



Konzernkennzahlen

Konzernkennzahlen
Download

BEDEUTSAMSTE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN:

ERTRAGSKENNZAHLEN		2019	2020	2021	2022	2023
Umsatz	in m€	1.520,1	1.530,4	2.041,7	2.437,2	2.661,2
EBITDA	in m€	240,8	233,5	332,2	381,1	323,5
EBIT	in m€	131,7	107,2	193,5	235,3	160,0
EBITDA-Marge	in Prozent	15,8%	15,3%	16,3%	15,6%	12,2%
EBIT-Marge	in Prozent	8,7%	7,0%	9,5%	9,7%	6,0%

WEITERE FINANZIELLE KENNZAHLEN:

ERTRAGSKENNZAHLEN		2019	2020	2021	2022	2023
Ergebnis nach Steuern	in m€	95,7	69,5	142,9	170,6	76,4
Ergebnis nach Minderheiten	in m€	54,5	34,9	82,5	169,9	80,2

BILANZKENNZAHLEN		31.12.19	31.12.20	31.12.21	31.12.22	31.12.23
Bilanzsumme	in m€	1.613,9	1.686,0	2.033,7	2.550,6	2.952,9
Eigenkapital	in m€	618,6	654,1	765,6	914,4	909,3
Eigenkapitalquote	in Prozent	38,3%	38,8%	37,6%	35,8%	30,8%
Working Capital Employed ¹⁾	in m€	274,2	181,5	160,5	186,7	531,1
Nettoverschuldung ²⁾	in m€	395,8	312,4	189,9	256,5	775,9
Gearing ³⁾	in Prozent	64,0%	47,8%	24,8%	28,1%	85,3%

CASH-FLOW UND INVESTITIONEN		2019	2020	2021	2022	2023
Cash-Flow aus Betriebstätigkeit	in m€	257,4	312,8	367,4	280,3	-110,9
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	in m€	-165,7	-147,0	-195,1	-283,1	-302,1
Free Cash-Flow ⁴⁾	in m€	91,6	165,8	172,2	-2,8	-413,0
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	in m€	-20,6	-104,7	-27,6	-91,3	398,7
Investitionen ⁵⁾	in m€	148,9	150,2	178,5	267,5	284,0

WERTSCHAFFUNG		31.12.19	31.12.20	31.12.21	31.12.22	31.12.23
ROCE (Return on Capital Employed) ⁶⁾	in Prozent	12,7%	9,7%	17,4%	19,2%	10,2%
ROE (Return on Equity) ⁷⁾	in Prozent	16,4%	10,9%	20,1%	20,3%	8,4%
ROIC (Return on Invested Capital) ⁸⁾	in Prozent	10,6%	7,7%	13,0%	15,5%	9,2%

BÖRSEKENNZAHLEN		31.12.19	31.12.20	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2023
Kurs per 31.12.; Börse SIX Swiss Exchange	in CHF	54,00	71,10	94,00	67,10	45,80
Anzahl der Aktien	in m Stk.	22,54	22,54	33,80	33,80	33,80
Marktkapitalisierung	in m CHF	1.217,09	1.602,50	3.176,87	2.267,75	1.547,88
Ergebnis je Aktie	in €	2,42	1,56	3,34	5,03	2,37
Buchwert je Aktie ⁹⁾	in €	27,45	29,02	22,65	27,06	26,90

BEDEUTSAMSTE NICHTFINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN:

		2019	2020	2021	2022	2023
Mitarbeiter ¹⁰⁾	Anzahl	4.368	4.586	5.249	6.088	6.184
Absatz Motorräder ¹¹⁾	Stückzahl	280.099	270.407	332.881	375.492	381.555
Absatz E-Fahrräder	Stückzahl	-	56.064	76.916	74.479	100.640
Absatz Powered Two-Wheelers (PTWs) ¹²⁾	Stückzahl	280.099	326.471	409.797	449.971	482.195
Absatz Fahrräder (ohne Elektroantrieb)	Stückzahl	-	17.213	25.837	43.986	56.718
Absatz gesamt: Motorräder und (E-) Fahrräder	Stückzahl	280.099	343.684	435.634	493.957	538.913

WEITERE NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN:

		2019	2020	2021	2022	2023
Produktion Motorräder weltweit ¹³⁾	Stückzahl	260.564	265.321	323.931	381.823	385.330
Produktion Motorräder in Mattighofen ¹⁴⁾	Stückzahl	160.098	140.252	178.992	222.041	217.160
t CO ₂ -e pro verkauftes Fahrzeug (Scope 1-3) ¹⁵⁾	in t CO ₂ -e	3,83	3,67	3,80	3,74	3,66
Flottenemissionen Motorräder ¹⁶⁾	Ø in g/km	79,09	78,93	79,65	79,59	80,11
Flottenverbrauch	Ø in l/100 km	3,41	3,39	3,41	3,39	3,42
Anzahl Mitarbeiter F&E in % der Gesamtmitarbeiter	in Prozent	18,10	17,60	18,60	19,40	21,10
F&E-Aufwendungen vom Umsatz	in Prozent	9,10	9,00	8,00	8,70	9,20
Anteil der weiblichen Mitarbeiter	in Prozent	22,59	22,37	24,16	25,43	25,78

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

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

3) Gearing = Nettoverschuldung / Eigenkapital

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

5) Zugänge von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten laut Anlagespiegel, ohne Leasingzugänge (IFRS 16)

6) ROCE = EBIT / durchschnittliches Capital Employed

Capital Employed = Sachanlagen + Firmenwert + Immaterielle Vermögenswerte + Working Capital Employed

7) ROE = Ergebnis nach Steuern / durchschnittliches Eigenkapital

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

9) Eigenkapital / Anzahl der Aktien

10) Mitarbeiterstand zum Stichtag (inklusive Leiharbeiter).

11) Inklusive von Partner Bajaj abgesetzte Motorräder.

12) Inklusive von Partner Bajaj abgesetzte Motorräder; exklusive Fahrräder ohne Elektroantrieb.

13) Inklusive bei GASGAS in Spanien produzierte Offroad-Modelle (seit 2020), inklusive von Partner Bajaj in Indien produzierte kleinmotorige KTM- und Husqvarna Modelle (auch für den lokalen Markt in Indien), inklusive von Partner CKM in China (JV mit CFMOTO) produzierte KTM Street-Modelle (auch für den lokalen Markt in China).

14) Jahresproduktionsmenge im Headquarter in Österreich exklusive X-BOW.

15) Berechnung exklusive E-Bicycles

16) Die CO₂-Flottenemissionen sind im Berichtsjahr, auch wegen des unvermindert starken Absatzes bei ICE Modellen mit mittleren und großen Hubräumen (> 500cc) um 0,52 g/km gestiegen.

PIERER Mobility DNA

ÜBER 30 JAHRE AUF DER ÜBERHOLSPUR

Kontinuierliches Wachstum & Fokus auf Rendite

- Seit **1992 ~15 % CAGR** beim **Absatz**, was im Jahr 2023 zu einem Umsatz von € ~2.661 Mio. führt.
- EBITDA-Marge **~12 %** in 2023
- Ziel: Ø Free-Cash-Flow von 3 - 5 % des Umsatzvolumens nachhaltig zu erreichen.

Wachstum durch Übernahmen und strategische Partnerschaften

- Investitionen in Infrastruktur
- Portfolioerweiterung bei Motorrädern und E-Bicycles, Erschließung neuer Märkte
- Aufbau und Entwicklung von strategischen Partnerschaften weltweit
- Intensivierung der strategischen Partnerschaften mit Bajaj und CFMOTO

Premium Marken

- **Starke Marken** sichern nachhaltige Profitabilität und Marktpräsenz
- **Marktanteilsgewinne** durch Produktführerschaft

Wertschöpfung durch Nachhaltigkeit

- Fokus auf **lokale Beschaffungsstrategie**
- Hohe Eigenverbrauchsquote und effiziente Nutzung aus erneuerbaren Energien
- Fachkräftesicherung durch ein **umfangreiches Lehrlingsprogramm** und **Duale Ausbildung**

Menschen & Netzwerk

- **~6.200 Mitarbeiter**, davon **rund 1.300 in der Forschung & Entwicklung**
- Starkes Händlernetz mit rund 7.000 Partnern

Innovation – die Zukunft von PTWs

- Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung liegen bei **rund 8 - 9 % des Umsatzes**
- Pionier im Bereich Elektromobilität und kontinuierliche Stärkung der Aktivitäten
- Umsatz E-Mobilität: **€ ~240 Mio.** in 2023
- Zwischen 2019 - 2023 **~45 % CAGR** beim Absatz



KTM 1390 SUPER DUKE R, MY24 © Kiska, Rudi Schedl

Kennzahlen Highlights Nachhaltigkeit 2023

195 €M

in die Produktentwicklung
INVESTIERT

80,1 G/KM

FLOTTEN-EMISSIONEN¹⁾

11,3

LOST TIME
FREQUENCY INJURY RATE³⁾

84%

Einkaufsvolumen
INNERHALB EUROPAS
für die Serienproduktion

99,7%

ERNEUERBARE ENERGIE⁴⁾

82%

ÜBERPRÜFTE LIEFERANTEN⁵⁾

Werte gerundet.

1) Senkung des Energiebedarfs für Produkte (Motorräder, exkl. E-Bicycles): Ø Emission in g/km.

2) Ergibt sich aus den verkauften Motorrädern, E-Fahrrädern und Electric-Balance-Bikes (Stückzahl).

21,6%

Absatz elektrifizierte
TWO-WHEELERS²⁾

3,9 €M

in die Mitarbeiterweiterbildung
INVESTIERT

27,3 €M

in alternative Antriebstechnologie
INVESTIERT

0

COMPLIANCE FÄLLE,
Vorfälle mit Bußgeld oder Strafe
NACH RÜCKRUFEN

25,8%

WEIBLICHE MITARBEITER

137.000

WEITERBILDUNGSSTUNDEN
für Mitarbeiter

3) Rate exkl. Leiharbeiter; Die LTIFR beschreibt die Anzahl der Unfälle mit Ausfallzeit von mindestens einem Arbeitstag pro 1 Million Arbeitsstunden.

4) Strom und Fernwärme an den wesentlichen Unternehmens- und Produktionsstandorten der KTM AG und PIERER Mobility AG in Österreich.

5) Anteil der über die SupplierAssurance Plattform bewerteten Serienlieferanten (Tier 1) mittels SAQ.

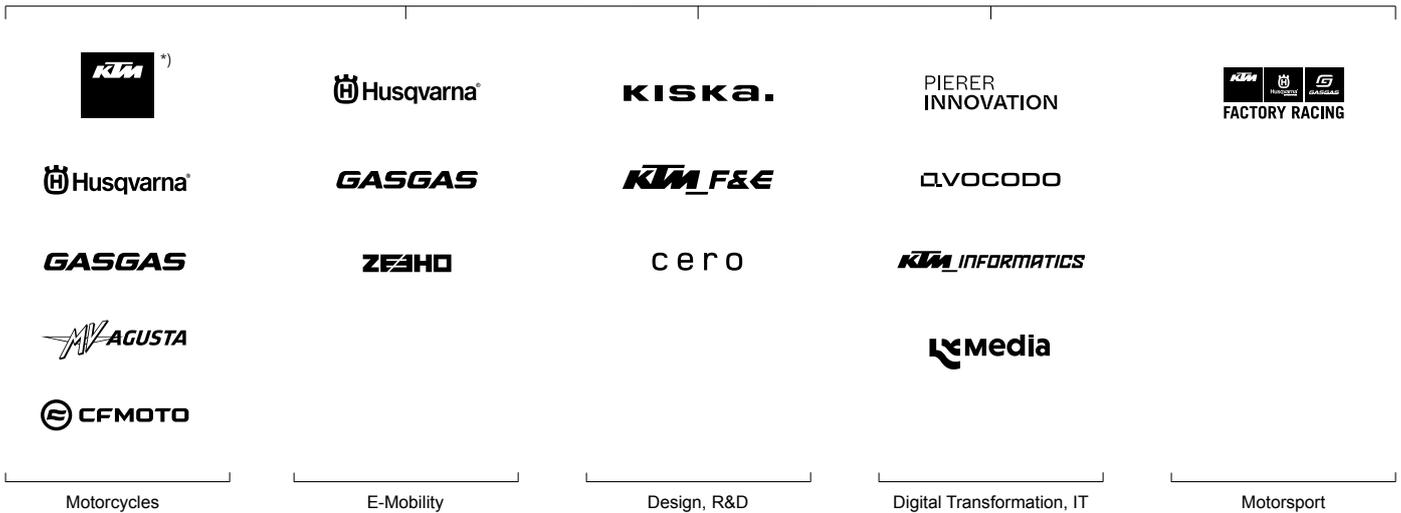


Inhalt

Konzernkennzahlen	2
PIERER Mobility DNA	4
Kennzahlen Highlights Nachhaltigkeit 2023	6
Konzernstruktur	10
In der POLE-POSITION	11
Produktionsstätten weltweit	12
Vorwort des Vorstandes	15
Organe der Gesellschaft	18
Bericht des Aufsichtsrates	19
KTM	
Die Rennsportmarke mit extremer Performance	27
Husqvarna Motorcycles	
Die Pioniermarke mit smarter Performance	33
GASGAS	
Die lebendige, spielerische Marke mit einladender Performance	39
WP Suspension	
Kompromisslose Leistung durch Rennsporttechnologie	45
PIERER New Mobility	
Die Zukunft der Zweiradmobilität	49
Forschung und Entwicklung	53
Digitale Innovationen	
Gemeinsam in die Zukunft	59
Mitarbeiter als zentraler Erfolgsfaktor	62
Aktie & Investor Relations	66
Corporate Governance	71
Corporate Governance Bericht 2023 nach ÖCGK	72
Bericht gemäß den Richtlinien Corporate Governance (RLCG) der SIX Swiss Exchange	84
Lagebericht	109
Konzernabschluss	137
Konzernanhang	147
Bestätigungsvermerk	218
Erklärung des Vorstandes	222
Impressum	223
Kontakt	223

Konzernstruktur

VEREINFACHTE DARSTELLUNG NACH BEREICHEN SOWIE MARKENÜBERSICHT,
31. DEZEMBER 2023

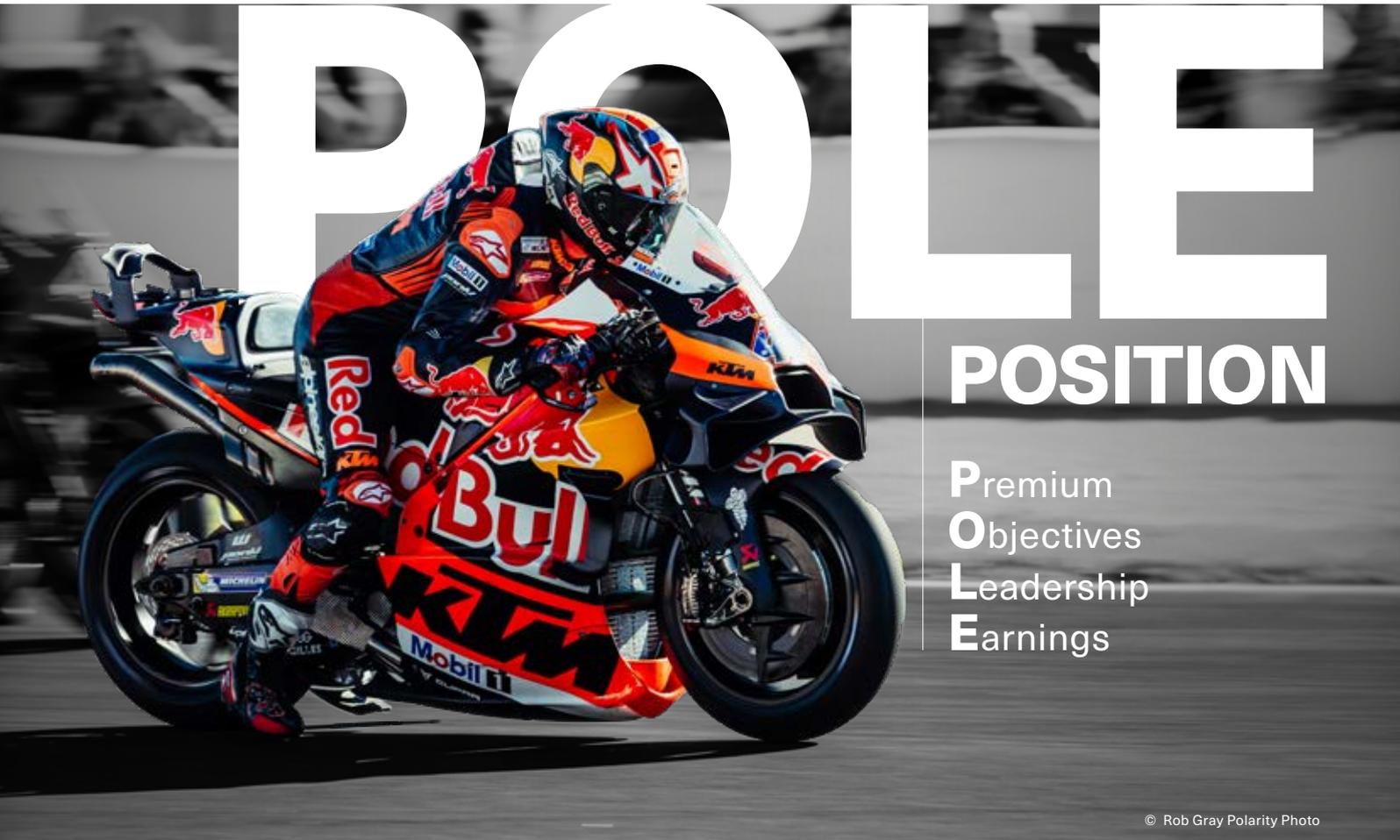


100 %-Beteiligungen: KTM AG, Husqvarna Motorcycles GmbH, GASGAS Motorcycles GmbH, CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH (mit der Marke Zeeho), WP Suspension GmbH; PIERER New Mobility GmbH (mit den Marken Husqvarna und GASGAS E-Bicycles), PIERER Innovation GmbH, Avocodo GmbH; KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH; KTM Informatics GmbH; KTM Racing GmbH; 74 % Beteiligung: LX media GmbH; 50 %-Beteiligungen: Kiska GmbH; CERO Design Studio S.L.; 25,1 % Beteiligung: MV Agusta Motor S.p.A.; Sonstige Beteiligungen: ACstyria Mobilitätscluster GmbH 12,3 %; Platin 1483. GmbH 100 %, Pierer E-Commerce GmbH 100 %. Zeeho ist eine CFMOTO-Marke, die von der CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH vertrieben wird.

*) In dieser Darstellung steht für die KTM AG, die als Eigentümerin der Marke KTM Motorräder und Motorradzubehör unter dieser Marke herstellt und/oder vertreibt. Davon zu unterscheiden ist die KTM Fahrrad GmbH, die als exklusive Lizenznehmerin Fahrräder und Fahrradzubehör unter der Marke KTM herstellt und/oder vertreibt. Die KTM AG und die KTM Fahrrad GmbH sind weder gesellschaftsrechtlich miteinander verbunden noch kapitalmäßig oder anderweitig miteinander verflochten. Die PIERER Mobility-Gruppe produziert und vertreibt daher keine Fahrräder und Fahrradzubehör unter der Marke KTM, sondern unter den Marken wie Husqvarna oder GASGAS.

In der POLE-POSITION

DAS MANAGEMENT DER PIERER MOBILITY AG HAT SICH ZUM ZIEL GESETZT, BRANCHENFÜHRER ZU WERDEN.



POSITION

Premium
Objectives
Leadership
Earnings

© Rob Gray Polarity Photo

PREMIUM

Alle Marken der PIERER Mobility AG sind als **PREMIUM-Marken** positioniert. Unser Ansporn ist es, nicht einer unter vielen zu sein, sondern in allen unseren Segmenten der Beste zu sein.

ZIELE

Klare Zielsetzungen vom Management. Sei es bei der Erschließung neuer Märkte oder durch messbare KPI's. Der Ansatz von PIERER Mobility ist "**Leistung und Erfolg**". Alle Marken haben unzählige Titel im Motorsport gewonnen. Ein klares Ziel ist es, die Krone des Motorsports zu holen – den MotoGP™ Titel.

MARKTFÜHRER

Leadership hat nach unserem Verständnis mehrere Dimensionen: Von der Marktführerschaft in Segmenten in denen wir tätig sind, bis hin zur Technologieführerschaft innerhalb der Branche. Die Hauptaufgabe des Top-Managements von PIERER Mobility ist es, mit **Vision, Klarheit, Transparenz** und **Motivation** zu führen.

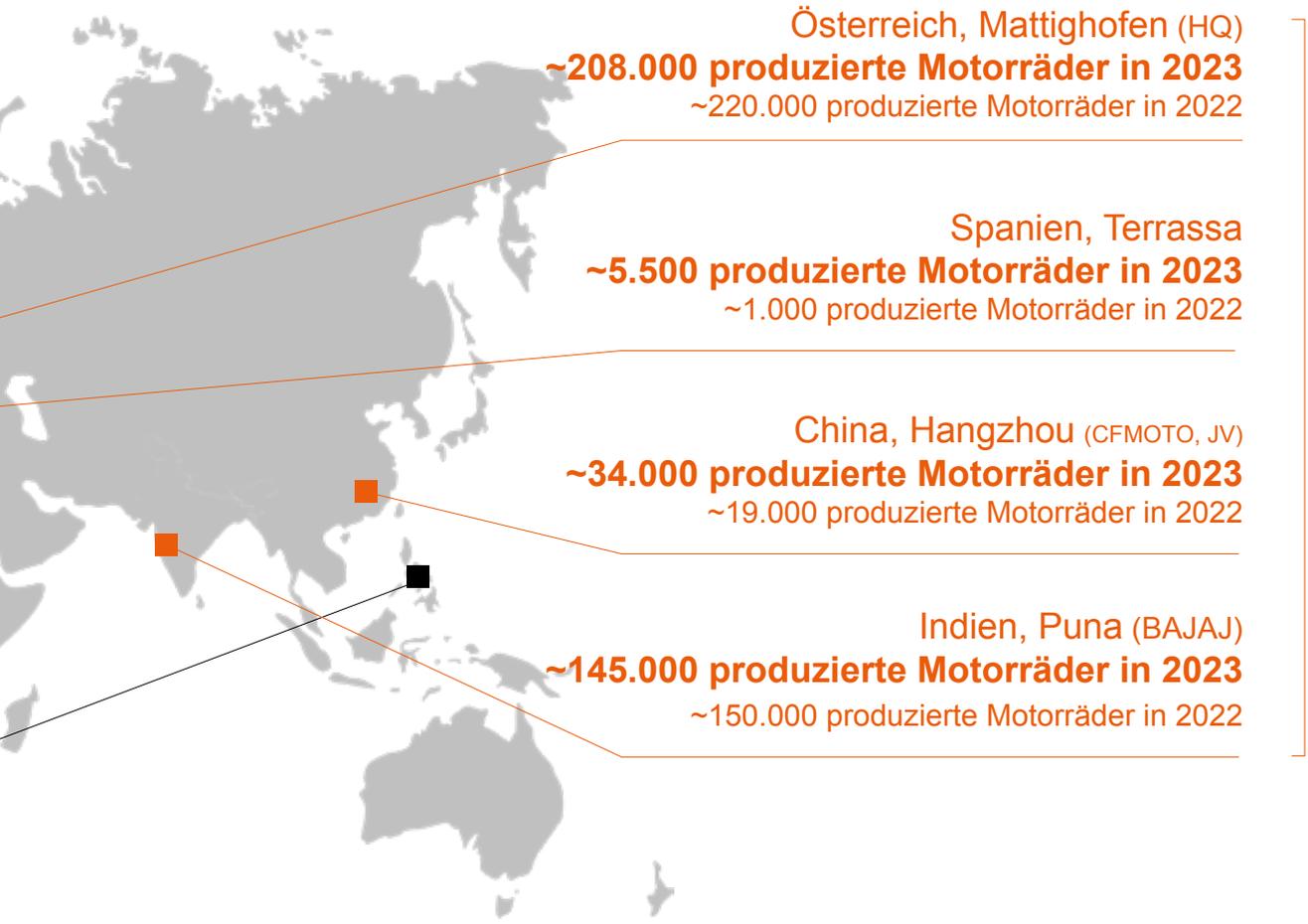
ERFOLG

PIERER Mobility ist nicht auf Volumen und Massenproduktion ausgerichtet. Der klare Fokus liegt auf **Qualität, Innovation, Profit und Rentabilität**. Auf diese Weise wird das Unternehmen in Zukunft Shareholder Value generieren.

Das sind auch die vier Säulen unseres Erfolges.

Produktionsstätten weltweit





Produkti-
onsstätten
für Motor-
räder



Stefan Pierer, CEO
© KTM/Philip Platzer

Vorwort des Vorstandes

Das Jahr 2023 war von geopolitischen wie auch gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen unterschiedlicher Natur geprägt. Die Lieferkette (vor allem für Halbleiter) war in der ersten Jahreshälfte stark beeinträchtigt und die Logistik-Situation gestaltete sich durch die unterschiedlichen Lockdowns im asiatischen Raum schwierig. Die hohen Energiekosten sowie die hohe Inflation waren weiterhin spürbar und wirkten sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit in Zentraleuropa aus. Dennoch haben wir uns als Wachstumsunternehmen bewiesen, indem wir den Konzernumsatz entgegen den Krisen und dem aktuellen Markttrend um rund 9 % auf € 2.661 Mio. steigern konnten.

Mit 381.555 verkauften Einheiten im Geschäftsjahr 2023 erreichten wir in unserem **Motorradbereich** ein Absatzplus von rund 2 %. Durch die weltweiten Überbestände im **Fahrradbereich** war auch unsere Gruppe mit einem enormen Preisdruck konfrontiert. Das Absatzwachstum in dieser Division von mehr als 30 % war geprägt von Lagerbestandsbereinigungen und der Trennung von der Marke R Raymon. Im Geschäftsjahr 2023 wurden 157.358 Fahrräder verkauft, davon 100.640 E-Bicycles.

STRATEGISCHE PROJEKTE

Im Geschäftsjahr 2023 haben wir die Zusammenarbeit mit **CFMOTO** weiter intensiviert. Die Intensivierung des Joint Ventures und die Zusammenarbeit in den Bereichen Produktstrategie, Produktentwicklung, Industrialisierung und Vertrieb war ein weiterer Schritt, um die steigende Marktnachfrage in China und dem asiatischen Raum, sowie auch weltweit bedienen zu können. Darüber hinaus wird die Produktionskapazität verdoppelt. Ein wichtiger Meilenstein für unser Unternehmen war der Abschluss einer strategischen Kooperation mit dem italienischen Premium-Motorradhersteller **MV Agusta S.p.A.**, an dem die KTM AG bereits im November einen Anteil von 25,1 % übernommen hat. Mit 15.03.2024 wurde von der KTM AG die bestehende Call-Option zum Erwerb der Mehrheit an der MV Agusta Motor S.p.A. nun bereits vorzeitig ausgeübt und die Beteiligung auf 50,1 % erhöht.

Mit der Forcierung der Kerntätigkeit (Motorräder und elektrifizierte Mobility-Produkte) ging die Einleitung des Verkaufs der Marken R Raymon und FELT sowie die Abgabe des Non-E-Fahrradbereiches einher. In diesem Zusammenhang wurde im September 2023 die Marke „R Raymon“ veräußert und der Verkaufsprozess der Fahrradmarke FELT durch ein Konsortium rund um Florian Burguet eingeleitet.

Hervorzuheben sind auch die großen **Erfolge im Motorrad-Rennsport**. Unter den drei Marken KTM, Husqvarna und GASGAS

haben wir sowohl im Straßen- als auch im Offroadsport weitere zehn Weltmeister- und fünf Herstellertitel gewonnen. Jorge Prado schrieb mit seinem MXGP WM Titel Geschichte – es war der erste Titel für GASGAS in der Motocross Königsklasse überhaupt. Manuel Lettenbichler holte seine zweite FIM Hard Enduro Weltmeisterschaft in Folge. Jospe Garcia triumphierte bei den International Six Days Enduro wie auch in der EnduroGP E1 Klasse. Brad Binder feierte zwei Siege im neuen MotoGP™-Sprintformat und errang mit seinem Teamkollegen Jack Miller zehn Podestplätze. Dies brachte KTM Platz zwei in der Herstellerwertung der MotoGP™.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die PIERER Mobility-Gruppe steigerte im Geschäftsjahr 2023 trotz schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen und einem Umbruch in der Fahrradindustrie den Konzernumsatz auf € 2.661,2 Mio. (Vorjahr: € 2.437,2 Mio.). Das operative Betriebsergebnis (EBIT) verringerte sich um rund 32 % auf € 160,0 Mio. (Vorjahr: € 235,3 Mio.). Das entspricht einer EBIT-Marge von 6,0 %. Das operative Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) liegt mit € 323,5 Mio. um rund 15 % unter dem Vorjahreswert. Die EBITDA-Marge beläuft sich auf 12,2 %. Das Ergebnis nach Steuern beträgt € 76,4 Mio. und liegt um -55,2 % unter dem Vorjahreswert. Aufgrund der Maßnahmen wie die Stärkung der Händlerstruktur und die finanzielle Stabilisierung der Lieferanten wurde der negative Free Cash-Flow, der sich 2023 auf € -413,0 Mio. beläuft (Vorjahr: € -2,8 Mio.), bewusst in Kauf genommen. Durch die starke Eigenkapitalbasis und die langfristigen Finanzierungen stehen ausreichende Liquiditätsreserven nachhaltig zur Verfügung. Die Eigenkapitalquote liegt zum Bilanzstichtag bei 30,8 %.

Das Geschäftsjahr 2023 stand ganz im Zeichen einer großen Modell-offensive mit insgesamt 72 neuen und überarbeiteten Modellen der drei Kernmarken: Mit 280.206 verkauften **KTM** Motorrädern, 67.462 verkauften **Husqvarna** Motorrädern und 29.532 verkauften **GASGAS** Motorrädern im Geschäftsjahr 2023 zusätzlich der abgesetzten Motorräder von **MV Agusta** (1.852) und **CFMOTO** (2.503) konnten wir einen Absatz von 381.555 Einheiten (2022: 375.492 Stück) erzielen. Die **Motorrad-Division** erreichte somit ein Absatzplus von 1,6 % und festigte damit ihre Präsenz in den wichtigen Motorradabsatzmärkten. In den **europäischen Vertriebsregionen** lag der Absatz bei 140.214 Einheiten (+15 %). Mit 241.341 Motorrädern haben wir rund zwei Drittel der Einheiten in Märkten außerhalb Europas verkauft: In **Indien** stieg der Absatz mit 66.426 Motorrädern besonders stark an (+29 %). Trotz eines leichten Rückgangs in **Nordamerika** (-7,7 %) schaffte es unsere dortige Niederlassung 101.277 Stück zu verkaufen. Während sich der Absatz in **Südamerika** mit 27.671 (-26,4 %) und in **Asien** mit 23.129 (-27,3 %) Motorrädern rückläufig

zeigte, konnte der Absatz in **Australien** mit 19.648 Einheiten leicht über das Vorjahresniveau (Vorjahr: 19.478 Stück) gehoben werden (+1 %).

In der **Fahrrad-Division** wurden im Geschäftsjahr 157.358 Fahrräder (Vorjahr: 118.465), davon 100.640 E-Bicycles (Vorjahr: 74.479) abgesetzt. Rund 87 % des Absatzes entfallen auf Europa, hier insbesondere auf die DACH-Region und weitere 10 % teilen sich auf Nordamerika sowie rund 3 % auf Asien, Südamerika und Australien auf.

MITARBEITER

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2023 hat die PIERER Mobility-Gruppe ihren Mitarbeiterstand um 96 auf insgesamt 6.184 Mitarbeiter erhöht (Vorjahr: 6.088), davon sind 5.020 in Österreich tätig. Zum Bilanzstichtag 31.12.2023 waren rund 220 Lehrlinge beschäftigt, ausgebildet wurde in 25 Lehrberufen. Im Bereich Forschung & Entwicklung sind ca. 1.300 Mitarbeiter tätig; dies entspricht einem Anteil von rund 21% der Gesamtbelegschaft. 2023 betrug der Anteil der weiblichen Beschäftigten rund 25,8 %.

Die Mitarbeiter sind für uns ein zentraler Erfolgsfaktor. Mit zahlreichen Maßnahmen verbessern wir die Arbeitsbedingungen und die Mitarbeiterzufriedenheit kontinuierlich und wirken dem Fachkräftemangel aktiv entgegen. Neben Verbesserungen im Bereich der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes, fokussieren wir uns auch auf eine zielgerichtete Schulung und Weiterbildung unserer Mitarbeiter. 2023 investierten wir rund € 3,9 Mio. in das Ausbildungsprogramm, um zu einer adäquaten Entwicklung für den Beruf beitragen zu können.

INVESTITIONEN

Im Geschäftsjahr 2023 wurden in das weitere Wachstum € 284,0 Mio. investiert, davon ca. € 195,1 Mio. in Produktentwicklung & Werkzeuge, € 88,9 Mio. in Betriebsanlagen & Infrastruktur. Trotz makroökonomischer Herausforderungen auf globaler Ebene haben Investitionen in die (Weiter-)Entwicklung bestehender und neuer Modelle, Elektromobilität und High-Tech-Modernisierung aktuell und auch in Zukunft höchste Priorität. Im Einklang mit unseren strategischen Zielen werden die Ausgaben für Investitionen in Forschung und Entwicklung dem bereits hohen Niveau der Vorjahre entsprechen. Die Forschungsquote lag im Berichtsjahr bei 9,2 % des Umsatzes. Wesentliche Investitionen haben wir 2023 wie in den Vorjahren vor allem in Entwicklungsprojekte sowie in den Kauf von Werkzeugen und Anlagen getätigt.

AUSBLICK

Für das Geschäftsjahr 2024 rechnet der Vorstand weiterhin mit einem global schwierigen wirtschaftlichen Umfeld, nicht zuletzt getrieben von den unverändert signifikant hohen Inflationsraten und Lohn- und Gehaltsentwicklungen mit weitreichenden Einflüssen auf die Preisentwicklung weltweit. Für die Gruppe wird das Jahr 2024 ein Konsolidierungsjahr, welches zur Stärkung des Kerngeschäfts genutzt wird.

In den internationalen Lieferketten der Unternehmensgruppe hat sich die Lage 2023 deutlich entspannt und nach den anhaltenden Herausforderungen der letzten Jahre werden sich voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2024 keine größeren Störungen auftun. Das geht unter anderem mit der in der KTM-Gruppe etablierten Lieferantenrisikobewertung einher, wodurch die Folgen der angespannten Situation in der Vergangenheit weitgehend abgemildert werden konnten. Zudem wurde die Beschaffungsstrategie angepasst und das Beschaffungsrisiko insbesondere durch den direkten Zugang zum asiatischen und den weiteren Fokus auf den europäischen Markt reduziert.

Um die Rentabilität der PIERER Mobility-Gruppe zu sichern, führt das Unternehmen die bereits im Geschäftsjahr 2023 eingeleiteten Kostenreduktionsmaßnahmen intensiv fort und diese werden sich im Geschäftsjahr 2024 auf einen hohen zweistelligen Millionenbetrag belaufen. Ein wesentlicher Schwerpunkt wird dabei auch auf die Straffung der Produktentwicklungszyklen und einer klaren Ausrichtung der Produktprogramme gelegt.

Als weitere Maßnahme werden im Motorradsegment Teile der Produktion für einzelne Modelle der Mittelklasse und bestimmte F&E-Aktivitäten zum strategischen Partner Bajaj Auto, Indien sowie zu CFMOTO, China verlagert. Das betrifft Produkte (Straßenmotorräder) in sehr preis- und wettbewerbsintensiven Märkten. Die bisher bei Bajaj produzierte Modellpalette (zwischen 125 und 390 Kubikzentimeter) wird erweitert. Beim chinesischen Partner CFMOTO werden Straßenmotorräder zwischen 790 und 950 Kubikzentimeter assembliert. Dadurch sollen unter anderem Kostenvorteile in diesen Regionen genutzt sowie Entwicklungs- und Industrialisierungsprozesse beschleunigt werden.



Die aktuellen Liquiditätsreserven gepaart mit einem ausgewogenen Mix an verschiedenen Finanzierungsinstrumenten ermöglichen es der Unternehmensgruppe auch im Jahr 2024 in einem volatilen Marktumfeld flexibel zu agieren. In diesem Zusammenhang wurden auch die verfügbaren Liquiditätsreserven kurz- und langfristig deutlich erhöht. Die Unternehmensgruppe ist auch von den Folgen der aktuellen Zinsentwicklung betroffen und Maßnahmen zur Steuerung des Zinsänderungsrisikos wurden ergriffen. Mittelfristig erwartet der Vorstand eine Reduktion des derzeit hohen Zinsniveaus.

