

PIERER

Mobility AG

A photograph showing several hands of different skin tones cupping a small, round globe covered in vibrant green moss. The background is a soft-focus green, suggesting an outdoor setting. The hands are positioned around the globe, symbolizing care, protection, and global unity.

TASK FORCE ON  
CLIMATE-RELATED FINANCIAL  
DISCLOSURES REPORT 2021  
PIERER MOBILITY AG



# TASK FORCE ON CLIMATE-RELATED FINANCIAL DISCLOSURES REPORT 2021

## 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 CO<sub>2</sub>-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 vorliegende Bericht wird fortan jährlich überarbeitet und veröffentlicht.

Während der detaillierte Umsetzungsplan und die Nachhaltigkeitsstrategie ausgearbeitet werden, die künftigen 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 2020, 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, Risikomanagement;
- Vertrieb, Customer Service, Joint Ventures;
- Personal, Organisation, IT.

Weitere Informationen zu den Mitgliedern des Vorstands und ihren Verantwortungsbereichen finden sich ab Seite 58 im Geschäftsbericht 2020.

Als Reaktion auf das zunehmende Interesse der Stakeholder in Bezug auf Umwelt-, Nachhaltigkeits- und Governance-Fragen befindet sich das ESG-Management im Ausbau. Das ESG-Team, bestehend aus Mitarbeitern der Bereiche Risikomanagement, Qualitätsmanagement 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.



Abbildung 1: ESG Prozess PIERER Mobility-Gruppe

## 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 einer der zentralen 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 befindlichen Ökobilanzierungen diverser Produkte, wodurch klimarelevante Aspekte zusätzlich regelmäßig evaluiert und in die Planung diverser Tätigkeiten integriert werden. Die kontinuierliche Optimierung der internen Prozesse und Abläufe stützt sich auf gesetzliche Grundlagen, auf internationalen 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 wird in dem Maßnahmenprogramm verfasst und mit dem Nachhaltigkeitsbericht 2021 im März 2022 veröffentlicht.

Schon bei der Auswahl und Beschaffung von Rohstoffen und Produktionsmaterialien berücksichtigt die Unternehmensgruppe verschiedene Ansätze zu ökologischen Themen und beschäftigt sich damit intensiv (wie zum Beispiel mit dem Ausbau der Lieferantenüberprüfung), dokumentiert den Umgang und die Verwendung von gefährlichen Stoffen im Produktionsprozess (rechtskonforme Umsetzung der REACH-Verordnung) und führt unterschiedliche Projekte zur Energieeinsparung durch (u.a. die Bereitstellung/Errichtung von Photovoltaik).

Für die Produktionsstandorte in Munderfing und Mattighofen/Österreich setzt PIERER Mobility auf lokale Beschaffungsstrategien, die durch kürzere Transportwege und niedrigere Transportkosten umweltfreundlichere Lieferketten generieren. Weitere Informationen finden sich auf Seite 42 im [Nachhaltigkeitsbericht 2020](#). Bei Umbauarbeiten ist für die Lieferantenauswahl ebenfalls Regionalität von Bedeutung. Gleichzeitig werden beim Vertrieb der Produkte verschiedene Ansätze verfolgt, die Transportwege weiter zu minimieren und das Verpackungsmaterial kontinuierlich zu reduzieren. Mehr dazu findet sich auf Seite 48 im [Nachhaltigkeitsbericht 2020](#).

### Dekarbonisierungsstrategie für Powered Two-Wheelers (PTWs) bis 2050

Zu einem der wesentlichen Säulen in der Nachhaltigkeitsstrategie gehört die Dekarbonisierung des Verkehrs. Als ACEM Mitglied auf der Ebene der KTM AG ist die PIERER Mobility-Gruppe bestrebt, Antriebslösungen für PTWs anzubieten, die dazu beitragen, das EU-Ziel von Netto-Null-Emissionen bis 2050 zu erreichen. Daher teilt die Gruppe die [ACEM Strategie zur Dekarbonisierung](#), welche sich an den Zielen des Europäischen Green Deals und des Klimagesetzes, sowie der Sustainable and Smart Mobility Strategie der Europäischen Kommission orientieren. Diese Strategie gibt der Gruppe die Leitlinie zur Bearbeitung ihrer wesentlichen ESG-Themen Alternative Antriebstechnologien, Schadstoffausstoß der Fahrzeuge sowie Forschung & Entwicklung im ESG-Bereich Nachhaltige Mobilität vor.

