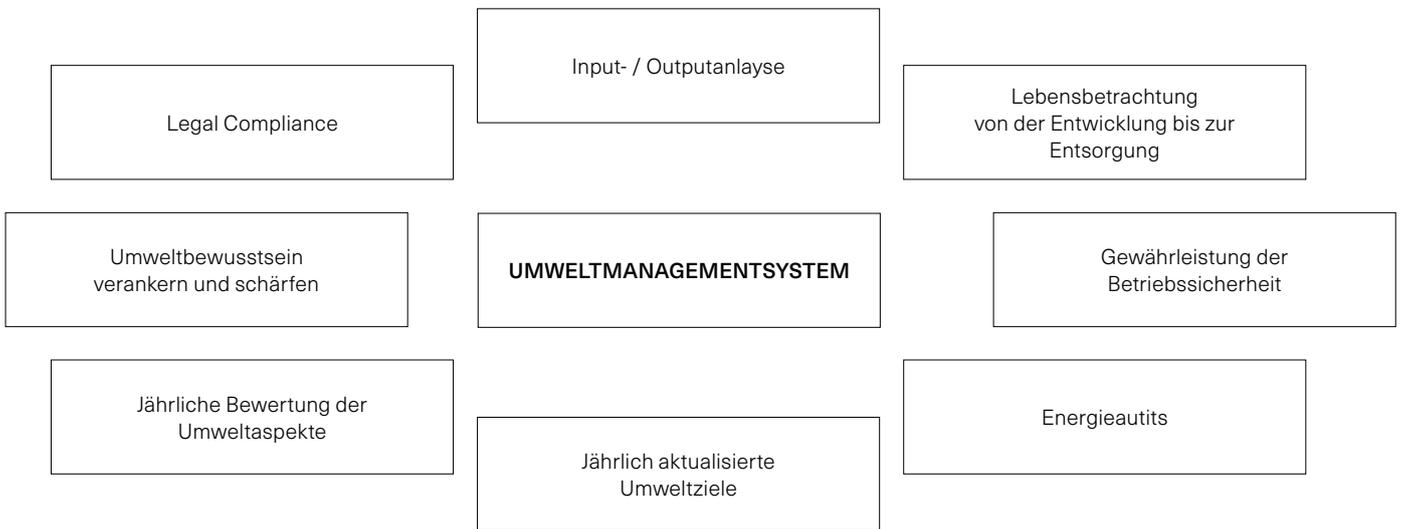


Abbildung 2: Prozess & Aufbau Umweltmanagement in der KTM-Gruppe

ENERGIE- UND WASSERVERBRAUCH

Seit der ISO-14001-Implementierung erfolgt eine jährliche Ermittlung und Bewertung der Wesentlichkeit der Umweltaspekte im Unternehmen in Form von Workshops mit Schlüsselmitarbeitern aus den Fachbereichen F&E, Produktion / Infrastruktur und Einkauf. Die Bewertungssystematik umfasst sowohl direkte als auch indirekte Umweltaspekte und bezieht ebenso Notfallsituationen mit ein. Sowohl der Energie- als auch der Wasserverbrauch wurden aufgrund der aktuellen internen Produktionsprozesse als nicht wesentlich eingestuft. Um den Energieverbrauch trotzdem weiter zu reduzieren, wurde ein Ziel zur Reduktion des Energiebedarfes in den Produktionshallen gesetzt (siehe auch Tabelle ab Seite 16). Der Jahrestrinkwasserverbrauch lag 2021 im gesamten Anwendungsbereich des Umweltmanagementsystems¹ bei knapp 19.000 Kubikmeter. Dies entspricht in etwa 4,75 m³ pro Mitarbeiter der ISO 14001 zertifizierten Standorte in Mattighofen sowie Munderfing und ist somit sehr gering. Wasser wird hauptsächlich

für Sozialräume und für Reinigungszwecke verwendet. Im Produktionsprozess ist der Wasserverbrauch äußerst gering.