Wels, im März 2024

DI Stefan Pierer
Vorsitzender des Vorstandes

Organe der Gesellschaft

Stand 31. Dezember 2023

VORSTAND



DI Stefan Pierer CEO
Bestellt bis 31.12.2025



Mag. Alex Pierer
Bestellt bis 31.12.2027



Mag. Hubert Trunkenpolz
Stellvertretender Vorsitzender
Bestellt bis 31.12.2027



Dipl.-Vw. Rudolf Wiesbeck
Bestellt bis 31.12.2027



Mag. Viktor Sigl, MBA CFO
Bestellt bis 31.12.2027



Florian Burguet, MBA
Ende der Funktionsperiode
zum 31.12.2023



Mag. Florian Kecht
Bestellt bis 31.12.2027

AUFSICHTSRAT

Josef Blazicek
Aufsichtsratsvorsitzender

Gewählt bis zum Ende der Hauptversammlung, die über die Entlastung des Geschäftsjahres 2025 beschließt

Rajiv Bajaj
Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden

Gewählt bis zum Ende der Hauptversammlung, die über die Entlastung des Geschäftsjahres 2026 beschließt

DI Dr. Iris Filzwieser
Mitglied des Aufsichtsrates

Gewählt bis zum Ende der Hauptversammlung, die über die Entlastung des Geschäftsjahres 2026 beschließt

Mag. Michaela Friepeß
Mitglied des Aufsichtsrates

Gewählt bis zum Ende der Hauptversammlung, die über die Entlastung des Geschäftsjahres 2026 beschließt

Srinivasan Ravikumar
Mitglied des Aufsichtsrates

Gewählt bis zum Ende der Hauptversammlung, die über die Entlastung des Geschäftsjahres 2026 beschließt

Mag. Friedrich Roithner
Mitglied des Aufsichtsrates

Gewählt bis zum Ende der Hauptversammlung, die über die Entlastung des Geschäftsjahres 2027 beschließt

Bericht des Aufsichtsrates

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

die weltwirtschaftlichen Aussichten sind unverändert eingetrübt. Die Auswirkungen des seit 2022 andauernden Russisch-Ukrainischen Krieges, sowie die unter anderem daraus resultierenden signifikant erhöhten Inflationsraten, haben zu einer deutlichen Verlangsamung der Weltwirtschaft geführt. Zwar haben sich die Prognosen im Laufe des Geschäftsjahres 2023 grundlegend verbessert, allerdings bleiben sie hierdurch weiterhin gehemmt. Eine weitgehend positive Normalisierung der Geschäfts- und Verbraucherstimmung lässt sich erkennen, die Rohstoffpreise sinken und die im vergangenen Geschäftsjahr beobachteten Störungen in der Lieferkette erscheinen weitgehend überwunden, da die Logistikkosten und die Lieferzeiten für notwendige Ressourcen im Allgemeinen wieder das Niveau vor der COVID-Pandemie erreichen. Wesentliche finanz- und gesamtwirtschaftliche Risiken bestehen jedoch zum einen in der schwelenden Immobilienkrise in China, zum anderen in der weiteren Entwicklung der Inflationsraten. Während sowohl die Gesamtinflation als auch die Kerninflation, die die volatilen Energie- und Nahrungsmittelkomponenten ausschließt, rückläufig sind, wird erwartet, dass beide zumindest kurz- und mittelfristig erhöht bleiben. In einer Gesamtbetrachtung sind die wirtschaftlichen Risiken im Allgemeinen besser ausbalanciert als im vergangenen Geschäftsjahr, aber das Risiko einer Abwärtsbewegung ist immer noch gegenwärtig. Trotz größter wirtschaftlicher Herausforderungen und einem Umbruch in der Fahrradindustrie blickt die PIERER Mobility-Gruppe auf ein weiteres Rekordumsatzjahr zurück und steigerte im Geschäftsjahr 2023 ihren Umsatz um über 9,2 % auf einen neuen Rekordwert von € 2.661,2 Mio. Das operative Betriebsergebnis (EBIT) verringerte sich um rund 32 % auf € 160,0 Mio. (Vorjahr: € 235,3 Mio.), was einer EBIT-Marge von 6,0 % entspricht. Vor allem die eingeleitete Neuausrichtung des Fahrradbereiches hat das Ergebnis in 2023 deutlich belastet. Rund 97% der Umsatzerlöse wurden außerhalb von Österreich erzielt.

Mit 381.555 verkauften Motorrädern (KTM, Husqvarna, GASGAS) im Geschäftsjahr 2023 erreichte der Motorradbereich ein Absatzplus von rund 2 %. Knapp zwei Drittel der Motorräder wurden in den Märkten außerhalb Europas, und hier insbesondere in Nordamerika abgesetzt. Aufgrund der weltweiten Überbestände im Fahrradbereich war auch die PIERER Mobility-Gruppe mit stark gefallenem Marktpreisen konfrontiert. Das Absatzwachstum in der Fahrrad-Division von mehr als 30 % war geprägt von Lagerbestandsbereinigungen und der Abgabe der Marke R Raymon. Im Geschäftsjahr 2023 wurden 157.358 Fahrräder (Vorjahr: 118.465) verkauft, davon 100.640 E-Bicycles. Im Fahrradbereich stellt die DACH-Region nach wie vor den größten Absatzmarkt mit rund 60 % dar. Der Absatzanteil in der Fahrrad-Division in Nordamerika lag in 2023 bei rund 10 %.

Entgegen den globalen wirtschaftlichen schwierigen Rahmenbedingungen ist die Nachfrage in den Kernmärkten Europa mit +11 % (~ 820.000 neu zugelassene Motorräder) sehr stark und



in Nordamerika (USA & Kanada) mit +4 % (485.000 Motorräder) ebenfalls auch deutlich positiv gestiegen. Der Marktanteil aller drei Marken (KTM, Husqvarna, GASGAS) liegt somit im Jahr 2023 in Europa bei rund 10,6 % bzw. bei 12,6 % in Nordamerika. Leicht rückgängig ist der australische (inklusive Neuseeland) Motorradmarkt mit einem 3%-igen Rückgang auf 67.000 neu registrierte Motorräder. Dennoch gelang in diesem Markt ein Anstieg des Marktanteiles der drei Marken gesamt auf 21 %. Der relevante indische Motorradmarkt befindet sich hingegen wie im Vorjahr deutlich im Aufschwung (+22 %). Bajaj setzte in Indien knapp 66.000 KTM und Husqvarna Motorräder ab, resultierend in einem Marktanteil von 5,3 %. Im Produktionswerk Chakan der Bajaj Auto Limited in Pune werden seit 2011 Motorräder für den globalen Vertrieb mitentwickelt und produziert.

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

Ein wichtiger Meilenstein für das Unternehmen war der Abschluss einer strategischen Kooperation mit dem italienischen

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

ÜBERWACHUNGS- UND BERATUNGSTÄTIGKEIT DES AUFSICHTSRATES

Der Aufsichtsrat der PIERER Mobility AG hat die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahrgenommen, war in den grundlegenden Entscheidungen des Vorstands frühzeitig involviert und hat den Vorstand beratend begleitet. Der Vorstand der PIERER Mobility AG hat dem Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2023 regelmäßig im Rahmen der laufenden Berichterstattung an den Vorsitzenden des Aufsichtsrates sowie in allen Sitzungen anhand ausführlicher Berichte über die Geschäfts- und Finanzlage, über den Gang der Geschäfte und die Lage der Gesellschaft einschließlich ihrer Konzernunternehmen berichtet. Einzelne Bereiche wurden vertiefend in den vom Aufsichtsrat eingerichteten Ausschüssen behandelt, die wiederum dem Gesamtaufsichtsrat über ihre Tätigkeiten berichtet haben.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat nach sorgfältiger Prüfung und Beratung zahlreiche seiner Zustimmung unterliegenden Geschäftsvorfälle genehmigt. Neben Finanz- und Investitionsplanung sowie Finanzierungen gehörten dazu unter anderem Kooperationsvorhaben sowie Vertragsabschlüsse mit besonderer Bedeutung für das Unternehmen. Im Geschäftsjahr 2023 kam es zu keiner Änderung im Grundkapital der Gesellschaft. Ebenso wenig wurden eigene Aktien erworben oder veräußert, weshalb die Gesellschaft zum Stichtag 31. Dezember 2023 keine eigenen Aktien hielt. Die Mitwirkung des Aufsichtsrats war im Zusammenhang mit dem Grundkapital und der eigenen Aktien der Gesellschaft somit im Geschäftsjahr 2023 nicht erforderlich.

Über eine Vielzahl von Maßnahmen und Geschäftsvorfällen hat der Vorstand den Aufsichtsrat informiert und diese mit ihm intensiv und detailliert erörtert, so beispielsweise die hohen Inflationsraten und Zinsbelastungen sowie die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine, der insbesondere zu einer erheblichen Steigerung der Energiepreise führte. Die Einschätzungen der PIERER Mobility-Gruppe zu den Auswirkungen des Kriegsgeschehens in der Ukraine sind im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Die PIERER Mobility-Gruppe hat keinen wesentlichen Grund identifiziert, ihre Schätzungen und Erwartungen zum 31. Dezember 2023 aufgrund des Kriegsgeschehens in der Ukraine wesentlich zu ändern. Die Gruppe verfügt weder über Investitionen, sonstige Vermögenswerte oder sonstige

wesentliche Geschäftsbeziehungen in der Ukraine, Russland oder Weißrussland noch hat die Gruppe wesentliche Geschäftsbeziehungen zu Lieferanten oder Händlern in diesen Ländern. Vor diesem Hintergrund erwartet die Gruppe keine wesentlichen Auswirkungen auf die erwarteten zukünftigen Cashflows. Gleichermäßen hat die Gruppe durch den Krieg und die verhängten Sanktionen keinen Verlust der Beherrschung, der gemeinschaftlichen Führung oder der Fähigkeit zur Ausübung eines maßgeblichen Einflusses auf Unternehmen erlitten und erwartet auch dergleichen nicht.

Das Geschäftsjahr 2023 stand ganz im Zeichen einer großen Modelloffensive mit insgesamt 72 neuen und überarbeiteten Modellen der drei Kernmarken KTM, Husqvarna und GASGAS, sowohl im Offroad- als auch im Straßenbereich. Das breit aufgestellte Portfolio an Street-Modellen erstreckt sich von Naked-Bikes, Supersport- und Touring-Modellen im Einstiegssegment über ein breites Mittelklassensegment mit Ein- und Reihenzweizylindermodellen bis hin zu Premium-Motorrädern mit effizienten und leistungsstarken Zweizylindermotoren.

Die KTM-Enduro-Palette des Modelljahres 2024 ist der Beweis vieler Jahre an der Spitze des Enduro-Motorsports und bildet eine dynamische Kombination aus Rennsportleistung, Ergonomie sowie führender Technologie in der Branche. Im zweiten Halbjahr wurde unter anderem eine neue, Euro5+ konforme Generation der KTM DUKE-Modellreihe präsentiert mit neuen 125, 250, 390, 990 und 1390 Modellen. Husqvarna Motorcycles präsentierte im März 2023 die Norden 901 Expedition, ein mit zahlreichen Komfortfunktionen ausgestattetes und leistungsstarkes Reisemotorrad, ausgerichtet für den Einsatz sowohl auf der Straße als auch im Gelände. In der Enduro Modellreihe für das Modelljahr 2024 präsentierte Husqvarna Motorcycles neun komplett neugestaltete Maschinen mit neuester Technologie und weiterentwickelter Elektronik, um auch weiterhin im Offroad-Bereich neue Standards zu setzen. Im letzten Quartal 2023 wurde zudem der Skutta, ein E-Scooter für urbane Ballungsräume, vorgestellt und ist nur der erste Schritt einer großen Husqvarna Modelloffensive im Street Segment für 2024. GASGAS präsentierte ebenfalls eine neue Generation der Motocross, Enduro und Cross Country Modellpalette 2024 mit gleich 16 Dirtbikes auf Basis der aktuellen Offroadplattform und ergänzte dies durch innovative und batterieelektrisch betriebene Produkte. Diese, speziell für Kinder ab drei Jahren konzipierten Electric-Balance-Bikes, ermöglichen das spielerische Erlernen im sicheren Umgang mit Zweiradfahrzeugen und sind mit einem Akku-Schnellwechselsystem ausgestattet.

In der ersten Jahreshälfte 2023 gab es auch in der Fahrradsparte eine Reihe an neu gestalteten Produkten und eine Vielzahl an technischen Erneuerungen. Husqvarna E-Bicycles setzt auf innovative Elektromobilitätslösungen und öffnet sich dadurch vielversprechende neue Märkte weltweit. GASGAS E-Bicycles baut auf dem Erfolg der Marke GASGAS im Motorradsegment auf. Mit den leistungsstarken



E-MTBs für Offroad-Strecken konnte die Marke nach einem erfolgreichen Geschäftsjahr 2022 ihre Reichweite auch im ersten Quartal 2023 weltweit ausbauen. Die Erfahrungen aus dem Offroad-Motorsport sowie das Wissen über Technologien und Materialien werden bei der Entwicklung neuer elektrifizierter New Mobility Produkte eine noch größere Rolle spielen. Obwohl der E-Mobility-Markt großes Wachstumspotenzial birgt, ist es absehbar, dass sich darauf hochwertige Produkte durchsetzen bzw. durchsetzen werden, was nach aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht zuletzt auch von der sich verändernden und umweltbewussteren Bevölkerungsstruktur abhängt. Gleichzeitig ist aber auch anzumerken, dass aktuelle makroökonomische Unsicherheiten sowie Einflüsse auf Verbraucherpreise nicht zuletzt aufgrund von hohen Inflationsraten unvorhersehbare Auswirkungen auf das Nachfrageverhalten bergen.

Aufgrund des global schwierigen wirtschaftlichen Umfeldes wird das Geschäftsjahr 2024 für die PIERER Mobility-Gruppe ein Konsolidierungsjahr, welches zur Stärkung des Kerngeschäfts genutzt wird.

ARBEITSKULTUR UND SCHWERPUNKTE DER SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATES

Der Aufsichtsrat kam im Berichtsjahr zu fünf Sitzungen zusammen. Zusätzlich gab es weitere telefonische Abstimmungsgespräche sowie Beschlussfassungen im elektronischen, fernmündlichen oder schriftlichen Verfahren. Die Aufsichtsratsarbeit war von einem offenen und intensiven Austausch geprägt. In den Sitzungen des Aufsichtsrats erörterten seine Mitglieder die zur Entscheidung

anstehenden Maßnahmen und Geschäfte jeweils eingehend mit dem Vorstand. Auf anstehende Beschlüsse bereiteten sich die Aufsichtsratsmitglieder regelmäßig anhand von Unterlagen vor, die der Vorstand zur Verfügung gestellt hatte.

In seinen Sitzungen befasste sich der Aufsichtsrat regelmäßig mit der Überwachung der Arbeit des Vorstandes, hat sich vom Vorstand über Projekte sowie den Geschäftsverlauf und die Geschäftsplanung unter Einbezug der nicht finanziellen Leistungsindikatoren informieren lassen und hat den Vorstand auch bei wesentlichen strategischen Weichenstellungen beratend begleitet. Weiters befasste sich der Aufsichtsrat auch mit der Corporate Governance des Unternehmens sowie dem Compliance Management. Im Geschäftsjahr 2023 wurde weiters der Verhaltenskodex der PIERER Mobility-Gruppe erneut überarbeitet und in der neuen Fassung vom 29. September 2023 kundgemacht. Die Auseinandersetzung mit gesetzlichen Neuerungen, rechtlichen Rahmenbedingungen und neuen, zukunftsweisenden Technologien, bildeten weitere Schwerpunkte der Aufsichtsratsstätigkeit. Außerhalb der regulären Sitzungen wurde der Aufsichtsrat über besondere Vorgänge in Kenntnis gesetzt. Zusätzlich nahmen die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands bilaterale Termine zum Meinungs-austausch wahr. Über die wichtigsten Indikatoren der Geschäftsentwicklung und bestehende Risiken unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat auch durch mündliche Berichte.

In seiner ersten Sitzung vom **21. März 2023** hat sich der Aufsichtsrat vor allem mit der Erörterung und Beschlussfassung über die Prüfung

und Feststellung des Jahresabschlusses 2022, des Lageberichts 2022, und der Prüfung des Konzernabschlusses 2022, des Konzernlageberichts 2022, des Corporate Governance Berichts sowie des Nachhaltigkeitsberichts (nichtfinanzieller Bericht gem. § 267a UGB) befasst. Weiters befasste sich der Aufsichtsrat mit der Tagesordnung und den Beschlussvorschlägen für die ordentliche Hauptversammlung. Die hervorragende Arbeit des Unternehmens bei der Erstellung des Jahresabschlusses 2022 wurde erneut gewürdigt: Von insgesamt 236 untersuchten Berichten (Online- und Print-Version) beim Schweizer Geschäftsberichte-Rating 2023 gehörte die PIERER Mobility AG zu den Top 20 am besten bewerteten Unternehmen und hat in der Kategorie "Value Reporting" den 7. Rang erreicht.

In der 26. ordentlichen Hauptversammlung am **21. April 2023** wurde eine Beschlussfassung zur Anhebung der satzungsmäßigen Höchstzahl an Vorstandsmitgliedern zur Stärkung des Wachstumskurs vorgelegt und beschlossen. Im Nachgang der Annahme dieser Satzungsänderung durch die Hauptversammlung bestellte der Aufsichtsrat am 6. Mai 2023 Mag. Alex Pierer, Mag. Florian Kecht, Florian Burguet, MBA und Dipl.-Vw. Rudolf Wiesbeck als neue Vorstandsmitglieder der PIERER Mobility AG. Im Einklang mit der langfristig verfolgten strategischen Ausrichtung der Gesellschaft hat der Aufsichtsrat das mit 31. Dezember 2023 endende Vorstandsmandat von CEO DI Stefan Pierer vorzeitig bis Ende 2025 und die Vorstandsmandate von Mag. Viktor Sigl, MBA und Ing. Mag. Hubert Trunkenpolz vorzeitig bis Ende 2027 verlängert. Weiters ist in der ordentlichen Hauptversammlung vom 21. April 2023 Mag. Friedrich Roithner als weiteres Mitglied des Aufsichtsrates bestellt worden. Das bestellte Aufsichtsratsmitglied hat seine Bestellung angenommen. Mag. Klaus Rinnerberger hat seine Funktion als Mitglied des Aufsichtsrates mit Wirkung zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung vom 21. April 2023 zurückgelegt.

Die Schwerpunkte der Sitzung vom **22. Juni 2023** bildeten der Geschäftsverlauf der ersten fünf Monate 2023, die Berichte der Konzernunternehmen, sowie der Finanzstatus. Trotz der nach wie vor spürbaren Herausforderungen, insbesondere im Fahrradmarkt, gab der Vorstand am 29. August 2023 bekannt, die im ersten Quartal 2023 veröffentlichte Umsatzprognose für das Geschäftsjahr 2023 zu bestätigen. Die PIERER Mobility-Gruppe setzt im Geschäftsjahr 2023 weiterhin auf ein Wachstum in allen Kernbereichen, sowohl bei den Motorrädern als auch bei den (E-)Fahrrädern, zwischen 6 und 10 Prozent. Im Rahmen der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung vom **01. September 2023** standen der Geschäftsverlauf der ersten sieben Monate 2023, die Berichte der Konzernunternehmen, Modellupdates sowie der Finanzstatus auf der Agenda.

In der Aufsichtsratssitzung vom **26. September 2023** standen der Geschäftsverlauf der ersten acht Monate 2023, die Aufnahme eines Schuldscheindarlehens seitens der KTM AG sowie der Erwerb

einer 74 %-igen Beteiligung an der LX Media GmbH im Fokus. Die Umsatzprognose für das Geschäftsjahr 2023 wurde im Dezember auf ein Wachstum von 7 % bis 9 % gegenüber dem Vorjahr bei einer EBIT-Marge zwischen 5 % bis 7 % angepasst (bisher prognostiziertes Umsatzwachstum für das Geschäftsjahr 2023: 6 bis 10 Prozent, bisher prognostizierte EBIT-Marge für das Geschäftsjahr 2023: 8 bis 10 Prozent). Die letzte Sitzung des Berichtsjahres 2023 fand am **15. Dezember 2023** statt und behandelte den Geschäftsverlauf nach 11 Monaten und den Ausblick auf das gesamte Geschäftsjahr 2023. In dieser Sitzung wurde weiters über die Konzernunternehmen und den Finanzstatus berichtet. Weiters wurde das Budget 2024 vorgelegt und diskutiert sowie zur Beschlussfassung gebracht.

Zur Sitzungsteilnahme der Aufsichtsratsmitglieder wird festgehalten, dass bei vier Aufsichtsratssitzungen jeweils ein Aufsichtsratsmitglied entschuldigt abwesend war; bei einer Aufsichtsratssitzung waren sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrates anwesend.

UNABHÄNGIGKEIT UND EFFIZIENZ

Ein wichtiger Teil guter Corporate Governance ist die Unabhängigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Freiheit von Interessenkonflikten. Bei der Einschätzung der Unabhängigkeit seiner Mitglieder legt der Aufsichtsrat die Empfehlungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex zugrunde. Die Kriterien für die Bewertung der Unabhängigkeit sind in Regel 53 des ÖCGK dargestellt. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats sind mit Ausnahme von Rajiv Bajaj und Mag. Friedrich Roithner auf Grundlage dieser Kriterien zum Ende des Jahres 2023 alle Aufsichtsräte als unabhängig einzustufen. Rajiv Bajaj erfüllt als Managing Director, CEO und Aktionär der Bajaj Auto Ltd, welche ein wesentlicher Kooperationspartner der KTM AG ist, das zweite Unabhängigkeitskriterium nicht. Mag. Friedrich Roithner war bis zu seiner Bestellung als Aufsichtsrat Mitglied des Vorstandes der Gesellschaft und erfüllt somit das erste Unabhängigkeitskriterium nicht. Festzuhalten ist jedoch, dass die Wahl von Mag. Friedrich Roithner zum Aufsichtsratsmitglied aufgrund eines Vorschlages der Hauptaktionärin Pierer Bajaj AG gemäß § 86 Abs 4 Z 2 AktG und somit entsprechend den Vorgaben des österreichischen Aktienrechts zum Cooling-Off erfolgte. Soweit andere Aufsichtsratsmitglieder Organfunktionen in Unternehmen innehaben, die in Geschäftsbeziehungen mit der PIERER Mobility Gruppe stehen, sehen wir keine Beeinträchtigung ihrer Unabhängigkeit.

Der Aufsichtsrat überprüft jährlich die Effizienz seiner Tätigkeit in Form einer Selbstevaluierung im Sinne der C-Regel 36 ÖCGK. Hierzu führte der Aufsichtsratsvorsitzende eine Befragung aller Aufsichtsratsmitglieder zur gesamten Bandbreite relevanter Aufsichtsrats Themen durch und erörterte diese ausführlich in einer Sitzung des Aufsichtsrates. Themenfelder waren dabei insbesondere

die Vorbereitung und der Ablauf der Aufsichtsratssitzungen, die Inhalte und Themen der Sitzungen, die Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und das Zusammenwirken mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer. Insgesamt wurde die Tätigkeit des Aufsichtsrats von seinen Mitgliedern als unverändert effizient eingeschätzt.

PRÜFUNGSAUSSCHUSS

Der Prüfungsausschuss überwacht insbesondere den Rechnungslegungsprozess, die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems und des Risikomanagement-Systems, ferner die Abschlussprüfung, die Unabhängigkeit und Qualifikation des Abschlussprüfers sowie dessen Leistungen einschließlich der Beauftragung von zusätzlich erbrachten Nichtprüfungsleistungen. Der Prüfungsausschuss bestand im Geschäftsjahr 2023 aus drei Mitgliedern. Bis zum Ablauf des 18. April 2023 setzte sich der Prüfungsausschuss wie folgt zusammen: Srinivasan Ravikumar (Ausschussvorsitzender), Mag. Klaus Rinnerberger (Finanzexperte und Stellvertreter des Ausschussvorsitzenden) und Mag. Michaela Friepeß (Mitglied). Nachdem Mag. Klaus Rinnerberger mit Wirkung zum 18. April 2023 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden ist, wurde Mag. Friedrich Roithner als neues weiteres Mitglied in den Prüfungsausschuss gewählt, sodass der Prüfungsausschuss weiterhin aus drei Mitgliedern besteht. Mag. Friedrich Roithner fungiert nunmehr als Finanzexperte und Stellvertreter des Ausschussvorsitzenden. Der Prüfungsausschuss kam im Berichtsjahr zu drei Sitzungen zusammen. Im Prüfungsausschuss wurden einzelne Sachgebiete vertiefend behandelt und anschließend dem Aufsichtsrat berichtet. Weiters stand der Prüfungsausschuss unterjährig mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer im laufenden Austausch zu den wesentlichen Themen zu Jahres- und Konzernabschluss. Insbesondere wurden Gespräche mit dem Abschlussprüfer zu Status und wesentlichen Themen der Abschlussprüfung geführt. Die Schwerpunkte der Sitzung im **März 2023** waren die eingehende Erörterung aller Themen in Zusammenhang mit dem Jahres- und Konzernabschluss 2022. Zudem wurde die Bestellung des Abschlussprüfers für den Jahres- und Konzernabschluss 2023 initiiert, die vom Aufsichtsrat – gestützt auf die Empfehlung des Prüfungsausschusses – der Hauptversammlung am 21. April 2023 als Wahlvorschlag unterbreitet wurde. In der Sitzung im August 2023 wurde der Halbjahresabschluss 2023 der Gruppe im Beisein des Abschlussprüfers im Detail erörtert. In der Sitzung im **Dezember 2023** gab der Abschlussprüfer eine Übersicht zum geplanten Ablauf sowie zu den Schwerpunkten der Prüfung für das Geschäftsjahr 2023. Weiters wurde gemäß Abschlussprüfungsrechts-Änderungsgesetz 2016 sowie der Verordnung EU/537/2014 die Erbringung von Nichtprüfungsleistungen durch den Abschlussprüfer und seinem Netzwerk im Geschäftsjahr 2024 bis zu einer betragslichen Grenze genehmigt.

Des Weiteren haben der Vorsitzende des Aufsichtsrates sowie der Prüfungsausschuss an der Schlussbesprechung zur Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2023 mit dem Abschlussprüfer teilgenommen.

Der **Vergütungsausschuss** des Aufsichtsrates der PIERER Mobility AG wurde im Dezember 2021 eingerichtet und besteht derzeit aus den beiden Mitgliedern Josef Blazicek (als Vorsitzender) und Mag. Michaela Friepeß (als Stellvertreterin). Da der Aufsichtsrat aus nicht mehr als 6 Mitgliedern besteht, werden die Aufgaben des Nominierungsausschusses vom gesamten Aufsichtsrat wahrgenommen. Weiters wurde im Geschäftsjahr 2022 ein neuer **Ausschuss für Compliance, Investor Relations (IR) und Nachhaltigkeit (ESG)** geschaffen, deren Mitglieder weiterhin Mag. Michaela Friepeß (als Vorsitzende) und Josef Blazicek (als Stellvertreter) sind. Der Vergütungsausschuss und der Ausschuss für Compliance, Investor Relations (IR) und Nachhaltigkeit (ESG) sind im Geschäftsjahr 2023 je zu einer Sitzung zusammengekommen.

JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSS SOWIE LAGEBERICHT UND KONZERNLAGEBERICHT

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Linz, („KPMG“) wurde von der ordentlichen Hauptversammlung der PIERER Mobility AG am 21. April 2023 zum Jahres- und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2023 gewählt. Der Aufsichtsratsvorsitzende hat der KPMG den Auftrag zur Prüfung erteilt. Sowohl der Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023 als auch der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2023 wurden von KPMG geprüft. Die Prüfung hat nach ihrem abschließenden Ergebnis keinen Anlass zu Beanstandungen gegeben und der Jahresabschluss sowie der Konzernabschluss der Gesellschaft – jeweils für das Geschäftsjahr 2023 – wurden mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Abschlussprüfer hat bestätigt, dass der Jahresabschluss der Gesellschaft zum 31. Dezember 2023 den gesetzlichen Vorschriften entspricht und ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2023 vermittelt sowie dass die Ertragslage der Gesellschaft für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften steht und der Lagebericht im Einklang mit dem Jahresabschluss steht.

Der Abschlussprüfer bestätigte auch, dass der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften entspricht und ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2023 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme

für das abgelaufene Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den Internationalen Financial Reporting Standards (IFRS) vermittelt und der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss in Einklang steht.

Die Abschlussunterlagen und die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers (einschließlich des „Zusätzlichen Berichtes an den Prüfungsausschuss über die Prüfung des Jahresabschlusses gemäß Art 11 der EU-Verordnung Nr. 537/2014 zum 31. Dezember 2023“) wurden im **Prüfungsausschuss** in der Sitzung vom **21. März 2023** eingehend mit den Prüfern behandelt und im Anschluss gemeinsam mit den vom Vorstand aufgestellten Lageberichten sowie dem Corporate Governance Bericht und dem Nachhaltigkeitsbericht (nichtfinanzieller Bericht) dem Aufsichtsrat gemäß § 96 Abs 1 AktG vorgelegt. Der Abschlussprüfer berichtete in der Prüfungsausschusssitzung über die Ergebnisse seiner Prüfung. Dessen Erläuterungen, insbesondere zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft und des Konzerns, wurden ausführlich diskutiert. Sämtliche Fragen des Prüfungsausschusses wurden beantwortet. Zudem konnte sich der Prüfungsausschuss davon überzeugen, dass seitens des Abschlussprüfers keine Befangenumstände vorlagen. Auch über sonstige Leistungen, die von KPMG außerhalb der Abschlussprüfung erbracht wurden, fand ein Informationsaustausch seitens des Prüfungsausschusses statt. Der Prüfungsausschuss hat den zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht erörtert und geprüft. Sämtliche Fragen dazu wurden vom Vorstand beantwortet. Zudem wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr erneut eine unabhängige Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit des konsolidierten nichtfinanziellen Berichtes gemäß § 267a UGB von KPMG durchgeführt.

Der **Prüfungsausschuss** hat sich in seinem Bericht an den Aufsichtsrat dem Ergebnis des Abschlussprüfers angeschlossen und ist nach der von ihm vorgenommenen Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes sowie des Konzernabschlusses, des Konzernlageberichtes, des Corporate Governance Berichtes und des Nachhaltigkeitsberichtes für das Geschäftsjahr 2023 zum abschließenden Ergebnis gelangt, dass die geprüften Unterlagen gesetzmäßig und richtig sind, die vom Vorstand getroffenen bilanzpolitischen Entscheidungen wirtschaftlich und zweckmäßig sind und kein Anlass zur Beanstandung gegeben ist. Im Geschäftsjahr 2024 wird die Risikoberichterstattung sowie die Berichterstattung zu den Themen CSR & Nachhaltigkeit im Prüfungsausschuss weiter ausgebaut. Infolge der Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 vom 16. April 2014 über die spezifischen Anforderungen an die Abschlussprüfung bei Unternehmen von öffentlichem Interesse (AP-VO) dürfen Abschlussprüfer längstens für einen ununterbrochenen Zeitraum von 10 Jahren Abschlussprüfer eines Unternehmens von öffentlichem Interesse sein. Danach hat ein Wechsel des Abschlussprüfers stattzufinden (externe Rotation). Die PIERER Mobility AG wird für das Geschäftsjahr 2024 den Abschlussprüfer wechseln und hat unter der Leitung des Prüfungsausschusses ein Auswahlverfahren nach Art. 16 AP-VO durchgeführt.

Aus den Ergebnissen des Auswahlverfahrens erstellt der Prüfungsausschuss eine Empfehlung an den Aufsichtsrat. Dieser wird der Hauptversammlung in Folge einen Vorschlag zur Abstimmung vorlegen.

Der **Aufsichtsrat** schließt sich dem Bericht des Prüfungsausschusses und damit auch dem Ergebnis der Abschlussprüfung an. Der Aufsichtsrat stimmt in seiner Beurteilung der Lage von Gesellschaft und Konzern mit der vom Vorstand im Konzernlagebericht und Lagebericht zum Ausdruck gebrachten Einschätzung überein. Sämtliche Fragen des Aufsichtsrates wurden vom Abschlussprüfer und vom Vorstand beantwortet. Auch nach dem abschließenden Ergebnis der vom Aufsichtsrat vorgenommenen Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes sowie des Konzernabschlusses, des Konzernlageberichtes, des Corporate Governance Berichtes und des Nachhaltigkeitsberichtes für das Geschäftsjahr 2023 ist kein Anlass zur Beanstandung gegeben. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2023 gebilligt, der damit gem. § 96 Abs. 4 AktG festgestellt ist. Er nimmt den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht jeweils für das Geschäftsjahr 2023 zustimmend zur Kenntnis. Auch im Geschäftsjahr 2023 haben Vorstand und Aufsichtsrat Augenmerk auf die Weiterentwicklung der Corporate Governance bei der PIERER Mobility AG gelegt. Das Bewusstsein sowie die Verpflichtung zur Einhaltung der im Code of Conduct und in den Compliance Richtlinien festgelegten Grundsätze wurde im Laufe des Geschäftsjahres 2023 stetig gefördert und ausgeweitet. Der Aufsichtsrat hat den Corporate Governance Bericht sowie den Nachhaltigkeitsberichts (nichtfinanzieller Bericht gem. § 267a UGB) für das Geschäftsjahr 2023 geprüft und genehmigt. Weiters hat der Aufsichtsrat gemeinsam mit dem Vorstand gemäß § 78c AktG einen Vergütungsbericht erstellt. Dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstandes über die Verwendung des im Geschäftsjahr 2023 erzielten Bilanzgewinns schließt sich der Aufsichtsrat an.

Der Aufsichtsrat bedankt sich beim Vorstand sowie bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und dem Rennsportteam für ihren Einsatz und ihren Beitrag zum Unternehmensergebnis im abgeschlossenen Geschäftsjahr. Der Dank gilt auch den Aktionären, Kunden und Partnern, die ihr Vertrauen in die Gesellschaft setzten und damit wesentlich zu diesem Erfolg beigetragen haben.

Wels, am 14. März 2024



Vorsitzender des Aufsichtsrates
Josef Blazicek





KTM 300 EXC MY 24 © Rudi Schedl



KTM

Die Rennsportmarke mit extremer Performance

KTM hat als Eckpfeiler der PIERER Mobility-Gruppe entscheidenden Einfluss auf den Umgang des Unternehmens mit den permanenten technologischen Weiterentwicklungen und den sich verändernden Trends in Gesellschaft und Verkehr. Als Marke wird KTM von seiner ausgeprägten READY TO RACE-Mentalität angetrieben, die die Produktentwicklung, Einstellung und Zukunftsvision des Unternehmens bestimmt. KTM ist Europas führender Hersteller von High-Performance-Sportmotorrädern für die Straße und den Offroad-Bereich. Die Wurzeln des Unternehmens liegen im österreichischen Mattighofen. Hier betrieben Hans Trunkenpolz und sein Sohn Erich ursprünglich eine Autowerkstatt und fertigten Ersatzteile, bevor sie das Familienunternehmen um den Verkauf von Motorrädern erweiterten. In den 1950er-Jahren entwickelten sie ein eigenes Motorraddesign. 1953 brachten sie die ersten Motorräder unter dem Markennamen KTM auf den Markt. Schnell wurde der Motorsport zur Priorität und Leidenschaft des Unternehmens, und KTM nahm erfolgreich an örtlichen Rennen teil. Die Buchstabenfolge KTM steht für Kronreif und Trunkenpolz – die Namen der beiden Unternehmensgründer – sowie Mattighofen. Im Laufe der Jahre hat sich KTM dank seiner READY TO RACE-Philosophie und -Mentalität auf den Rennstrecken der Welt Respekt verschafft und einen starken Ruf aufgebaut. In 70 Jahren Firmengeschichte konnten bereits 341 Weltmeistertitel gefeiert werden. Diese Erfolge belegen die kompromisslose Rennsportmentalität von KTM. Die bemerkenswerten globalen Erfolge der Marke spiegeln sich in jedem Produkt des Unternehmens wider. Heute gehört KTM zu den weltweit innovativsten Herstellern von Offroad- und Straßenmotorrädern, dazu tragen auch bedeutende internationale strategische Allianzen bei.