### Europäische E-Mobility-Kompetenz für tauschbares Akkusystem

Die PIERER Mobility-Gruppe beteiligt sich ebenfalls auf der Ebene der KTM AG an Konsortium für Motorräder mit tauschbaren Akkumulatoren mit Honda Motor Co. Ltd., Piaggio Gruppe (PIA.MI) und Yamaha Motor Co. Ltd. für Motorräder und leichte Elektrofahrzeuge. Ziel des Konsortiums ist es, Lösungen für die Kundenbedenken in Bezug auf die Zukunft der Elektromobilität zu erarbeiten, wie z.B. Reichweite, Ladezeit und Ladeinfrastruktur sowie Kosten. 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.

Die Unterzeichnung des Konsortialvertrages ist ein wichtiger Schritt, um sicherzustellen, dass die Gruppe ihre klare strategische Vision für elektrisch angetriebene Zweiräder (PTW) weiter vorantreiben und Innovationen rasch umsetzen kann. Gemeinsam mit ihren Partnern arbeitet sie daran, ein tauschbares Akkusystem für Fahrzeuge im Niedrigvoltbereich (48V) mit bis zu 11kW Leistung zu entwickeln, das auf internationalen technischen Standards basiert. Somit leistet die Unternehmensgruppe einen Beitrag dazu, dass elektrisch angetriebene Zweiräder auch in der Zukunft der urbanen und außerstädtischen Mobilität eine bedeutende Rolle spielen werden.

Vor allem der PTW-Bereich bis 11kW Leistung wird sich voraussichtlich in Richtung elektrischer Antriebe entwickeln. So wird Elektromobilität insbesondere in urbanen Regionen zur Hauptgröße – auch in Form von E-Bicycles, welche einen zusätzlichen Gesundheitsfaktor bedienen. In anderen Anwendungs- und Leistungsbereichen bzw. in schwer zu elektrifizierenden Marktsegmenten wird ein technologieoffener Zugang maßgeblich für eine erfolgreiche Reduktion der Emissionen sein, da sich hier auch andere Alternativen auf Basis des Verbrennungsmotors empfehlen könnten.

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

- Entwicklung von Technologien, die eine weitere Reduktion der Schadstoffemissionen für zukünftige Motorengenerationen bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren vorsehen.
- Elektro-Plattformstrategie mit Bajaj, Indiens zweitgrößtem Motorradhersteller und CFMOTO in China für Elektroprodukte im Zweiradbereich (48 Volt, 4-11 kW Leistung). Ein Teil dieser Zusammenarbeit beinhaltet eine offene Herangehensweise mit unterschiedlichen Batterie-Lösungen, um die Vorteile sowohl von integrierten als auch herausnehmbaren Batterien zu nutzen.
- 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.
- Strategische Kooperation mit VARTA, dem führenden europäischen Hersteller von Li-Ionen-Batteriezellen, im Bereich Hochleistungsbatteriezellen (21700 Zelle „V4Drive“). 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 welchen 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 den übrigen Schritten 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	
<b>Politik und Recht</b>		
Klima- und beschwerdebedingte Regulierungen/Fahrverbote	Durch Lärmbeschwerden, 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 kleineren Markt (insbes. durch Fahrverbote).
Steigende Reporting Anforderungen (EU-Taxonomie, Aktualisierung der NFRD, ...)	Durch die steigenden Anforderungen an das Reporting 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.
Product liabilities - Produktklagen (weitere Ursache)	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 zur Entsorgung von Batterien in Zusammenhang mit E-Mobilität als Maßnahme gegen den Klimawandel könnte höhere organisatorische Kosten verursachen.	Kosten für Forschung und Entwicklung ggf. Kosten für Sammel- und Entsorgungsprozesse (inkl. Kennzeichnung etc.).
<b>Technologie</b>		
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“); bessere Konditionen am Finanzmarkt durch bessere ESG Performance und Rating-Ergebnisse.
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.	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.
<b>Markt</b>		
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