ENERGIEEFFIZIENZ

Im Zuge des Energieauditberichts wurde die aktuelle Energiesituation erhoben. Die PIERER Mobility AG hat bereits unterschiedliche Projekte zur Energieeinsparung durchgeführt. So wurden zum Beispiel die Betriebsstunden der Außenbeleuchtung an sämtlichen Standorten durch den Einsatz von Zeitschaltuhren reduziert. Zusätzlich wurden im Zuge der Implementierung eines Umweltmanagementsystems die folgenden zwei Ziele definiert, die mittlerweile auch erreicht wurden: Zum einen wurde die Elektrifizierung der Pkw-Flotte forciert (22% Anteil an der Flotte) und zum anderen der vermehrte Einsatz von LED-Beleuchtungen in den Produktionshallen vorangetrieben (zum Beispiel Umrüstung in der Fahrzeugassemblierung Ende 2021 abgeschlossen).

¹ Der Anwendungsbereich des Umweltmanagementsystems umfasst die Unternehmen der KTM AG mit den Bereichen Fahrzeugassemblierung, Entwicklung, Ersatzteillager, Motorbau, Mechanische Fertigung, Logistikzentrum sowie KTM Components mit den Bereichen Suspension, Exhaust und Frame. Aufgrund verbesserter Datenqualität und auch Pandemie bedingt wurde der Jahrestrinkwasserverbrauch geringer als im Vorjahr ausgewiesen. In der Jahresverbrauchsmenge von 19.000 Kubikmetern (2020: 15.000 m³) ist der Wasserverbrauch aus der Produktion enthalten (2021: 4.185 m³, 2020: 3.364 m³).

Weiters setzt die Gruppe mit einer der größten Photovoltaikanlagen Österreichs auf dem Dach des Logistikzentrums von KTM in Munderfing einen weiteren Schritt in eine ressourcenschonende Zukunft. Derzeit erfolgt die Stromspeisung in das öffentliche Netz und ermöglicht somit in der Region eine breitere Nutzung von erneuerbarer Sonnenenergie. Neben der Photovoltaikanlage auf dem Logistikcenter und dem House of Brands wurde auch beim Neubau des zweiten Logistikcenters bereits die Entscheidung getroffen, diese ebenfalls mit einer Photovoltaikanlage auszurüsten.

MASSNAHMEN ZUR REDUKTION DER EMISSIONEN BEI FAHRZEUGEN

Ein wichtiger Aspekt in der Entwicklung der straßenzugelassenen (homologierten) Fahrzeuge ist die Reduktion der Abgas- und Lärmemissionen, die durch den Verbrennungsprozess an sich und durch Verdunstungsemissionen der im Fahrzeug enthaltenen Kohlenwasserstoffe (= Kraftstoff) entstehen. Auch im Geschäftsjahr 2021 wurde eine Vielzahl an Entwicklungsprojekten im Bereich unseres Verbrennungsmotoren-Portfolios intensiv vorangetrieben. Besonderer Fokus lag dabei auf der Verbesserung der Leistungsfähigkeit bei gleichzeitiger Reduktion des Kraftstoffverbrauchs und der Schadstoffemissionen. So konnten beispielsweise bereits im Jahr 2021 einige Modelle, die der neuen Euro 5 Abgasnorm entsprechen, erfolgreich in Serie übergeleitet werden. Bereits jetzt arbeitet das Entwicklungsteam an Technologien, die eine weitere Reduktion der Schadstoffemissionen für zukünftige Motorengenerationen vorsehen. Ziel ist es, Produkte in den Markt zu bringen, die den neusten Umweltstandards entsprechen bzw. umweltfreundlich entlang ihres gesamten Produktlebenszyklus sind. Seit 1.1.2021 werden für den EU-Raum und den Betrieb auf öffentlichen Straßen ausschließlich Euro 5 Fahrzeuge produziert (siehe EU-Verordnung 168/2013 zu den Euro 5-Anforderungen auf Seite 74 im Nachhaltigkeitsbericht 2021) sowie weitere Informationen auch in den Absätzen weiter hinten „Kennzahlen: Treibhausgasemissionen in CO₂-Äquivalenten“ und „Flottenemissionen (Scope 3)“.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Entwicklung von CO₂-emissionsneutralen Elektrofahrzeugen für verschiedene Anwendungsbereiche. Mit dem rein elektrisch betriebenen „KTM FREERIDE E-XC“-Modell führt die KTM AG seit 2014 ein solches Produkt in ihrem Portfolio. KTM ist seit Markteinführung der FREERIDE E-XC ein Pionier im Segment der leichten E-Mobilität. Mit den Modellen KTM SX-E 5 und HUSQVARNA EE 5 sowie GASGAS MC-E 5 wurden elektrische und leistungsgerechte Jugendmotorräder in Serie umgesetzt und auf den Markt gebracht. Im vergangenen Berichtsjahr wurde die Produktfamilie um weitere Modelle mit reduzierter Leistung und Batteriekapazität in Form der KTM SX-E 3 und HUSQVARNA EE 3, sowie GASGAS MC-E 3 erweitert. Ebenfalls im Produktportfolio enthalten sind die E-Balanced-Bikes. Diese sind elektrisch betriebene Fahrzeuge