READY TO RACE
Purity | Performance |
Adventure | Extreme

Globale Markenpositionierung

Das Unternehmen entwickelt Mobilitätslösungen für Zweiräder und Lifestyle-Angebote. Die Wettbewerbsfähigkeit der Marke, stets konkurrenzfähig zu sein – ebenso wie der Vorsatz, immer auf dem neuesten Stand der Entwicklung und in den Köpfen der Kunden zu bleiben, entspringt der leistungsstarken Motorsportpräsenz. KTM-Rennmotorräder stehen für Erfolg, vom Hobby-Rennfahrer bis hin zur Elite. Darüber hinaus ist KTM in den verschiedensten Disziplinen allgegenwärtig, unabhängig von Motorgröße und Bereifung. Siegermentalität gehört zweifellos zur DNA der Marke KTM. Sie unterstützt die Entwicklung von Innovationen, die sich auch unter härtesten Bedingungen bewähren.

Es ist kein Zufall, dass der Rennsport und die Farbe Orange so perfekt zusammenpassen. Die Markenwerte von KTM – PURITY, PERFORMANCE, ADVENTURE und EXTREME – harmonisieren hervorragend mit Stoppuhr, Boxengasse, Startgatter und Zielflagge. Die schon lange bestehende Dominanz in den Offroad-Segmenten – von geschlossenen Rennstrecken wie beim Motocross und Supercross bis hin zur Wildnis einer Rallye-Dakar-Etappe oder den technischen Feinheiten einer Endurostrecke – wird mit etlichen Meisterschaftserfolgen und Grand-Prix-Siegen im letzten Jahrzehnt auch durch Triumphe auf Asphalt ergänzt. Zudem stattet KTM die nächste Generation von Rennfahrern mit E-Technologie aus, so zum Beispiel mit den KTM SX-E-Bikes und Balance-Bikes für Kinder sowie Rennbikes für Entwicklungsserien.

Rennsport bedeutet für jede Person etwas anderes, ist aber letztendlich eine Kombination aus Talent, Mut, Erfindungsreichtum, Exklusivität und Individualismus - vereint mit Teamarbeit. Kurz gesagt: Rennsport ist ein natürlicher Lebensraum von KTM – dort, wo dem Drang sich durchzusetzen und herauszufordern freier Lauf gelassen wird. Von diesem Bewusstsein profitieren alle KTM-Motorradfahrer.

Highlights 2023 und Ausblick 2024

Ist „70“ das neue „60“? 2023 trat KTM in sein achties Lebensjahrzehnt als Unternehmen ein – und agierte dabei überaus aktiv und progressiv.

Bereits im Januar 2023 wurde ein weiterer Titel bei der anspruchsvollen Rallye Dakar dokumentiert und die Leistungsstärke des Red Bull KTM Factory Racing-Werksmotorrads unter Beweis gestellt – der **KTM 450 RALLY REPLICA**. Mit diesem Modell erhalten Kunden und angehende Rallyefahrer ein Motorrad, in dessen Entwicklung die Erfahrungen und Lehren zahlreicher Erfolge eingeflossen sind und etliche Teile vom Werksmotorrad übernommen wurden.

Welche Faszination grenzenloses Fahren ausüben kann, wurde in der zweiten Jahreshälfte 2023 deutlich, als KTM Vorbestellungen für die **KTM 890 ADVENTURE R RALLY** entgegennahm und die 700 Einheiten innerhalb weniger Tage ausverkauft waren.

Mit einer überarbeiteten **390 ADVENTURE** konnte KTM den aufstrebenden Adventure-Sektor und Neueinsteiger gleichermaßen überzeugen. Ihr Leistungsgewicht, die hochwertigen Komponenten, die Elektronik und ihre vielseitige Einsetzbarkeit unter den unterschiedlichsten Bedingungen machen die KTM 390 ADVENTURE zu einem der bestausgestatteten Angebote auf dem Markt. Die KTM EUROPE ADVENTURE RALLY 2023 in Norwegen brachte Freizeitfahrer, Profis, KTM-Tech-Mitarbeiter und all jene zusammen, die einfach neue Orte und Landschaften erkunden wollten. So entwickelte sich diese Veranstaltung zu einem weiteren großen Erfolg, und wird 2024 in Portugal fortgeführt.

Ein etwas tieferes Reifenprofil war bei der Medienpräsentation der **KTM EXC-Reihe 2024** in Lesotho im südlichen Afrika gefragt. Fast 40 Journalisten aus 22 Ländern machten sich selbst ein Bild von sieben KTM EXC- und KTM EXC-F-Bikes der neuesten Generation, die mit völlig neuen Rahmen und marktführender Technologie ausgestattet sind und bilden ein exklusives Enduro-Portfolio der Branche.

Um das Wettbewerbspotenzial der Freizeit- und Rennfahrer im Kinder- und Juniorealter zu stärken wurde die Reihe der KTM-Offroad-Motorräder erweitert. Mit einem überarbeiteten Mini-Motocross-Bike der Reihe **KTM SX-E** für Junioren, neuen Modellversionen und im Herbst 2023 mit der Einführung der wiederbelebten Sportminicycles wurde das Portfolio verstärkt. Im November wurde die überarbeitete Version der KTM 250 SX-F als **KTM SX-F FACTORY EDITION** vorgestellt. Sie ist die Grundlage für jene Motorräder, die 2024 am AMA Supercross teilnehmen werden. Zum Ausstattungsumfang der FACTORY EDITIONS gehören eine Connectivity Unit Offroad Ausrüstung und die neue „KTMconnect“ App, die ein bisher beispielloses Niveau der Interaktion zwischen Fahrer und Motorrad ermöglicht. Die Rennfahrer können ihr Motorrad individuell anpassen wie auch alle Aspekte der gefahrenen Runden und der Aktivitäten auf der Strecke analysieren und die notwendigen Änderungen vornehmen, um besser zu performen.

Doch auch Straßenfahrer kamen 2023 in den Genuss. Die **BRABUS 1300 R Edition 23** ist das jüngste Ergebnis der Zusammenarbeit zwischen KTM und der deutschen Luxus-Mobilitätsmarke. Nur 288 Einheiten der auf der KTM 1290 SUPER DUKE R EVO basierenden und von BRABUS mit edlem Styling versehenen Edition wurden verkauft.

Der Reiz des Besonderen charakterisierte den Customer Track Day für **KTM RC 8C**-Fahrer im April. 30 Besitzer dieses Rennmotorrads erhielten bei der Übergabe von MotoGP™-Koryphäen wie Brad



KTM RC 8C, Supersport, MY 23 Portugal © Rudi Schedl

Binder, Mika Kallio und Jeremy McWilliams auf dem Circuit Ricardo Tormo in Valencia wertvolle Tipps und durften sogar einige Runden drehen. Die 200 exklusiven Exemplare der KTM RC 8C waren ebenso wie der besondere Customer Track Day über das KTM-Online-Verkaufstool innerhalb von Sekunden ausverkauft.

Schnelligkeit, Perfektion und Rennsporttauglichkeit sind die Haupteigenschaften der im März präsentierten Version 2024 der **KTM 1290 SUPER DUKE RR**, nur 500 Einheiten wurden davon produziert. Im November hat KTM dann dem ultimativen SUPER DUKE-Konzept noch eins draufgesetzt und die **KTM 1390 SUPER DUKE R** und **KTM 1390 SUPER DUKE R EVO** enthüllt.

Die KTM 1390 SUPER DUKE R ist das Flaggschiff der KTM DUKE-Familie, die im Jahr 2024 30 Jahre alt wird und für die im August 2023 eine Marketingkampagne mit dem unmissverständlichen Slogan „NO BULLSHIT“ ins Leben gerufen wurde. Die neuen **KTM 125 DUKE**, **KTM 250 DUKE**, **KTM 390 DUKE** und die **KTM 990 DUKE** wurden bereits angekündigt.

Während die KTM DUKEs die Straßen immer noch dominieren mögen, kehrte 2023 mit der **KTM 890 SMT**, einem Touring-Bike im Supermoto-Style, ein "altbekanntes Gesicht" zurück.

Elektromobilität

Für KTM sind elektrische Modellvarianten eine wichtige Säule des Offroad-Portfolios. Die wartungsarmen, leicht zu fahrenden, nachhaltigen, hocheffizienten Modelle bieten Kindern und Jugendlichen bei ihren ersten Fahrten mit motorisierten Zweiradfahrzeugen jede Menge Spaß.

Als erste kamen die **KTM SX-E Balance-Bikes** und im Juli 2023 drei weitere neue Modelle auf den Markt. Das KTM SX-E 1.12 ist für die jüngsten Fahrer vorgesehen. Zielgruppe der KTM SX-E 1.16 sind die 4-8-Jährigen. Das KTM SX-E 1.20 richtet sich an alle 10-12-Jährigen, die mehr Hardware und Leistung bietet. Bürstenlose Motoren, Lithium-Batterien, kurze Ladezeiten und langlebige Teile und Materialien sind wichtige Merkmale, die die KTM SX-E

Motocross-Reihe auszeichnen und ihre Richtung bestimmen.

Auch 2023 war in technischer Hinsicht ein bedeutsames Jahr – kamen doch die neuen Modelle KTM SX-E 5, KTM SX-E 3 und als Debütantin die KTM SX-E 2 auf den Markt. Alle drei Bikes sind mit austauschbaren Akkus und den gleichen hochwertigen Komponenten ausgestattet, die auch die KTM SX-Sportminicycles zieren. Zudem beeindruckten sie mit ihrer Akkuladezeit von nur einer Stunde, Sicherheitsfunktionen sowie Anpassungsmöglichkeiten beim Sitz und der Stoßdämpferpositionen, damit sie mit ihren jungen Fahrern „mitwachsen“ können.

Die KTM SX-E 5 war eine der Hauptakteurinnen bei der dritten Auflage der **Junior e-Motocross-Serie** im Jahr 2023: ein europäischer Wettbewerb über vier Runden, der bei den Grand Prix der FIM MXGP Motocross-Weltmeisterschaft ausgetragen wird und Kindern, die Rennen fahren wollen, ihre „ersten Sprünge“ ermöglicht – innerhalb der sicheren und professionellen Grenzen einer FIM-Rennstrecke.

REGIONALER ÜBERBLICK

Der Absatz von Straßenmotorrädern blieb auf hohem Niveau, insbesondere in den europäischen Märkten. Die Segmente Travel und Adventure wuchsen weltweit, am stärksten unter anderem in Deutschland, wo sich die Absatzzahlen im Vergleich zu 2022 verdoppelten. Naked Bikes – bei KTM vertreten durch die emotionale Modellreihe DUKE – sorgten überall für großes Interesse, wobei die Absatzzahlen in der Region Naher Osten und im nördlichen Afrika im Vergleich zum Vorjahr am stärksten anstiegen.

Die USA sind ein großer, reaktiver Markt, auf dem KTM insbesondere bei Straßenmotorrädern steigende Absatzzahlen verzeichnete. Nordamerika ist im Offroad-Bereich der bedeutendste Markt, doch 2023 schließen die Zulassungszahlen von Straßenmotorrädern zu jenen der Motocross- und Enduro-Modelle auf.

MOTORSPORT

HIGHLIGHTS 2023

2023 konnte KTM die Bilanz der FIM-Weltmeisterschaftssiege um weitere acht auf gesamt 341 Titel steigern. Im Mai 2023 wurde in der KTM Motohall die Ausstellung „Legends of Dakar“ eröffnet. Das Timing hätte nicht besser sein können – so konnte das Siegermotorrad, mit dem Kevin Benavides im Januar die Rally Dakar 2023 gewonnen hatte, noch einen stolzen Platz in der Ausstellung einnehmen. Sein Erfolg war der bereits 19. KTM-Sieg bei der Rally Dakar in den letzten 22 Jahren. Benavides brachte aus Saudi-Arabien die Haupttrophäe mit nach Hause, doch diese Dakar war ein gigantischer Erfolg für die gesamte Red Bull KTM Factory-Racing-Crew: Toby Price fuhr auf den zweiten Platz und vervollständigte somit den KTM-Doppelsieg. Price kämpfte zudem bis zur letzten Runde um die FIM Cross Country Rallies World Championship 2023.

Auf die Rally Dakar folgte wenig später die AMA Supercross-Meisterschaft, bei der KTM wieder zu den Hauptakteuren gehörte und Aaron Plessinger mit einigen kämpferischen Leistungen seine Fangemeinde vergrößerte. Der MX2-Weltmeister von 2022, Tom Vialle fuhr in seiner ersten AMA 250SX-Saison gleich auf das Podium und holte sich eine Trophäe in der AMA 250MX. Beim 76. Motocross der Nationen ging Vialle für das Team Frankreich an den Start und holte sich auf heimischem Boden in Ernee, Frankreich, den Sieg. Für 2024 hat Red Bull KTM mit Chase Sexton den Sieger in der AMA 450SX des Jahres 2023 unter Vertrag genommen. Sexton gehört zu den interessantesten Talenten der amerikanischen Motorradrennsportszene.

Auch im Motocross konnte Red Bull KTM Factory Racing einige herausragende Meilensteine erreichen. Jeffrey Herlings brach beim Grand Prix von Spanien zur Saisonmitte den vermeintlichen Allzeitrekord von 101 Siegen und erhöhte seine persönliche Erfolgsbilanz auf 103 Siege. In der MX2-Klasse wurde das KTM-Team von Andrea Adamo zum Meisterschaftserfolg geführt und behauptete damit seinen Status als stärkstes Team aller Zeiten. Der junge Italiener gewann 2023 sein erstes Rennen und fuhr bis auf Platz eins in der Gesamtwertung vor. Teamkollege Liam Everts schaffte es ebenfalls zum ersten Mal auf das Podium.

Noch mehr Dirtbike-Ruhm gab es dank des spanischen Enduro-Stars Josep Garcia, der in die Enduro1-Klasse wechselte, den Sieg errang und auch bei den ISDE in Argentinien unter harten Bedingungen dominierte. Auch der Deutsche Manuel Lettenbichler konnte seine zweite FIM Hard Enduro Weltmeisterschaft in Folge gewinnen – und das mit der phänomenalen Quote von 6 Siegen in 6 Rennen. Garcias und Lettenbichlers Leistungen waren der Beweis für die Leistungsstärke der neuen KTM EXC-Generation. Beide Fahrer erhielten von

KTM aufgrund ihrer Fähigkeiten und ihres enormen Potenzials sehr schnell neue Mehrjahresverträge.

Im Jahr 2023 setzte KTM 28 Fahrer in der MotoGP™ sowie bei Nachwuchsveranstaltungen wie dem Red Bull MotoGP Rookies Cup und dem Northern Talent Cup eine ganze Reihe von jungen Fahrern ein. Die Bandbreite war groß, doch die Ergebnisse und die Erfolgsbilanz konnten sich sehen lassen. Red Bull KTM Factory Racing feierte mit Brad Binder zwei Siege im neuen MotoGP-Sprintformat und errang durch Binder und seinen neuen Teamkollegen Jack Miller insgesamt zehn Podestplätze. In der Konstrukteurswertung belegt KTM den zweiten Platz.

In der Moto2™ ließ der junge Pedro Acosta die Konkurrenz hinter sich und holte bei seiner erst dritten WM-Teilnahme seinen zweiten Titel, nachdem er 2021 die Moto3™ dominiert hatte. Für das erfolgreiche Red Bull KTM Ajo-Team holte er die dritte Goldmedaille in Folge.

Die MotoGP™ verzeichnete bei den Besucher- und Zuschauerzahlen neue Rekorde sowie einige neue Rundenrekorde (15) und knappste Rennergebnisse. 2023 fand erstmalig ein Großer Preis von Indien statt – der Wettkampfkalender führte die Rennteams über sieben Runden in zehn Wochen rund um die Kontinente.

AUSBLICK 2024

Beim AMA Supercross werden mit Chase Sexton, Aaron Plessinger, Tom Vialle und Julien Beaumer zwischen Januar und Mai in den Stadien Nordamerikas exzellente Fahrer mit ihren KTM SX-F FACTORY EDITIONS antreten und dann in den AMA Motocross-Sommer starten.

Der MXGP startete im März in Argentinien. Jeffrey Herlings bestreitet seine fünfzehnte Saison in den Farben von Red Bull KTM. Begleitet wird er vom amtierenden MX2-Weltmeister Andrea Adamo sowie von Liam Everts und Sacha Coenen. Die beiden Weltmeister Josep Garcia und Manuel Lettenbichler sind als Top-Enduro-Stars von KTM bestätigt.

Ebenfalls im März wurde mit dem ersten Rennen in Katar die mit 22 Grands Prix bisher längste MotoGPTM-Saison eröffnet. Brad Binder und Jack Miller werden zum zweiten Mal in Folge als Team die achte Saison von KTM in der Königsklasse bestreiten. Red Bull KTM Ajo geht sowohl in der Moto2™ als auch in der Moto3™ mit neuen Teams an den Start.



SIEGE & ERFOLGE 2023

WELTMEISTER

Fahrer-Titel

FIM Grand Prix Weltmeisterschaft Moto2™
Pedro Acosta (ESP)

FIM MX2 Motocross Weltmeisterschaft
Andrea Adamo (ITA)

FIM Hard Enduro Weltmeisterschaft
Manuel Lettenbichler (GER)

FIM Enduro1 Weltmeisterschaft
Josep Garcia (ESP)

FIM Flat Track Weltmeisterschaft
Ervin Krajčovič (CZ)

Hersteller-Titel

FIM Grand Prix Weltmeisterschaft Moto3™

FIM 85 Motocross Weltmeisterschaft

FIM Enduro1 Weltmeisterschaft

Runner-up MotoGP™ Konstrukteurs-Weltmeisterschaft

Weitere Highlights

International Six Days Enduro

Sieger Gesamtwertung
Josep Garcia (ESP)

Enduro1 Sieger
Josep Garcia (ESP)

Enduro3 Sieger
Loic Larrieu (FRA)

Junioren-Gesamtsieger
Mateo Oliveira (USA)

Hersteller-Team-Auszeichnung
Red Bull KTM Factory Racing (AUT)

Rally Dakar Sieger

Kevin Benavides (ARG)



Svartpilen 401/Vitpilen 401 MY24 © A. Barbanti



HUSQVARNA MOTORCYCLES

Die Pioniermarke mit smarter Performance

Mit ihren schwedischen Wurzeln und ihrem unerbittlichen Geist baut die Marke Husqvarna Motorcycles seit mehr als einem Jahrhundert hochwertige Straßen- und Offroad-Motorräder.

Im Laufe ihrer dynamischen 120-jährigen Geschichte hat die Marke mehrere Transformationen erlebt. Mit dem Wechsel in den Besitz der PIERER Mobility AG im Oktober 2013 hat sie ihre bisher erfolgreichste Ära begonnen.

Als Marke konzentriert sich Husqvarna Motorcycles auf die Entwicklung außergewöhnlicher Produkte, die funktionale Einfachheit, hochwertige Materialien und stilvolles Design vereinen, um ein einzigartiges Fahrerlebnis zu bieten, das sich auf die Essenz der Fahrt selbst konzentriert. Indem Husqvarna Motorcycles alles Unnötige weglässt, will die Marke einem breiteren Spektrum potenzieller Fahrer ein ehrliches, ansprechendes und zugängliches Fahrerlebnis bieten. Husqvarna Motorräder werden in hochmodernen Produktionsstätten in Mattighofen entwickelt.

Husqvarna Motorcycles konzentriert sich auf die Zukunft und sucht nach innovativen und verbesserten Lösungen, um originelle Maschinen zu entwickeln, die das Versprechen der Marke erfüllen.

— — .
FOR PIONEERS
Smart | Progressive |
Dynamic | Pure Design



Husqvarna Factory Racing, Billy Bolt, SuperEnduro, Germany © Future7Media

Globale Markenpositionierung

Husqvarna Motorcycles entwickelt Maschinen für Pioniere – für Fahrer, die ein Zeichen setzen und sich von der Masse abheben wollen. Die Motorradwahl ist Ausdruck ihrer Individualität und ihrer unkonventionellen Einstellung. Die smarte Leistung von Husqvarna Motorcycles erfüllt die Anforderungen anspruchsvoller, selbstbewusster Fahrer, die ein Motorrad am Fahrverhalten messen. Diese Symbiose sorgt für die anhaltende Attraktivität und den Erfolg des Premiumherstellers.

Seit mehr als einem Jahrhundert steht die Marke Husqvarna im Mittelpunkt der Motorradentwicklung. Ihr Einfluss hat die starke Markenpositionierung in der Welt der Zweiräder kontinuierlich widergespiegelt. Husqvarna-Fahrer schätzen dieses reiche Erbe und die Authentizität, die sie mit sich bringt. Gleichzeitig sucht die Marke ständig nach neuen Wegen, um innovative Maschinen zu entwickeln, die den Ansprüchen der Motorradfahrer gerecht werden.

Husqvarna ist sich bewusst, dass Motorradfahrer so individuell sind wie ihre Maschinen und liefert auch weiterhin mutige Maschinen mit intelligenter Leistung. Die Motorräder der Marke machen dynamisches Fahren für alle zugänglich, ohne Kompromisse bei Performance und Handling. Husqvarna Motorcycles macht sich das Dynamische und Progressive zu eigen und kanalisiert diese Tugenden in ein reines Design, das auf dem Fundament seines Erbes aufbaut, um eine durch und durch moderne Vision zu verwirklichen und es zu einer bahnbrechenden Marke zu machen.

Highlights 2023

Führende innovative Produkte

Neben der anhaltenden Beliebtheit der etablierten Modelle haben auch eine Reihe neuer Maschinen und technischer Entwicklungen zu den jüngsten Verkaufserfolgen von Husqvarna Motorcycles

beitragen. Mit weltweit rund 440.000 verkauften Motorrädern in der letzten Dekade folgt die Marke seit 2013 diesem steilen Aufwärtstrend und setzt weiterhin auf verstärktes Wachstum, neue Märkte und die kontinuierliche Entwicklung einer breiteren Produktpalette.

In 2023 wurde Husqvarna's Tourenmaschinen-Palette mit der neuen **Norden 901 Expedition** erweitert. Die Norden 901 Expedition basiert auf der sehr beliebten Norden 901 und ist mit sorgfältig ausgewähltem technischem Zubehör ausgestattet, um die Benutzerfreundlichkeit und den Komfort bei längeren Abenteuern zu verbessern. Seit der Markteinführung Ende 2021 erfreut sich die Norden 901 immer größerer Beliebtheit und festigt die Position von Husqvarna Motorcycles im Touring-Bereich. Für das Jahr 2024 bietet die Norden 901 eine verbesserte Leistung und Sicherheit dank zahlreicher technischer Verbesserungen sowie eine unverwechselbare neue Farbgestaltung für das neue Modelljahr. Der Fokus auf Produktentwicklung ist eine Konsequenz des klaren Bekenntnisses von Husqvarna Motorcycles, die Marke weltweit als mutigen und seriösen Hersteller im Straßenmotorradsegment zu etablieren. Die Markenstrategie wurde verfeinert, um sich in Anbetracht der potenziell großen Absatzchancen besser auf straßenorientierte Kunden zu konzentrieren.

Gleichzeitig wird das Engagement der Marke im Offroad-Bereich durch weitere Innovationen wie die 2-Takt-Einspritztechnik und einen neuen Elektrostarter, wie er bei den aktuellen Modellen 2024 **TC 125** und **TC 250** zum Einsatz kommt, gefestigt und verstärkt. Dies sind bedeutende Verbesserungen in der kontinuierlichen Weiterentwicklung dieser beliebten Modelle, womit sie den Maßstab für Premium-Motocross-Maschinen im hart umkämpften 2-Takt-Sektor setzen.

Nach der Einführung der neuen Generation von Motocross-Modellen im Jahr 2022 folgten 2023 komplett **neue Enduro-Modelle**. Die wettbewerbsfähige Palette von 2-Takt- und 4-Takt-Maschinen wurde fachmännisch auf einer völlig neuen Plattform aufgebaut und mit

modernster Technologie ausgestattet. Alle sieben Modelle bieten weiterhin klassenbeste Leistung und ein Höchstmaß an Fahrbarkeit.

Innovative Technologien

Die Connectivity Unit wurde erstmals zusammen mit der Norden 901 vorgestellt und ist nun für jedes Husqvarna-Straßenmotorrad erhältlich. Sie bietet eine „Turn-by-Turn“-Navigation und ermöglicht es dem Fahrer, während der Fahrt Telefonate zu führen und die Musikauswahl zu steuern. Für 4-Takt-Motocross-Modell-Besitzer (ab Modelljahr 2021) gibt es seit Anfang 2024 eine neue Connectivity Unit Offroad und einen GPS-Sensor als technisches Zubehör. Nach der Montage am Motorrad und der Kopplung mit der „Ride Husqvarna Motorcycles“ App können die Fahrer von vorgeschlagenen oder eigenen Engine-Mapping-Einstellungen profitieren. Darüber hinaus können sie ihr Gewicht, ihre Fähigkeiten und die Streckenbedingungen eingeben sowie empfohlene Federungseinstellungen generieren.

Ein weiterer technologischer Fortschritt ist ein brandneuer **3D-Konfigurator**, der Käufer bei der Gestaltung und Ausstattung der neuen FC 450 oder TC 250 Motocross-Maschinen unterstützt. Der live-gestreamte 3D-Konfigurator ist das Ergebnis einer internen Kooperation mit PIERER Innovation. Der 3D-Konfigurator wurde zunächst für die Motocross-Modelle des Jahrgangs 2023 eingeführt und wird in Zukunft auch für andere Modelle des breiten Produktportfolios der Marke angepasst und eingeführt werden.

Elektromobilität

Im Jahr 2023 wurde das Sortiment um drei neue elektrisch betriebene Produkte erweitert, um das Gesamtangebot der Marke auszuweiten, zu stärken und zu diversifizieren. Im Herbst wurde der brandneue Skutta vorgestellt – ein leichter Roller, der das Pendeln in der Stadt modernisieren soll. Der Skutta ist einfach zu fahren, zu warten und zu lagern und brachte auch den ersten B2C-Webshop für Husqvarna Motorcycles mit sich. Über den neuen Webshop können Kunden aus 12 europäischen Ländern den Skutta online kaufen und von der kostenlosen Lieferung profitieren. Die neue EE 2, die kleinste von Husqvarna Motorcycles erhältlichen Motocross-Maschinen mit Elektroantrieb, wurde im Oktober 2023 auf den Markt gebracht. Damit jüngere Fahrer zum ersten Mal Motocross erleben können, reiht sich die EE 2 in die etablierte E-Motocross Reihe bestehend aus der EE 3 und EE 5 ein. Das Modelltrio ermöglicht es den jungen Fahrern, die passende Maschine für jedes Alter zu nutzen und gleichzeitig ihre Motocross-Fähigkeiten zu entwickeln.

Mit der EE 1.20 kam im Sommer ein neues Laufrad auf den Markt. Mit 20-Zoll-Rädern ist es das größte Laufrad von Husqvarna Motorcycles und wurde entwickelt, um noch mehr Kindern das Fahren im Gelände näher zu bringen. Mit Blick in die Zukunft in

Bezug auf die Fahrer wie auch auf die Maschinen war Husqvarna Motorcycles einer der Hersteller, die das dritte Jahr in Folge die europäische Junior E-Motocross-Serie unterstützten, die über fünf Runden parallel zur FIM Motocross-Weltmeisterschaft 2023 ausgetragen wurde.

REGIONALER ÜBERBLICK

Husqvarna Motorcycles, bekannt für seine etablierte Position in der Offroad-Branche, hat sein Produktangebot unter der Führung der PIERER Mobility AG durch die Einführung neuer Modelle und die Expansion in neue Segmente und Märkte erweitert. Im Jahr 2020 kam Husqvarna in Indien, Südostasien und Lateinamerika in den Verkauf, um den Absatz zu steigern und die Marke weiter auszubauen. Mit Blick in die Zukunft wird Husqvarna Motorcycles seine Position weltweit festigen und weiter ausbauen, indem es mit Lösungen für die urbane Mobilität und einem erweiterten Straßenmotorradangebot in neue Gebiete und Marktsegmente vordringt.

AUSBLICK 2024

Die kontinuierliche Erweiterung der Produktpalette mit völlig neuen Modellen für On- und Offroad sorgt dafür, dass der europäische Premiumhersteller Jahr für Jahr Rekordumsätze erzielt. Seit der Übernahme im Jahr 2013 hat Husqvarna Motorcycles in kürzester Zeit ein beeindruckendes jährliches Wachstum und außergewöhnliche Erfolge erzielt.

Die Portfolioerweiterung, die Stärkung der Markenbekanntheit und der fortlaufende Ausbau des Händlernetzes ermöglichen es Husqvarna Motorcycles, das volle Potenzial der Marke auszuschöpfen. Da für 2023 eine beträchtliche Anzahl aufregender Modelle in neuen und bestehenden Segmenten und Märkten eingeführt wurde, besteht das klare Ziel darin, den Marktanteil und den Gesamtabsatz im Jahr 2024 auf ein noch höheres Niveau zu heben.

Im Jahr 2024 wird sich Husqvarna Motorcycles mit einem bereits etablierten und wettbewerbsfähigen Angebot an Offroad-Maschinen, die Fahrern jeden Alters zur Verfügung stehen, auf die Stärkung seiner Position im Straßenmotorradsegment konzentrieren, wobei die Modelle Vitpilen und Svartpilen für 2024 mehrere bedeutende Aktualisierungen erhalten.

Husqvarna Motorcycles engagiert sich auch weiterhin für die Entwicklung und Unterstützung junger Talente im Motorsport mit der Fortsetzung der europäischen Junior E-Motocross Serie.

MOTORSPORT

Der Motorsport ist ein integraler Bestandteil der Geschichte von Husqvarna Motorcycles und ein treibender Faktor bei der kontinuierlichen Entwicklung seiner klassenführenden Serienmotorräder. Husqvarna Motorcycles ist fest entschlossen, auf den höchsten Ebenen des Zweirad-Motorsports erfolgreich zu sein.

Factory racing

Seit der Einführung des globalen Husqvarna Factory Racing Teams im Jahr 2015 hat Husqvarna Motorcycles seine Position als dominierende Kraft im Offroad-Rennsport konsequent ausgebaut. Mit 116 Weltmeistertiteln im Jahr 2023 bleibt dieser Fokus so entschlossen wie eh und je. Auf internationaler Ebene fahren die Elite-Rennfahrer von Husqvarna Motorcycles weiterhin Rennsieg und Podiumsplätze in allen Disziplinen ein.

Enduro | Offroad | Rallye

Im Jahr 2023 holte Billy Bolt seinen dritten FIM SuperEnduro-Titel in Folge. Billy gewann alle fünf Runden und alle bis auf eines der 15 Meisterschaftsrennen auf seiner FE 350. Bei der FIM Hard Enduro-Weltmeisterschaft, belegte er mit der TE 300 den zweiten Platz in der Endwertung, um sich eine weitere Meisterschaftsmedaille zu sichern.

In 2023 schrieb Husqvarna Factory Racing's Luciano Benavides Geschichte und gewann die FIM World Rally-Raid Meisterschaft. Lucianos Ergebnis unterstreicht die Leistung und Zuverlässigkeit seiner FR 450 Rally-Maschine sowie seine Geschwindigkeit und Konstanz während der gesamten Saison.

Motocross | Supercross

Nach einem Rennsieg und sieben Podestplätzen sicherte sich RJ Hampshire den zweiten Gesamtrang in der 250SX West-Division auf seiner FC 250 Rockstar Edition. Die Husqvarna Factory Racing MX2 Fahrer erzielten im Jahr 2023 GP- und Rennsieg. Lucas Coenen holte bei seinem Weltmeisterschaftsdebüt einen Grand Prix-Sieg sowie mehrere Rennsieg und Podiumsergebnisse auf dem Weg zum fünften Platz in der Endwertung. Kay de Wolf gewann den MXGP von Lettland und übernahm die Führung in der Serie, bevor ihn eine unglückliche Verletzung aus dem Titelkampf ausschloss.

Road Racing

Nach dem vierten Platz in der 2022er Moto3™-Weltmeisterschaft ging Ayumu Sasaki als Titelanwärter in die Saison 2023. Erneut erwies er sich während der gesamten Serie als regelmäßiger Podiumsanhänger und beendete die Saison als Vize-Moto3™-Weltmeister. Neben einer sehr erfolgreichen Saison im Straßenrennsport lieferte auch Sasis Teamkollege Collin Veijer starke Ergebnisse ab. Der Höhepunkt seines Jahres war der Sieg in Malaysia.

Ausblick 2024

Die Präsenz von Husqvarna Motorrädern bei internationalen Wettbewerben in einer Vielzahl von Disziplinen hat stets beeindruckende Ergebnisse hervorgebracht. Diese haben die Stärke der Marke und ihrer Maschinen über viele Jahrzehnte hinweg gezeigt.

Im Jahr 2024 wird die Marke weiterhin auf ihren Ruf bauen und Fahrern auf der ganzen Welt leistungsstarke Maschinen zur Verfügung stellen.



SIEGE & ERFOLGE 2023

WELTMEISTER

FIM SuperEnduro Weltmeisterschaft
Billy Bolt (GBR)

FIM Motocross 85 Weltmeisterschaft
Dani Heitink (NED)

FIM World Rally-Raid Championship
Luciano Benavides (ARG)





GASGAS

Die lebendige, spielerische Marke mit einladender Performance

GASGAS wurde Mitte der 1980er Jahre gegründet und entwickelte sich schnell zu einem zentralen Akteur in der Trial-Welt. Das Unternehmen hat sich einen Ruf für innovative, spezialisierte und hochentwickelte Maschinen erarbeitet und nicht weniger als 15 FIM-Trial-Weltmeistertitel errungen. Anfang der 1990er Jahre expandierte GASGAS in den Enduro-Sektor und nutzte sein technisches Fachwissen, um sich schnell einen weltweiten Ruf für wettbewerbsfähige, benutzerfreundliche Enduro-Motorräder zu erarbeiten.

Nach der Übernahme durch die PIERER Mobility AG Ende 2019 profitiert GASGAS nun von den hochmodernen Produktionsanlagen, den weltweit führenden Forschungs- und Entwicklungszentren, dem spezialisierten Marketingwissen sowie dem äußerst erfolgreichen Motorsportzentrum der Unternehmensgruppe. GASGAS konzentriert sich auf einen jugendlichen Slogan, der sich an den Endverbraucher richtet, und fordert Fahrer aller Altersgruppen, Geschlechter und Fähigkeiten spielerisch und direkt auf: "GET ON THE GAS!"

Mit einer wachsenden Produktpalette, die Motocross-, Mini- Motocross-, Enduro-, Trial-, Rallye-, Cross-Country-, Electric-Balance-Bikes, E-Bikes und Big-Bore-Straßenmotorräder umfasst, bietet heute keine andere Marke eine so vielfältige Auswahl an Dirtbikes wie GASGAS. Auf der Rennstrecke ist GASGAS eine führende Marke in zahlreichen FIM-Weltmeisterschaften.

GET ON THE GAS!
Daring | Capable |
Vibrant | Inviting

Globale Markenpositionierung

GASGAS-Motorräder stellen einen aufregenden und zugänglichen Einstieg in die Welt der Hochleistungs-Offroad-Motorräder dar. Sie bieten Produkte, die benutzerfreundlich sind und Fahrspaß garantieren. GASGAS kann auf eine reiche und stolze Tradition im Bereich der Offroad-Motorradrennen und Trial-Wettbewerbe zurückblicken und hat einen unverwechselbaren spanischen Stil mit einem einladenden, bodenständigen Charakter. GASGAS bietet eine robuste und wachsende Palette von Hochleistungsmotorrädern an, die es immer mehr Fahrern ermöglicht, die Freude am Motorradfahren und am Rennsport zu teilen.

Highlights 2023

Seit 2020 verzeichnet GASGAS unter der Eigentümerschaft der PIERER Mobility AG ein deutliches jährliches Wachstum. Um die Markenbekanntheit zu steigern und zu diesem Wachstum beizutragen, finden jedes Jahr auf der ganzen Welt verschiedene gezielte Marketingveranstaltungen und -kampagnen statt. Die äußerst beliebte „GASGAS United in Dirt Tour“ – eine Veranstaltungsreihe auf der ganzen Welt, bei der lokale Fachmedien, GASGAS-Händler und Endverbraucher eingeladen werden, die Dirtbikes Probe zu fahren und mehr über die Marke zu erfahren – begann im Jahr 2021. In den ersten beiden Jahren besuchte die Tour die europäischen Kernmärkte. Aufgrund der großen Popularität wurde die „United in Dirt Tour“ im Jahr 2023 auch auf Besuche in Südafrika, Mittel- und Osteuropa sowie Australien ausgeweitet.

Mit dem erstmaligen Einstieg in die MotoGP™ im Jahr 2023 bestätigte GASGAS seine Fähigkeit, Hochleistungsmaschinen zu bauen und gleichzeitig die Marke einem wirklich globalen Publikum zu präsentieren. Eine verstärkte Fahreraufstellung für 2024 unterstreicht deutlich das Engagement von GASGAS für sein MotoGP™-Projekt.