Klimabezogene Risiken		Mögliche finanzielle Auswirkungen
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.
<b>Ruf</b>		
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.
<b>Akut</b>		
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...).
<b>Chronisch</b>		
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	
<b>Politik und Recht</b>		
Klima- und beschwerdebedingte Regulierungen	<p>Regulierungsmaßnahmen wie die jüngst eingeführte CO<sub>2</sub>-Steuer in Österreich könnten PTWs 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
<b>Technologie</b>		
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
<b>Energiequelle</b>		
Photovoltaikanlagen, Luftwärmepumpen	<p>Durch den Einsatz eigener Photovoltaik-Anlagen 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.
<b>Produkte und Dienstleistungen</b>		
E-Bicycles und E-Motorcycles	<p>Durch höhere Nachfrage nach emissions- und lärmarmen Individualmobilitätslösungen könnte die Erweiterung des Produktportfolios auf E-Bikes/-Scooter (siehe E-Scooter Launch) und E-Motorräder im niedrigen Leistungsbereich für Umsatzsteigerungen sorgen.</p>	Umsatzsteigerung durch neue Produktfelder (E-Scooter, E-Bicycles) oder emissionsarme 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.

Klimabezogene Chancen		Mögliche finanzielle Auswirkungen
Batteriegeschäft	Die bei der Elektromobilität notwendigen Batterien könnten bei in-house Entwicklung und Vertrieb eine neue Umsatzquelle darstellen.	Umsatzsteigerung durch den Vertrieb von Batterien für eigene E-Produkte.
<b>Ruf</b>		
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.
<b>Märkte</b>		
Ausbau von bestehenden Marktvolumina: Individualmobilität im urbanen Bereich	Durch klimabedingte Fahrverbote, eine zunehmend forcierte KFZ-Verkehrsberuhigung von Innenstädten mit einhergehender Parkplatzverknappung und Ausbaumaßnahmen für Zweirad-Infrastruktur könnten sich Zweiräder (inkl. Motorräder, E-Bikes, Scooter, E-Motorräder) als dominante Form der Individualmobilität im urbanen Anwendungsfeld den PKW ablösen.	Umsatzsteigerungen durch mehr Absatz von kleinvolumigen PTWs, E-Scootern, E-Motorrädern und E-Bikes 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. Es ist geplant, bis Ende Juni 2022, eine verpflichtende Schulung zur richtigen Mülltrennung für alle Produktionsmitarbeiter abzuhalten, die dann auch online für alle weiteren Mitarbeiter verpflichtend zur Verfügung gestellt werden soll. Zudem ist bis Dezember 2022 eine verpflichtende Schulung im Hinblick auf das Umweltmanagement geplant. Beide Schulungen sollen einmalig für jeden Mitarbeiter innerhalb des Geltungsbereichs der ISO14001-Zertifizierung stattfinden (in Zukunft bei Eintritt eines jeden neuen Mitarbeiters). Im Zuge der Implementierung wurden auch unsere Umweltziele definiert bzw. der Ausbau des Abfallmanagements vorangetrieben (nähere Ausführungen siehe unter „Kennzahlen und Ziele“).

### Energie- und Wasserverbrauch

Zu Beginn der ISO-14001-Implementierung erfolgte eine 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 umfasste sowohl direkte als auch indirekte Umweltaspekte und bezog auch die Notfallsituationen mit ein. Sowohl der Energie- als auch der Wasserverbrauch wurden aufgrund der aktuellen 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 auf Seite 13). Der Jahrestrinkwasserverbrauch lag 2020 im gesamten Anwendungsbereich des Umweltmanagementsystems<sup>1</sup> bei 15.000 Kubikmeter. Dies entspricht in etwa 4,5 m<sup>3</sup> 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.



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

<sup>1</sup> 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 15.000 Kubikmetern ist der Wasserverbrauch aus der Produktion enthalten (2020: 3.364 m<sup>3</sup>).

## 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: Zum einen soll in den nächsten Jahren die Elektrifizierung der PKW-Flotte (20% bis Ende 2022) und zum anderen der vermehrte Einsatz von LED-Beleuchtungen in den Produktionshallen vorangetrieben werden (zum Beispiel Umrüstung in der Fahrzeugassemblierung bis September 2021).