mit einem breiten Einsatzspektrum und einer großen Vielseitigkeit, die den jüngsten Fahrern eine Einstiegsplattform bieten sollen. Ein eigens installierter Bereich innerhalb der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH (auf F&E-Tätigkeiten spezialisiertes Tochterunternehmen der KTM AG) bietet außerdem Inhouse E-Mobilitäts-Know-how einschließlich der Entwicklung eigener Komponenten. Hier wird an elektrischen Antriebssystemen im Leistungsbereich von 4 bis 11 kW und Batterieplattformen im 48 Volt Bereich gearbeitet.

Darüber hinaus wird mit Projektpartnern an Konzepten für eine nachhaltige Zweirad-Mobilität in urbanen Lebensräumen gearbeitet. Wie zum Beispiel das Forschungsprojekt "EMotion": Kostengünstige, energieeffiziente, komfortable und leichte Elektrozweiräder sind ebenso Ziel wie innovative Benutzerschnittstellen und Eco-Coaching Strategien für die effiziente und ressourcenschonende Nutzung. Erste Konzepte und Prototypen sind verfügbar und werden evaluiert. Eine Pilotphase für Eco-Coaching Strategien ist für 2023 geplant. Für weitere Informationen wird hier auf die Seite 58 im Nachhaltigkeitsbericht 2021 verwiesen. Unter einem nachhaltigen Ansatz versteht die PIERER Mobility AG daher insbesondere die sukzessive Reduktion der Emissionen über den gesamten Produktlebenszyklus. Durch die langjährigen und intensiven Entwicklungsaufwendungen im Bereich elektrischer Traktionssysteme für PTW konnte neben ersten, am Markt erhältlichen Produkten auch eine substantielle Technologieplattform erarbeitet werden, die in den Folgejahren die Markteinführung weiterer, mit alternativer Energie betriebener Fahrzeuge ermöglicht.

Mit einer der höchsten Innovationsraten in der Branche – aktuell 8-9 % des Umsatzes fließen in F&E – stellt sich die PIERER Mobility-Gruppe den aktuellen Herausforderungen und investiert in Technologie weiterhin auf hohem Niveau. Im Geschäftsjahr 2021 wurden € 18,8 Mio. (Vorjahr: € 7,9 Mio.) für die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien (z.B. Elektromobilität) aufgewendet. Der Anteil aller elektrifizierten Two-Wheeler betrug in 2021 18,3% (Vorjahr: 16,4%).

KLIMA- UND UMWELTAUSWIRKUNGEN AUS DEM END OF LIFE

Die PIERER Mobility-Gruppe schenkt der Verwertung und der Rückführung von Lithium-Ionen-Batterien besondere Beachtung. Für die Batterieentsorgung gemäß den EU-Vorschriften besteht eine aufrechte Zusammenarbeit mit einem renommierten Recyclingunternehmen. Sie umfasst die Sammlung von Traktionsbatterien, die in unseren Elektrofahrzeugen verbaut sind. Für weitere Informationen wird hier auf die Seite 76 im Nachhaltigkeitsbericht 2021 verwiesen.

KENNZAHLEN UND ZIELE

Im Zuge des jährlichen Umweltaudits gemäß ISO 14001:2015 wurde ein Umweltprogramm mit folgenden Umweltzielen für das laufende Jahr festgelegt:

Umweltaspekt	Ziel	Maßnahme	Umsetzung bis	Status	SDGs
Notfallvorsorge	Sicheren Produktionsbetrieb gewährleisten	Einhaltung aller sicherheitsrelevanten Bodenmarkierungen	12/2022	●	 
Eingesetztes Verpackungsmaterial	Reduktion des eingesetzten Verpackungsmaterials	Verstärkter Einsatz von Umlaufverpackungen in der Fahrzeugassemblierung	Laufende Projekte	●	 
Abfalllogistik	Verringerung der Restabfallmenge um 10% bezogen auf die Gesamtabfallmenge des Referenzjahres 2019	Verbesserung der Wertstofftrennung durch Implementierung von Wertstoffsammelinseln in den Bürobereichen	12/2024	●	  
	Verbesserung der sortenreinen Abfallsammlung	Verdichtung ölverunreinigter Verpackungen mittels Presse zur Reduktion der Abfalltransporte	12/2022	●	 
		Verfeinerung der Kunststoffsammlung. Separate sortenreine Sammlung von Folien	12/2022	●	
Energieverbrauch	Einsatzsteigerung von Solarenergie zur Einsparung fossiler Energien	Installation von Photovoltaikanlagen auf Dächern der KTM AG: KTM Components (Betreiber ÖkoSolar, 3,8 MW Strom für das öffentliche Netz, im Betrieb seit 2022)	12/2022	●	  
	Steigerung der Energieeffizienz	Umstellung auf LED im Ersatzteilcenter 1 – Phase 1	12/2022	●	 
		Umstellung auf LED im Ersatzteilcenter 1 – Phase 2	10/2023	offen	 
	Etablierung eines Energiemonitorings für einen ausgewählten Bereich (technische Lösung, smarte Zähler)	12/2023	offen	 	

Umweltaspekt	Ziel	Maßnahme	Umsetzung bis	Status	SDGs
		Optimierung der Parkplatzbeleuchtung beim Hauptwerk durch Einsatz von LEDs	Derzeit kein Zieldatum festgelegt	offen	
CO ₂ -Footprint indirekt	CO ₂ -Reduktion	Ist-Erhebung der CO ₂ -Werte auf Basis von Zukaufteilen (top-down-Berechnung)	12/2022		
	Stärkung der lokalen Lieferantenbasis	Gezielte finanzielle Unterstützung einzelner lokaler Lieferanten	laufend		
CO ₂ -Footprint Fahrzeuge	Reduktion spezifischer CO ₂ -Emissionen (Berechnung gemäß GRI) von 0,8% pro Jahr ¹	Fokus der F&E-Aktivitäten wird auf den Bereich der Reduktion von Lärm- und Abgasemissionen an Verbrennungsmotoren gerichtet (Euro 5+)	laufend		
		Weiterentwicklung der Verbrennungsmotoren hinsichtlich des Einsatzes von synthetischen Kraftstoffen	laufend		
	CO ₂ -Reduktion bei der Herstellung von Fahrzeugen	Festlegung eines Berechnungsschemas zur Errechnung des CO ₂ -Footprints auf Fahrzeugebene	10/2023		
		Kick-off von F&E Fahrzeug-Projekten (insbesondere Freeride-LV, elektrifizierte Sportminicycles)	12/2022		
		Kick-off von F&E-Plattform Entwicklungsprojekten in den Bereichen E-Antrieb und E-Speichersysteme	12/2022		
Umweltauswirkungen der Lieferanten	Schaffung von Transparenz über den Umweltstandard in der Lieferkette inkl. Ableitung von Maßnahmen	Einführung ESG-Plattform, Aufnahme von 80% der Serienlieferanten	12/2022		

¹ Berechnungsbasis sind die mittleren CO₂-Emissionen unserer berichteten Fahrzeugflotte, diese betragen in 2021: 79,36 g/km, in 2020: 78,67 g/km und in 2019: 79,09 g/ 100 km (siehe weitere Informationen im Absatz „Flottenemissionen (Scope 3)“).