Neben dem Angebot an GASGAS-Motorrädern können Fahrer und Fans ihre Leidenschaft für die Marke auch mit der Lifestyle-Kollektion zum Ausdruck bringen, die Kleidung für Menschen jeden Alters umfasst. Im Jahr 2023 wuchs das Sortiment exponentiell, unter anderem dank der Zusammenarbeit mit führenden Marken wie Puma und Troy Lee Designs sowie der Produktion offizieller Merchandise-Artikel für unsere MotoGP™-Fahrer.

GASGAS konzentriert sich auf die Zukunft und macht Motocross für immer jüngere Fahrer zugänglicher. Nach der Einführung der MC-E 2 im Oktober bietet GASGAS nun ein Trio von Dirtbikes mit Elektroantrieb an. Die neue MC-E 2 ergänzt die bestehenden Modelle MC-E 3 und MC-E 5 und ermöglicht es Kindern, schon in sehr jungen Jahren mit dem Fahren zu beginnen. Wenn sie dann größer werden, können sie dazu übergehen, die größeren Motorräder der GASGAS-Reihe zu fahren. Neben diesen Motocross-Modellen

ermöglichen drei hochwertige Laufräder, alle mit kleinen Elektromotoren ausgestattet, den Kindern das Erlernen grundlegender Fähigkeiten wie Anstoßen, Gasgeben sowie sicheres Bremsen und Anhalten, bevor sie zum Motorradfahren übergehen.

Die Junior E-Motocross-Serie erfreut sich von Jahr zu Jahr wachsender Beliebtheit. Die Serie findet parallel zu ausgewählten Runden der FIM Motocross-Weltmeisterschaft statt und steht Kindern im Alter zwischen sechs und acht Jahren offen, die auf einer GASGAS MC-E 5 oder einer gleichwertigen Maschine antreten. Da die beiden Erstplatzierten in der Serie 2023 mit der MC-E 5 an den Start gingen, sicherte sich die Marke auch den Herstellertitel.

Neue Modelle

Im Sommer 2023 stellte GASGAS eine neue Generation von Motocross- und Enduro-Motorrädern vor – das erste große Update seiner Offroad-Motorräder seit dem Relaunch der Marke im Jahr 2020. Um die Einführung der neuen Modelle zu feiern, fand das „Spice It Up“ Festival in Italien statt. Ziel der Veranstaltung war es, den Teilnehmern die Möglichkeit zu geben, alle brandneuen Motorräder Probe zu fahren, ihre Fähigkeiten dank der Ratschläge der offiziellen Werksfahrer des Teams zu verbessern und schließlich das Fahren im Gelände zu feiern. Das „Spice It Up“ Festival unterstrich die GASGAS-Vision, Dinge anders zu machen und gleichzeitig Fahrer aller Leistungsklassen zusammenzubringen, um sich im Matsch zu vereinen.

Kurz darauf stellte GASGAS ein Laufrad mit Elektroantrieb vor: Das MC-E 1.20 mit 20-Zoll-Rädern schließt die Lücke zwischen den kleineren Laufrädern der Marke und ihren Motocross-Modellen. Gebaut um einen starken und leichten Aluminiumrahmen herum und ausgestattet mit hochwertigen Teilen und einer Vorderradaufhängung, vermittelt Kindern den Eindruck von echtem Motorradfahren.

Im Oktober 2023 wurden Mini-Motocross-Motorräder der neuen Generation auf den Markt gebracht. Nach der Vorstellung der Full-Size-Maschinen im Sommer sind auch die 2-Takt-Modelle MC 50 und MC 65 komplett neu, wobei beide Modelle jetzt in der Größe verstellbar sind. Diese Funktion ermöglicht es Kindern, länger mit demselben Motorrad zu fahren, was ihr Selbstvertrauen stärkt, bevor sie auf ein größeres Modell umsteigen. Beide Modelle verfügen über neue Motoren und Rahmen und sind mit einer neuen Karosserie ausgestattet, die zu jedem Motorrad der Offroad-Reihe passt.

Im Dezember 2023 stellte GASGAS die neue Connectivity Unit Offroad (CUO) und den GPS-Sensor vor, wobei beide Komponenten serienmäßig in den 2024 Factory Edition-Modellen eingebaut sind. Mit diesen Komponenten kann jeder Fahrer die Leistung seines Motorrads individuell anpassen, nachdem er die CUO mit der neuen „GASGAS+“-App auf seinem Telefon gekoppelt hat. In der App

können mehrere Motorkarten basierend auf Fahrstil und Streckenbedingungen erstellt werden. Darüber hinaus profitieren Fahrer von Empfehlungen zur Fahrwerkseinstellung. Alle Einstellungen können dann für die Implementierung auf ähnlichen Strecken gespeichert werden. Darüber hinaus zeichnet der GPS-Sensor für Fahrer, die ihr Tempo verbessern möchten, während jeder Sitzung alle Streckendaten auf. Anschließend können in der „GASGAS“-App Rundenzeiten, Linienwahl und 15 zusätzliche Werte im Zusammenhang mit der Fahrweise und Laufverhalten des Motorrads analysiert werden.

REGIONALER ÜBERBLICK

Nordamerika ist nun der größte Markt für GASGAS. Dank des raschen Absatzwachstums im gesamten Jahr 2023, vor allem aufgrund des umfassenden Angebotsspektrums im Cross-Country Bereich und der Verfügbarkeit von zwei Factory Edition Motocross-Modellen, übernimmt Nordamerika die Führung als größte Verkaufsregion, dicht gefolgt von Europa. In Lateinamerika verzeichnet GASGAS weiterhin beeindruckendes Wachstum. Mit starken jährlichen Verkaufszahlen im Händlernetzwerk seit 2021 wird dieser positive Trend voraussichtlich auch 2024 anhalten.

AUSBLICK 2024

Mit einer einladenden, lebendigen Persönlichkeit und einem umfassenden Angebot an Motorrädern wächst GASGAS als Teil der PIERER Mobility-Gruppe und ist für eine aufregende sowie erfolgreiche Zukunft gerüstet. In nur wenigen Jahren hat die Marke mehrere neue Offroad-Modelle für Fahrer jeden Alters sowie ihre ersten Straßenmotorräder auf den Markt gebracht und ihre Trial-Reihe neu belebt, um sicherzustellen, dass jedes Motorrad erstklassige Leistung bietet. Der weltweite Bekanntheitsgrad

der Marke GASGAS wurde durch den Einstieg in die MotoGP™-Weltmeisterschaft im Jahr 2023 erheblich gesteigert. GASGAS ist weltweit für seine Offroad-Kompetenz bekannt und wird dank seines ständig wachsenden Angebots an hochwertigen Motorrädern in den kommenden Jahren weiter wachsen.

Mit dem Einstieg in die MotoGP™ im Jahr 2023 erfreute sich GASGAS einer erheblichen Steigerung der Sichtbarkeit. Durch die Einführung der Marke beim weltweiten Straßenpublikum und die Sicherung der MXGP-Weltmeisterschaft durch Jorge Prado erlangte GASGAS eine erhöhte Markenbekanntheit. Für 2024 wird GASGAS auch weiterhin Rennen in der MotoGP™, MXGP, AMA Supercross und Pro Motocross, EnduroGP und natürlich im Trial fahren, mit einem talentierten und fähigen Aufgebot an Rennfahrern in allen Disziplinen. GASGAS geht davon aus, in den kommenden Jahren weitere Weltmeistertitel zu erringen.

Neben den weltweiten Rennsportaktivitäten verfügt GASGAS über eine Reihe namhafter Markenbotschafter in der Offroad-Welt, die abseits der Rennstrecke genau vermitteln, wozu die gesamte Motorradpalette ab Werk fähig ist. Ergänzend zum umfassenden Motorrad-Portfolio wird das GASGAS-Sortiment an Teilen, Ausrüstung und Zubehör in den kommenden Jahren weiter ausgebaut und es mehr Menschen ermöglichen, ihre Leidenschaft für die Marke sowohl auf als auch abseits der Rennstrecke mit stilvoller Bekleidung und Markenaccessoires zum Ausdruck zu bringen.

Die „United in Dirt Tour“ kehrt 2024 zurück und wird voraussichtlich mehr Länder als je zuvor besuchen. Bei jedem Tour-Stopp werden sowohl bestehende als auch potenzielle GASGAS-Kunden neue Modelle testen und die Marke GASGAS aus erster Hand erleben.



MOTORSPORT

Enduro | Offroad | Rallye

In der FIM EnduroGP-Weltmeisterschaft konnte GASGAS in den letzten Jahren seine größten Erfolge feiern. Nachdem Andrea Verona 2022 sowohl den EnduroGP- als auch den Enduro1-Titel gewonnen hatte, wechselte er die Klasse und stieg 2023 an Bord der EC 350F in die Enduro2 ein. Andrea kämpfte bis zur letzten Runde um beide Titel und belegte schließlich den dritten Gesamtrang im EnduroGP und einen knappen zweiten Platz in der Gesamtwertung, bevor er die Enduro2-Klasse beim prestigeträchtigen ISDE in Argentinien gewann.

Nach einer unglaublichen Saison 2022, in der Red Bull GASGAS Factory Racing mit Sam Sunderland sowohl den Sieg bei der Rallye Dakar als auch den Titel der FIM-Rallye-Raid-Weltmeisterschaft holte, erlitten Sam und sein Teamkollege Daniel Sanders im Jahr 2023 unglückliche Verletzungen. Der Höhepunkt des Jahres kam im April als Daniel bei der Sonora Rallye zum Sieg fuhr. Beide Fahrer konzentrieren sich auf den Erfolg im Jahr 2024.

Motocross und Supercross

Der Gewinn der FIM MXGP Motocross-Weltmeisterschaft mit Jorge Prado war der Rennhöhepunkt für GASGAS im Jahr 2023. Der Spanier führte die Serie vom ersten Rennen der Saison in Argentinien an und sicherte sich mit seiner Geschwindigkeit und Konstanz in allen 19 Runden den Titel beim vorletzten Rennen der Meisterschaft. Der junge deutsche Rennfahrer Simon Längenfelder vertrat GASGAS in der MX2. Als Gewinner von zwei GPs im Jahr 2023 belegte Längenfelder zum zweiten Mal in Folge den dritten Gesamtrang in der Endwertung. Die Saison 2024 sieht für GASGAS sehr vielversprechend aus, da sowohl Jorge als auch Simon erneut für das Team in der FIM Motocross-Weltmeisterschaft antreten.

Die Verpflichtung des aufstrebenden Talents Ryder DiFrancesco wird die Präsenz von GASGAS im AMA Supercross und Pro Motocross stärken. Ryder ist einer der begabtesten jungen Rennfahrer in Amerika und wird 2024 und darüber hinaus sowohl in der 250SX- als auch der 250MX-Klasse antreten. Als Gewinner des 450SX-Rennens im Jahr 2023 wird Justin Barcia GASGAS im vierten Jahr in Folge in der 450er-Klasse vertreten. Pierce Brown kehrt ebenfalls zum Team zurück und wird in der 250er-Division fahren.

Straßenrennen

Der amtierende Moto2™-Weltmeister Pedro Acosta erweitert das GASGAS MotoGP™-Projekt für 2024 um ein weiteres Talent. Der erst 19-jährige Acosta ist bereits zweifacher Weltmeister, der sich 2021 die Moto3™-Krone gesichert hat. Er wird 2024 von Augusto Fernandez in der Startaufstellung unterstützt, der seine zweite

Saison bei GASGAS antritt. Der ehemalige Moto2™-Weltmeister Pol Espargaro tritt aus dem Vollzeit-Rennsport zurück und bringt einen großen Erfahrungsschatz in seiner neuen Rolle als Test- und Entwicklungsfahrer des Projekts. Der Spanier wird 2024 auch als Wildcard an ausgewählten Rennen der MotoGP™ teilnehmen.

Nach seinem Sieg in der Moto3™-Weltmeisterschaft im Jahr 2022 – dem ersten internationalen Erfolg von GASGAS im Straßenrennsport überhaupt – stieg Izan Guevara 2023 in die Moto2™ auf. Izan wurde in der Moto3™ durch David Alonso ersetzt, der sofort beeindruckte. Als Sieger von vier Rennen war der Kolumbianer die ganze Saison über im Titelkampf und belegte schließlich den dritten Platz in der Meisterschaft. Jake Dixon sicherte sich zudem zwei Rennsiege auf dem Weg zum vierten Platz in der Endwertung.

Trial

Der hochspezialisierte Trial-Sport ist für GASGAS nach wie vor äußerst wichtig, da die Marke sowohl drinnen als auch draußen weiterhin auf höchstem Niveau konkurriert. Für 2023 verpflichtete GASGAS die TrialGP-Nummer zwei Jaime Busto, um zusammen mit dem Trial2-Weltmeister von 2022, Sondre Haga, in der Königsklasse anzutreten. Busto beeindruckte mit seinem Sieg am Eröffnungstag der Saison und forderte das ganze Jahr über die Trial-Legende Toni Bou heraus. Zwei weitere Tagessiege verhalfen Jaime zum zweiten Platz in der Endwertung, während Haga im Trial2 den vierten Platz belegte. Beide Fahrer kehren für 2024 zu GASGAS Factory Racing zurück.

AUSBLICK 2024

Für GASGAS ist es äußerst wichtig, auf höchstem Niveau im internationalen Motorsport anzutreten und zu gewinnen. Dadurch kann die Marke die Qualität und Zuverlässigkeit ihrer Motorräder hervorheben und zur Entwicklung der Serienmodelle zum Nutzen aller Endverbraucher beitragen.

Für 2024 hat GASGAS stark in die Entwicklung talentierter junger Motocross-Fahrer investiert und gleichzeitig seine Präsenz an der Startlinie durch die Unterstützung zweier Teams erhöht. Das Beddini GASGAS Factory Juniors-Team wird Valerio Lata und Mads Fredsoe in der EMX250 einsetzen – die europäischen Nachwuchsserie für die MX2-Weltmeisterschaft. Der britische Fahrer Billy Askew wird auch in der EMX250 als Teil des REVO GASGAS Racing-Teams antreten, wo er von Brian Bogers, einem Rennfahrer der MXGP-Klasse und GP-Sieger, begleitet wird.

Mit einem wachsenden Kader an Weltmeistern, talentierten Rennfahrern aller Disziplinen und Motorrädern der neuen Generation ist GASGAS Factory Racing bestens gerüstet, die 38 Weltmeistertitel der Marke zu erweitern.



Prado 18 MXGP Italy 2023 JPA © Juan Pablo Acevedo

2023 SIEGE UND ERFOLGE

WELTMEISTER

FIM MXGP Motocross-Weltmeister
Jorge Prado

FIM SuperEnduro Hersteller-Weltmeister





WP SUSPENSION

Kompromisslose Leistung durch Rennsporttechnologie

Die WP Suspension GmbH ist einer der weltweit führenden Hersteller von Premium-Fahrwerkskomponenten im Bereich der motorisierten Zweiräder und Sportwagen. Dank der Nähe zum Motorsport und dem Feedback einiger der besten Profisportler ist WP Suspension eine innovative und treibende Kraft hinter zahlreichen, erfolgreichen Serien im Profi- und Amateur-Motorsport. Die weltweit als entwicklungsstarker Branchenspezialist anerkannte Marke ist eng mit den Marken der PIERER Mobility-Gruppe verbunden und konnte so in den letzten Jahren vielfältige Synergien nutzen und ihre Effizienz im vergangenen Geschäftsjahr deutlich steigern. Durch den intensiven und nachhaltigen Ausbau der weltweiten Aktivitäten konnte sich WP Suspension eine Vorreiterposition im Markt sichern und diese durch innovative Produktentwicklungen ausbauen.

Globale Markenpositionierung

Innovative Produktentwicklung

WP Suspension steht an der Spitze dieser dynamischen Landschaft und unterhält direkte Kooperationen mit zahlreichen versierten Motorsportteams. Dank dieser einzigartigen Synergie kann WP Suspension die neuesten Erkenntnisse aus dem Rennsport nahtlos in die Produktentwicklung einfließen lassen und den schnellen Anforderungen der Branche mit bahnbrechenden Ideen begegnen. Durch engagierte Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen hat WP Suspension seine Position als Spitzenreiter im hart umkämpften Motorsportmarkt gefestigt.



Performance |
Innovation

Erfolge im Rennsport

WP Suspension hat sich dank seines unermüdlichen Engagements und seiner kompromisslosen Qualitätsstandards eindeutig als herausragende Marke im Offroad-Motorsport positioniert. Die breite Beteiligung und die konsequente Unterstützung von WP Suspension in nahezu allen Rennserien unterstreichen die zentrale Rolle, die WP Suspension für den Erfolg dieser Veranstaltungen spielt. Diese Triumphe sind ein konkreter Beweis für die technische Überlegenheit von WP Suspension im Bereich des Motorsports.

Besonders hervorzuheben ist, dass WP Suspension an allen großen Erfolgen von PIERER Mobility im Motorsport beteiligt war. Der beständige Erfolg in jeder Elitekategorie weltweit zeugt von den engagierten Bemühungen, die Standards für Verbesserungen, Qualität und Leistung kontinuierlich zu erhöhen. Ob auf dem anspruchsvollen Terrain einer Motocross-Strecke, beim Cruisen auf der Straße oder bei der Eroberung bergiger Landschaften, WP PRO COMPONENTS heben sich ab und machen einen wesentlichen Unterschied für Fahrer, die über das Gewöhnliche hinausgehen wollen.

HIGHLIGHTS 2023

Die Fahrer von WP Suspension haben ihre Dominanz in allen wichtigen Kategorien des Enduro-, Motocross-, Straßen- und Rallyesports für Motorräder behauptet, unvergleichliche Siege errungen und ihre Namen in die Annalen des Motorsports eingetragen.

Die herausragenden Leistungen der WP Suspension Teammitglieder in der Saison 2023 haben einen dauerhaften Eindruck hinterlassen und das Können dieser außergewöhnlichen Athleten sowie die Spitzentechnologie der Marke unter Beweis gestellt.

Ihre Siege spiegeln nicht nur ihre individuellen Leistungen wider, sondern auch das anhaltende Vermächtnis von WP Suspension als treibende Kraft hinter den Champions im gesamten Motorsport-Spektrum. Dies ist mehr als eine Sammlung von Siegen. Es ist eine Geschichte von Leidenschaft, Präzision und dem Streben nach Größe, die alle durch die perfekte Harmonie von Fahrer und Federungstechnologie ermöglicht werden.

Ausbau und Entwicklung des Vertriebs

Auch im Jahr 2023 lag der Fokus der Vertriebsabteilung auf dem Ausbau und der Entwicklung des weltweiten WP Suspension Händlernetzes. Trotz herausfordernder Rahmenbedingungen in vielen Bereichen der Wirtschaft ist es WP Suspension im abgelaufenen Geschäftsjahr gelungen, weitere Vertriebspartner zu gewinnen und die Anzahl der WP Authorized Center weltweit weiter

zu erhöhen. Der Fokus wird weiterhin darauf gelegt, die Vertriebsstrukturen sowohl quantitativ als auch qualitativ zu optimieren und die Vorreiterposition im Markt noch mehr zu stärken und für weitere potenzielle Kundengruppen zu öffnen.

AUSBLICK 2024

Im Jahr 2024 ist WP Suspension fest entschlossen, seine globale Vorreiterposition zu halten, gestärkt durch erhebliche Investitionen in Ressourcen, die auf die kontinuierliche Weiterentwicklung von Spitzentechnologien abzielen. Der unerschütterliche Fokus des Unternehmens auf Innovation bleibt ein Eckpfeiler, der auf die anspruchsvollen Bedürfnisse der Kunden in der hart umkämpften Motorrad- und Motorsportindustrie zugeschnitten ist.

Dieses Engagement stellt sicher, dass WP Suspension auch weiterhin sein Versprechen einlöst, sowohl im Offroad- als auch im Straßenbereich erstklassige Leistung und Innovation zu liefern. Ziel ist es, professionelle Rennfahrer wie auch leidenschaftliche Amateurfahrer weltweit zu unterstützen, indem das Unternehmen ihnen Zugang zu erstklassigen Federungen und technischem Zubehör bietet, die ihr Fahrerlebnis verbessern.

WP Suspension verfügt über besondere Vorteile, die in der Struktur des Unternehmens und seiner strategischen Position innerhalb der PIERER Mobility-Gruppe begründet sind. Diese Faktoren ermöglichen es WP Suspension, den Profi- und Amateursportmarkt umfassend zu bedienen, hochwertige und innovative Federungskomponenten anzubieten und an der Spitze der neuesten Produktentwicklungen zu stehen.

Die jüngsten organisatorischen Veränderungen, gepaart mit dem in den vergangenen Jahren gewonnenen Schwung im Produktmanagement, haben WP Suspension zu mehr Flexibilität und Agilität verholfen. Dadurch ist das Unternehmen in der Lage, schnell und effizient auf dynamische Marktentwicklungen zu reagieren und sein Produktportfolio in den kommenden Jahren noch differenzierter anzupassen.

Ein zentrales Ziel bleibt es, den unterschiedlichen Interessen der Kunden gerecht zu werden, unabhängig von ihrer Motorradmarke oder ihrem Fahrkönnen. Bis 2024 wird WP Suspension diese Identität als verbindende Kraft innerhalb der gesamten Motorsport-Community weiter kultivieren und festigen. Die Vertriebs- und Marketingstruktur des Unternehmens wird weiterhin den Schwerpunkt auf die Ausweitung des Marktanteils im Premium-Motorrad-Ersatzteilmarkt legen, wobei die Ressourcen für Marketinginitiativen aufgestockt werden, um die Position von WP Suspension als führender Hersteller von qualitativ hochwertigen Fahrwerkskomponenten zu festigen.







PIERER NEW MOBILITY

Die Zukunft der Zweiradmobilität

Das Branchenklima war über weite Strecken des Jahres 2023 schwierig, der Geschäftszweig „New Mobility“ stand vor Herausforderungen, und dies trotz deutlichem Absatz- und Gesamtumsatzwachstums, der über dem Niveau von 2022 lag.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat die PIERER New Mobility GmbH ihren Fachhandelspartnern eine klare Message vermittelt: „Dealer First“. Es wurde ein dynamisches Produktportfolio und -konzept auf der Eurobike vorgestellt und sorgte für internationale Begeisterung bei mehreren neuen Produkteinführungen. Die weiteren Investitionen in eine stabile Vertriebsstruktur, den Kundenservice und strategische Markeninitiativen fielen mit negativen Marktbedingungen zusammen. Die Schwierigkeiten in der Lieferkette der Covid-Ära konnten weitgehend überwunden werden. Die Folge war ein Überangebot an Fahrrädern, Komponenten und anderem Zubehör auf dem Markt. Für bereits bestellte Produkte bedeutete dies aggressive Rabatte, um den Umsatz zu stützen. Insgesamt wirkte sich dies nachteilig auf die Gesamtleistung der Organisation aus.

Im Jahr 2024 wird sich PIERER New Mobility von den Marken R Raymon und FELT trennen, um das Markenportfolio zu straffen und Synergien innerhalb der Organisation zu nutzen.

GASGAS E-BICYCLES

In den Fußstapfen von GASGAS Motorcycles fordert GASGAS E-Bicycles die Fahrer heraus, das Offroad-Fahren mit leistungsstarken E-MTBs zu erleben, die so konzipiert sind, um atemberaubende Erinnerungen auf dem Bike gemeinsam mit Freunden zu schaffen und für "freundschaftliche" Wettkämpfe zu begeistern.

Die Marke GASGAS, die fest im Offroad-Motorradsport verwurzelt ist, konnte ihren Reichweiten- und Bekanntheitsgrad im Jahr 2023 erfolgreich ausbauen, indem sie neue E-MTB-Modelle auf den Markt brachte, die Spaß und Begeisterung rund um die Marke wecken. Das ECC, ein E-Enduro-Bike, welches von zwei GASGAS-Rennteam während der UCI World Cup-Saison mit durchschlagendem Erfolg gefahren wurde, und das MXC, ein All Mountain-Bike, welches für die unterschiedlichsten Gelände- und Benutzertypen konzipiert wurde, waren wegweisend. Diese beiden Modelle trugen die Vision der Marke auf beeindruckende Weise in den Handel, in die Medien und zu den Verbrauchern. GASGAS fügte der Produktpalette die stadttaugliche MOTO E-Bike-Plattform hinzu, um das Versprechen der Marke von renntauglicher Leistung mit dem Fokus auf Leidenschaft und Spaß weiter zu erfüllen. Zwei E-MTBs waren die ersten wirklich von GASGAS entwickelten Produkte, die sich durch eine eigene Entwicklung und ein einzigartiges Design auszeichneten, das nur der Marke GASGAS vorbehalten war.

Um stärkere Synergien zu nutzen, arbeitet GASGAS E-Bicycles weiterhin mit GASGAS Motorcycles bei der sehr beliebten "United in Dirt Tour" zusammen – einer strategischen Initiative, die darauf abzielt, Händlern, Medien und Fahrern die gesamte GASGAS Produktpalette vorzustellen und mit ihnen vertraut zu machen. Die gemeinsamen Anstrengungen werden in der Zusammenarbeit mit Markenbotschaftern wie Adrian Guggemos weiter verstärkt, der sowohl die Fahrrad- als auch die Motorradseite von GASGAS belebt.

Im Jahr 2024 und darüber hinaus wird die Marke weiter an Präsenz in der Welt des Fahrrads gewinnen und GASGAS als authentische und glaubwürdige Fahrradmarke mit starken Motorradwurzeln weiter etablieren. Kooperationen und gemeinsame Anstrengungen zwischen der Motorrad- und Fahrradseite werden diese Initiative vorantreiben.

WETTBEWERBE

Im Jahr 2023 schickte GASGAS E-Bicycles zwei professionelle Teams in die Rennsaison des UCI EDR-E World Cup. Die Teams von GASGAS-Motorex und GASGAS-SRAM gingen mit dem Ansporn in den Wettbewerb, die Produktentwicklung voranzutreiben und gute Ergebnisse zu erzielen. Die Serie ist die Königsklasse des E-MTB-Rennsports und der Inbegriff des Fortschritts, wenn es um den E-betriebenen MTB-Sport geht. Ausgestattet mit dem

neuen Prototyp der ECC-Plattform gewannen die GASGAS-Fahrer verschiedene Runden des Enduro-E-Formats und erzielten einen erstaunlichen vierten Platz in der Gesamtwertung mit dem spanischen Rennfahrer Alex Marin. Da der Rennsport die ideale Spielwiese zum Testen und Entwickeln seiner Produkte bietet, hat GASGAS E-Bicycles spannende Pläne, um im Jahr 2024 und darüber hinaus mit der internationalen Elite-E-Bike-Konkurrenz weiter voranzukommen.

HUSQVARNA E-BICYCLES

Seit seinem Eintritt in die Branche hat Husqvarna E-Bicycles Innovation als Grundlage gesetzt und dabei die Markenwerte und den Ansatz mit seinen erfolgreichen Motorradbrüdern in Einklang gebracht. Mit der Motivation der Marke, ihre Position als zukunftsorientiertes Fahrradunternehmen auszubauen, weitet Husqvarna E-Bicycles seine Reichweite schrittweise auf neue vielversprechende Märkte und Segmente auf der ganzen Welt aus und bleibt dabei seinen Wurzeln treu.

Im Jahr 2023 muss die Geschäftstätigkeit von Husqvarna E-Bicycles stabilisiert werden. Nach den Lieferschwierigkeiten der Covid-Ära lag der Schwerpunkt darauf, das komplette Line-up auf den Markt zu bringen. Die mit Spannung erwarteten Modelle Hard Cross und Light Cross unterstützten die E-MTB-Kategorie mit Downhill- bzw. Cross-Country-Bikes. Ein aufgefrischtes Mountain Cross-Modell vervollständigte das Offroad-Angebot. In den Kategorien "Urban" und "Allroad" brachte Husqvarna aktualisierte Modelle mit etablierten E-Bike-Antrieben von Bosch für die Plattformen Crosser, Tourer und Towner auf den Markt.

Die Aussichten für Husqvarna E-Bicycles bleiben vielversprechend. Es ist geplant, die Marke rund um die wichtigsten E-Bike-Nutzungskategorien zu konsolidieren: City, Touring, SUV und MTB. Als globale Marke profitiert Husqvarna von ihrem Bekanntheitsgrad und dem Vertrauen, das den Verbrauchern bereits bekannt ist.

JOHANSSON

JOHANSSON Bikes sind solide Lastenräder mit skandinavischem Design und moderner Technik gepaart mit Qualität zu erschwinglichen Preisen. Mit seinen vielseitigen Produkten bietet das JOHANSSON-Sortiment für jede Anforderung die passende Lösung. Ein Beispiel ist das Modell Oscar, ein Bike für alle Fälle – es ist wendig, kompakt und sicher. Es bietet ultimativen Fahrspaß und Praktikabilität immer mit Blick auf die Sicherheit. Eine Vielzahl unterschiedlicher Lade- und Motoroptionen machen Oscar zu einem vielseitigen Begleiter. Die innovative Neigetechnik mit integrierter Achsfederung der Oscar-Modellreihe vermittelt ein natürliches Fahrgefühl wie bei einem normalen Fahrrad bei gleichzeitiger Beförderung schwerer Lasten. Mit seinen verschiedenen „Cargo Optionen“ ist es für fast alle Einsatzbereiche geeignet.



GASGAS MXC 5, MXC 6, MY24 © Sebas Romero





Forschung und Entwicklung

Der technologische Fortschritt ist für Mobilitätskonzepte der Zukunft von besonderer Bedeutung. Aus diesem Grund steht der Forschungs- und Entwicklungsbereich im gesonderten Fokus der Unternehmensstrategie der PIERER Mobility AG. Sie bildet die Basis innovativer, zukunftsweisender Technologien für die Fortbewegung von morgen. Die Produktentwicklung ist seit jeher Teil der Unternehmens-DNA. Die F&E-Quote beträgt jährlich zwischen acht und neun Prozent und liegt damit seit Jahren auf konstant hohem Niveau.

Als Ergebnis der progressiven F&E-Strategie entstehen innovative Produkte, die den hohen Kundenerwartungen hinsichtlich Technologie und Performance gerecht werden. Dank eines breit aufgestellten Produktportfolios ist die Unternehmensgruppe in der Lage, nachhaltig neue Märkte zu erschließen. Besonders hohe Priorität wird dabei der Grundlagenforschung eingeräumt sowie der frühzeitigen Erkennung von Trends im Powered-Two-Wheeler-Segment. Ein weiterer Faktor in der F&E ist die kontinuierliche Weiterentwicklung und Verbesserung der Produkte hinsichtlich technischer und funktioneller Aspekte. Als Premiumhersteller stehen die Identifikation und Umsetzung von Kundenanforderungen in Produkten und Dienstleistungen im Fokus, um den Status als Technologieführer weiter auszubauen und eine marktnahe Produktentwicklungsstrategie gewährleisten zu können. Durch die global agierende Forschungs- und Entwicklungsorganisation verfügt das Unternehmen über ein leistungsstarkes Netzwerk an hoch qualifizierten Mitarbeitern – etwa im Bereich Konstruktion, Berechnung und Simulation – das durch den betriebsinternen Maschinen- und Anlagenpark, der für Produktion, Aufbau und Validierung neu entwickelter Prototypen verantwortlich ist, optimal unterstützt wird. Dies ermöglicht es, mit hoher Flexibilität auf sich verändernde Anforderungen zu reagieren und neue Produkte trotz signifikant steigender Komplexität zu entwickeln, unter härtesten Bedingungen zu erproben und gemäß höchster Qualitätsstandards zu industrialisieren.

**Innovation und Digitalisierung –
Fortschritt durch
Technologieführerschaft**

ORGANISATION

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der PIERER Mobility-Gruppe, gebündelt in der KTM Forschungs und Entwicklungs GmbH (KTM F&E GmbH), ist mit dezentralen Standorten in Europa (Österreich, Spanien) und den USA global organisiert. Die zentrale Steuerung der Entwicklungsprogramme erfolgt im F&E-Hauptquartier in Mattighofen und Munderfing (Österreich), wo ein Großteil der hoch qualifizierten Mitarbeiter angesiedelt sind. Das Forschungs- und Entwicklungszentrum am Hauptsitz in Mattighofen ist ein Innovationsstandort mit einer Nutzfläche von über 20.000 m². Hier werden richtungsweisende Produkte für das Powersport-Segment konzipiert, entwickelt und mit modernsten Mitteln erprobt. Die Aktivitäten folgen der Mission, neue Standards im Motorradsegment zu setzen – insbesondere in den Bereichen Sicherheit, Performance und Technologie, um ihren Endkunden ein begeisterndes und emotionales Produkterlebnis bieten zu können.

Die KTM Technologies GmbH mit Sitz in Anif bei Salzburg (Österreich) ist organisatorisch Teil der KTM F&E GmbH und gilt als Spezialist für die Mobilität der Zukunft, insbesondere in den Bereichen Konzept-, Technologieentwicklung und Leichtbau. Erfolgsfaktor ist die anwendungsorientierte Entwicklung neuer Lösungen und Technologien. Sehr hohe Expertise besteht im Bereich der Entwicklung von Fahrzeugkonzepten, unter anderem durch den Einsatz von Multimaterial, Composite und additiven Fertigungstechnologien. Die KTM Technologies GmbH arbeitet als Innovations-Hub eng mit der KTM F&E GmbH und Kunden aus anderen Industriezweigen zusammen. Zum Kreis von Partnern und Kunden gehören etablierte OEMs und Start-Ups aus Branchen wie Automobil und Luftfahrt, Maschinenbau und der Sportartikelindustrie. Durch das branchenübergreifende Leistungsportfolio profitieren sowohl die Unternehmensgruppe als auch Drittkunden von einem breiten Know-how-Spektrum und den Möglichkeiten des Technologietransfers.

HIGHLIGHTS 2023

GRUNDLAGENFORSCHUNG

Nachhaltige Mobilität

In den letzten Jahren wurde das Spektrum an elektrifizierten Fahrzeugen verschiedener Leistungskategorien auf alle Konzernmarken ausgedehnt. Die Entwicklung elektrifizierter Motorradmodelle erfolgt zum überwiegenden Teil in dem in den letzten Jahren aufgebauten hauseigenen Kompetenzzentrum in Anif. Da elektrifizierte Antriebssysteme zum gegenwärtigen Zeitpunkt aufgrund ihrer geringen Leistungsdichte mit weitreichenden Einschränkungen hinsichtlich der Nutzbarkeit eines Motorrads einhergehen, zählt insbesondere die Reduktion der Abgas- und

Lärmemissionen im Bereich des Verbrennungsmotorenportfolios zu den wesentlichen Arbeitspaketen des abgelaufenen Forschungsjahres. Um die oberen Fahrzeugsegmente mit höheren Leistungs- und Reichweitenanforderungen weiterhin so dynamisch betreiben zu können, wurde beispielsweise die Untersuchung zukunftsfähiger nicht fossiler Treibstoffe, sogenannter E-Fuels, und die Erprobung von Kraftstoffen mit erhöhtem Bioethanol-Anteil intensiv vorangetrieben.

Die KTM F&E GmbH engagiert sich weiterhin als Gründungsmitglied im Swappable Batteries Motorcycle Consortium (SBMC). Ziel des Konsortiums ist es, den Einsatz von Elektro-Leichtfahrzeugen der L-Kategorie durch austauschbare Batterien zu erleichtern und die Entwicklung und den Einsatz der Ladeinfrastruktur dafür voranzutreiben. Durch gemeinsame Batteriespezifikationen wird die Einführung austauschbarer Batteriestationen erleichtert. Dies wird als Schlüssel für die Entwicklung der Niederspannungselektromobilität angesehen. Während sich die Aktivitäten im Jahr 2022 hauptsächlich auf die Definition einheitlicher technischer Spezifikationen für das Batteriesystem innerhalb der Mitgliederbasis konzentrierten, umfassten die Aktivitäten im Jahr 2023 die Entwicklung von Batterieprototypen durch ausgewählte Lieferanten. Das Hauptziel der ersten Phase des Prototyping ist die Validierung und Verfeinerung der Spezifikationen. Während SBMC diese Phase nun abschließt und wertvolle Erkenntnisse gewinnt, wird sich die für 2024 geplante, zweite Phase auf die Durchführung von Feldversuchen konzentrieren, die in Zusammenarbeit mit Batterieherstellern, Anbietern von Wechselstationen und OEMs durchgeführt werden.

Das Lärmemissionsverhalten von Motorrädern hat sich in den vergangenen Jahren zu einem bedeutenden Akzeptanzkriterium für diese Fahrzeugkategorie entwickelt. Während der Geräuschpegel für straßenzugelassene Motorräder durch internationale Homologationsstandards vorgegeben und zunehmend gesenkt wird, gibt es für Offroad-Sportmotorräder keine einheitliche Regulative. Aus diesem Grund wurde im Jahr 2023 proaktiv an der Erforschung der Geräuschquellen von Offroad-Modellen und davon abgeleiteten Lösungsansätzen zur signifikanten Reduktion von Lärmemissionen gearbeitet.