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. Die Stromspeisung erfolgt 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 Emissionen durch Abgas- und Lärm, die etwa durch den Verbrennungsprozess an sich und auch durch all-fällige Verdunstungsemissionen der im Fahrzeug enthaltenen Kohlenwasserstoffe (= Kraftstoff) entstehen. Ziel ist es, Produkte in den Markt zu bringen, die den neusten Umweltstandards entsprechen: 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 53 im [Nachhaltigkeitsbericht 2020](#);) sowie weitere Informationen auch in den Absätzen weiter hinten „Kennzahlen: Treibhausgasemissionen in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten“ und „Flottenemissionen (Scope 3)“. Darüber hinaus wird mit Projektpartnern an Konzepten für eine nachhaltige Mobilität in urbanen Lebensräumen gearbeitet. Insbesondere energieeffiziente, elektrisch angetriebene Zweiräder stellen dabei einen wesentlichen Teil der Lösung dar (wie zum Beispiel das Forschungsprojekt EMotion – siehe auf Seite 38 im [Nachhaltigkeitsbericht 2020](#) sowie unter <https://www.emotion-project.at/>). 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.



## KENNZAHLEN UND ZIELE

Im Zuge der Implementierung des Umweltmanagementsystems nach ISO 14001:2015 wurde ein Umweltprogramm mit folgenden **Umweltzielen** für das laufende Jahr festgelegt:

Umweltaspekt	Programm	Ziel	SDGs
<b>Notfallvorsorge</b>	Überarbeitung der standortbezogenen Notfallpläne	umgesetzt, in Kraft seit 06/2021	
	Erneuerung sämtlicher sicherheitsrelevanter Bodenmarkierungen im Produktionsbereich	umgesetzt in Q3 2021	
<b>Eingesetztes Verpackungsmaterial</b>	Einheitliche Beschriftung von Abfallsammelbehältern in der Produktion	umgesetzt in Q3 2021	
	Verstärkter Einsatz von Umlaufverpackungen in der Fahrzeugassemblierung	laufendes Projekt	
<b>Abfalllogistik</b>	Vereinheitlichung der Abfallwirtschaftskonzepte an den Produktionsstandorten in Munderfing und Mattighofen	umgesetzt in Q3 2021	
	Optimierung der Abfalltrennung	Verringerung der Restabfallmenge um 10%	
<b>Energieverbrauch</b>	Installation von Photovoltaik-Anlagen auf Dächern der KTM AG <ul style="list-style-type: none"> <li>■ House of Brands, für die Eigenversorgung;</li> <li>■ Logistikzentrum, 4 MW Strom für das öffentliche Netz (Betreiber Ökosolar);</li> <li>■ Logistikzentrum 2, 3 MW Strom für das öffentliche Netz (Betreiber Ökosolar)</li> </ul>	Abgeschlossen, in Betrieb seit 2019 Abgeschlossen, in Betrieb seit 2021 Umsetzung in 2022	
	Umstellung auf LED in der Fahrzeugassemblierung	umgesetzt in Q3 2021	
	Elektrifizierung des Fuhrparks	20% (Anteil von Elektro- und Hybrid-Fahrzeugen) bis Ende 2022	
<b>CO<sub>2</sub>-Footprint</b>	Lieferoptimierung beim Konsignationslager	Reduktion der Wareneingänge (Quantifizierung befindet sich in Ausarbeitung)	
	Vertrieb und intensive Entwicklung von Elektrofahrzeugen	Reduktion spezifischer CO <sub>2</sub> -Emissionen von 0,8% pro Jahr <sup>2</sup>	
<b>Legal Compliance</b>	Implementierung einer Legal Compliance Software	Umsetzung bis Ende 2021	

<sup>2</sup> Berechnungsbasis sind die mittleren CO<sub>2</sub>-Emissionen unserer berichteten Fahrzeugflotte, diese betragen in 2020: 78,44 g/km bzw. in 2019: 79 g/100 km (siehe weitere Informationen im Absatz „Flottenemissionen (Scope 3)“).