ABGESCHLOSSENE MASSNAHMEN

Umweltaspekt	Ziel	Maßnahme	Umsetzung bis	Status	SDGs
Abfalllogistik	Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich AWG	Vereinheitlichung der Abfallwirtschaftskonzepte von KTM AG und KTM Components	07/2022	●	 
	Verringerung der Restabfallmenge um 10% bezogen auf die Gesamtabfallmenge des Referenzjahres 2019	E-Learning zum Thema Abfallmanagement für einen bewussten Umgang mit Abfällen	12/2022	●	  
Energieverbrauch	Steigerung der Energieeffizienz	Umstellung auf LED in der Fahrzeugassemblierung (gem. EnEff-Audit 2019)	12/2022	●	 
	Elektrifizierung des Fuhrparks	Steigerung von 20% (Anteil von Elektro- und Hybrid-Fahrzeugen)	12/2022	●	 
Notfallvorsorge	Sicheren Produktionsbetrieb gewährleisten	Überarbeitung der standortbezogenen Notfallpläne	06/2021	●	   
Eingesetztes Verpackungsmaterial	Verbesserung der sortenreinen Abfallsammlung	Umsetzung einer einheitlichen Beschriftung (Farbe/Icon) von Abfallsammelbehältern in der Produktion (Altpapier, Restmüll, Karton, Kunststoff gemischt, ölhaltige Abfälle, Spraydosen)	06/2021	●	
CO ₂ -Footprint indirekt	Lieferoptimierung-Konsignationslager	Reduktion der Wareneingänge im Konsignationslager (noch nicht quantifizierbar)		◐	 
Legal Compliance	Implementierung einer Legal Compliance Software		12/2021	●	
Lichtemissionen	Reduktion der Lichtemissionen im Bereich der Parkflächen	Zeitweise Abstellung der Parkplatzbeleuchtung des Hauptwerks (nachts nach Ende der Spätschicht)	03/2022	●	 
		Einsatz von nach unten strahlenden Leuchten auf den Parkflächen des Logistikzentrum 2	07/2022	●	 

Legende: ◐ in Bearbeitung, ● fertig, ◐ ausgesetzt

KENNZAHLEN: TREIBHAUSGASEMISSIONEN IN CO₂-ÄQUIVALENTEN

Die Produktionsstandorte der KTM AG wie etwa die Fahrzeug-Assemblierung, der Rahmenbau und die Auspufffertigung sind nicht Teil der energieintensiven Industrie. An diesen und anderen wesentlichen Unternehmensstandorten der PIERER Mobility-Gruppe entstehen Treibhausgasemissionen direkt durch Verbrennung fossiler Kraftstoffe (**Scope-1-Emissionen**) sowie indirekt durch Fernwärme- und Stromverbrauch (**Scope-2-Emissionen**). Damit

liegt der Anteil der Treibhausgasemissionen (in CO₂-Äquivalenten), der mit der Produktion, bzw. Assemblierung unserer Produkte verbunden ist, derzeit bei rund 1% (In dieser Berechnung ist der Anteil von Zukaufteilen noch nicht berücksichtigt. Die Erweiterung der Datenerhebung wird angestrebt). Der überwiegende Anteil der Treibhausgasemissionen mit rund 99% entsteht in der Nutzungsphase der verkauften Fahrzeuge (**Scope-3-Emissionen**).

GRI 305-1, 305-2, 305-3

CO ₂ Bilanz der PIERER Mobility-Gruppe	2021		2020		2019	
	in t CO ₂ -e	Anteil in %	in t CO ₂ -e	Anteil in %	in t CO ₂ -e	Anteil in %
Treibhausgasemissionen gem. Treibhausgasprotokoll (Scope 1-3):						
Scope 1: Direkte Treibhausgasemissionen	6.677,29	0,70%	5.679,78	0,67%	6.565,99	0,83%
Emissionen Erdgasbezug Standorte PIERER Mobility-Gruppe ¹	3.898,10	58,38%	3.295,77	58,03%	3.688,60	56,18%
Emissionen Fuhrpark	1.638,10	24,53%	1.565,46	27,56%	1.619,37	24,66%
Emissionen Prüfstände	1.141,09	17,09%	818,54	14,41%	1.258,02	19,16%
Scope 2: Indirekte Treibhausgasemissionen "location based" ²	5.136,72	0,54%	5.036,93	0,60%	5.580,66	0,71%
Emissionen Fernwärmebezug ²	134,39	2,62%	125,73	2,50%	129,33	2,32%
Emissionen Strombezug Standorte PIERER Mobility-Gruppe ¹	5.002,34	97,38%	4.911,20	97,50%	5.451,33	97,68%
Scope 2: Indirekte Treibhausgasemissionen "market based" ²	213,09	0,02%	1.154,76	0,14%	-	-
Emissionen Fernwärme	136,40	64,01%	125,73	10,89%	-	-
Emissionen Strombezug Standorte PIERER Mobility-Gruppe ¹	76,68	35,99%	1.029,03	89,11%	-	-
Scope 3: Indirekte Treibhausgasemissionen	936.260,90	98,75%	832.231,63	98,73%	778.605,29	98,46%
Emissionen Berufsverkehr mit Flugzeug	1.315,40	0,14%	738,05	0,09%	6.790,99	0,87%
Emissionen Berufsverkehr mit privaten Fahrzeugen	54,79	0,01%	33,01	0,00%	46,75	0,01%
Emissionen Berufsverkehr mit Mietwagen	86,31	0,01%	61,03	0,01%	125,35	0,02%
Emissionen Berufsverkehr mit Zug ³	2,14	0,00%	1,74	0,00%	4,93	0,00%
Emissionen Berufsverkehr mit Taxi ³	31,05	0,00%	16,26	0,00%	55,83	0,01%
Emissionen Papier ³	2.144,03	0,23%	1.617,20	0,19%	1.821,04	0,23%
Emissionen Nutzungsphase der verkauften Fahrzeuge ⁴	932.627,17	99,61%	829.764,35	99,70%	769.760,40	98,86%
Emissionen gesamt "location based"	948.074,91	100,00%	842.948,34	100,00%	790.751,94	100,00%
Emissionen gesamt "market based"	943.151,28	-	839.066,17	-	-	-