Hinsichtlich der Abgasemission wurde im Geschäftsjahr 2023 mit der Entwicklung einer neuen Powerpackgeneration (Leistungsklasse 110-170 kW) für das Modelljahr 2029 gestartet. Projektziel ist, den CO₂-Verbrauch im WMTC-Zyklus im Vergleich zum Vorgängermodell um 20 - 35 % zu reduzieren. Für den Serieneinsatz der neuen Power-Packs soll eine Top-Down-Strategie erarbeitet werden. Im ersten Schritt ist es geplant, ab dem Jahr 2029 die Premiummodelle mit diesem Antriebsstrang auszustatten. In späteren Modelljahren soll diese Powerpackgeneration auch in weiteren Segmenten eingesetzt werden. Je nach Marktentwicklung rechnet der Motorrad- bzw. Fahrzeughersteller mit etwa 20.000-30.000

Fahrzeugen p.a. in den ersten Modelljahren. Die Kernelemente dieser Inhouse-Entwicklung sind alternative Brennverfahren mit höherem Wirkungsgrad, Downsizing und Aufladung. An dem Projekt sind externe Dienstleister ebenso beteiligt wie zum Beispiel in den Bereichen Konstruktion und Simulation. Die Konzeptionierung und die Gesamtprojektleitung liegen in der F&E.

Sicherheits- und Assistenzsysteme

Neben der Weiterentwicklung der 2021 erstmals in einem Serienmodell erhältlichen adaptiven Geschwindigkeitsregelanlage und den in enger Zusammenarbeit mit BOSCH entwickelten Systemen für die neigungswinkelabhängige Traktionskontrolle und dem Antiblockier-Bremssystem wurde im abgelaufenen Forschungsjahr an einer Vielzahl weiterer intelligenter Sicherheits- und Assistenzsysteme gearbeitet, und umfassende Tests wurden durchgeführt. Stellvertretend für eine Vielzahl an parallel vorangetriebenen Technologieentwicklungsprojekten ist die Forschung an kamerabasierten Assistenzsystemen und die Erprobung hochentwickelter radarbasierter Sensorik zur Erkennung von Objekten zu nennen. Ein weiterer Schwerpunkt im abgelaufenen Berichtsjahr lag beispielsweise in der Entwicklung neuer Ansätze im Bereich Lichttechnologien mit dem Ziel, Motorradfahrten bei Dunkelheit durch bessere Ausleuchtung der Fahrbahn sicherer zu machen. Mit der Einführung neuartiger Sicherheits- und Komfortfunktionen im Fahrzeug ging in den letzten Jahren eine deutliche Erhöhung der Komplexität des Elektrik-/Elektronik-Systems von Motorrädern einher.

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

Im Rahmen ihrer CMC (Connected Motorcycle Consortium) Mitgliedschaft arbeitete die KTM F&E GmbH gemeinsam mit anderen Motorrad- und Pkw-Herstellern auch im Jahr 2023 an der Analyse von Unfallszenarien und der Vermeidung durch die Funkkommunikation weiter. Es wurden entsprechende Use Cases erstellt und im Oktober 2023 verschiedenen Interessensvertretern und Vertretern der Europäischen Kommission sowie der Medien die bisherigen Konsortiums-Ergebnisse in einem Demonstrations-Event vorgeführt. Die KTM F&E stellte ein Serienmotorrad mit prototypisch integrierter C-ITS Hardware und Software sowie einen Serien-Pkw vor, und demonstrierte die bereits heute technologisch mögliche Kommunikation mit Serien-Pkws und die Verarbeitung der motorradbezogenen Daten im serienmäßig verbauten C-ITS System des Pkws.

Das Projekt zu den akustisch perfekt wahrnehmbaren Warnmeldungen für alle Altersgruppen befindet sich in der

Abschlussphase. Die Umsetzung in die Serie ist geplant. Dabei beschäftigte sich das F&E-Team mit akustischen Warnmeldungen, welche es dem Fahrer ermöglichen werden, eine kritische Situation rechtzeitig zu erkennen und darauf ebenfalls rechtzeitig zu reagieren. Diese neuen Erkenntnisse entstanden durch die Zusammenarbeit mit der Universität Dresden. Darüber hinaus hat man sich auch an Möglichkeiten zum haptischen Feedback für den Fahrer auseinandergesetzt. Hier wurden trotz der vom Motorrad ausgehenden Vibrationen verschiedene Ansätze verfolgt, die besser als optische Hinweise wahrnehmbar sind.

Digitalisierung

Konnektivitätsfunktionen, die einen Datenaustausch zwischen Fahrzeug und Zubehör wie etwa Smartphones ermöglichen, wurden in den letzten Jahren intensiv weiterentwickelt und zählen insbesondere im Premiumsegment zu inzwischen unverzichtbaren Ausstattungsmerkmalen. Neben der Entwicklung von Komfortfunktionen wie Telefonie und Navigation stellt insbesondere die Forschung im Bereich von Kommunikationssystemen zwischen dem Motorrad und anderen Fahrzeugen bzw. zwischen dem Motorrad und (Verkehrs-)Infrastruktur eine wesentliche Rolle und ist zentraler Bestandteil der Aktivitäten des Berichtsjahres. Dazu wurde, wie bereits oben angeführt, gemeinsam mit Partnern aus verschiedenen Bereichen intensive Entwicklungsarbeit betrieben. Abseits der Entwicklung von Funktionen, die dem Kunden direkt zur Verfügung stehen, wurde auch an der Nutzung von (Fahrzeug-)Daten geforscht – vor allem im Kontext der Produktentwicklung. So ist unter anderem mit der Beschaffung, Herstellung und Instandhaltung von physischen Prototypen ein erheblicher Ressourcenaufwand verbunden. Durch Einführung virtueller Entwicklungsmethoden kann der Aufwand für die Erprobung physischer Bauteile und Baugruppen bis hin zum Gesamtfahrzeug erheblich reduziert und gleichzeitig eine Verbesserung des späteren Produktes erzielt werden. Diese virtuellen Ansätze können etwa bei der Digitalisierung in der Leuchtkörperentwicklung angewandt werden.

Material- und Oberflächenentwicklung

Der Einsatz hochwertiger Materialien in allen Fahrzeugen, die darin begründete Reduktion des Fahrzeuggewichts und das damit einhergehende Potential zur Verbrauchs- und Emissionsreduktion sowie Verbesserung der Fahrbarkeit sind eine weitere Säule der Entwicklungsphilosophie. Durch die intensiven Bemühungen der letzten Jahre konnte etwa das Gewicht unserer Offroad-Competition-Modelle mit jeder Generation weiter reduziert werden. Stellvertretend für eine Vielzahl an Forschungs- und Entwicklungsprojekten im Bereich der Material- und Oberflächenentwicklung wurde an der Entwicklung und Erprobung von Rädern und Fahrwerkskomponenten aus Faserverbundwerkstoffen gearbeitet. Ebenso stand die Weiterentwicklung des Fertigungsprozesses von Kunststoffteilen mit Designelementen in Hybridbauweise im Fokus.

INDUSTRIALISIERUNG VON ENTWICKLUNGSPROJEKTEN

Neben Grundlagen- und Technologieentwicklungsprojekten stehen vor allem die in verschiedenen Stadien simultan vorangetriebenen Gesamtfahrzeugentwicklungsprojekte im Fokus der F&E-Aktivitäten.

Offroad-Plattformen

Im Bereich der Sportminicycles wurde ein Bodywork geschaffen, welches sich der Körpergröße des Kindes anpassen lässt. Der große Vorteil liegt hierbei darin, dass das Fahrzeug durch den Austausch einzelner Komponenten über mehrere Jahre mit der Körpergröße des Kindes mitwächst. Die Fahrzeuggröße und der Verstellbereich wurde so gewählt, dass für Kinder zwischen 5 und 16 Jahren immer die passende Motorradgröße adaptierbar ist. Durch diese Adaptierung kann ein Fahrzeug über drei Jahre genutzt werden und durch die längere Nutzungsdauer Ressourcen schonen.

Bei Enduro und Motocross wird ein Power Pack entwickelt, welches die Geräuschemissionen auf 109dB senkt. Für alle aktuellen Offroad Modelle wird eine Nachrüstlösung zur Verfügung gestellt, um dieses Geräuschziel den Kunden im Nachhinein anzubieten.

Street-Plattformen

Das breit aufgestellte Portfolio an Street-Modellen der Konzernmarken KTM, Husqvarna und GASGAS erstreckt sich von Naked-Bikes, Supersport- und Touring-Modellen im Einstiegssegment über ein breites Mittelklassensegment mit Ein- und Reihenzweizylindermodellen bis hin zu Premium-Motorrädern mit effizienten und leistungsstarken Zweizylinder V-Motoren. Hinsichtlich der Serienüberleitungen stand das Forschungsjahr 2023 besonders im Zeichen der Mittelklasse- Plattformen. Die finale Erprobung der Husqvarna 901 Norden Explorer, einer Weiterentwicklung des im Vorjahr vorgestellten, erfolgreichen Schwestermodells Husqvarna 901 Norden sowie die Validierung und Produktionsüberleitung der KTM 890 ADVENTURE und KTM 890 ADVENTURE R Modelle gehörten zu den umfangreichsten Projekten. Der Serienhochlauf der ersten GASGAS Straßenmodelle, der agilen Supermoto GASGAS 700 SM und dessen Pendant für raues Gelände, die GASGAS 700 ES, sind ein wichtiger Teil der Markenstrategie der Unternehmensgruppe.

Prototypenentwicklung

Jedes Fahrzeugkonzept durchläuft einen über viele Jahre weiterentwickelten Produktentstehungsprozess von einer Designstudie bis hin zum leistungsfähigen Motorrad, das höchsten Qualitätsstandards entspricht. Als zentralen Bestandteil dieses Prozesses werden Prototypen in verschiedenen Reifegraden bis zum eigentlichen Serienfahrzeug gefertigt und zahlreiche entwicklungsbegleitende

Tests und umfassende Versuchsreihen durchgeführt. Am Ende der Entwicklungsphase steht ein Prototyp, der erstmals zur Gänze aus produktionstauglichen Werkzeugen gefertigt wurde. Dieses Fahrzeug wird für die abschließende Dauerhaltbarkeitsprüfung und Feinabstimmung aller Sicherheits- und Regelsysteme herangezogen, bevor im Anschluss daran die finale Serienüberleitungsphase beginnt.

Folgende Entwicklungsprojekte wurden unter anderem im Jahr 2023 in das letzte Prototypenstadium übergeführt:

- Neue Generation an Enduro-Modellplattformen der Marken KTM, Husqvarna und GASGAS
- Prototypen der Jugend Motocross-Modelle im Hubraumsegment 65 cm³ für die Marken KTM, Husqvarna und GASGAS
- Übergreifende Modelstruktur von E-Sportminicycles bis zu den Modellen mit 85 cm³
- Neue Fahrzeugplattform an KTM Naked-Bike Modellen im Einstiegssegment von 125 cm³ bis 390 cm³
- KTM Naked-Bikes im Premiumsegment mit Fokus auf Elektronik und Technologien zur Emissionsreduktion

Funktionaler Werkstoffeinsatz

Die PIERER Mobility-Gruppe ist Pionier bei der Entwicklung und Prototypen-Fertigung von leichten, hocheffizienten und wirtschaftlichen Lösungen für neue Fahrzeuge und deren Komponenten über den gesamten Produktentstehungsprozess hinweg. Weiters forscht sie an Composite- und 3D-gedruckten Bauteilen aus den verschiedenen Kunststoffen sowie deren Kombination zu Hybridbauteilen. Leichtbau in Kombination mit den richtigen Materiallösungen stellt die Basis für die Entwicklung nachhaltigerer Produkte dar. Mit der GEMINUS-Technologie hat die Unternehmensgruppe einen neuen Maßstab für den Leichtbau von Fahrzeugkomponenten gesetzt und 2023 entscheidende Fortschritte in diesem Bereich gemacht.

Die GEMINUS-Technologie nutzt gezielt Verstärkungsfasern in Bereichen mit hoher Belastung und unverstärkte Kunststoffe in Bereichen mit geringer Belastung, um das optimale Verhältnis von Gewicht, Kosten und Performance zu erreichen. Zum Einsatz kommt diese bei den aktuellen Entwicklungsvarianten der neuen Generation des Sitzbankbodens, welcher im Vergleich zur Serienvariante eine Reduktion des CO₂-Footprints der eingesetzten Materialien um -27 % ermöglicht. Darüber hinaus können mit der neuen Technologie auch biobasierte oder recycelte Kunststoffe zum Einsatz kommen, die in Kombination mit der beschriebenen Materialreduktion zu einer weiteren Senkung der CO₂-Emissionen von bis zu -85 % gegenüber der Serienvariante beitragen können. Um die Wiederverwertung des Bauteils am Ende seiner Lebensdauer zu gewährleisten, werden die Verstärkungsfasern in den Kunststofftyp des Trägermaterials eingebettet. Somit kann das gesamte Bauteil in einem Stück recycelt



und erneut als Ausgangsmaterial für Bauteile aus glasfaserverstärktem Kunststoff verwendet werden.

Mobilitätslösungen der Zukunft

Im Zuge des österreichischen Förderprojektes „EMotion“ befindet sich eine kostengünstige, energieeffiziente und leichte Elektrozweiradplattform für die urbane Mobilität (Klasse A1, 125cc) in einer fortgeschrittenen Entwicklungsphase. Die Pilotphase lief von April bis November 2023. Das Projekt endet im ersten Quartal 2024. Das erarbeitete Know-how und alle Erkenntnisse, welche in den vier Forschungsjahren durch dieses innovative Projekt gewonnen wurden, werden für die weitere Entwicklungsarbeit an Serienfahrzeugen und bei verschiedenen Arbeitsprozessen eingesetzt, wie zum Beispiel beim Thema Connectivity mit dem Eco-Coaching-Assistenten oder bei Rekuperationsstrategien.

AUSBLICK 2024

Die seit mehreren Jahren geplante Umsetzung der EU5+ Emissionsforderung für die Offroad und Street Modelle findet im Geschäftsjahr 2024 seinen Abschluss. Zur Zielerreichung sind 2024 finale Prüfungen und Anpassungen der Genehmigungen notwendig. Laufende Emissionsverbesserungen sind auch 2024 beim stärksten V2 Triebwerk im Motorradsegment eine Herausforderung, um hierbei weiterhin marktführend zu bleiben.

In der MotoGP™ wird bereits ab der Saison 2024 ein Anteil nicht fossiler Treibstoffe von 40 % verwendet. Ab 2027 wird dieser Prozentsatz auf 100 % erhöht. Die Erprobung im Motorsport und der folgende Technologietransfer in die Serienanwendung ist ein

wichtiger Pfeiler, um Innovation in zukünftige Modelle einfließen zu lassen. Somit ist auch eine schrittweise Einführung von E-Fuels und damit eine graduelle Dekarbonisierung in der Fahrzeugflotte möglich.

Einer der wesentlichen Aktivitäten zur Dekarbonisierung im Bereich der E-Mobilität wird die Ausweitung der Produktpalette sein. Zukünftig werden vom Standup-Scooter über wettbewerbsfähige Sportminicycles bis hin zum Nachfolger der erfolgsgeläufigen Freeride-E verschiedene Elektrofahrzeuge verfügbar sein. Zur Erfüllung des eigenen Leistungsanspruchs wird die Batterieentwicklung vorangetrieben und auf Serientauglichkeit fokussiert. Eine weitere Möglichkeit, um den Treibstoffbedarf zu minimieren, liegt im Leichtbau. Gewichtsoptimierung wird 2024 im Offroadbereich verstärkt Einzug halten und einerseits durch Topologieoptimierung bei Strukturbauteilen wie durch den Einsatz von Titan erfolgen.

Im Elektronikbereich liegt 2024 der Fokus im Bereich Connected Motorcycles Tests gemeinsam mit renommierten Automobil- und Motorradherstellern, um die ersten Konzepte zu bestätigen.

Aus organisatorischer Sicht hat sich das F&E Team die Herausforderung auferlegt, bereits im Geschäftsjahr 2024 die Entwicklungsdauer drastisch zu verkürzen und somit schneller marktfähige Produkte zu schaffen. Hierzu werden völlig neue Ansätze im Bereich der Simulation und Entwicklung unter Zuhilfenahme von künstlicher Intelligenz forciert.

In Zusammenarbeit mit KTM Technologies und mit ihren laufenden neuen Projekten im Drittkundensegment kann hier ein permanenter Know-how-Aufbau zum Thema Leichtbau, Composite, Antriebstechnologien und Elektromobilität sichergestellt werden.



KTM 250 SX-F CUO, MY24 © Philip Platzer



DIGITALE INNOVATIONEN

Gemeinsam in die Zukunft

Viele Innovationen von heute basieren auf einer breiten digitalen Evolution. Zum Beispiel ist Konnektivität nicht nur ein Thema für Smart Homes, sondern für alle, deren Alltagsgegenstände und Fahrzeuge immer breiter vernetzt werden.

Die PIERER Mobility AG steht vor den Herausforderungen der digitalen Zukunft und arbeitet mit einem digitalen Cluster, welcher aus der PIERER Innovation GmbH, Avocado GmbH, KTM Informatics GmbH und LX media GmbH besteht. Mit einem Team rund 400 Mitarbeitern treibt dieser Cluster die Digitalisierungsoffensive der Unternehmensgruppe voran und hebt sie auf ein neues Niveau. In Zusammenarbeit bildet der Cluster ein Kompetenzzentrum für digitale User Experience, Softwareentwicklung, Business Modeling und Data Science sowie die Evaluierung neuer digitaler Technologien.

Im Folgenden wird auf die explorativen Themen, welche in der PIERER Innovation GmbH forciert werden, eingegangen.

WEICHENSTELLUNG FÜR DIGITALE STRATEGIE

Spezialisierte Scouting-Experten engagieren sich aktiv im fortlaufenden Austausch von Technologien und Trendanalysen, um eine umfassende Bewertung des gesellschaftlichen und kulturellen Wandels vorzunehmen. Ihr Ziel ist die Ableitung neuer, interessanter Anwendungen und die Grundlage für innovative Konzepte und Produkte. Andere Experten wie Business Modeler und Data Scientisten sind bestrebt, Mehrwerte aus bestehenden und neuen Datenquellen zu generieren. Ihr Fokus liegt auf der Entwicklung innovativer, datenbasierter Services und analytische Erkenntnisse, um einen zusätzlichen Nutzen für das Unternehmen zu schaffen.

Ein interdisziplinäres Team aus Produktmanagern, Designern und Softwarespezialisten arbeitet gemeinsam daran, das Kundenerlebnis der Konzern-Produkte entlang jeder digitalen Interaktion in der Customer Journey zu optimieren. Dabei ist eine robuste Innovationspipeline entscheidend. Die übergeordnete Vision besteht darin, ein überzeugendes Digitalportfolio zu schaffen, das durch gezielte Kommunikation und Service das Innovationspotenzial über die gesamte Customer Journey – online und vor Ort für Einzelhändler – verdeutlicht. Im Berichtsjahr wurden bedeutende digitale Innovationen entwickelt und auf ihre Funktionalität, den Mehrwert, die Kostenverträglichkeit, Stabilität und effiziente Produktion hin überprüft. Diese Entwicklungen haben maßgeblich dazu beigetragen, wichtige Weichen für die digitale Strategie zu stellen.

HIGHLIGHTS 2023

PIERER Innovation setzt fortlaufend den Fokus darauf, die Zufriedenheit von Kunden und Händlern kontinuierlich zu steigern. Hierbei erfolgt eine präzise Identifikation der Kundenbedürfnisse durch digitale Bedarfsanalysen.

Da das Fahrzeug mittlerweile zu einem bedeutenden digitalen Sensor geworden ist, nimmt es eine zentrale Rolle im digitalen Kundenerlebnis ein. PIERER Innovation hat sich frühzeitig darauf vorbereitet und passt sein stetig wachsendes digitales Angebot den Erwartungen und Wünschen der Kunden an – sei es vor, während oder nach der Fahrt. Neben neuen Technologien und Services für Zweiradprodukte steht dabei der Kunde im Mittelpunkt, insbesondere seine Ansprüche an moderne Mobilität. Dieser kundenorientierte Ansatz stellt sicher, dass digitale Dienste nahezu jederzeit und ortsunabhängig zur Verfügung stehen.

PROJEKTE

PIERER Innovation hat erfolgreich interaktive 3D-Konfiguratoren eingeführt, die das konfigurierte Produkt fotorealistisch in verschiedenen Umgebungen darstellen können. Insgesamt wurden fünf dieser 3D-Konfiguratoren im Jahr 2022 veröffentlicht, ermöglichen eine hohe Benutzerinteraktion und sind weltweit auf jedem Browser zugänglich. Diese Fortschritte basieren auf State-of-the-Art Technologien und einem Netzwerk von Experten, das im Rahmen des „Open Innovation“ Ansatzes im digitalen Pierer-Netzwerk entwickelt wurde. Die Anzahl der 3D-Konfiguratoren wurden 2023 deutlich ausgeweitet, verdreifacht. Ende des Jahres wurden mit der brandneuen DUKE-Generation auch die ersten Straßenfahrzeuge interaktiv visualisiert. Die Experten erhöhen laufend die Effektivität der 3D-Konfiguratoren, um die Skalierbarkeit zu gewährleisten. Ein wesentlicher Schritt war auch die Entscheidung auf einen neuen Standard für 3D-Assets zu setzen, damit eine gemeinsame Toolchain und Prozesse etabliert werden konnten. Neben der Verbesserung wesentlicher Synergieeffekte erweitern sich durch die fallenden Herstellkosten der 3D-Modelle auch die Attraktivität und die möglichen Use Cases.

Weiterentwicklung E-Commerce in Richtung Shop-Tech

Als OEM hat die Unternehmensgruppe mehrere Projekte gestartet, um eine E-Commerce-Strategie zu implementieren und das B2B2C-Geschäft zu fördern. Ein grundlegendes Element der E-Commerce-Programme sind Webshops, bei denen die SAP CX-Technologie zum Einsatz kommt. Der erste Schritt in den digitalen B2B2C-Bereich erfolgte 2020 durch das Angebot von Sondereditionen von Motorrädern in begrenzten Stückzahlen über eine Online-Plattform. Ende 2022 wurde zudem ein Mitarbeiter-Webshop gestartet, um eine effizientere und modernere Lösung für die Beschäftigten anzubieten (der Versand ist nur derzeit nach

Österreich und Deutschland möglich). Ein weiteres Projekt ist ein Webshop für einen elektrisch angetriebenen Roller, den Husqvarna Motorcycles Skutta, der Ende 2023 gelauncht wurde. Der Plan sieht weitere Rollouts von Webshops unter Einbindung der Händlerstruktur vor, um die Händler Onlineauftritt und -vertrieb zu unterstützen. Die SAP CX-Shop-Technologie ist vollständig in SAP ERP integriert und mit anderen Systemen verbunden, um automatisierte Prozesse für alle relevanten E-Commerce-Verfahren durchzuführen.

Connectivity

- **Remote Control:** Mit der Einführung der neuen Entry Range mit der Basic Connectivity Control Unit (bCCU) wurde ein neues Feature veröffentlicht – der Remote Control Mode (RCM). Mit RCM können die Fahrer die markenspezifischen Apps in vordefinierten Funktionen über den Lenkerschalter steuern, wie zum Beispiel Suche von POIs, die letzte Navigation oder direkt während der aktiven Navigation interagieren (Überspringen von Wegpunkten, Navigationslautstärke, Navigation stoppen).
- **CCU:** Für den Nachfolger der Connectivity Unit 2 (CCU2) engagiert sich PIERER Innovation in der Entwicklung von Nachfolgefunktionen. Die Kernfunktionalität des Infotainments besteht darin, Inhalte ähnlich Apple Carplay remote auf dem Dashboard anzuzeigen. Diese Architektur ermöglicht in Zukunft die Bereitstellung von zahlreichen Standard-Apps im Fahrzeug.
- **Connectivity Unit für Offroad-Bikes (CUO):** Ursprünglich als Drop-In-Ersatz für die CCU2 auf Offroad-Fahrzeugen gestartet, leitet die CUO eine neue Ära der Produktentwicklung ein. Die CUO ist eine vollständig hausinterne Entwicklung einer Connectivity-Steuereinheit. In Zusammenarbeit mit KTM F&E und Abatec wurden Hardware, Gehäuse, Firmware und die Integration in mobile Geräte entwickelt. Sie bietet Motorsteuerungseinstellungen für Viertakt-Motorräder, leistungsstarkes Datenlogging, Diagnosefunktionen und sogar drahtlose Software-Updates. Dieser Schritt macht die Offroader „smart“ und bietet hochintegrierte digitale Funktionen im Motocross-Segment an. Mit dem Ende des Jahres 2023 wurde die CUO eingeführt, und es ist geplant, neue Fahrzeugsegmente wie Zweitakt- und Elektromotorräder ebenfalls damit auszurüsten.

EU-Projekte und Advanced Research

PIERER Innovation initiierte zwei neue „Horizon Europe“-Projekte (AERO und SecOPERA) mit folgenden Zielen:

1. Erforschung zukünftiger Cloud-fähiger EU-Prozessoren für die Backend-Services und
2. Verbesserung der DevSecOps durch Open-Source-Tools für Hardware und Software im Rahmen der neu entwickelten IoT-Konnektivitätseinheiten für E-Bicycles.

Weiters wurde die Arbeit am „Horizon Europe“ ELEGANT Projekt fortgesetzt, wo der „Riding Skill“ Algorithmus in ein neues Programmier-Framework implementiert wurde, welches in der Lage ist, den Ort des ausgeführten Codes dynamisch anzupassen (PTW vs. Cloud) und dabei den gleichen Quellcode verwendet. Es wurde eine erfolgreiche Demo für eine API-Schnittstelle zum Fahrzeug prototypisch erstellt, getestet und anhand eines Heads-up-Displays im Helm integriert.

Riding Coach

Wie bereits im Connectivity-Teil erwähnt, ermöglichen die Connectivity Unit für Offroad-Motorräder und die neue „Riding Coach“ Funktion den Kunden mit der aktuellen MX/XC Plattform (KTM und Husqvarna Motorcycles ab Modelljahr 2023, GASGAS ab Modelljahr 2024) folgende Neuheiten:

Mit RIDER, powered by LITPro, bieten die Marken-Apps den ultimativen Offroad-Begleiter. Athleten können ihre Trainingseinheiten auf Motocross-Strecken aufzeichnen, diese anschließend in die Marken-App herunterladen und analysieren, Runden vergleichen und sich so mit anderen messen. Der größte Schritt bei dieser Entwicklung, ist, dass die Motorrad-Daten in die Analytik integriert werden. Anwender der RIDER-App bzw. Besitzer von einem KTM, Husqvarna oder GASGAS MX Motorrades haben somit den großen Vorteil, dass sie verfolgen können, was sie auf dem Motorrad machen, während sie zum ersten Mal auf einer Strecke fahren.

Generative AI, Large Language Model und Machine Learning

Die Geschwindigkeit der Entwicklung im KI-Bereich ist rasant. Die PIERER-Gruppe ist seit einigen Jahren mit eigenen Data Science Strukturen in vielen Bereichen der Künstlichen Intelligenz (KI) tätig. Als erweiterte Maßnahme bündelt zukünftig ein Center of Excellence für KI die KI-Expertise der Gruppe und gibt Unterstützung bei vielen Fragen, die bei der Implementierung von Künstlicher Intelligenz im Unternehmen auftreten. Das Center of Excellence hat drei Hauptaufgaben: die Definition der übergreifenden KI-Strategie und die Identifikation von Anwendungsbereichen bzw. KI „Use Cases“, die spezifische Lösungsentwicklung und das Schaffen der notwendigen Rahmenbedingungen für den erfolgreichen KI-Einsatz. Um diese Aufgaben zu erfüllen, arbeitet das Center of Excellence funktions- und bereichsübergreifend und umfasst technische als auch nicht-technische Rollen wie beispielsweise Data Scientists, Data Engineers und Produktmanager. Darüber hinaus werden auch Support Funktionen wie KI-erfahrene Juristen und Compliance Experten eingebunden.

FFG-Forschungsthemen

Um die Innovationsführerschaft im Bereich der Fahrersicherheit kontinuierlich auszubauen und Innovationen frühzeitig auf den Markt

bringen zu können, erforschte die PIERER Innovation gemeinsam mit der KTM F&E und weiteren externen F&E-Partnern (u.a. Salzburg Research Forschungsgesellschaft m.b.H, Technische Universität Wien, Virtual Vehicle Research GmbH) IoT- (Internet of Things) und KI-basierte Technologien zur Unterstützung des sicheren Fahrverhaltens von Motorradfahrern. Im Fokus der F&E-Aktivitäten standen hierbei u.a. die Integration von Sensorik am Motorrad oder in Schutzausrüstung, die Entwicklung von Machine Learning Modellen und bild-basierten Detektionssystemen für die Bewertung der Fahrverhältnisse oder Datenanalysen zum besseren Verständnis des Fahrerhaltens, z.B. beim Durchfahren von Kurven. In der direkten Kooperation mit den F&E-Partnern konnten so zukunftsweisende Ergebnisse für zukünftige Assistenzsysteme und -funktionen als auch Basistechnologien im Bereich der Konnektivität bzw. Kommunikation mit und zwischen Fahrzeugen (V2X, Vehicle-to-X Interaktion) prototypentechnisch entwickelt werden.

AUSBLICK 2024

Die unternehmensweiten Digitalisierungsinitiativen werden sich weiterhin mit dem Impact von KI, dem Ausbau von Konnektivität, der Stärkung des Händlernetzes mit B2B2C-Technologien beschäftigen, dabei eine End-to-End Datenkette entlang des Product- und Customer-Lifecycles bilden, der Serviceorientierung und dem Ansatz der Kundenzentrierung folgen, die Effizienzsteigerung in den Wertschöpfungsprozessen priorisieren sowie weiterhin auf Trend- und Technologiebeobachtung setzen.

Neben den klassischen E-Commerce-Themen wurden durch die Kombination aus Web 2.0, interaktiven Medien und globaler Belieferung über alle mobilen Geräte erste, wichtige Schritte ins Web 3.0 und Metaverse gesetzt. Es ist absehbar, dass interaktive 3D-Medien und das Gesamterlebnis neben Text, Bildern und Videos eine zentrale Rolle für eine ganze Reihe von weiteren Funktionen in der Unternehmensgruppe spielen werden.

PIERER Innovation GmbH, Avocodo GmbH, KTM_Informatics GmbH und LX media GmbH haben sich für die Zukunft klare Ziele gesetzt, kontinuierlich innovative Produkte herzustellen, an neuen zukunftsweisenden Technologien zu arbeiten und Prozesse weiterzuentwickeln. Dafür investieren die Unternehmen in nachhaltige Lösungen und loten die Möglichkeiten der Digitalisierung entlang der gesamten Wertschöpfungskette aus. Kreative Zusammenarbeit über alle Unternehmen hinweg soll das hochemotionale, positive Kundenerlebnis der Produkte in Zukunft weiterhin stärken.



Mitarbeiter als zentraler Erfolgsfaktor

Die Menschen, die täglich für den Erfolg der PIERER Mobility-Gruppe arbeiten, sind eine tragende Säule der Unternehmensstrategie. Deshalb legt das Unternehmen Wert auf faire und mitarbeiterfreundliche Arbeitsbedingungen, auf menschenwürdige Arbeit, auf ein breitgefächertes Bildungs- und Lernprogramm, auf die Förderung von Potenzialen sowie auf den Gesundheits- und Sicherheitsschutz.

BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG

Die PIERER Mobility-Gruppe beschäftigte zum 31.12.2023 weltweit 6.184 Mitarbeiter (Vorjahr: 6.088), davon rund 5.000 in Österreich (rund 81 %). 21,1 % der gesamten Belegschaft waren in der Forschung & Entwicklung tätig. 2023 betrug der Anteil der weiblichen Beschäftigten rund 25,8 %. An den Standorten Mattighofen, Munderfing, Thalheim und Schalchen ist das Unternehmen einer der größten Arbeitgeber in der Region Oberösterreich. Im Berichtsjahr 2023 waren hier 4.526 Mitarbeiter beschäftigt.

ATTRAKTIVER ARBEITGEBER

Um sich an die dynamischen Veränderungen des Arbeitsmarktes anzupassen, implementiert PIERER Mobility als moderner und innovativer Arbeitgeber laufend Maßnahmen, um das Arbeitsumfeld für zukünftige und bestehende Mitarbeiter attraktiv

zu gestalten. Es ist eine große Herausforderung, qualifizierte Mitarbeiter zu rekrutieren und langfristig an das Unternehmen zu binden, insbesondere in ländlichen Gegenden. Das Unternehmen erarbeitet zudem ein neues Employer-Branding Konzept, welches im Jahr 2024 zur Anwendung kommen wird. Ziel ist es, sich als glaubwürdiger, attraktiver und begehrter Arbeitgeber mit positivem Image zu präsentieren. Die Arbeitgebermarke soll sich deutlich von den Wettbewerbern unterscheiden und im Bewerbermanagement führend sein.

PIERER Mobility setzt in der Personalentwicklung auf das Know-how und die Potenziale ihrer Angestellten. Dies beinhaltet auch den Ansatz, interne Kandidaten gegenüber externen vorzuziehen. Dadurch werden intern Karrierewege ermöglicht. Auch im Jahr 2023 wurde die Initiative „Mitarbeiter werben Mitarbeiter“ erfolgreich fortgeführt. Im Vergleich zu 2022 ist die Empfehlungsquote im Jahr 2023 um 17,4% gestiegen. Die PIERER Mobility-Gruppe arbeitet an einer einheitlichen „Job Architecture“, die auf einem internationalen Standard basiert und an die spezifischen Anforderungen der Unternehmensgruppe angepasst ist. Die Job Architecture soll das Karrieremanagement und die Stellenbesetzung verbessern und zur internen wie auch externen Gerechtigkeit beitragen. Nach intensiver Ausarbeitung gemeinsam mit den Bereichsleitern des Unternehmens und einem externen Partner, sowie abschließenden Matching und

Benchmarking wurde das „Job Architecture“-Konzept für die PIERER Mobility im Jahr 2023 fertig ausgearbeitet und kommt geplant 2024 zur Umsetzung.

Durch Active Sourcing wird sichergestellt, dass der gesamte Kandidatenmarkt, nicht nur die Personen, die aktuell auf Jobsuche sind, erreicht wird. Vor diesem Hintergrund ist es den Personal-suchenden möglich, schneller auf Engpässe zu reagieren und langfristig Mitarbeitergewinnung zu gewährleisten.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr legte das Unternehmen weiter einen starken Fokus auf die strategische Zusammenarbeit mit definierten (Hoch-) Schulen und baute die Anzahl der Partnerschulen weiter aus.

Mit Maßnahmen zur Vereinfachung des Arbeitsweges und Reduktion des Pendlerverkehrs steigert die PIERER Mobility-Gruppe die Attraktivität ihrer Standorte und trägt gleichzeitig zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen bei. Um die Leiharbeiter proaktiv zu unterstützen wurde 2023 ein zusätzlicher Werksbus eingeführt, welcher zwischen den Produktionswerken und Braunau verkehrt. Im Jahr 2023 nutzen durchschnittlich 116 Personen pro Tag die Werksbusse. Diese Maßnahme wird auch 2024 fortgesetzt.

Im Sommer 2023 wurde im Rahmen des umfassenden Mobilitäts-konzepts eine App eingeführt, die es den Mitarbeitern ermöglicht, schnell und unkompliziert Fahrgemeinschaften zu bilden. Die sogenannte „twogo“-App gleicht gewünschte Fahrstrecken mit anderen Nutzern ab und schlägt das optimale Match vor.

AUS- UND WEITERBILDUNG

Die Weiterentwicklung der Mitarbeiter ist ein zentrales Anliegen der PIERER Mobility-Gruppe. Sie verfolgt den Ansatz, durch Weiterbildungsangebote für bestehende Mitarbeiter intern Karrierewege und lebenslanges Lernen zu ermöglichen. Dadurch wird die Zufriedenheit und die Bindung der Beschäftigten gesteigert, die als kompetente Wissens- und Fachkräfte zum Unternehmens-erfolg beitragen. Um dieses Wissen innerhalb der Gruppe einer größeren Anzahl an Mitarbeitern zur Verfügung zu stellen, wird die Trainingsoffensive KTM_Insights weiter forciert. Im Rahmen dieser Weiterbildungsinitiative wird Wissen über unterschiedliche Unter-nehmensbereiche, wie etwa fachspezifisches Wissen, Prozesse, Software oder Programme vermittelt. Dazu absolvieren die Wissens-träger, die KTM_Experts genannt werden, eine interne Schulung, um danach ihr eigenes Training zu konzipieren.