## Kennzahlen: Treibhausgasemissionen in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten

Innerhalb der Organisationsstruktur der KTM AG befinden sich neben der eigentlichen Fahrzeug-Assemblierung auch produzierende Vorbetriebe, wie etwa der Rahmenbau und die Auspuffertigung, die aufgrund des hohen Anteils an fügen und zerspanenden Prozessschritten Teile der energieintensiven Industrie sind. An den Standorten 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 CO<sub>2</sub>-Äquivalenten), der mit der Produktion bzw. Assemblierung der Produkte verbunden ist, bei rund 1%. 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 <sub>2</sub> Bilanz der PIERER Mobility-Gruppe		2020		2019		2018	
Treibhausgasemissionen gem. Treibhausgasprotokoll (Scope 1-3):		in t CO <sub>2</sub> -e	Anteil in %	in t CO <sub>2</sub> -e	Anteil in %	in t CO <sub>2</sub> -e	Anteil in %
<b>Scope 1: Direkte Treibhausgasemissionen</b>		<b>5.678,49</b>	<b>0,67%</b>	<b>6.565,99</b>	<b>0,83%</b>	<b>6.084,24</b>	<b>0,88%</b>
Emissionen Erdgasbezug Standorte PIERER Mobility-Gruppe <sup>1)</sup>		3.295,77	58,04%	3.688,60	56,18%	3.339,65	54,89%
Emissionen Fuhrpark		1.565,46	27,57%	1.619,37	24,66%	1.762,38	28,97%
Emissionen Prüfstände		817,26	14,39%	1.258,02	19,16%	982,21	16,14%
<b>Scope 2: Indirekte Treibhausgasemissionen "location based" <sup>2)</sup></b>		<b>4.927,95</b>	<b>0,58%</b>	<b>5.495,59</b>	<b>0,70%</b>	<b>5.279,79</b>	<b>0,76%</b>
Emissionen Fernwärmebezug <sup>2)</sup>		44,71	0,91%	121,06	2,20%	127,50	2,41%
Emissionen Strombezug Standorte PIERER Mobility-Gruppe <sup>1)</sup>		4.883,24	99,09%	5.374,53	97,80%	5.152,29	97,59%
<b>Scope 2: Indirekte Treibhausgasemissionen "market based" <sup>2)</sup></b>		<b>2.011,46</b>	-	-	-	-	-
Emissionen Fernwärme und Strombezug		2.011,46	-	-	-	-	-
<b>Scope 3: Indirekte Treibhausgasemissionen</b>		<b>834.556,37</b>	<b>98,75%</b>	<b>776.723,49</b>	<b>98,47%</b>	<b>681.914,83</b>	<b>98,36%</b>
Emissionen Berufsverkehr mit Flugzeug		738,05	0,09%	6.790,99	0,87%	7.881,07	1,16%
Emissionen Berufsverkehr mit privaten Fahrzeugen		33,01	0,00%	46,75	0,01%	49,13	0,01%
Emissionen Berufsverkehr mit Mietwagen		61,03	0,01%	125,35	0,02%	417,85	0,06%
Emissionen Berufsverkehr mit Zug <sup>3)</sup>		1,74	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Emissionen Berufsverkehr mit Taxi <sup>3)</sup>		16,26	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Emissionen Papier <sup>3)</sup>		1.617,20	0,19%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Schadstoffausstoß der Fahrzeuge (Emissionen) <sup>4)</sup>		832.089,09	99,70%	769.760,40	99,10%	673.566,78	98,78%
<b>Emissionen gesamt "location based"</b>		<b>845.162,82</b>	<b>100,00%</b>	<b>788.785,07</b>	<b>100,00%</b>	<b>693.278,86</b>	<b>100,00%</b>
<b>Emissionen gesamt "market based"</b>		<b>842.246,33</b>	-	-	-	-	-
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen je verkauftes Fahrzeug "location based" <sup>2)</sup></b>		<b>2020</b>		<b>2019</b>		<b>2018</b>	
spezifische Treibhausgasemissionen:							
<b>t CO<sub>2</sub>-e pro verkauftes Fahrzeug (Scope 1-2)</b>		<b>0,05</b>		<b>0,06</b>		<b>0,06</b>	
<b>t CO<sub>2</sub>-e pro verkauftes Fahrzeug (Scope 1-3)</b>		<b>3,68</b>		<b>3,82</b>		<b>3,84</b>	

Für die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Äquivalente für Scope 1-2 wurden die Umrechnungsfaktoren des Umweltbundesamt Österreich und des UK Department for Environment, Food & Regulatory Affairs (DEFRA) 2016, 2018, 2019 & 2020.

<sup>1)</sup> Auswertung exkl. KTM Innovation GmbH, Avocado GmbH und PIERER E-Bikes GmbH.

<sup>2)</sup> In 2018 und 2019 Berechnung mit „location based“ Emissionen. Emissionen aus Fernwärmebezug am Standort der KTM Sportcar GmbH. Ab 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen je verkauftes Fahrzeug auf „location based“ zurückgegriffen (der Unterschied zwischen „market und location based“ ist sehr gering und daher vernachlässigbar).

<sup>3)</sup> Ab 2020 neu in der Auswertung.