GRI 305-1, 305-2, 305-3

CO ₂ Bilanz der PIERER Mobility-Gruppe	2021	2020	2019
CO₂-Emissionen je verkauftes Fahrzeug "location based" (305-4)^{2,5}			
t CO₂-e pro verkauftes Fahrzeug (Scope 1-2)	0,04	0,05	0,06
t CO₂-e pro verkauftes Fahrzeug (Scope 1-3)	2,92	3,67	3,83
GRI 302-3 Energieintensität⁶	2021	2020	2019
MWh pro verkauftes Fahrzeug	0,14	0,16	0,20
MWh pro produziertes Fahrzeug	0,25	0,27	0,26
Wasserverbrauch in m³ pro verkauftes Fahrzeug	0,08	0,07	0,11

Für die Berechnung der CO₂-Äquivalente für Scope 1-2 wurden die Umrechnungsfaktoren des Umweltbundesamt Österreich und des UK Department for Environment, Food & Regulatory Affairs (DEFRA) 2016, 2019, 2020 & 2021 verwendet.

Das Basisjahr der Berechnung ist 2018, die Berechnung der CO₂-Äquivalente für Scope 1-3 wurde erstmalig im Nachhaltigkeitsbericht 2019 veröffentlicht.

In die Auswertung werden grundsätzlich die Daten der wesentlichen Unternehmens- und Produktionsstandorte in Österreich berücksichtigt. Dazu gehören neben der PIERER Mobility AG die KTM AG, die Pierer Innovation GmbH, die KTM Technologies GmbH und die KTM Sportcar GmbH.

- 1) Auswertung exkl. Pierer Innovation GmbH, Avocado GmbH, PIERER E-Bikes GmbH, DC Digital GmbH.
- 2) In 2019 Berechnung mit "location based" Emissionen. Emissionen aus Fernwärmebezug am Standort der KTM Sportcar GmbH. Seit 2020 erfolgt die Berechnung der Emissionen auch nach "market based". Jedoch wurde hier zur besseren Nachvollziehbarkeit auf die Berechnung der Emissionsanteile in% im Berichtsjahr verzichtet und bei den CO₂-Emissionen je verkauftes Fahrzeug auf "location based" zurückgegriffen (der Unterschied zwischen "market und location based" ist sehr gering und daher vernachlässigbar). Bei der KTM Sportcar GmbH wurde für den Fernwärmebezug der Emissionsfaktor vom Umweltbundesamt zur Berechnung herangezogen, weil vom Versorger keine Angaben zu den Emissionsdaten vorliegen. Der niedrige Anteil indirekter Treibhausgasemissionen ist auf den Versorgungsmix des Versorgungsjahres 2021 zurückzuführen. Der Großteil der bezogenen kWh Strom stammt aus Wasserkraft. Die Fernwärme- sowie Stromverbräuche von 2019 und 2020 der KTM Sportcar GmbH wurden rückwirkend angepasst.
- 3) Auswertung inkl. Pierer Innovation GmbH.
- 4) Die Berechnung erfolgt auf Basis von EU-Homologationsdaten zu den Treibstoffverbräuchen lt. WMTC und unter Berücksichtigung der durchschnittlichen jährlichen Laufleistung sowie der durchschnittlichen Lebensdauer. Die Enduro Competition Modelle werden in einem mechanisch und elektronisch gedrosselten Zustand homologiert. Oftmals werden die Motorräder jedoch, auf eigene Verantwortung der Kunden, im ungedrosselten Zustand bei Amateur und Profi Rennsportveranstaltungen genutzt. Dies resultiert in einem deutlich höheren Verbrauch und Treibhausgasemissionen. Die von Bajaj Auto direkt vertriebenen KTM Modelle sind in der Berechnung mit betrachtet.
- 5) Berechnet aus dem gesamten CO₂-Fußabdruck (market based Scope 1+2 und scope 1-3) geteilt durch die Anzahl der verkauften Fahrzeuge (PTW und X-BOW)
- 6) Berechnet aus Strom-, Fernwärme- und Erdgasverbrauch geteilt durch die Gesamtzahl verkaufter Fahrzeuge (PTW und X-BOW). In den Jahren 2021 und 2020 wurde zur Berechnung der Strom- und Fernwärmebezug "market based" verwendet, im Jahr 2019 wurde auf "location based" zurückgegriffen (Unterschied ist sehr gering und daher vernachlässigbar).