Um das Bewusstsein für nachhaltiges Handeln im Unternehmen weiter zu schärfen, wird ein E-Learning-Kurs zum Abfallmanagement angeboten. Er gibt den Mitarbeitern einen Einblick in den richtigen

Umgang mit Abfällen im Hinblick auf die Entsorgung und das Abfall-management im Unternehmen. Im Berichtsjahr 2023 wurden rund 280 Mitarbeiter geschult.

Im November 2023 wurde das KTM_academy Trainingsportal auch für alle Mitarbeiter außerhalb Österreichs freigeschaltet (zusätzlich 1.164 Mitarbeiter). Somit haben Mitarbeiter außerhalb Österreichs Zugriff auf Onlinekurse zu internen Prozessen, Compliance- und Sicherheitsthemen. Weiters stehen Angebote wie digitales Coaching oder digitale Sprachkurse zur Verfügung. Zukünftig ist geplant, dass Standorte innerhalb Europas auch das Angebot für Präsenztrainings in Österreich nutzen können. Die KTM_academy organisiert außerdem Get-Together Veranstaltungen (#LeadersNET) für Führungskräfte, um den offenen Austausch und die Vernetzung innerhalb des Konzerns zu unterstützen. Die Teilnehmer können ihre individuellen Kompetenzen erweitern und von dem fachlichen Wissenstransfer profitieren. Dieses Angebot ist sehr beliebt und wird gerne genutzt. Im Geschäftsjahr 2023 wurde zudem ein digitales Interviewtraining für Führungskräfte eingeführt, welches sie bei der Vorbereitung auf Vorstellungsgespräche (digital und in Person) unterstützt. Seit der Implementierung im Mai 2023 absolvierten 50 Führungskräfte das Training. Die Duale Akademie Österreich bietet speziell AHS-Maturanten, Studierenden und Berufsumsteigern die Möglichkeit einer praktischen Ausbildung in unterschied-lichsten Bereichen. In der Zeit von maximal drei Jahren wird das bereits theoretisch erlernte Wissen mit der Praxis im Unternehmen verknüpft. Die KTM AG bildete im Jahr 2023 insgesamt 12 duale Akademiker in zwei Berufen aus.

MINT BERUFE

Die KTM AG setzt sich für die Förderung von Frauen in MINT-Berufen ein und bietet interessierten Mädchen regelmäßig die Möglichkeit, die technischen Ausbildungsmöglichkeiten des Unternehmens kennenzulernen. Beim Girl's Day können sie an einer Produktions-führung teilnehmen und selbst praktische Erfahrungen sammeln, indem sie Schlüsselanhänger fräsen, an Motoren arbeiten, Messungen an Elektrotafeln durchführen oder ganze Räder demontieren. Die Stationen werden von den Ausbildern des Unternehmens fachmännisch betreut. Die Zahl der Mädchen in technischen Lehrberufen steigt stetig. Um mehr junge Frauen für Informatik zu begeistern und den Gender Gap in diesem Bereich zu verringern, hat Avocodo im Oktober 2023 einen Hackathon für „FemaleCoders“¹ veranstaltet. 40 interessierte Mädchen ab 15 Jahren arbeiteten in Kleingruppen an elf Webentwicklungsprojekten in Tracks wie IOT, KI und WEB. Die jungen Programmiererinnen konnten dabei neue Fähigkeiten erwerben, neue Technologien ausprobieren und sich mit anderen Coding-Begeisterten vernetzen.

1 <https://female-coders.at/>

LEHRLINGE

Um den Herausforderungen des Fachkräftemangels zu begegnen, setzt die Personalstrategie der Unternehmensgruppe weiter sehr stark auf die eigene Lehrlingsausbildung. So wurden in den vergangenen Jahren bereits rund 2,5 Millionen Euro in die Erweiterung und die Modernisierung der KTM Lehrwerkstatt investiert. Zum Bilanzstichtag 31.12.2023 waren rund 220 Lehrlinge beschäftigt (Vorjahr: rund 200), ausgebildet wurde in 25 verschiedenen Lehrberufen.

68 weibliche und 154 männliche Lehrlinge befanden sich im abgelaufenen Geschäftsjahr in einer Lehre, davon 64 % im technischen sowie 36 % im kaufmännischen Bereich. Während der Lehre werden die Lehrlinge nicht nur für den angestrebten Beruf ausgebildet, sondern erhalten zusätzliche Lerninhalte, darunter Office Schulungen wie auch Kurse im Metall- und KFZ-Bereich durch Ausbildungen bei externen Partnern. Der Großteil der Lehrlinge wird in KFZ-Technik ausgebildet, derzeit 37 %, gefolgt vom Bereich Metalltechnik (32 %).

Die technischen Lehrlinge werden in der hochmodernen Ausbildungsstätte am Standort in Mattighofen mit modernster Technik auf das Berufsleben vorbereitet. So stehen durch die Investition in ein Pneumatik-Elektro-Labor, einen neuen Programmierraum für CNC sowie Konstruktion mit 3D-Druck und einer neuen Grundausbildungswerkstatt ein technisch erstklassig ausgestatteter Ausbildungsplätze zur Verfügung. Die Lehrwerkstatt bietet Kapazitäten für insgesamt 230 Lehrlinge.

Rund 60 Lehrlinge erhalten über das Programm Lehre mit Matura eine Weiterbildung in den Gegenständen Mathematik, Deutsch und Englisch vor Ort. Diese Ausbildung ist der Berufsreifepfung gleichgestellt und ermöglicht damit auch den Hochschulzugang.

Forciert wird von der PIERER Mobility-Gruppe auch ein hoher Internationalisierungsgrad. So bietet das Unternehmen den jungen Nachwuchskräften Auslandspraktika in den Töchter- und Partnerunternehmen an, 2023 beispielsweise bei KTM North America in Kalifornien.

PIERER Mobility bietet nach erfolgreichem Abschluss eine Übernahmegarantie, damit steht das erlernte Know-how dem Unternehmen weiterhin zur Verfügung. Nahezu alle Lehrlinge bleiben im Unternehmen, sei es in der Forschung & Entwicklung, dem Motorsport-Bereich oder in der Produktion. Damit nicht nur junge Menschen aus der Region die Möglichkeit einer Lehre in Erwägung ziehen können, bietet das Unternehmen kostenlose Unterkünfte mit pädagogischer Betreuung an.

Im November 2023 sicherte sich ein talentierter KTM-Lehrabsolvent in einem dreitägigen Wettbewerb den begehrten Staatsmeistertitel, in der Kategorie Motorradtechnik.

AUS- UND WEITERBILDUNGSSTUNDEN

Die Anzahl der Aus- und Weiterbildungsstunden für Mitarbeiter in Österreich betrug zum 31.12.2023 rund 137.000 Stunden (Vorjahr rund 120.000). Pro Mitarbeiter waren es durchschnittlich 24 (Vorjahr: rund 22 Stunden). Der Aufwand für die Aus- und Weiterbildungskosten betrug im Berichtsjahr rund € 3,9 Mio. global.

ARBEITSSICHERHEIT UND MITARBEITERGESUNDHEIT

Die PIERER Mobility-Gruppe ist sich ihrer Verantwortung für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz ihrer Mitarbeiter bewusst, das hat höchste Priorität. Daher sollen neben den fachlichen Kompetenzen auch die körperliche und psychische Gesundheit der Mitarbeiter erhalten und gestärkt werden. Ziel ist es, ein Arbeitsumfeld zu schaffen, in dem Mitarbeiter vor Gesundheits- und Verletzungsgefahren während ihrer Arbeit durch geeignete Maßnahmen und Prozesse geschützt sind.

Als produzierendes bzw. assemblierendes Unternehmen von Street- und Offroad-Motorrädern bestehen wesentliche Risiken für die Mitarbeiter grundsätzlich im Bereich der Werkstätten sowie im Bereich von Testfahrten. Die Unternehmensgruppe verfolgt einen strategischen Ansatz für Gefahrenminimierung nach dem STOP-Prinzip (Substitution, Technische Schutzmaßnahmen, Organisatorische Maßnahmen, Persönliche Schutzmaßnahmen) und implementiert laufend Vorsichtsmaßnahmen und spezielle Schulungen insbesondere in den Arbeitsbereichen mit hohem Gefahrenpotenzial.

Ein besonderer Fokus liegt seit einigen Jahren auf der bestmöglichen Vermeidung von Unfällen im Zuge von betrieblich erforderlichen Erprobungsfahrten mit Prototypen- und Serienmotorrädern. Mitarbeiter, die für Testfahrten zuständig sind, werden in der KTM Riders Academy geschult. Durch spezielle und regelmäßige Fahrtrainings wird sichergestellt, dass Mitarbeiter ein dem Berufsbild entsprechendes Fahrtraining absolvieren.

Für den Auf- und Ausbau der Themen Sport und betriebliche Gesundheitsförderung, gebündelt im Health & Safety Team, wurden im Berichtsjahr 2023 weitere wichtige analytische Schritte gesetzt. Das Steering Komitee (zusammen mit dem Arbeitsmedizinischen Dienst, Betriebsrat und Human Resources) evaluiert regelmäßig Schwerpunkte und Maßnahmen.

Die Förderung und Entwicklung der körperlichen und mentalen Gesundheit der Mitarbeiter ist ein weiteres wichtiges Ziel. Im Berichtsjahr 2023 erfolgten die finale Konzipierung und die Ausrollung der Sport- und Gesundheitsinitiative in weiten Teilen der Unternehmensgruppe. Unter dem Namen „POWER ON“ werden die gesamten Sport-, Gesundheits- und Trainingsaktivitäten gebündelt, der inhaltliche Fokus basiert auf den vier Säulen: Sport & Bewegung, Ernährung, mentale Gesundheit und Ergonomie. Die Bedürfnisse und Interessen der Mitarbeiter werden regelmäßig erhoben und in die Planung einbezogen. Dabei werden verschiedene Schwerpunkte verfolgt. Neben den kontinuierlichen Projekten im Bereich der Ergonomie zur Prävention von Muskel- und Skeletterkrankungen steht von Herbst 2023 bis Frühjahr 2024 das Thema Mental Health im Vordergrund.

Auch die Mitarbeiterzufriedenheit wird von der PIERER Mobility-Gruppe stets gefördert. 2023 wurde diese durch attraktive Bike-Leasing-Optionen auch über den Arbeitsalltag hinaus gestärkt. Dabei least die Unternehmensgruppe das Wunschfahrrad des Mitarbeiters und überlässt dieses zu 100 % zur Privatnutzung. Die entstehenden Leasingraten werden als Gehaltsumwandlung vom Bruttolohn einbehalten. Zusätzlich wird ein Teil der Leasingrate von PIERER Mobility übernommen. In der sogenannten „Summerbike-Aktion“ erhielten die Mitarbeiter der Gruppe als Anerkennung für ihr Engagement und ihre Loyalität ein kostenloses Fahrrad (in Summe 5.600 „Summerbikes“).

DIVERSITÄT UND CHANCENGLEICHHEIT

Die PIERER Mobility-Gruppe legt besonderen Wert darauf, dass alle Mitarbeiter fair und respektvoll behandelt werden. Sie schafft so ein Arbeitsklima, in dem Personen mit unterschiedlichen Weltanschauungen, Kulturen, Lebensstile, persönlichen Hintergründen und Kenntnissen geschätzt werden. Soziale Gerechtigkeit soll so gefördert werden, während Diskriminierung und Ungleichheit bekämpft und vermieden wird.

Dieser Ansatz spiegelt sich auch in einer fairen Bezahlung und einheitlichen Arbeitsstandards wider, um dem Risiko von Ungleichbehandlungen vorzubeugen.

PIERER Mobility hat in ihrer Diversitäts- und Antidiskriminierungsrichtlinie definiert, wie sie Diversität innerhalb der Unternehmensgruppe fördern will und wie sie allen Formen der Diskriminierung und Belästigung vorbeugt, diese erkennt und darauf reagiert. Diese Richtlinie ist für alle Beschäftigten der Unternehmensgruppe verbindlich und im Intranet sowie auf der Unternehmenswebseite abrufbar.

Zum 31.12.2023 waren insgesamt 61 Menschen mit Beeinträchtigung (gemessen an ausgewiesenem Behinderungsgrad über 50 %) an den österreichischen Standorten in der PIERER Mobility-Gruppe beschäftigt. Rund 98,4 % der Mitarbeiter unterliegen Kollektivverträgen.

Seit 2018 ist der Frauenanteil im Konzern um rund 12,3 % angestiegen. Die Gruppe will die Tätigkeit in einem Industriebetrieb auch für weibliche Arbeitskräfte attraktiver machen und noch mehr Frauen für technische Berufe begeistern. Als internationaler Konzern wird Vielfalt bei PIERER Mobility geschätzt: in Herkunft, Kultur, Sprache und damit in den unterschiedlichen Ideen und Denkansätzen der Mitarbeiter. Im Berichtsjahr waren Mitarbeiter aus 69 Nationalitäten in der Unternehmensgruppe beschäftigt. Der Konzern ist jung und dynamisch, das spiegelt auch der Altersschnitt von 37,1 Jahren wider.

Um die Integration internationaler Mitarbeiter zu fördern und im Zuge ihrer Ausbildung sie besser zu unterstützen, wird bei neuen und auch bei bestehenden Produktionsmitarbeitern ein besonderer Wert daraufgelegt, dass die gelernten Inhalte für sie verständlich und nachvollziehbar sind. Hierfür bietet die Production Academy eigens Trainings an, die darauf abzielen, die Inhalte klar und deutlich zu vermitteln. Die Trainings werden von Teilnehmern aus verschiedenen Ländern und Sprachen besucht. Um die Mitarbeiter optimal zu schulen, nutzt die Production Academy künstliche Intelligenz (KI), einen Sprachavatar, um die Inhalte in mehreren Sprachen anzubieten. Mit dem Projekt „Standardisierte Ausbildung Metall“ werden Jugendlichen mit erschwerten Startbedingungen Zugang zu einer Teilqualifikation angeboten. Das Programm wird mit einer Abschlussprüfung beschlossen und kann auf die Lehrzeit angerechnet werden. Bisher haben 20 Bewerber einen handwerklichen Geschicklichkeitstest absolviert. Nach erfolgreicher Bewerbungsphase starteten die ausgewählten Jugendlichen die Ausbildung im Bereich der Metallbearbeitung. Im Jahr 2024 soll die Ausbildung und Teilqualifizierung im Bereich Metallbearbeitung erneut ermöglicht werden.



© Felix Steinreiber

Aktie & Investor Relations

Das aktuelle Grundkapital in der Höhe von € 33.796.535 ist eingeteilt in 33.796.535 auf Inhaber lautende Stückaktien mit Stimmrecht, wobei jede Stammaktie am Grundkapital in gleichem Umfang beteiligt ist.

Seit dem 14. November 2016 sind die Aktien der PIERER Mobility AG im International Reporting Standard der SIX Swiss Exchange primär-kotiert (Eröffnungskurs CHF 4,90*). Am 29. März 2017 wurden die Aktien der PIERER Mobility AG in den Swiss Performance Index (SPI) der SIX Swiss Exchange aufgenommen. Zudem ist die PIERER Mobility-Aktie seit dem 19. September 2022 im SPI ESG / SPI ESG Weighted-Indizes der SIX Swiss Exchange gelistet. Bei der Selektion der Unternehmen für diesen Index wird als Kriterium unter anderem die Nachhaltigkeitsanalyse des Emittenten durch Inrate, eine unabhängige Schweizer Rating-Agentur, berücksichtigt. PIERER Mobility wurde beim ESG Impact Rating 2023 wiederholt mit C+ bewertet. Seit dem 1. März 2022 notieren die Aktien der PIERER Mobility AG auch im „prime market“, dem Top-Segment des Amtlichen Handels der Wiener Börse. Ebenfalls am 19. September 2022 wurden die Aktien der PIERER Mobility AG in den ATX Global Players Index (ATX GP) der Wiener Börse aufgenommen. Der ATX GP ist ein nach Streubesitz-Kapitalisierung gewichteter Preisindex und besteht aus allen Aktien, die an der Wiener Börse im „prime market“ gehandelt werden und mindestens 20 % ihres Umsatzes außerhalb Europas erwirtschaften.

Mit Wirkung zum Dienstag, den 17. Oktober 2023 wurde das Wertpapierkürzel (Tickersymbol) der Aktien der Gesellschaft von bisher PMAG auf nunmehr PKTM umgestellt. Die Aktien der Gesellschaft werden weiterhin unverändert unter der ISIN AT0000KTMIO2 (schweizerische Valorennummer: 41860974) gehandelt.

ENTWICKLUNG DER PIERER MOBILITY-AKTIE

Die PIERER Mobility-Aktie startete am 14. November 2016 erstmals mit einem Eröffnungskurs von CHF 4,90* in den Handel an der SIX Swiss Exchange. Im Geschäftsjahr 2017 steigerte sich die Aktie auf CHF 7,39* (Schlusskurs vom 29.12.2017). Im Geschäftsjahr 2018 betrug der Schlusskurs am 28.12.2018 CHF 60,60. Die Aktie schloss am letzten Handelstag des Geschäftsjahres 2019 (30.12.2019) bei CHF 54,0. Sie konnte während des Jahres 2020 aber wieder deutlich aufholen und verzeichnete bis zum Ende des Jahres 2020 einen steigenden Kursverlauf. Ausgehend von einem Jahresendkurs zum 30.12.2020 von CHF 71,10 hat sich der Börsenkurs der PKTM-Aktie im Geschäftsjahr 2021 kontinuierlich gesteigert und schloss am letzten Handelstag des Geschäftsjahres 2021 (30.12.2021) bei CHF 94,00. Das Börsenjahr 2022, welches von dem andauernden Ukraine-Krieg sowie dem Risiko einer Rezession gekennzeichnet war, endete für die PIERER Mobility-Aktie am letzten Handelstag bei CHF 67,10 (30.12.2022).

Hohe Volatilität und steigende Leitzinsen prägten das Geschäftsjahr 2023, das zeichnete sich auch an der allgemeinen Stimmung an den Kapitalmärkten ab. Die deutlich erhöhten Inflationsraten und die laufend angepassten globalen Wachstumsprognosen führender Organisationen verunsicherten die Anleger zusätzlich. Trotz diesen herausfordernden Bedingungen zeigte der Kursverlauf der PKTM-Aktie in den ersten beiden Monaten des Jahres 2023 deutlich nach oben. Der höchste Schlusskurs an der SIX Swiss Exchange des Jahres wurde am 02.03.2023 mit CHF 85,00 erreicht. Dieser Aufwärtstrend der ersten Monate konnte nicht aufrechterhalten werden und der Kursverlauf der PIERER Mobility-Aktie zeigte nach diesem Höhepunkt im verbleibenden Jahr 2023 tendenziell nach unten. Diese negative Kursentwicklung der PKTM-Aktie mündete am 18.12. 2023 in einem Schlusskurs-Tief von CHF 43,80,

**Kursperformance PIERER Mobility AG vs SPI
2019-2023**



woraufhin gegen Jahresende ein leichter Aufwärtstrend einsetzte. Die Aktie der PIERER Mobility AG schloss am letzten Handelstag des Geschäftsjahres 2023 (29.12.2023) bei CHF 45,80 und mit einer Marktkapitalisierung von rund CHF 1.547,9 Mio.

* Kurs je Aktie vor Aktienzusammenlegung im Verhältnis 10:1 im April 2018

RESEARCH COVERAGE

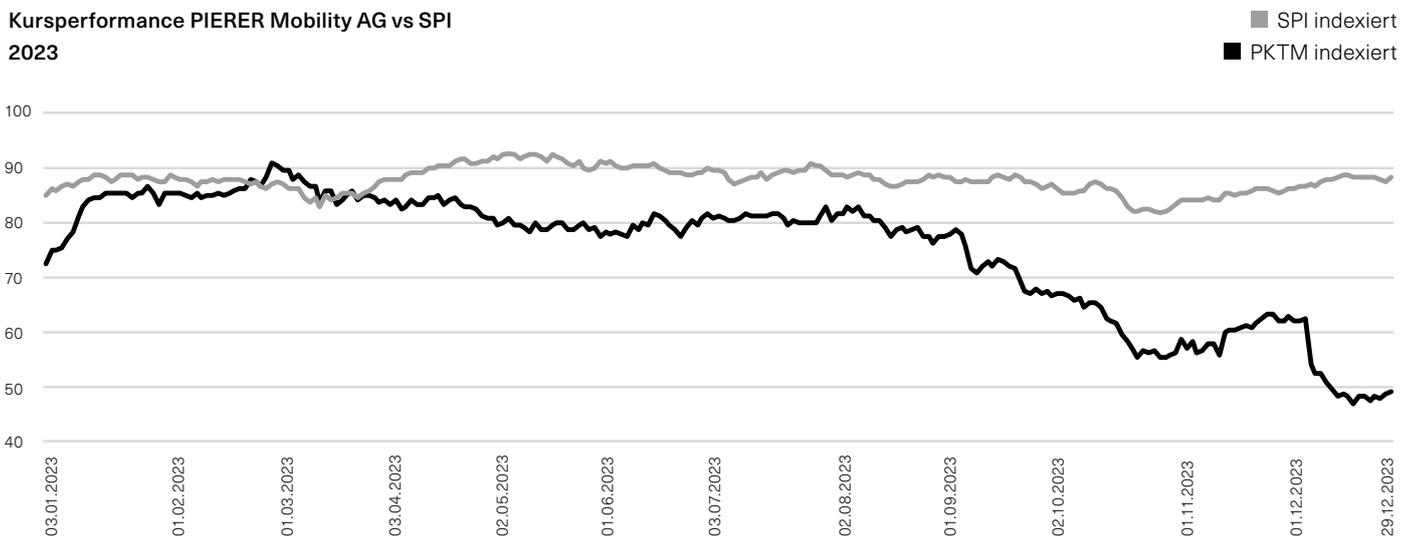
Die Betreuung der PIERER Mobility AG durch Investmentbanken ist ein wichtiger Bestandteil in der umfassenden Investor-Relations-Tätigkeit des Unternehmens und ist von besonderer Bedeutung für die Wahrnehmung und Einschätzung der PIERER Mobility-Aktie bei Investoren. Neben dem Coverage durch die Bank Vontobel AG¹ in Zürich besteht eine Zusammenarbeit mit zwei weiteren Analystenhäusern. Die Stifel Schweiz AG in Zürich hat im abgelaufenen Geschäftsjahr neun Research-Kommentare bzw. Analyseberichte verfasst. Die jüngste Aktualisierung erfolgte nach Veröffentlichung der vorläufigen Ergebnisse im Jänner 2024. Die Stifel Schweiz AG hat ihre Kurserwartung bei CHF 55 festgelegt und ihre Empfehlung von „Hold“ bestätigt, mit dem Verweis auf eine temporär höhere Nettoverschuldung und tieferer Profitabilität. Die Jefferies GmbH, mit Sitz in Frankfurt, hat in ihrem letzten Analyseupdate im Jänner 2024 ihre Empfehlung von „Hold“ ebenfalls bestätigt und das Kursziel mit CHF 51 beziffert. Die Bank Vontobel AG geht in ihrer aktuellen Bewertung im Jänner 2024 von einem Kursziel von bis zu CHF 71 aus und bestätigte ihre Kaufempfehlung. Begründet wird dies mit einem sich verbessernden Ausblick ab Mitte 2024, dem Launch der CFMOTO Distribution in Europa und der Erweiterung des Elektro-Portfolios.

¹ Die „Equity Morning Notes zu PIERER Mobility“ von der Bank Vontobel AG sind auf der Unternehmenswebseite unter „Investor Relations / Aktie“ abrufbar.

DIVIDENDE

Der Vorstand wird in Abstimmung mit dem Hauptgesellschafter Pierer Bajaj AG laut den veröffentlichten Ad-Hoc-Mitteilung vom 13. März 2024 der Hauptversammlung am 19. April 2024 die Ausschüttung einer Dividende von EUR 0,50 je dividendenberechtigter Aktie vorschlagen. Der Vorschlag resultiert aus dem im Geschäftsjahr 2023 erzielten Ergebnis. Im Hinblick auf ein Ergebnis je Aktie von € 2,37 bedeutet das eine Ausschüttungsquote von 21,1 %. Zum 31. Dezember 2023 beträgt die Zahl der dividendenberechtigten Aktien 33.796.535 Stück Aktien. Bei 33.796.535 dividendenberechtigten Aktien wird somit ein Betrag in Höhe von rund € 16,90 Mio. ausgeschüttet.

Kursperformance PIERER Mobility AG vs SPI 2023



INVESTOR RELATIONS AKTIVITÄTEN

Das Management der PIERER Mobility AG ist bemüht, eine transparente, zeitnahe und umfassende Informations- und Kommunikationspolitik mit den Kapitalmarktteilnehmern sowie der breiten Öffentlichkeit zu führen. Daher wird in regelmäßigen Abständen über die wirtschaftliche Lage sowie über die künftige Entwicklung der PIERER Mobility-Gruppe informiert. Der kontinuierliche und persönliche Dialog mit Investoren, Analysten, Fonds oder Finanzinstituten wird mit gezielten Roadshow-Formaten und Investorenkonferenzen forciert. Der Fokus liegt insbesondere auf Veranstaltungen in Österreich, in der Schweiz und im Vereinigten Königreich. Im Mai 2023 fand ein zweitägiges Investoren-Event in Mattighofen und Munderfing statt. Gestartet wurde mit einer Führung durch die Motohall vor dem offiziellen Präsentationsteil und dem intensiven Austausch mit dem Management. Neben dem Besuch der Produktionsstätten erhielten die Teilnehmer auch einen Einblick in den Alltag der Motorsportzentrale.

Um einen Austausch mit Interessenten und potenziellen Anlegern aus anderen Ländern zu intensivieren, wird zudem vermehrt auf digitale Kommunikationskanäle zurückgegriffen. Um Transparenz, Service und Aktualität zu gewährleisten, werden alle Finanzberichte, Pressemeldungen, Ad-Hoc-Meldungen, Stimmrechtsmitteilungen und Unternehmenspräsentationen wie auch Informationen zu Veranstaltungen für Investoren auf der Website des Unternehmens www.pierermobility.com veröffentlicht und stehen damit allen Aktionären zeitgleich zur Verfügung.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31.12.2023

Zum Ende des Geschäftsjahres 2023 hielt die Pierer Bajaj AG, Österreich eine Beteiligung in Höhe von rund 74,16 % des Grundkapitals der Gesellschaft. Rund 0,09 % hielt die Pierer Konzerngesellschaft mbH, Österreich. Der Streubesitz betrug rund 25,75 %.

WEITERE INFORMATIONEN ZUR PIERER MOBILITY-AKTIE

Investor Relations	Mag. Melinda Busáné Bellér
Telefon	+43 1 533 1 433 – 70
Fax	+43 1 533 1 433 – 51
E-Mail	ir@pierermobility.com
Website	www.pierermobility.com
ISIN	AT0000KTM102
Valorennummer (Schweiz)	41860974
Wertpapierkürzel	PKTM
Reuters	PKTM.S, PKTM.VI
Bloomberg	PKTM SW, PKTM AV
Aktiengattung	auf Inhaber lautende nennbetragslose Stammaktien



Husqvarna E-Bicycles, Crosser 2, MY23 © Felix Steinreiber



Corporate Governance

Corporate Governance Bericht 2023 nach ÖCGK	72
01 BEKENNTNIS ZUM ÖSTERREICHISCHEN CORPORATE GOVERNANCE KODEX (ÖCGK)	72
02 ZUSAMMENSETZUNG DER ORGANE	73
03 MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG VON FRAUEN	80
04 BESCHREIBUNG DES DIVERSITÄTSKONZEPTS	81
05 PRÜFUNGEN UND EXTERNE EVALUIERUNG	82
06 VERÄNDERUNGEN NACH DEM ABSCHLUSSSTICHTAG	83
Bericht gemäß den Richtlinien Corporate Governance (RLCG) der SIX Swiss Exchange	84

Corporate Governance Bericht 2023 nach ÖCGK

Die Aktien der PIERER Mobility AG sind seit dem 14. November 2016 an der SIX Swiss Exchange (SIX) im International Reporting Standard hauptnotiert (ISIN AT0000KTM102). Zudem sind die Aktien der PIERER Mobility AG seit dem 1. März 2022 im Amtlichen Handel (Segment: prime market) der Wiener Börse gelistet.

01 BEKENNTNIS ZUM ÖSTERREICHISCHEN CORPORATE GOVERNANCE KODEX (ÖCGK)

Mit dem Österreichischen Corporate Governance-Kodex wird inländischen Aktiengesellschaften ein Ordnungsrahmen für die Führung und Überwachung des Unternehmens zur Verfügung gestellt. Der Kodex verfolgt das Ziel einer verantwortlichen, auf nachhaltige und langfristige Wertschaffung ausgerichteten Leitung und Kontrolle von Gesellschaften und Konzernen. Damit soll ein hohes Maß an Transparenz für alle Stakeholder des Unternehmens erreicht werden.

Grundlage des Kodex sind die Vorschriften des österreichischen Aktien-, Börse- und Kapitalmarktrechtes, die EU-Empfehlungen zu den Aufgaben der Aufsichtsratsmitglieder und zur Vergütung von Direktoren sowie in ihren Grundsätzen die OECD-Richtlinien für Corporate Governance. Der Kodex wurde seit dem Jahr 2002 mehrfach überarbeitet. Der vorliegende Corporate Governance-Bericht basiert auf dem Status der Kodex-Revision vom Jänner 2023. Der Kodex ist unter www.corporate-governance.at in der jeweils aktuell gültigen Fassung öffentlich zugänglich.

Die PIERER Mobility AG bekennt sich uneingeschränkt zum Österreichischen Corporate Governance-Kodex in der geltenden Fassung. Dieses Bekenntnis ist eine freiwillige Selbstverpflichtung der PIERER Mobility AG mit dem Ziel, das Vertrauen der Aktionärinnen und Aktionäre zu stärken und die hohen unternehmensinternen Rechts-, Verhaltens- und Ethikstandards der PIERER Mobility AG weiter kontinuierlich zu optimieren.

Der Corporate Governance Bericht des Geschäftsjahres 2023 ist auf der Homepage der Gesellschaft (www.pierermobility.com) unter der Rubrik Investor Relations > Corporate Governance > Corporate Governance Bericht öffentlich zugänglich.

Aufgrund dieses Bekenntnisses hat die PIERER Mobility AG nicht nur den gesetzlichen Anforderungen („L-Regel“) zu genügen. Vielmehr bewirkt diese freiwillige Selbstverpflichtung, dass sie die Nichteinhaltung von C-Regeln („Comply or Explain“) – das sind Regeln, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen – zu begründen hat. Im Sinn dieser Systematik des ÖCGK hat die PIERER Mobility AG die Abweichung von den C-Regeln des ÖCGK wie folgt erklärt:

„C-Regel 18“: Im Hinblick auf die Unternehmensgröße wurde keine eigene Stabstelle „Interne Revision“ eingerichtet. Es ist jedoch eine interne Kontroll- und Reportingsystematik aufgesetzt, die den Vorstand in die Lage versetzt, Risiken zu erkennen und rasch darauf zu reagieren. Der Aufsichtsrat, insbesondere der Prüfungsausschuss, wird regelmäßig über die internen Kontrollmechanismen und das Risikomanagement im Konzern informiert. Weitere Informationen zum Risikomanagement finden sich im Anhang des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2023.

„C-Regel 26“: DI Stefan Pierer hat mehr als vier Aufsichtsratsmandate außerhalb des PIERER Mobility Konzerns inne. Zusätzlich zu den Aufsichtsratsmandaten innerhalb des übergeordneten Pierer Industrie Konzerns ist DI Stefan Pierer Mitglied des Aufsichtsrates in drei Gesellschaften, die nicht Teil der Pierer-Unternehmensgruppe sind.

„C-Regel 27“: Die variablen Jahresvergütungskomponenten sind der Höhe nach nicht begrenzt. Bei der variablen Vergütung werden ausschließlich finanzielle Kriterien einbezogen.

„C-Regel 41“: Da der Aufsichtsrat der PIERER Mobility AG im Geschäftsjahr 2023 aus nur sechs Mitgliedern bestand, wurde auf die Einrichtung eines Nominierungsausschusses verzichtet, da dies zu keiner Effizienzsteigerung der Aufsichtsratsarbeit geführt hätte. Die Aufgaben des Nominierungsausschusses werden vom gesamten Aufsichtsrat wahrgenommen.

„C-Regel 49“: Der Abschluss von Verträgen mit Mitgliedern des Aufsichtsrates, durch die sich diese außerhalb ihrer Tätigkeit im Aufsichtsrat gegenüber der Gesellschaft zu einer Leistung gegen ein nicht bloß geringfügiges Entgelt verpflichten, wird gesetzeskonform vom Aufsichtsrat genehmigt. Von einer Veröffentlichung wird jedoch aufgrund der damit zusammenhängenden Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse Abstand genommen. Im Übrigen enthält

der Anhang zum Konzernabschluss Angaben zu „Erläuterungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen sowie zu den Organen“, in welchen die Entgelte für Leistungen von Mitgliedern des Aufsichtsrats außerhalb ihrer Tätigkeit im Aufsichtsrat enthalten sind.

„C-Regel 83“: Das Risikomanagementsystem ist in der PIERER Mobility AG auf unterschiedlichen Ebenen eingerichtet. Das betriebsspezifische Risikomanagementsystem ist direkt auf Ebene der Beteiligungsgesellschaften eingerichtet. Die Überwachung des Risikomanagementsystems der Beteiligungsgesellschaften erfolgt aufgrund der Holdingfunktion der Gesellschaft im Rahmen des beteiligungsspezifischen Risikomanagements. Eine unabhängige Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Risikomanagements der PIERER Mobility AG gemäß C-Regel 83 für das Geschäftsjahr 2023 wird durch den Abschlussprüfer durchgeführt.

Darüber hinaus ist die PIERER Mobility AG auch darauf bedacht, nicht nur den Mindestanforderungen, sondern auch allen R-Regeln („Recommendation“, Empfehlungen) des ÖCGK ausnahmslos zu entsprechen.

Das Unternehmen fühlt sich zu Transparenz und der Zielsetzung „True and Fair View“ für alle Eigentümer verpflichtet. Alle relevanten Informationen veröffentlicht die PIERER Mobility AG im Geschäftsbericht, im Halbjahresbericht, auf der Unternehmenswebsite und im Rahmen ihrer laufenden Pressearbeit. Die Berichte werden nach international anerkannten Grundsätzen der Rechnungslegung (IFRS) erstellt. Die PIERER Mobility AG informiert ihre Aktionäre mit Adhoc- oder Pressemeldungen zu allen unternehmensrelevanten Themen. Auf wichtige Termine weist sie im Finanzkalender hin. Sämtliche Informationen werden auf der Website unter der Rubrik „Investor Relations“ oder „News“ veröffentlicht. Sie stehen damit allen Aktionären zeitgleich zur Verfügung.

Die Gesellschaft hat 33.796.535 Stammaktien ausgegeben. Es existieren keine Vorzugsaktien oder Einschränkungen für die Stammaktien. Das Prinzip „one share – one vote“ kommt somit voll zum Tragen. Gemäß österreichischem Übernahmegesetz ist sichergestellt, dass im Falle eines Übernahmeangebotes (öffentliches Pflichtangebot) jeder Aktionär den gleichen Preis für seine Aktien erhält. Die Aktionärsstruktur der PIERER Mobility AG ist im Abschnitt „Aktie & Investor Relations“ des Geschäftsberichtes dargestellt.

02 ZUSAMMENSETZUNG DER ORGANE

Die Organe der PIERER Mobility AG setzen sich aus dem Vorstand, dem Aufsichtsrat sowie der Hauptversammlung zusammen. Die Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat erfolgt in regelmäßigen Abständen und basiert auf einer offenen und transparenten Diskussion.

ARBEITSWEISE DES VORSTANDS

Der Vorstand der PIERER Mobility AG bzw. die einzelnen Vorstandsmitglieder agieren auf der Grundlage des Gesetzes, der Satzung der Gesellschaft und der vom Aufsichtsrat beschlossenen Geschäftsordnung des Vorstands, welche die Regeln der Zusammenarbeit der Vorstandsmitglieder sowie die Geschäftsverteilung im Vorstand festlegen.

Die Abstimmung innerhalb des Vorstands erfolgt in regelmäßigen Sitzungen aber auch in Gestalt eines informellen Informationsaustausches. In den Vorstandssitzungen werden das laufende Geschäft und die unternehmensstrategischen Themen besprochen. Ebenso werden die jeweils anstehenden Maßnahmen der Leitung und Geschäftsführung abgestimmt, die von den geschäftsordnungsgemäß zuständigen Vorstandsmitgliedern umzusetzen sind.