<sup>4)</sup> 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. Erstmals wurden von Bajaj Auto im Geschäftsjahr direkt vertriebene KTM Modelle mit betrachtet und die Werte für das Basisjahr 2016, 2018 und 2019 angepasst. Für die Berechnung der Nutzungsphase wurden verkaufte Motorräder im B2C (Retail) Geschäft herangezogen sowie X-Bow (exkl. E-Bikes): Anzahl der für die Berechnung zugrunde gelegten Fahrzeuge 229.536 (Vorjahr: 206.544). Nicht zulassungsfähige Motorradmodelle (bspw. Motocross, Cross Country, Sport Minicycles) wurden aufgrund einer unzureichenden Datenbasis (fehlende Verbrauchs- und Laufleistungsdaten) nicht betrachtet. Insgesamt wurden 270.407 Motorräder in 2020 verkauft (Vorjahr: 280.099).

Es gibt lt. Kyoto-Protokoll sieben Haupt-Treibhausgase, die zum Klimawandel beitragen: Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>), Lachgas (N<sub>2</sub>O), Fluorkohlenwasserstoffe (FKKW), Perfluorkohlenwasserstoffe (PFC), Schwefelhexafluorid (SF<sub>6</sub>) und Stickstofftrifluorid (NF<sub>3</sub>). CO<sub>2</sub>-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 verkauftem Fahrzeug (Scope 1 – 3)

So betragen die Treibhausgasemissionen pro verkauftem Fahrzeug in der Entstehungsphase (Scope 1-2) 0,05 t CO<sub>2</sub>-e (Vorjahr: 0,06 t CO<sub>2</sub>-e) und in der Nutzungsphase (Scope 1-3) 3,68 t CO<sub>2</sub>-e (Vorjahr: 3,82 t CO<sub>2</sub>-e). In die Berechnung wurden erstmalig auch von Bajaj im Geschäftsjahr direkt vertriebene Motorräder mit betrachtet. Somit erfolgte eine Anpassung bzw. Präzisierung der Berechnung mit den KTM Modellen inkl. Indien rückwirkend auch für die Jahre 2019 und 2018:

### Flottenemissionen (Scope 3)

Die Berechnungen für CO<sub>2</sub>-Emissionen und Verbräuche der 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 wird der Fahrzeugverbrauch nicht in Joule, sondern wie üblich in l / 100 km angegeben.

Die mittleren CO<sub>2</sub>-Emissionen der berichteten Fahrzeugflotte betragen im Jahr 2020 78,44 g/km<sup>3</sup> (interne Berechnung Pierer Mobility AG).

Damit wurden die CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen im Berichtsjahr, auch dank des Absatzwachstums bei elektrifizierten und ICE Modellen mit geringen und mittleren Hubräumen (< 900cc), um 0,65 g/km verringert (2019: 79,09 g/km). Zwischen 2016 und 2020 hat die PIERER Mobility AG somit den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ihrer neu verkauften Fahrzeuge um 3,43 % verringert (2019: 2,64%).

Die Einführung von neuen Modellen mit verbrauchs- und emissionsärmeren Antriebstechnologien wirkt sich weiterhin positiv auf die durchschnittlichen Flottenwerte aus. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch lag im Berichtsjahr 2020 bei 3,4 l/100km<sup>4</sup>. Der Flottenverbrauch konnte zum Basisjahr 2016 um 2,75% reduziert werden (2016: 3,5 l/100km). Dies entspricht einer Gesamtenergieeinsparung von 741,04 Gigajoule im Berichtsjahr 2020.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Der Verbrauch setzt sich auf Basis von homologierten Prüfwerten lt. WMTC zusammen.

<sup>5</sup> Berechnung in Gigajoule (GJ) auf Basis Net CV lt. DEFRA für „Petrol (average biofuel blend)“.

## IMPRESSUM

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

## KONTAKT

Mag. Michaela Friepeß  
Investor Relations, Sustainability  
Telefon: +43 7242 69 402  
E-Mail: [ir@pierermobility.com](mailto:ir@pierermobility.com)  
Website: [www.pierermobility.com](http://www.pierermobility.com)

Grafische Umsetzung: Grafik-Buero Elena Gratzner, 4615 Holzhausen, [www.grafik-buero.at](http://www.grafik-buero.at)  
Fotos: KTM-Archiv, Adobe Stock

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.