Für die Berechnung der Nutzungsphase wurden verkaufte Motorräder im B2C (Retail) Geschäft herangezogen sowie X-Bow und ab 2021 auch E-Bicycles im B2B (Wholesale) Geschäft: Anzahl der für die Berechnung zugrunde gelegten Fahrzeuge 324.476 (Vorjahr: 229.536 exkl. E-Bicycles). Nicht zulassungsfähige Motorradmodelle (bspw. Motocross, Cross Country, Sport Minicycles) wurden aufgrund einer unzureichenden Datenbasis (fehlende Verbrauchs- und Laufleistungsdaten) nicht betrachtet. Insgesamt wurden 332.881 Motorräder und 76.916 E-Bicycles in 2021 verkauft (Vorjahr: 270.407 Motorräder, 56.064 E-Bicycles).

Die in die Auswertung einbezogenen Werte basieren auf EU-Homologationsdaten der jeweiligen Modelle. 2021 gab es mehrere Homologationsnachträge der MY21 Street und MY22 Enduro Modelle aufgrund veränderter Katalysatorzusammensetzungen. Dies hatte nachträglich Auswirkungen auf die Flottenemissionen und den Verbrauch in den vergangenen zwei Berichtsjahren. Es gibt lt. Kyoto-Protokoll sieben Haupt-Treibhausgase, die zum Klimawandel beitragen: Kohlendioxid (CO₂-), Methan (CH₄), Lachgas (N₂O), Fluorkohlenwasserstoffe (HFKW), Perfluorkohlenwasserstoffe (PFC), Schwefelhexafluorid (SF₆) und Stickstofftrifluorid (NF₃). CO₂-e ist die universelle Maßeinheit zur Angabe des globalen Erwärmungspotentials (GWP) jedes der sieben Treibhausgase, ausgedrückt als GWP einer Einheit Kohlendioxid. Es wird verwendet, um die Freisetzung (oder Vermeidung der Freisetzung) verschiedener Treibhausgase auf einer gemeinsamen Basis zu bewerten.

TREIBHAUSGASEMISSIONEN PRO VERKAUFTES FAHRZEUG (SCOPE 1-3)

So betragen die Treibhausgasemissionen pro verkauftes Fahrzeug in der Entstehungsphase (Scope 1-2) 0,04 t CO₂-e (Vorjahr: 0,05 t CO₂-e) und in der Nutzungsphase (Scope 1-3) 2,92 t CO₂-e (Vorjahr: 3,67 t CO₂-e). Das entspricht einer Reduktion der Emissionen von direkten und indirekten Treibhausgasemissionen je verkauftes Fahrzeug um rund 22,0% (basierend auf Scope 1+2 Emissionen) bzw. um 20,4% (basierend auf Scope 1+3 Emissionen) gegenüber dem Vorjahr. In die Berechnung wurden verkaufte Motorräder im B2C (Retail) Geschäft (inkl. die von Bajaj Auto direkt vertriebenen KTM-Modelle) und ab 2021 auch verkaufte E-Bicycles im B2B (Wholesale) Geschäft mit betrachtet.