Die Geschäftsordnung unterwirft den Vorstand bzw. die einzelnen Vorstandsmitglieder umfassenden Informations- und Berichtspflichten gegenüber dem Aufsichtsrat und normiert einen umfangreichen Katalog von Maßnahmen und Rechtsgeschäften, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen.

ZUSAMMENSETZUNG DES VORSTANDS

Mit Wirkung zum 6. Mai 2023 wurden Florian Burguet, MBA, Mag. Florian Kecht, Mag. Alex Pierer sowie Dipl.-Vw. Rudolf Wiesbeck zu Mitgliedern des Vorstands bestellt. Mag. Friedrich Roithner schied hingegen mit Wirkung zum 21. April 2023 aus dem Vorstand der PIERER Mobility AG aus. Der Vorstand der PIERER Mobility AG setzte sich im Geschäftsjahr 2023 wie folgt zusammen (C-Regel 16 des ÖCGK):

NAME GEBURTSJAHR	FUNKTION	ERSTBESTELLUNG	ENDE DER (LAUFENDEN) FUNKTIONSPERIODE	VERANTWORTUNGSBEREICH
DI Stefan Pierer geb. 1956	Vorstandsvorsitzender (CEO)	2. Juni 2015*	31. Dezember 2025	strategische Gesamtleitung, Forschung und Entwicklung, Produktmanagement
Mag. Hubert Trunkenpolz geb. 1962	Stellvertretender Vorstandsvorsitzender	1. Jänner 2018	31. Dezember 2027	Brand Management, Motorsport, X-BOW, Joint Ventures, Investor Relations
Mag. Viktor Sigl, MBA geb. 1974	Vorstandsmitglied (CFO)	19. Dezember 2019	31. Dezember 2027	Finanzen und Steuerangelegenheiten, Rechtsangelegenheiten, Personal, IT, Risikomanagement, Immobilien
Mag. Florian Kecht geb. 1980	Vorstandsmitglied	6. Mai 2023	31. Dezember 2027	Motorrad: Vertrieb, Kundendienst, Marketing, PG&A
Mag. Alex Pierer geb. 1981	Vorstandsmitglied	6. Mai 2023	31. Dezember 2027	Digital Transformation, PIERER Innovation, Avocodo
Dipl.-Vw. Rudolf Wiesbeck geb. 1979	Vorstandsmitglied	6. Mai 2023	31. Dezember 2027	Produktion, Qualitätsmanagement, Einkauf und Logistik, Nachhaltigkeit, Lieferketten-Management
Mag. Friedrich Roithner geb. 1963	Vorstandsmitglied (CFO)	2. Juni 2015**	21. April 2023	Finanzen, (Konzern) Rechnungswesen, Steuerangelegenheiten, Rechtsangelegenheiten, Risiko-Management
Florian Burguet, MBA geb. 1981	Vorstandsmitglied	6. Mai 2023	31. Dezember 2023	New Mobility: Vertrieb, Kundendienst, Marketing, PG&A

* DI Stefan Pierer war seit dem 30. April 2005 in der Geschäftsführung der CROSS Industries AG (FN 261823 i). In den Hauptversammlungen der BF HOLDING AG (FN 78112 x) und der CROSS Industries AG vom 22. April 2015 wurde der Beschluss gefasst, die CROSS Industries AG als übertragende Gesellschaft auf die BF HOLDING AG als übernehmende Gesellschaft im Rahmen einer Gesamtrechtsnachfolge zu verschmelzen. Mit Wirkung zum 2. Juni 2015 wurde die CROSS Industries AG auf die BF HOLDING AG verschmolzen. Gleichzeitig wurde die Firma der übernehmenden Gesellschaft (FN 78112 x) auf CROSS Industries AG geändert. Seit dem 2. Juni 2015 ist DI Stefan Pierer somit Vorstand der CROSS Industries AG (nunmehr PIERER Mobility AG).

** Mag. Friedrich Roithner war seit dem 23. Juni 2010 Vorstand der CROSS Industries AG (FN 261823 i). In den Hauptversammlungen der BF HOLDING AG (FN 78112 x) und der CROSS Industries AG vom 22. April 2015 wurde der Beschluss gefasst, die CROSS Industries AG als übertragende Gesellschaft auf die BF HOLDING AG als übernehmende Gesellschaft im Rahmen einer Gesamtrechtsnachfolge zu verschmelzen. Mit Wirkung zum 2. Juni 2015 wurde die CROSS Industries AG auf die BF HOLDING AG verschmolzen. Gleichzeitig wurde die Firma der übernehmenden Gesellschaft (FN 78112 x) auf CROSS Industries AG geändert. Seit dem 2. Juni 2015 war Mag. Friedrich Roithner somit Vorstand der CROSS Industries AG (nunmehr PIERER Mobility AG). Mit Wirkung zum 21. April 2023 wechselte Mag. Friedrich Roithner vom Vorstand in den Aufsichtsrat der Gesellschaft; hinsichtlich der detaillierten Angaben zu seiner Person wird daher auf das Kapitel „Zusammensetzung des Aufsichtsrates“ verwiesen.

DI Stefan Pierer (CEO)

Beruflicher Werdegang:

Nach dem Abschluss seiner Ausbildung an der Montanuniversität Leoben (Betriebs- und Energiewirtschaft) begann Stefan Pierer seine Karriere 1982 bei der HOVAL GmbH in Marchtrenk als Vertriebsassistent und später als Vertriebsleiter und Prokurist. 1987 gründete er die PIERER Mobility-Gruppe, in der er als Aktionär und Vorstand tätig ist. Seit 1992 ist er Aktionär und Vorstand der KTM AG, 2011 begann er mit dem Aufbau der Pierer Industrie AG, deren Alleinaktionär und Vorstandsvorsitzender er ist.

Weitere wesentliche Funktionen im PIERER Mobility-Konzern:

- Vorstandsvorsitzender der KTM AG

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in in- und ausländischen, nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften:

- Aufsichtsratsvorsitzender der Pankl AG
- Aufsichtsratsvorsitzender der Pankl Racing Systems AG
- Aufsichtsratsmitglied der Mercedes-Benz Group AG
- Aufsichtsratsmitglied der Mercedes-Benz AG
- Aufsichtsratsmitglied der Oberbank AG
- Aufsichtsratsmitglied der Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH
- Aufsichtsratsmitglied der SHW AG
- Verwaltungsrat der Pierer Swiss AG

Mag. Hubert Trunkenpolz

Beruflicher Werdegang:

Im Anschluss an sein Studium an der Johannes Kepler Universität Linz (Betriebswirtschaftslehre), begann Hubert Trunkenpolz seine Karriere bei der ISA Audivisual Communication Corp. als Marketing Manager und später bei der TRUMAG als Sales Manager / Geschäftsführer. Seit 1992 ist er für die PIERER Mobility-Gruppe tätig und seit 2004 Vorstand in der KTM-Gruppe. Von 2007 bis März 2023 war Hubert Trunkenpolz auch Mitglied des Vorstandes der KTM AG und seit 2018 ist er im Vorstand der PIERER Mobility AG, wo er seit 1. September 2023 als stellvertretender Vorstandsvorsitzender fungiert.

Weitere wesentliche Funktionen im PIERER Mobility-Konzern:

- Aufsichtsratsmitglied der KTM (Shanghai) Moto Co., Ltd.
- Vorstandsmitglied der Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in in- und ausländischen, nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften:

- Keine

Mag. Viktor Sigl, MBA

Beruflicher Werdegang:

Nach dem Studium der Betriebswirtschaftslehre an der Johannes Kepler Universität in Linz begann Viktor Sigl seine berufliche Karriere bei der KPMG im Bereich der Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung. Nach Absolvierung der Steuerberatungsprüfung sowie eines MBA-Programms an der University of Toronto, wechselte Viktor Sigl 2005 zur voestalpine AG, wo er den Bereich Corporate Tax & Finance Advisory leitete. Vor seinem Wechsel zur KTM-Gruppe war er kaufmännischer Geschäftsführer im Bereich der internationalen Industriemontage. Seit 2012 ist Viktor Sigl Vorstandsmitglied der KTM AG und seit 19. Dezember 2019 Vorstandsmitglied der PIERER Mobility AG, in welcher er seit 21. April 2023 die Funktion des CFO ausübt.

Weitere wesentliche Funktionen im PIERER Mobility-Konzern:

- Aufsichtsratsvorsitzender der KTM (Shanghai) Moto Co., Ltd.
- Aufsichtsratsvorsitzender der Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.
- Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der KTM Components GmbH
- Vorstandsmitglied der KTM AG (CFO)

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in in- und ausländischen, nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften:

- Keine

Mag. Florian Kecht

Beruflicher Werdegang:

Nach Abschluss seines IBWL Studiums an der Wirtschaftsuniversität Wien startete Florian Kecht seine Karriere im Vertrieb bei der KTM Sportmotorcycle AG. Nach mehrjähriger Erfahrung im internationalen Vertrieb übernahm er 2011 die Leitung des Kundendienstes und 2013 die Verantwortung für das Trade Marketing. Seit 2012 ist Florian Kecht Prokurist der KTM AG und seit 2014 Geschäftsführer der KTM Sportmotorcycle GmbH. In den Vorstand der Gesellschaft wurde er im Jahr 2023 bestellt.

Weitere wesentliche Funktionen im PIERER Mobility-Konzern:

- Vorstandsmitglied der KTM AG

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in in- und ausländischen, nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften:

- Keine

Mag. Alex Pierer

Beruflicher Werdegang:

Nach dem Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Johannes Kepler Universität in Linz begann Alex Pierer seine berufliche Karriere als Geschäftsführer der Pierer Konzerngesellschaft mbH in Wels. Seit 2018 ist er ebenfalls Geschäftsführer der PIERER Innovation GmbH. Bei der Kiska GmbH hat er die Funktion des Geschäftsführers seit Ende 2021 inne. In den Vorstand der Gesellschaft wurde Alex Pierer im Jahr 2023 bestellt.

Weitere wesentliche Funktionen im PIERER Mobility-Konzern:

- Geschäftsführer der PIERER Innovation GmbH

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in in- und ausländischen, nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften:

- Aufsichtsratsmitglied der Pankl Racing Systems AG

Dipl.-Vw. Rudolf Wiesbeck

Beruflicher Werdegang:

Nach dem Studium der Volkswirtschaftslehre an der Ludwig-Maximilians-Universität München begann Rudolf Wiesbeck seine berufliche Laufbahn als Trainee bei der Firma Dräxlmaier in Vilsbiburg. Weitere Stationen im In- und Ausland folgten, 2011 dann der Wechsel zur Polytec Group. Dort leitete Rudolf Wiesbeck einen Werksverbund und war als Bereichsleiter für Digitalization und IT verantwortlich. Der Einstieg bei der KTM AG erfolgte als Bereichsleiter für Qualitätsmanagement, wo er seit 2022 die Funktion des COO innehat. In den Vorstand der Gesellschaft wurde Rudolf Wiesbeck im Jahr 2023 bestellt.

Weitere wesentliche Funktionen im PIERER Mobility-Konzern:

- Aufsichtsratsmitglied der KTM Components GmbH
- Vorstandsmitglied der KTM AG

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in in- und ausländischen, nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften:

- Aufsichtsratsmitglied der Leoni AG
- Aufsichtsratsmitglied der Pankl Racing Systems AG

Florian Burguet, MBA

Beruflicher Werdegang:

Nach seinem Abschluss an der ESC Business School in Montpellier, trat Florian Burguet 2003 dem KTM North America Team bei, wo er für das Marketing in Kanada verantwortlich war. Ab 2010 übernahm er die Position des Geschäftsführers der KTM Canada, Inc. und später im Jahr 2017 die Rolle des Geschäftsführers der KTM Sportmotorcycle GmbH und wechselte hierfür nach Österreich. Bis 2019 lag sein Fokus auf dem internationalen Vertrieb, danach leitete er bis 2022 das globale Marketingteam. Seit dem 22. Juni 2022 ist Florian Burguet als CSO New Mobility in der KTM AG tätig. In den Vorstand der Gesellschaft wurde er im Jahr 2023 bestellt. Mit Wirkung zum 31. Dezember 2023 schied Florian Burguet aufgrund der Restrukturierung im Fahrradbereich der Gruppe, insbesondere aufgrund des eingeleiteten Verkaufsprozesses der Fahrradmarke FELT, aus dem Vorstand der PIERER Mobility AG sowie der KTM AG aus.

Weitere wesentliche Funktionen im PIERER Mobility-Konzern:

- Keine

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in in- und ausländischen, nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften:

- Keine

ARBEITSWEISE DES AUFSICHTSRATES

Der Aufsichtsrat hat auch im Geschäftsjahr 2023 die ihm nach Gesetz, Satzung, ÖCGK und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben und Pflichten gewissenhaft wahrgenommen. Mit Ausnahme von Rajiv Bajaj sind sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats und der Ausschüsse des Aufsichtsrats im Sinne des ÖCGK frei und unabhängig. Im Geschäftsjahr 2023 wurden insgesamt fünf Aufsichtsratssitzungen (davon eine außerordentlich) abgehalten. Lediglich bei einer Aufsichtsratssitzung war ein Aufsichtsratsmitglied entschuldigt abwesend; bei den übrigen Aufsichtsratssitzungen waren sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrates anwesend. Die Sitzungen dauerten durchschnittlich rund drei bis dreieinhalb Stunden. Weiters fanden drei Sitzungen des Prüfungsausschusses statt; die Sitzungen dauerten durchschnittlich rund eine Stunde. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Geschäftsjahr 2023 in seinen Sitzungen regelmäßig mit der Überwachung der Projekte, dem Geschäftsverlauf und der Geschäftsplanung (Vorschau, Budget und Mehrjahresplanung) sowie die damit verbundenen Chancen und Risiken und unter Einbezug der nicht finanziellen Leistungsindikatoren.

Weiters hat sich der Aufsichtsrat in den Sitzungen der Erörterung und Beschlussfassung über die Prüfung und Feststellung des

Jahresabschlusses 2022, der Prüfung des Konzernabschlusses 2022, der Tagesordnung und den Beschlussvorschlägen für die 26. ordentliche Hauptversammlung, dem Finanzstatus sowie Vorstandsangelegenheiten gewidmet. Im Detail wird auch auf die Ausführungen im Bericht des Aufsichtsrates über das Geschäftsjahr 2023 verwiesen. Weiters beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit dem Compliance Management und der Corporate Governance des Unternehmens und damit einhergehend mit der Entwicklung und Umsetzung der Unternehmensstrategie, welche unter Einbezug nachhaltiger Aspekte vorangetrieben wird.

Der Aufsichtsrat hat entsprechend den Satzungsbestimmungen einen Vorsitzenden und einen Stellvertreter gewählt und entsprechend der gesetzlichen Verpflichtung einen Prüfungsausschuss bestellt.

Die Sitzungen des Aufsichtsrates werden vom Vorsitzenden und bei dessen Verhinderung von seinem Stellvertreter geleitet.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhalten mindestens sieben Tage vor jeder Sitzung die mit dem Vorsitzenden abgestimmte Tagesordnung und umfassende Informationen zu den Tagesordnungspunkten. In dringenden Fällen kann der Vorsitzende des Aufsichtsrates die Frist verkürzen, sofern alle Mitglieder des Aufsichtsrates nachweislich verständigt wurden. Im Falle der Verkürzung der Frist dürfen, falls nicht alle Mitglieder des Aufsichtsrates anwesend oder vertreten sind, nur jene Tagesordnungspunkte behandelt werden, die für die verkürzte Einberufung ursächlich waren.

Der Aufsichtsrat ist beschlussfähig, wenn alle Mitglieder des Aufsichtsrates ordnungsgemäß eingeladen wurden und mindestens die Hälfte der gewählten Mitglieder, jedenfalls aber drei Mitglieder, darunter der Vorsitzende oder sein Stellvertreter, an der Sitzung teilnehmen.

Die Beschlüsse des Aufsichtsrates werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst; bei Stimmgleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden des Aufsichtsrates den Ausschlag. Die Übertragung des Eigentums an Aktien bzw. Geschäftsanteilen an der KTM AG, Kiska GmbH und deren Tochtergesellschaften, Kapitalerhöhungen jeder Art bei der KTM AG, Kiska GmbH und deren Tochtergesellschaften sowie die Veräußerung oder Übertragung des Eigentums am gesamten wesentlichen Gesellschaftsvermögen der Gesellschaft und der Kiska GmbH und deren Tochtergesellschaften bedarf der Zustimmung aller Kapitalvertreter im Aufsichtsrat.

Der Aufsichtsrat ist berechtigt, vom Vorstand jederzeit schriftliche Berichte über Angelegenheiten der Gesellschaft und Belange der Geschäftsführung zu verlangen. An den Sitzungen des Aufsichtsrates und des Prüfungsausschusses nimmt grundsätzlich auch

der Vorstand teil, sofern der Vorsitzende des Aufsichtsrates nicht anderes bestimmt. Die Mitglieder des Vorstandes haben kein Stimmrecht.

In der Aufsichtsratssitzung erläutern die Mitglieder des Vorstandes umfassend den Geschäftsverlauf und die personelle und finanzielle Entwicklung der Unternehmensgruppe. Die Beratung mit dem Vorstand und der Mitglieder untereinander nimmt breiten Raum ein. Die Beschlussfassung zu Investitionen, Akquisitionen und anderen Anträgen gemäß der Geschäftsordnung des Vorstandes bilden einen weiteren Schwerpunkt jeder Aufsichtsratssitzung.

Die vom Aufsichtsrat gebildeten Ausschüsse erfüllen ihre Aufgaben im Namen des Aufsichtsrates. Jedem Ausschuss müssen mindestens zwei Mitglieder angehören. Für jeden gebildeten Ausschuss bestellt der Aufsichtsrat ein Ausschussmitglied zum Vorsitzenden. Für die Einberufung, die Sitzungen und die Beschlussfassung eines Ausschusses gilt die Geschäftsordnung des Aufsichtsrates. Der Aufsichtsrat kann auch ein einzelnes Mitglied mit der Aufsicht und Prüfung einzelner Geschäftsvorgänge beauftragen. Dieses Aufsichtsratsmitglied hat über seine Tätigkeit dem Aufsichtsrat zu berichten.

Es wurden keine Verträge zwischen der Gesellschaft und Mitgliedern des Aufsichtsrates geschlossen, die der Zustimmung des Aufsichtsrates bedürfen (C-Regel 48 des ÖCGK).

Der Prüfungsausschuss hat die Rechnungslegungsprozesse (einschließlich der Konzernrechnungslegung), die Abschlussprüfung (einschließlich der Konzernabschlussprüfung) und die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems sowie des Revisionssystems überwacht. Der Prüfungsausschuss hat Nicht-Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) bis zu einer Höhe von TEUR 2.500 pro Geschäftsjahr genehmigt. Die Genehmigung gilt für das Geschäftsjahr 2024 und wird vom Prüfungsausschuss bei Bedarf adaptiert. Einmal jährlich wird dem Prüfungsausschuss über die tatsächlich erbrachten Nichtprüfungsleistungen berichtet. Schließlich wurde auch die Unabhängigkeit und Tätigkeit des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) insbesondere im Hinblick auf die für die geprüfte Gesellschaft erbrachten zusätzlichen Leistungen geprüft und überwacht.

Im Geschäftsjahr 2023 hat sich der Aufsichtsrat mit der Effizienz seiner Tätigkeit, insbesondere mit seiner Organisation und Arbeitsweise, befasst und eine Selbstevaluierung im Sinne der C-Regel 36 ÖCGK vorgenommen.

Im Übrigen wird zur Arbeitsweise des Aufsichtsrates auf den Bericht des Aufsichtsrates verwiesen.

ZUSAMMENSETZUNG DES AUFSICHTSRATES

In der 26. ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 21. April 2023 wurde Mag. Friedrich Roithner als neues Mitglied des Aufsichtsrates gewählt. Mag. Klaus Rinnerberger hat mit Wirkung

zum Ablauf der 26. ordentlichen Hauptversammlung seine Funktion als Mitglied des Aufsichtsrates zurückgelegt.

Der Aufsichtsrat der Gesellschaft setzte sich im Geschäftsjahr 2023 somit wie folgt zusammen:

NAME GEBURTSJAHR	FUNKTION	UNABHÄNGIG NACH ÖCGK	ERST- BESTELLUNG	ENDE DER (LAUFENDEN) FUNKTIONSPERIODE	WEITERE AUFSICHTSRATSMANDATE ODER VERGLEICHBARE FUNKTIONEN IN ANDEREN IN- UND AUSLÄNDISCHEN BÖRSEN- NOTIERTEN GESELLSCHAFTEN
Josef Blazicek geb. 1964	Aufsichtsrats- vorsitzender	Ja	2008	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2025 beschließt	All for One Group SE (Deutschland) Leoni AG (Deutschland)
Rajiv Bajaj geb. 1966	Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrates	Nein	29.04.2022	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt	keine
DI Dr. Iris Filzwieser geb. 1971	Mitglied des Aufsichtsrates	Ja	29.04.2022	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt	keine
Mag. Michaela Friepeß geb. 1972	Mitglied des Aufsichtsrates	Ja	29.04.2022	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt	Leoni AG (Deutschland)
Srinivasan Ravikumar geb. 1957	Mitglied des Aufsichtsrates	Ja	29.04.2022	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt	keine
Mag. Klaus Rinnerberger geb. 1964	Mitglied des Aufsichtsrates	Ja	2015	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2022 beschloss (bis 21.04.2023)	Leoni AG (Deutschland)
Mag. Friedrich Roithner geb. 1963	Mitglied des Aufsichtsrates	Nein	21.04.2023	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2027 beschließt	Leoni AG (Deutschland)

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATES UND IHRE MITGLIEDER

Der Aufsichtsrat der PIERER Mobility AG hat entsprechend dem Aktiengesetz einen Prüfungsausschuss eingerichtet, der die planmäßigen Aufsichts- und Kontrollfunktionen wahrnimmt.

Für den **Prüfungsausschuss** der Gesellschaft wurde vom Aufsichtsrat mit Umlaufbeschluss vom 11. Juli 2023 ein Mitglied neu gewählt. Dieser besteht aus drei Mitgliedern und setzt sich wie folgt zusammen:

Srinivasan Ravikumar

Vorsitzender

Mag. Friedrich Roithner

Stellvertretender Vorsitzender, Finanzexperte

Mag. Michaela Friepeß

Mitglied

Bis zur Beschlussfassung des Aufsichtsrates am 11. Juli 2023 gehörten dem Prüfungsausschuss Srinivasan Ravikumar (als Vorsitzender), Mag. Klaus Rinnerberger (als stellvertretender Vorsitzender, mit Wirkung zum 21. April 2023 als Mitglied des Aufsichtsrates und des Prüfungsausschusses ausgeschieden) und Mag. Michaela Friepeß (als Mitglied) an.

Der Prüfungsausschuss ist für die Prüfung und Vorbereitung der Feststellung des Jahresabschlusses, des Gewinnverwendungsvorschlags und des Lageberichts sowie die Prüfung des Konzernabschlusses und des Corporate Governance-Berichts zuständig. Der Prüfungsausschuss hat einen Vorschlag für die Auswahl des Abschlussprüfers zu erstatten und bereitet den Vorschlag des Aufsichtsrates an die Hauptversammlung für dessen Wahl vor. Der Prüfungsausschuss hat gemäß C-Regel 81a des ÖCGK mit dem Abschlussprüfer in einer Besprechung die Abwicklung der wechselseitigen Kommunikation festzulegen.

Der Prüfungsausschuss der PIERER Mobility AG ist im Geschäftsjahr 2023 zu drei Sitzungen zusammengekommen, an denen auch ein Vertreter des Wirtschaftsprüfers teilgenommen hat.

Der **Vergütungsausschuss** der Gesellschaft besteht aus zwei Mitgliedern und setzt sich wie folgt zusammen:

Josef Blazicek

Vorsitzender

Mag. Michaela Friepeß

Stellvertretende Vorsitzende

Der Vergütungsausschuss der PIERER Mobility AG ist im Geschäftsjahr 2023 zu einer Sitzung zusammengekommen. In dieser Sitzung hat sich der Vergütungsausschuss mit dem Vergütungsbericht befasst und allgemeine Fragen zur Vergütung des Vorstandes behandelt.

Der **Ausschuss für Compliance, Investor Relations (IR) und Nachhaltigkeit (ESG)** besteht aus zwei Mitgliedern und setzt sich wie folgt zusammen:

Mag. Michaela Friepeß

Vorsitzende

Josef Blazicek

Stellvertretender Vorsitzender

Der Ausschuss für Compliance, IR und ESG der PIERER Mobility AG ist im Geschäftsjahr 2023 zu einer Sitzung zusammengetreten. Darüber hinaus sind seine Mitglieder im laufenden Austausch (in der Regel zweiwöchentlich) mit dem ESG-Steuerungsteam auf Gruppenebene. Der Ausschuss befasst sich unter anderem mit den Themen des Nachhaltigkeitsberichtes und 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.

Da der Aufsichtsrat aus nicht mehr als sechs Mitgliedern besteht, werden die Aufgaben des Nominierungsausschusses vom gesamten Aufsichtsrat wahrgenommen.

UNABHÄNGIGKEIT DES AUFSICHTSRATES

Ein Aufsichtsratsmitglied ist als unabhängig anzusehen, wenn es in keiner geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zur Gesellschaft oder zu deren Vorstand steht, die einen materiellen Interessenskonflikt begründet und daher geeignet ist, das Verhalten des Mitgliedes zu beeinflussen.

Die Unabhängigkeit der Aufsichtsratsmitglieder wird anhand folgender Leitlinien definiert:

Kriterium 1: Das Aufsichtsratsmitglied war in den vergangenen fünf Jahren nicht Mitglied des Vorstandes oder leitender Angestellter der PIERER Mobility AG oder eines Tochterunternehmens der Gesellschaft.

Kriterium 2: Das Aufsichtsratsmitglied unterhält beziehungsweise unterhielt im letzten Jahr zum Unternehmen oder einem Tochterunternehmen der Gesellschaft kein Geschäftsverhältnis in einem für das Aufsichtsratsmitglied bedeutenden Umfang. Dies gilt auch für Geschäftsverhältnisse mit Unternehmen, an denen das Aufsichtsratsmitglied ein erhebliches wirtschaftliches Interesse hat, jedoch nicht für die Wahrnehmung von Organfunktionen im Konzern. Die Genehmigung einzelner Geschäfte durch den Aufsichtsrat gemäß L-Regel 48 des ÖCGK führt nicht automatisch zur Qualifikation als nicht unabhängig.

Kriterium 3: Das Aufsichtsratsmitglied war in den letzten drei Jahren nicht Abschlussprüfer der Gesellschaft oder Beteiligter oder Angestellter der prüfenden Prüfungsgesellschaft.

Kriterium 4: Das Aufsichtsratsmitglied ist nicht Vorstand in einer anderen Gesellschaft, in der ein Vorstandsmitglied der PIERER Mobility AG Aufsichtsratsmitglied ist.

Kriterium 5: Das Aufsichtsratsmitglied gehört nicht länger als 15 Jahre dem Aufsichtsrat der Gesellschaft an. Dies gilt nicht für Aufsichtsratsmitglieder, die Anteilseigner mit einer unternehmerischen Beteiligung sind oder die Interessen eines solchen Anteilseigners vertreten.

Kriterium 6: Das Aufsichtsratsmitglied ist kein enger Familienangehöriger (direkte Nachkommen, Ehegatten, Lebensgefährten, Eltern, Onkel, Tanten, Geschwister, Nichten, Neffen) eines Vorstandsmitgliedes des Unternehmens oder von Personen, die sich in einer in den vorstehenden Punkten beschriebenen Position befinden.

Der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrates, Rajiv Bajaj, ist Managing Director, CEO und Aktionär der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien. Seit dem Jahr 2007 besteht eine Kooperation zwischen Bajaj Auto Ltd. und der KTM AG, einer 100%-igen Tochtergesellschaft der PIERER Mobility AG. Den Schwerpunkt der Zusammenarbeit bildet die gemeinsame Entwicklung von Street-Motorrädern im Einstiegssegment, welche in Indien produziert und unter den Marken KTM und Husqvarna von beiden Unternehmen in ihren Stammmärkten vertrieben werden. Bajaj Auto Ltd., an welcher Rajiv Bajaj ein erhebliches wirtschaftliches Interesse hat, unterhält somit ein Geschäftsverhältnis mit einer Tochtergesellschaft der PIERER Mobility AG in bedeutendem Umfang, weshalb Rajiv Bajaj das Unabhängigkeitskriterium 2 nicht erfüllt.

Das Aufsichtsratsmitglied Mag. Friedrich Roithner schied unmittelbar vor seiner Wahl zum Aufsichtsrat der Gesellschaft in der 26. ordentlichen Hauptversammlung vom 21. April 2023 aus dem Vorstand der Gesellschaft aus und erfüllt daher das Unabhängigkeitskriterium 1 nicht. Die Wahl zum Aufsichtsratsmitglied erfolgte aufgrund Vorschlages der Hauptaktionärin Pierer Bajaj AG gemäß § 86 Abs 4 Z 2 AktG und somit entsprechend den Vorgaben des österreichischen Aktienrechts zum Cooling-Off.

Die übrigen Mitglieder des Aufsichtsrates der PIERER Mobility AG bekennen sich zu sämtlichen Kriterien der Unabhängigkeit gemäß C-Regel 53 und deklarieren sich als unabhängig.

Gemäß C-Regel 54 ÖCGK soll dem Aufsichtsrat der Gesellschaft mindestens ein unabhängiger Kapitalvertreter angehören, der nicht Anteilseigner mit einer Beteiligung von mehr als 10 % ist oder dessen Interessen vertritt. Diese Anforderungen der C-Regel 54 wurden erfüllt, da mit Ausnahme von Mag. Friedrich Roithner (Mitglied des Vorstands der Mehrheitsgesellschafterin Pierer Bajaj AG) kein Mitglied des Aufsichtsrates Anteilseigner mit einer Beteiligung von mehr als 10 % ist oder die Interessen eines solchen Anteilseigners vertritt.

03 MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG VON FRAUEN

Die Gesellschaft ist davon überzeugt, dass vielfältige Teams bessere Ergebnisse erzielen sowie über höhere Effektivität und Innovationskraft verfügen als geschlechtermäßig homogen zusammengesetzte Gruppen. Dieser Grundsatz gilt gleichermaßen für die Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens. Die Gleichbehandlung von weiblichen und männlichen Mitarbeitern sowie deren Chancengleichheit am Arbeitsplatz ist für die PIERER Mobility AG selbstverständlich.

Die PIERER Mobility AG unterstützt und fördert die Anstellung von Frauen, insbesondere im technischen Bereich. Als Hürde erweist sich, dass viele Führungspositionen eine technische Ausbildung erfordern und in vielen Ländern immer noch deutlich weniger Frauen als Männer technische Berufe ergreifen sowie technische Studien absolvieren. Dennoch will die Unternehmensgruppe die Tätigkeit in einem Industriebetrieb auch für weibliche Arbeitskräfte attraktiver machen und noch mehr Frauen für technische Berufe, die hinkünftig noch stärker angefragt werden, begeistern. Für die Akquirierung von weiblichen Lehrlingen setzt die Abteilung Human Resources auf den Kernaspekt regelmäßiger Information, um die Zielgruppe zu erreichen und die technischen Ausbildungen nahbar zu präsentieren. Zu den ergriffenen Maßnahmen, welche insbesondere an interessierte Frauen für MINT Berufe gerichtet werden, gehören neben der Lancierung der Social Media Kampagne „Frauen in der KTM AG 2023“ und dem Hackathon für „FemaleCoders“ auch verschiedene Informationsveranstaltungen wie Lehrlingsmessen oder das Besuchen von Schulen wie auch das jährlich stattfindende Girl's Day in Mattighofen. Dabei sollen Mädchen ermutigt werden, neue Berufsfelder zu erkunden und die Neigung, was ihre berufliche Orientierung betrifft, leichter herauszufinden. Bei dem von Avocado veranstalteten Hackathon „FemaleCoders“ im Herbst 2023 konnten junge Programmierinnen neue Fähigkeiten erwerben, neue Technologien ausprobieren und sich mit anderen Coding-Begeisterten vernetzen. Die Zahl der Mädchen, die sich für technische Lehrberufe interessieren, steigt stetig. Im Geschäftsjahr 2023 war rund ein Drittel der in der Unternehmensgruppe beschäftigten Lehrlinge weiblich.

Der Anteil an Frauen am gesamten Mitarbeiterstand betrug per 31. Dezember 2023 25,8 %. Derzeit sind im Vorstand keine, im Aufsichtsrat zwei Frauen vertreten. In leitenden Stellungen sind in der PIERER Mobility AG 18,8 % Frauen (Vorjahr: 18,5 %) vertreten. Seit 2018 ist der Frauenanteil im Konzern um rund 12,3 % angestiegen.

04 BESCHREIBUNG DES DIVERSITÄTSKONZEPTS

Bei der Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern hat die Hauptversammlung auf die fachliche und persönliche Qualifikation der Mitglieder sowie auf eine im Hinblick auf die Struktur und das Geschäftsfeld der Gesellschaft fachlich ausgewogene Zusammensetzung des Aufsichtsrats zu achten. Weiters sind Aspekte der Diversität des Aufsichtsrats im Hinblick auf die Vertretung beider Geschlechter und die Altersstruktur sowie bei börsennotierten Gesellschaften auch im Hinblick auf die Internationalität der Mitglieder angemessen zu berücksichtigen.

Der Aufsichtsrat hat für die Zusammensetzung des Vorstands und des Aufsichtsrats ein Diversitätskonzept gemäß § 243c Abs 2 Z 3 UGB verabschiedet, das folgendes vorsieht:

BESETZUNG DES VORSTANDS

Konzept:

- Die Auswahl von Kandidaten für eine Vorstandsposition erfolgt aufgrund ihrer fachlichen Qualifikation für das zu übernehmende Ressort, ihrer Führungsqualitäten und bisherigen Leistungen sowie ihrer Kenntnisse über das Unternehmen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über eine langjährige Erfahrung auf den Gebieten Entwicklung, Produktion, Vertrieb und Finanzen verfügen.
- Alter und Geschlecht einer Person spielen bei der Entscheidung über die Besetzung des Vorstands keine Rolle und führen weder zu einer Bevorzugung noch zu einer Benachteiligung im Auswahlverfahren.
- Mindestens zwei Mitglieder des Vorstands sollen eine technische Berufsausbildung absolviert haben.
- Mindestens ein Mitglied des Vorstands soll über Kenntnisse und Erfahrung im Bereich ESG verfügen.

Ziele:

Ziel des Diversitätskonzepts ist es, dass der Vorstand mit Persönlichkeiten besetzt ist, die sich aufgrund ihrer unterschiedlichen Berufs- und Lebensereignisse gegenseitig ergänzen. Es soll sichergestellt sein, dass der Vorstand in seiner Gesamtheit über ein Höchstmaß an Erfahrung und fachlicher Qualifikation verfügt, um die PIERER Mobility-Gruppe erfolgreich zu führen und optimale Ergebnisse zu erreichen.

Umsetzung:

Über die Besetzung von Vorstandspositionen entscheidet der Aufsichtsrat anhand der im Diversitätskonzept festgelegten Kriterien unter Berücksichtigung der Unternehmensinteressen.

Ergebnisse im Berichtszeitraum:

Im Geschäftsjahr 2023 ist Mag. Friedrich Roithner als Vorstandsmitglied aus der PIERER Mobility AG ausgeschieden und die Herren Mag. Alex Pierer, Mag. Florian Kecht, Florian Burguet, MBA (bis 31. Dezember 2023) und Dipl.-Vw. Rudolf Wiesbeck als neue Vorstandsmitglieder hinzugekommen. Dazu war die Anhebung der satzungsmäßigen Höchstzahl an Vorstandsmitgliedern notwendig, welche auf Vorschlag des Aufsichtsrates in der 26. ordentlichen Hauptversammlung am 21. April 2023 beschlossen wurde. Mit dieser Satzungsänderung ebnete die 26. ordentliche Hauptversammlung den Weg zur Bestellung der genannten vier neuen Mitglieder des Vorstands. Der Vorstand besteht zum Ende des Geschäftsjahres 2023 aus sieben Mitgliedern, die die Anforderungen des Konzepts erfüllen.