FLOTTENEMISSIONEN (SCOPE 3)

Die Berechnungen für CO₂-Emissionen und Verbräuche unserer verkauften Fahrzeugflotte basieren auf den Vorgaben und Annahmen des World-harmonised Motorcycle Test Cycle (WMTC). Diese Methode wurde gewählt, weil damit ein weltweit harmonisierter Ansatz vorliegt. Zuvor basierten die Berechnungen auf den Vorgaben und Annahmen des New European Driving Cycle (NEDC) bzw. der Selbstverpflichtung der ACEM (European Association of Motorcycle Manufacturers). Mit der Einführung des WMTC Prüfzyklus und der Abgasnorm EURO 4 zum 1.1.2016, wurde das Berichtsjahr 2016 als Basisjahr gewählt. Zum besseren Verständnis geben wir den Fahrzeugverbrauch nicht in Joule, sondern wie üblich in l/100 km an.

Die mittleren CO₂-Emissionen unserer berichteten Fahrzeugflotte in Höhe von 249.472 Stück betragen im Jahr 2021 79,36 g/km¹ (interne Berechnung PIERER Mobility AG). Damit sind die CO₂-Flottenemissionen im Berichtsjahr, auch dank des starken Absatzwachstums bei ICE Modellen mit mittleren und großen Hubräumen (> 500cc) um 0,69 g/km gestiegen (2020: 78,67 g/km). Bei den Modellen der LC8c (790/890 & 901) und LC8 (1290) Motorenplattformen konnte ein Absatzwachstum von 4.708 Stück (+13% YoY) verzeichnet werden.

Dennoch hat die PIERER Mobility AG den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß ihrer neu verkauften Fahrzeuge zwischen 2016 und 2021 um 2,34% verringert (2020: 3,19%).² Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch lag im Berichtsjahr 2021 bei 3,41 l/100km³. Der Flottenverbrauch konnte zum Basisjahr 2016 um 2,49% reduziert werden (2016: 3,5 l/100km). Dies entspricht einer Gesamtenergieeinsparung von 725,03 Gigajoul im Berichtsjahr 2021.⁴

Die Einführung von neuen Modellen und Produktsegmenten mit verbrauchs- und emissionsärmeren Antriebstechnologien wirkt sich zudem positiv auf unsere durchschnittlichen Flottenwerte aus. Bei Inklusion der abgesetzten E-Bicycle Modelle der PIERER New Mobility GmbH (vormals PIERER E-Bikes GmbH) ergibt sich ein kumulierter CO₂-Flottenemissionswert von 61,14 g/km (interne Berechnung PIERER Mobility AG)⁵.

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

² GRI 302-5

³ Der Verbrauch setzt sich auf Basis von homologierten Prüfwerten lt. WMTC zusammen.

⁴ Berechnung in Gigajoule auf Basis Net CV lt. DEFRA für „Petrol (average biofuel blend)“

⁵ Berechnung auf anteiliger Basis von 74.942 Stück E-Bikes im B2B (Wholesale) Geschäft.

IMPRESSUM

Eigentümer, Herausgeber und Verleger
PIERER Mobility AG
Edisonstraße 1
4600 Wels, Österreich
FN 78112 x / Landes- und Handelsgericht Wels

KONTAKT

Mag. Melinda Busáné Bellér
Investor Relations, Sustainability
Telefon: +43 1 533 1 433 - 70
E-Mail: ir@pierermobility.com
Website: www.pierermobility.com

CI-Konzept: LX media GmbH, 4600 Wels, www.lx-media.at
Grafische Umsetzung: Grafik-Buero Elena Gratzner, 4615 Holzhausen, www.grafik-buero.at
Fotos: KTM-Archiv

Der vorliegende Bericht wurde mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt und die Richtigkeit der Daten überprüft. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben geringfügige Rechendifferenzen bzw. Satz- und Druckfehler auftreten können.

Personenbezogene Begriffe wie „Mitarbeiter“ oder „Arbeitnehmer“ werden aus Gründen der Lesbarkeit geschlechtsneutral verwendet.

Dieser Bericht und die darin enthaltenen zukunftsweisenden Angaben wurden auf Basis aller während der Erstellung zur Verfügung stehenden Daten und Informationen erstellt. Wir weisen allerdings darauf hin, dass die tatsächlichen Ergebnisse von den in diesem Bericht angegebenen zukunftsbezogenen Aussagen aufgrund unterschiedlicher Faktoren abweichen können.

Dieser Bericht erscheint in deutscher und englischer Sprache. Maßgeblich ist in Zweifelsfällen die deutschsprachige Version.