BESETZUNG DES AUFSICHTSRATS

Konzept:

- Der Aufsichtsrat wird mit fachlich und persönlich qualifizierten Personen besetzt. Dabei ist auf eine im Hinblick auf die Struktur und die Geschäftsfelder der PIERER Mobility-Gruppe fachlich ausgewogene Zusammensetzung zu achten. Dem Aufsichtsrat muss mindestens ein Finanzexperte angehören.
- Dem Aufsichtsrat sollen insgesamt möglichst zwei Mitglieder angehören, die über internationale Erfahrung oder besonderen Sachverstand in einem oder mehreren für die PIERER Mobility-Gruppe wichtigen Märkten außerhalb Österreichs verfügen.
- Dem Aufsichtsrat soll insgesamt möglichst ein Mitglied angehören, das aufgrund seiner Vorerfahrungen die PIERER Mobility AG im Detail kennt.
- Aspekte der Diversität des Aufsichtsrats sind im Hinblick auf die Vertretung beider Geschlechter und die Altersstruktur angemessen zu berücksichtigen. Mit zunehmender Anzahl an Aufsichtsratsmitgliedern ist in erhöhtem Maß auf diese Kriterien zu achten.
- Dem Aufsichtsrat soll insgesamt möglichst ein Mitglied angehören, das aufgrund seiner Erfahrung und Kenntnisse ESG Know-how innerhalb der PIERER Mobility-Gruppe transferiert.

Ziele:

Ziel des Diversitätskonzepts ist es, dass der Aufsichtsrat mit Persönlichkeiten besetzt ist, die sich aufgrund ihrer unterschiedlichen Berufs- und Lebenserfahrungen gegenseitig ergänzen. Es soll sichergestellt sein, dass der Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit über ein Höchstmaß an Erfahrung und fachlicher Qualifikation verfügt, um die Geschäftstätigkeit der PIERER Mobility AG und der PIERER Mobility-Gruppe kritisch und aus möglichst vielen verschiedenen Blickwinkeln zu überwachen.

Umsetzung:

Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sollen die im Diversitätskonzept festgelegten Kriterien berücksichtigen. Die Besetzungsziele des Aufsichtsrats beschränken die Hauptversammlung jedoch nicht in ihrer Wahlfreiheit.

Ergebnisse im Berichtszeitraum:

Mit Rücktrittserklärung vom 21. März 2023 hat Mag. Klaus Rinnerberger seine Funktion als Aufsichtsratsmitglied der Gesellschaft mit Wirkung ab Beendigung der am 21. April 2023 stattgefundenen 26. ordentlichen Hauptversammlung niedergelegt. Außerdem wurde in der 26. ordentlichen Hauptversammlung am 21. April 2023 Mag. Friedrich Roithner als neues Aufsichtsratsmitglied der Gesellschaft bestellt. Der Aufsichtsrat besteht zum Ende des Geschäftsjahres 2023 aus sechs Mitgliedern, darunter zwei Frauen, die den im Konzept definierten Anforderungen entsprechen.

05 PRÜFUNGEN UND EXTERNE EVALUIERUNG

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, FN 269725 f, Kudlichstraße 41, 4020 Linz, wurde von der 26. ordentlichen Hauptversammlung zum Konzern- und Einzelabschlussprüfer der Gesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2023 bis 31. Dezember 2023 bestellt. Neben dieser Tätigkeit ist KPMG mit ihren weltweiten Partnerbüros vereinzelt auch im Bereich der Steuer- und Finanzberatung für den Konzern tätig. Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer setzen sich zusammen aus: Konzernabschlussprüfung (inkl. Teilkonzerne) und Jahresabschlussprüfung aller Einzelgesellschaften TEUR 642 (Vorjahr: TEUR 564). Sonstige Leistungen betragen TEUR 74.

Gemäß C-Regel 62 ÖCGK hat die Gesellschaft regelmäßig im Abstand von drei Jahren eine externe Institution mit der Evaluierung zur Einhaltung der C-Regeln des Kodex zu beauftragen. Die PIERER Mobility AG hat die Oberhammer Rechtsanwälte GmbH mit der Evaluierung für das Geschäftsjahr 2021 beauftragt. Der vollständige Bericht einschließlich der Ergebnisse der Evaluierung vom Geschäftsjahr 2021 ist auf der Homepage der Gesellschaft (www.pierermobility.com) unter der Rubrik Investor Relations > Corporate Governance > Evaluierung abrufbar. Die nächste externe Evaluierung wird im Jahr 2025 über das Geschäftsjahr 2024 durchgeführt werden.

06 VERÄNDERUNGEN NACH DEM ABSCHLUSSSTICHTAG

Im Übrigen wird hinsichtlich Veränderungen nach dem Abschlussstichtag auf das Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ im Anhang des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2023 verwiesen.

Der Gesellschaft sind keine wesentlichen Veränderungen von hierin berichtspflichtigen Sachverhalten, die sich zwischen dem 31. Dezember 2023 und dem Zeitpunkt der Aufstellung dieses Berichts ergeben haben, bekannt.

Wels, im März 2024

Der Vorstand

Dipl.-Ing. Stefan Pierer (CEO)

Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz

Mag. Viktor Sigl, MBA (CFO)

Mag. Florian Kecht

Mag. Alex Pierer

Dipl.-Vw. Rudolf Wiesbeck

Bericht gemäß den Richtlinien Corporate Governance (RLCG) der SIX Swiss Exchange

Die PIERER Mobility AG unterliegt als in der Schweiz primärkotierte österreichische Gesellschaft zwingend den Regelungen der schweizerischen Richtlinie betreffend Informationen zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange („Schweizer Corporate Governance-Richtlinie“). Die Schweizer Corporate Governance-Richtlinie ist unter <https://www.ser-ag.com/dam/downloads/regulation/listing/directives/dcg-de.pdf> verfügbar.

Die PIERER Mobility AG weist darauf hin, dass die Gesellschaft nach österreichischem Recht errichtet wurde und daher die Bezeichnung der Gesellschaftsorgane und ihre Aufgaben sowie Verantwortlichkeiten von den Schweizer Vorschriften abweichen. In Folge werden ausschließlich die Begrifflichkeiten der österreichischen Rechtsordnung verwendet. Gesellschaften, die nicht nach Schweizer Obligationenrecht verfasst sind, haben die Bestimmungen der Schweizer Corporate Governance-Richtlinie, die in engem Bezug zum schweizerischen Obligationenrecht formuliert sind, analog zu erfüllen. Entsprechend folgt eine kurze Beschreibung der Eigenheiten der österreichischen Organisationsstruktur:

- **Vorstand:** Dem Vorstand obliegen die eigenverantwortliche Geschäftsführung und Vertretung der Gesellschaft; er besitzt das Geschäftsführungs- und Vertretungsmonopol. Der Vorstand unterliegt keinen Weisungen der Aktionäre oder des Aufsichtsrats, sondern agiert eigenverantwortlich und weisungsfrei. Lediglich für die Vornahme bestimmter außergewöhnlicher Geschäfte hat der Vorstand die Zustimmung des Aufsichtsrates einzuholen. Wo die Schweizer Corporate Governance-Richtlinie Angaben zur Geschäftsleitung verlangt, werden analog Angaben zum Vorstand gemacht. Die Funktion des Vorstands entspricht jedoch nicht genau derjenigen der Schweizer Geschäftsleitung.
- **Aufsichtsrat:** Dem Aufsichtsrat sind die Bestellung und die Abberufung des Vorstands sowie insbesondere auch dessen Überwachung zugewiesen. Bestimmte Rechtsgeschäfte bedürfen überdies seiner Zustimmung. Wo die Schweizer Corporate Governance-Richtlinie Angaben zum Verwaltungsrat verlangt, werden analog Angaben zum Aufsichtsrat gemacht. Die Funktion des Aufsichtsrats entspricht jedoch nicht genau derjenigen des Schweizer Verwaltungsrates.
- **Hauptversammlung:** Der Hauptversammlung als dem obersten willensbildenden Organ der Gesellschaft obliegt die Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Aufsichtsrats und die Bestellung des Abschlussprüfers. Wo die Schweizer Corporate Governance-Richtlinie Angaben zur Generalversammlung verlangt, werden analog Angaben zur Hauptversammlung gemacht. Bezüglich dieser beiden Institute bestehen Unterschiede zwischen der österreichischen und der schweizerischen Rechtsordnung.

1. KONZERNSTRUKTUR UND AKTIONARIAT

1.1 KONZERNSTRUKTUR

Die PIERER Mobility AG mit Sitz in 4600 Wels, Edisonstraße 1, Österreich ist seit dem 14. November 2016 an der SIX Swiss Exchange primärkотиert (ISIN AT0000KTM102, Valorennummer: 41860974). Das Grundkapital der PIERER Mobility AG beträgt EUR 33'796'535 und ist eingeteilt in 33'796'535 auf Inhaber lautende Stückaktien mit Stimmrecht, wobei jede Stückaktie am Grundkapital in gleichem Umfang beteiligt ist.

Geschäftsgegenstand der PIERER Mobility AG ist insbesondere die Ausübung der Tätigkeit einer Holdinggesellschaft, insbesondere der Erwerb und die Verwaltung von Industrieunternehmen und von Unternehmen und Beteiligungen an Industrieunternehmen, die Umsetzung der Aktivitäten der Pierer Industrie AG auf dem Gebiet der Mobilität (Mobility), die Leitung der zur PIERER Mobility-Gruppe gehörenden Unternehmen und Beteiligungen und die Erbringung von Dienstleistungen für diese (Konzerndienstleistungen) sowie allgemein die Erbringung von Dienstleistungen auf dem Gebiet der Unternehmensberatung. Dieser Unternehmensgegenstand der Gesellschaft wird in § 2 der Satzung festgelegt, die auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar ist (<https://www.pierermobility.com/api/assets/10233078>).

Die Unternehmensführung der PIERER Mobility-Gruppe wird durch ein Managementteam realisiert, das Bereichsverantwortliche umfasst, die für die Führung eines Produktbereichs im Rahmen der vom Vorstand vorgegebenen Strategie verantwortlich sind. Sie berichten direkt an den Vorstand der PIERER Mobility AG.

Die PIERER Mobility AG ist ihrerseits die Obergesellschaft der PIERER Mobility-Gruppe. Die PIERER Mobility-Gruppe ist Europas führender „Powered Two-Wheeler-Hersteller“ mit dem Fokus auf hochinnovative Premium-Motorräder und Elektromobilität für Zweiräder. Die PIERER Mobility-Gruppe gliedert sich in die strategischen Kernbereiche (i) „Motorcycles“ und (ii) „E-Mobility“ mit ihrer Beteiligung an der KTM AG, (iii) „Design, R&D“ mit den Beteiligungen an der Kiska GmbH, der KTM Forschungs und Entwicklungs GmbH und der CERO Design Studio S.L., (iv) „Digital Transformation, IT“ mit den Beteiligungen an der PIERER Innovation GmbH, der Avocodo GmbH, der KTM Informatics GmbH und der LX media GmbH sowie (v) „Motorsport“ mit ihrer Beteiligung an der KTM Racing GmbH.

Eine Beschreibung der Konzernstruktur und der Geschäftssegmente der PIERER Mobility AG ist in folgenden Abschnitten des Konzernanhangs (I.1. Angaben zum Unternehmen) auf der Seite 147 im Geschäftsbericht sowie im Geschäftsbericht unter „Konzernstruktur“ auf der Seite 10 enthalten.

KTM

Die KTM AG hat ihren Sitz in Mattighofen, Österreich. In der KTM-Gruppe sind die Beteiligungen an der KTM Sportmotorcycle GmbH (100 Prozent), der Husqvarna Motorcycles GmbH (100 Prozent), der KTM Sportcar GmbH (100 Prozent), der WP Suspension GmbH (100 Prozent), der GASGAS Motorcycles GmbH (100 Prozent), der MV Agusta Motor S.P.A. (25,1 Prozent), der MV Agusta Services S.r.l. (100 Prozent), der KTM Beteiligungs GmbH (100 Prozent) und der KTM Immobilien GmbH (mittelbar über die KTM Beteiligungs GmbH sowie unmittelbar insgesamt 100 Prozent) zusammengefasst.

Die KTM AG ist ein weltweit tätiger Hersteller von Fahrzeugen im Offroad- und Straßen-Bereich. Die Produkte der KTM AG werden unter den Marken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS vertrieben. Die KTM AG entwickelt, produziert und vertreibt leistungsstarke und rennsporttaugliche Fahrzeuge für den Offroad- und Straßenbereich. Darüber hinaus umfasst das Produktportfolio auch noch Kleinmotorräder, den KTM-X-BOW und Markenzubehör (Ersatzteile, technisches Zubehör und Bekleidung).

Die Vertriebsgesellschaften KTM Sportmotorcycle GmbH, Husqvarna Motorcycles GmbH, GASGAS Motorcycles GmbH, CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH und MV Agusta Motorcycles GmbH vertreiben Motorräder, Ersatzteile und Zubehör der jeweiligen Marken direkt an europäische Händler sowie an weltweite Importeure. Die Märkte in den USA, Mexiko, Südafrika, Japan, Australien und Neuseeland werden über lokale lagerführende Vertriebstochtergesellschaften betreut. Weiters bestehen Beteiligungen an in- und ausländischen Vertriebsgesellschaften, die vertriebs- und marketingunterstützende Dienstleistungen in den lokalen Märkten für die KTM Sportmotorcycle GmbH, die Husqvarna Motorcycles GmbH und die GASGAS Motorcycles GmbH erbringen.

Die KTM Components-Gruppe entwickelt, erzeugt und vertreibt unter der Marke „WP“ folgende leistungsstarken Fahrwerkskomponenten für Motorräder und Fahrzeuge: (i) Federungselemente, (ii) Rahmenfertigung und verwandte Stahlschweißbaugruppen, (iii) Auspuffsysteme und (iv) Kühlsysteme. Die KTM Components-Gruppe ist ein umfassender Systemanbieter im internationalen Motorrad- und Powersportbereich. Aufgrund der angebotenen Produktgruppen ist die KTM Components-Gruppe in der Lage, das gesamte Fahrwerk eines Motorrads zu entwickeln, zu testen und zu fertigen.

Der Geschäftsbereich E-Mobility der PIERER Mobility-Gruppe besteht aus den Marken Husqvarna und GASGAS E-Bicycles.

KTM F&E / KISKA / CERO

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der PIERER Mobility-Gruppe, gebündelt in der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH (KTM F&E GmbH), ist mit dezentralen Standorten in Europa

(insbesondere Österreich und Spanien) und Amerika global organisiert. Die zentrale Steuerung der Entwicklungsprogramme erfolgt im F&E-Hauptquartier in Mattighofen und in Munderfing, wo ein Großteil der hoch qualifizierten F&E-Mitarbeiter angesiedelt sind. Hier werden richtungsweisende Produkte für das PTW-Segment konzipiert, entwickelt und mit modernsten Mitteln erprobt. Die KTM Technologies GmbH ist organisatorisch Teil der KTM F&E GmbH, welche als Entwicklungsdienstleister für die Unternehmensgruppe (Innovations-Hub) und für Drittkunden mit Fokus auf die Automotive-, Luftfahrt- und Maschinenbauindustrie tätig ist. Ihre Leistungsschwerpunkte liegen in der Konzept- und Produktentwicklung, sowie in der Technologieentwicklung auf Basis ihrer ausgeprägten Gesamtfahrzeug-, Leichtbau-, und Werkstoffkompetenz.

Die Kiska GmbH (Anif) ist als größtes unabhängiges und eigen-tümergeführtes Designunternehmen in Europa in folgenden Geschäftsbereichen tätig: Consultancy rund um die Themen Marketing, Marke und Design, Transportation Design, Product Design und Environmental Design.

Die in Barcelona, Spanien, ansässige CERO Design Studio S.L. übernimmt eine aktive Rolle bei der Entwicklung von PTW-Lösungen innerhalb der Unternehmensgruppe. CERO bietet konstruktive wie auch simulative (CFD und FEM) Unterstützung an und konstruiert teilweise Motorräder bis zu einem hohen Grad. CERO hat zudem umfassende Kompetenz im Bereich der Fahrradentwicklung, welche alle Aspekte von Design, Konstruktion bis hin zu Prototypenfahrzeugen abdeckt.

PIERER Innovation / Avocado / KTM Informatics / LX media

Die PIERER Innovation GmbH (Wels) entwickelt digitale Innovationen für den Zweiradmarkt und arbeitet in einem digitalen Cluster zusammen mit der Avocado GmbH, LX media GmbH und KTM Informatics GmbH an der Digitalisierungsoffensive der Unternehmensgruppe. Mit dem Cluster stellt PIERER Innovation ein Kompetenzzentrum für digitale User Experience, Softwareentwicklung, Business Modeling und Data Science sowie die Evaluierung neuer digitaler Technologien dar und gestaltet die digitale Zukunft der PIERER Mobility AG.

Die Avocado GmbH (Linz) ist ein auf digitale Strategie, mobile Anwendungen, Webapplikationen und Business-Lösungen spezialisierter Software- und IT-Anbieter.

Die LX media GmbH (Wels) ist Experte für die strategische Entwicklung und Umsetzung von digitalen Projekten. Das Portfolio von LX media reicht von der Unternehmensberatung bis hin zu jeder Art von Online- und Offline-Marketing mit dem Hauptaugenmerk auf Webentwicklung und -design.

KTM Racing

Die KTM Racing GmbH ist die Motorsportzentrale des Unternehmens für die Marken KTM, GASGAS und Husqvarna Motorcycles. Die Rennsportinteressen der PIERER Mobility-Gruppe erstrecken sich über den gesamten Globus. Die Strategie, Verwaltung, Entscheidungsfindung und Entwicklung werden am Standort in Munderfing gesteuert.

Aufstellung der aktiven nichtkотиerten Tochtergesellschaften

Eine detaillierte Aufstellung der aktiven nichtkотиerten Tochtergesellschaften der PIERER Mobility AG ist dem Beteiligungsspiegel (Seiten 214 - 216 des Geschäftsberichtes) zu entnehmen.

1.2 BEDEUTENDE AKTIONÄRE

Die Aktionärsstruktur der PIERER Mobility AG setzt sich zum Stichtag 31. Dezember 2023 wie folgt zusammen:

Pierer-Gruppe:	
Pierer Bajaj AG	74,16 %
Pierer Konzerngesellschaft mbH	0,09 %
Streubesitz	25,75 %

Die Pierer-Gruppe hielt zum Stichtag 31. Dezember 2023 rund 74,25 % des Grundkapitals der PIERER Mobility AG.

Der PIERER Mobility AG sind keine anderen Aktionäre bekannt, die, direkt oder indirekt, mehr als 3 Prozent der Stimmrechte der PIERER Mobility AG halten.

Meldungen von bedeutenden Aktionären bzw. Aktionärsgruppen, welche im Sinne von Artikel 120 ff Finanzmarktinfrastrukturgesetz (FinfraG) an die PIERER Mobility AG und die Offenlegungsstelle der SIX Swiss Exchange AG erfolgt sind, können auf der Veröffentlichungsplattform der Offenlegungsstelle <https://www.ser-ag.com/de/resources/notifications-market-participants/significant-shareholders.html#/> eingesehen werden.

1.3 KREUZBETEILIGUNGEN

Es existieren keine Kreuzbeteiligungen.

2. KAPITALSTRUKTUR

2.1 KAPITAL

Das Grundkapital der PIERER Mobility AG beträgt zum Stichtag EUR 33'796'535 und ist zur Gänze aufgebracht. Das Grundkapital der PIERER Mobility AG ist in 33'796'535 auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien eingeteilt, von denen jede eine gleiche Beteiligung am Grundkapital repräsentiert.

Die Aktien gewähren die nach dem österreichischen Aktiengesetz den Aktionären zustehenden Rechte. Dazu zählt insbesondere das Recht auf die Auszahlung der in der Hauptversammlung beschlossenen Ausschüttungen sowie das Recht auf Ausübung des Stimmrechtes in der Hauptversammlung.

Die PIERER Mobility AG verfügt zum Stichtag 31. Dezember 2023 sowohl über ein bedingtes als auch über ein genehmigtes Kapital. Das genehmigte Kapital gemäß § 5 der Satzung beträgt EUR 16'898'267 und wurde noch nicht ausgenutzt.

Das bedingte Kapital gemäß § 5a der Satzung beträgt EUR 4'375'000 und wurde noch nicht ausgenutzt.

2.2 GENEHMIGTES UND BEDINGTES KAPITAL IM BESONDEREN

Genehmigtes Kapital:

Die PIERER Mobility AG verfügt zum Stichtag über ein genehmigtes Kapital¹. Die entsprechende Satzungsbestimmung in § 5 Genehmigtes Kapital lautet:

§ 5 Genehmigtes Kapital

Der Vorstand ist gemäß § 169 AktG ermächtigt, bis 29.04.2027 mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Grundkapital der Gesellschaft von EUR 33.796.535,00, allenfalls in mehreren Tranchen, gegen Bar- und / oder Sacheinlagen um bis zu EUR 16.898.267,00 durch Ausgabe von bis zu 16.898.267 Stück auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien auf bis zu EUR 50.694.802,00 zu erhöhen und den Ausgabebetrag sowie die Ausgabebedingungen und die weiteren Einzelheiten der Durchführung der Kapitalerhöhung im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat festzusetzen sowie allenfalls die neuen Aktien im Wege des mittelbaren Bezugsrechts gemäß § 153 Abs 6 AktG den Aktionären zum Bezug anzubieten.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Bezugsrecht der Aktionäre ganz oder teilweise auszuschließen,

¹ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: <https://www.pierermobility.com/api/assets/10233078>

- (i) wenn die Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen erfolgt und in Summe der rechnerisch auf die gegen Bareinlagen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegebenen Aktien entfallende Anteil am Grundkapital der Gesellschaft die Grenze von 10 % (zehn Prozent) des Grundkapitals der Gesellschaft zum Zeitpunkt der Einräumung nicht übersteigt,
- (ii) wenn die Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen erfolgt,
- (iii) zur Bedienung einer Mehrzuteilungsoption (Greenshoe), und/oder
- (iv) für den Ausgleich von Spitzenbeträgen.

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

Bedingtes Kapital:

Die Hauptversammlung der PIERER Mobility AG hat am 21. April 2023 ein bedingtes Kapital beschlossen². In der Hauptversammlung vom 21. April 2023 wurden folgende Beschlüsse gefasst:

- a) Die Ermächtigung des Vorstandes mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis 21.04.2028 Finanzinstrumente im Sinne des § 174 AktG, insbesondere Wandelschuldverschreibungen, Gewinnschuldverschreibungen und Genussrechte, mit einem Gesamtnennbetrag von bis zu EUR 350.000.000,00 die auch das Bezugs- und/oder das Umtauschrecht auf den Erwerb von insgesamt bis zu 4.375.000 Aktien der Gesellschaft einräumen können und/oder auch so ausgestaltet sind, dass ihr Ausweis als Eigenkapital erfolgen kann, auch in mehreren Tranchen und in unterschiedlicher Kombination, auszugeben, und zwar auch mittelbar im Wege der Garantie für die Emission von Finanzinstrumenten durch ein verbundenes Unternehmen der Gesellschaft mit Umtausch- und/oder Bezugsrechten auf Aktien der Gesellschaft.
- b) Für die Bedienung der Umtausch- und/oder Bezugsrechte kann der Vorstand das bedingte Kapital und/oder eigene Aktien oder eine Kombination aus bedingtem Kapital und eigenen Aktien verwenden.
- c) Ausgabebetrag und Ausgabebedingungen der Finanzinstrumente sind vom Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrates festzusetzen, wobei der Ausgabebetrag nach Maßgabe anerkannter finanzmathematischer Methoden sowie des Kurses der Aktien der Gesellschaft in einem anerkannten Preisfindungsverfahren zu ermitteln ist.
- d) Der Vorstand ist berechtigt, das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Finanzinstrumente im Sinne des § 174 AktG mit Zustimmung des Aufsichtsrates auszuschließen.
- e) Das bedingte Kapital gemäß § 159 Abs 2 Z 1 AktG gemäß

Hauptversammlungsbeschluss vom 27. April 2017 wird aufgehoben.

- f) Die bedingte Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft gemäß § 159 Abs 2 Z 1 AktG um bis zu EUR 4.375.000,00 durch Ausgabe von bis zu 4.375.000 auf Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennwert (Stückaktien) zur Ausgabe an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG, die unter Ausnutzung der in dieser Hauptversammlung eingeräumten Ermächtigung von der Gesellschaft ausgegeben werden, soweit die Gläubiger der Finanzinstrumente von ihrem Umtausch und/oder Bezugsrecht auf Aktien der Gesellschaft Gebrauch machen. Der Ausgabebetrag und das Umtauschverhältnis sind nach Maßgabe anerkannter finanzmathematischer Methoden sowie des Aktienkurses in einem anerkannten Preisfindungsverfahren zu ermitteln. Die neu ausgegebenen Aktien der bedingten Kapitalerhöhung sind im gleichen Maße wie die bereits bestehenden Aktien der Gesellschaft dividendenberechtigt. Der Vorstand ist ermächtigt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, Änderungen der Satzung, die sich durch die Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital ergeben, zu beschließen.

Die entsprechende Satzungsbestimmung in § 5a Bedingtes Kapital lautet:

§ 5a Bedingtes Kapital

Das Grundkapital der Gesellschaft wird gemäß § 159 Abs 2 Z 1 AktG um bis zu EUR 4.375.000,00 durch Ausgabe von bis zu 4.375.0000 auf Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennwert (Stückaktien) zur Ausgabe an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG im Sinne des Hauptversammlungsbeschlusses vom 21.04.2023, die unter Ausnutzung der in dieser Hauptversammlung eingeräumten Ermächtigung von der Gesellschaft ausgegeben werden, erhöht. Die Kapitalerhöhung darf nur so weit durchgeführt werden, als die Gläubiger der Finanzinstrumente von ihrem Umtausch und/oder Bezugsrecht auf Aktien der Gesellschaft Gebrauch machen. Der Ausgabebetrag und das Umtauschverhältnis sind nach Maßgabe anerkannter finanzmathematischer Methoden sowie des Aktienkurses in einem anerkannten Preisfindungsverfahren zu ermitteln. Die neu ausgegebenen Aktien der bedingten Kapitalerhöhung sind im gleichen Maße wie die bereits bestehenden Aktien der Gesellschaft dividendenberechtigt. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, Änderungen der Satzung, die sich durch die Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital ergeben, zu beschließen.

² Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: <https://www.pierermobility.com/api/assets/10233078>

Da im Rahmen der Ermächtigung zur Ausgabe von Finanzinstrumenten im Sinne des § 174 AktG keine Finanzinstrumente ausgegeben wurden, wird dieses bedingte Kapital nicht zur Bedienung von Gläubigern solcher Finanzinstrumente herangezogen werden.

2.3 KAPITALVERÄNDERUNGEN DER LETZTEN DREI BERICHTSJAHRE

Die Summe des Konzerneigenkapitals der PIERER Mobility AG betrug zum 31. Dezember 2021 EUR 765,6 Mio., zum 31. Dezember 2022 EUR 914,4 Mio. und zum 31. Dezember 2023 EUR 909,3. Informationen über die Veränderung des Eigenkapitals sind in der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung des Geschäftsberichts dargelegt (Seiten 144 - 145).

Der Vorstand der PIERER Mobility AG hat am 29. September 2021 beschlossen, eine Sachkapitalerhöhung aus dem genehmigten Kapital durchzuführen. Dabei wurden 11'257'861 junge Aktien zu einem Ausgabebetrag von EUR 79,50 pro Aktie ausgegeben. Das Grundkapital der PIERER Mobility AG hat sich infolge der Sachkapitalerhöhung von EUR 22'538'674 um EUR 11'257'861 auf EUR 33'796'535 erhöht.

2.4 / 2.5 AKTIEN UND PARTIZIPATIONS-SCHEINE / GENUSSSCHEINE

Das Grundkapital der PIERER Mobility AG beträgt zum Stichtag EUR 33'796'535 und ist zur Gänze aufgebracht. Das Grundkapital der PIERER Mobility AG ist in 33'796'535 auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien eingeteilt, von denen jede eine gleiche Beteiligung am Grundkapital repräsentiert.

Die PIERER Mobility AG hat weder Partizipations- noch Genussscheine ausgegeben.

Mit den Aktien der PIERER Mobility AG sind folgende Rechte verbunden:

Vermögensrechte:

Dividendenrechte / Recht auf Beteiligung am Gewinn

Jeder Aktionär hat Anspruch auf Ausschüttung einer Dividende aus dem im Jahresabschluss ausgewiesenen Reingewinn. Die Hauptversammlung der PIERER Mobility AG ist aufgrund ihrer Satzungsbestimmungen³ dazu berechtigt, den Bilanzgewinn ganz oder teilweise von der Verteilung auszuschließen. Beschließt demnach die Hauptversammlung den Gewinn von der Verteilung auszuschließen, hat der Aktionär keinen Anspruch darauf, selbst wenn die Gesellschaft im vergangenen Geschäftsjahr Gewinne

erwirtschaftet hat und sie in der Bilanz ausgewiesen sind.

Die Anteile der Aktionäre am Gewinn der Gesellschaft bestimmen sich nach ihren Anteilen am Grundkapital. Diesbezüglich bestehen keine Beschränkungen für gebietsfremde Wertpapierinhaber.

Dividenden, die binnen 30 Jahren nach Fälligkeit nicht behoben werden, verfallen zu Gunsten der freien Rücklage der Gesellschaft. Die Beschlussfassung über die Ausschüttung von Dividenden für ein Geschäftsjahr auf die Aktien der Gesellschaft obliegt der ordentlichen Hauptversammlung des darauffolgenden Geschäftsjahres, die auf Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat entscheidet. Dividenden dürfen nur aus dem Bilanzgewinn, wie er in dem von Vorstand und Aufsichtsrat festgestellten Jahresabschluss (Einzelabschluss) der Gesellschaft nach UGB ausgewiesen ist, gezahlt werden. Bei der Ermittlung des zur Ausschüttung zur Verfügung stehenden Betrags ist der Jahresüberschuss um Gewinn- und Verlustvorträge des Vorjahres sowie Entnahmen aus bzw. Einstellungen in Rücklagen zu korrigieren. Kraft Gesetzes sind bestimmte Rücklagen zu bilden, die bei der Berechnung des zur Ausschüttung verfügbaren Bilanzgewinns abgezogen werden müssen.

Von der Hauptversammlung beschlossene Dividenden werden in Übereinstimmung mit den Regeln des jeweiligen Clearingsystems unter Abzug von Kapitalertragssteuer ausgezahlt, da die dividendenberechtigten Aktien in einem Clearingsystem verwahrt werden.

Vorzugsrechte bei Angeboten zur Zeichnung von Aktien derselben Kategorie

Jeder Aktionär kann bei einer Kapitalerhöhung die Zuteilung von so vielen Aktien begehren, wie es seinem bisherigen Anteil entspricht. Das Bezugsrecht dient dazu, dass der Aktionär einerseits das Ausmaß seiner bisherigen Beteiligung hält (Verwässerungsschutz) und andererseits sichert das Bezugsrecht den Wert der bisherigen Beteiligung des Aktionärs (Vermögensschutz). Das Bezugsrecht kann durch einen Hauptversammlungsbeschluss mit qualifizierter Mehrheit von drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals ausgeschlossen werden. Für einen Bezugsrechtsabschluss muss ein sachlicher Grund vorliegen.

Recht auf Beteiligung am Saldo im Falle einer Liquidation

Jeder Aktionär hat einen Anspruch auf das nach der Berichtigung aller Schulden verbleibende Vermögen (Liquidationserlös) im Zuge der Abwicklung (Liquidation). Der Aktionär ist insofern Gläubiger der Gesellschaft; der Anspruch ist gerichtlich durchsetzbar.

Der Liquidationserlös ist unter den Aktionären im Verhältnis ihres Aktienbesitzes aufzuteilen und muss nicht zwingend in Geld

³ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: <https://www.pierermobility.com/api/assets/10233078>

bestehen, sondern kann auch in Sachwerten ausgeschüttet werden.

Die Bestimmungen über die Auflösung der Gesellschaft richten sich nach dem österreichischen Aktiengesetz.

Rechte im Zusammenhang mit der Hauptversammlung:

Teilnahmerecht

Jeder Aktionär hat das Recht an der Hauptversammlung teilzunehmen, da die Aktionäre ihre Rechte in der Hauptversammlung ausüben. Die Teilnahmeberechtigung an der Hauptversammlung richtet sich nach dem Anteilsbesitz jeweils am Ende des zehnten Tages vor dem Tag der Hauptversammlung (Nachweisstichtag). Zum Nachweis des Anteilsbesitzes genügt eine Depotbestätigung gemäß § 10 a des österreichischen Aktiengesetzes (AktG), die der Gesellschaft gemäß § 111 Abs 2 AktG spätestens am dritten Werktag vor der Hauptversammlung zugehen muss.

Ein Aktionär muss nicht persönlich an der Hauptversammlung teilnehmen, er kann sich auch durch einen entsprechend bevollmächtigten Vertreter vertreten lassen oder eine Ermächtigung zur Stimmrechtsausübung erteilen.

Laut Satzung⁴ der PIERER Mobility AG ist der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrates ermächtigt, in der Einberufung zur Hauptversammlung vorzusehen, dass die Hauptversammlung für die nicht anwesenden Aktionäre ganz oder teilweise akustisch und allenfalls auch optisch in Echtzeit übertragen wird (Übertragung der Hauptversammlung gemäß § 102 Abs 4 Satz 1 AktG). Auch die öffentliche Übertragung der Hauptversammlung kann vorgesehen werden (§ 102 Abs 4 Satz 2 AktG). Macht der Vorstand von dieser Ermächtigung Gebrauch, sind die jeweiligen Einzelheiten in der Einberufung der Hauptversammlung mitzuteilen.

Nach der COVID-19-Krise wurde die 26. ordentliche Hauptversammlung der PIERER Mobility AG in physischer Anwesenheit der Teilnehmer durchgeführt.

Antragsrechte

Gemäß § 109 des österreichischen Aktiengesetzes können Aktionäre, deren Anteile zusammen 5 % des Grundkapitals erreichen, schriftlich verlangen, dass Punkte auf die Tagesordnung der nächsten Hauptversammlung gesetzt und bekannt gemacht werden. Jedem beantragten Tagesordnungspunkt muss ein Beschlussvorschlag samt Begründung beiliegen. Die antragsstellenden Aktionäre müssen seit mindestens drei Monaten vor Antragstellung Inhaber der Aktien sein. Das Aktionärsverlangen muss der Gesellschaft spätestens am 21. Tag vor einer ordentlichen Hauptversammlung, ansonsten spätestens am 19. Tag vor der Hauptversammlung

zugehen (§ 109 Abs 2 des österreichischen Aktiengesetzes).

Gemäß § 110 des österreichischen Aktiengesetzes können Aktionäre, deren Anteile zusammen 1 % des Grundkapitals erreichen, der Gesellschaft zu jedem Punkt der Tagesordnung in Textform Vorschläge zur Beschlussfassung übermitteln und verlangen, dass diese Vorschläge zusammen mit den Namen der betreffenden Aktionäre, der anzuschließenden Begründung und einer allfälligen Stellungnahme des Vorstands oder des Aufsichtsrates auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich gemacht werden. Das Verlangen ist beachtlich, wenn es der Gesellschaft spätestens am siebenten Werktag vor der Hauptversammlung zugeht. Bei einem Vorschlag zur Wahl eines Aufsichtsratsmitgliedes tritt an die Stelle der Begründung die Erklärung der vorgeschlagenen Person gemäß § 87 Abs 2 des österreichischen Aktiengesetzes.

Gemäß § 119 des österreichischen Aktiengesetzes ist jeder Aktionär berechtigt, in der Hauptversammlung zu jedem Punkt der Tagesordnung Anträge zu stellen. Die Anträge, die in der Hauptversammlung gestellt werden, müssen nicht begründet werden.

Auskunfts- bzw. Fragerecht

Gemäß § 118 des österreichischen Aktiengesetzes ist jedem Aktionär auf Verlangen in der Hauptversammlung Auskunft über Angelegenheiten der Gesellschaft zu geben, soweit sie zur sachgemäßen Beurteilung eines Tagesordnungspunktes erforderlich ist. Das Auskunftsrecht dient der Information über die Lage der Gesellschaft und als Grundlage für die Entscheidungsfindung der Gesellschaft.

Grundsätzlich ist nur der Vorstand und nicht der Aufsichtsrat, mit Ausnahme von Angelegenheiten, die nur den Aufsichtsrat betreffen, zur Auskunft verpflichtet.

Die Auskunft darf verweigert werden, soweit sie nach vernünftiger unternehmerischer Beurteilung geeignet ist, der Gesellschaft oder einem verbundenen Unternehmen einen erheblichen Nachteil zuzufügen, oder ihre Erteilung strafbar wäre. Die Auskunft darf auch verweigert werden, soweit sie auf der Internetseite der Gesellschaft in Form von Frage und Antwort über mindestens sieben Tage vor Beginn der Hauptversammlung durchgehend zugänglich war.

Rederecht

Jeder Aktionär hat das Recht, in der Hauptversammlung seine Meinung zu äußern. Die Hauptversammlung ist das Informations- und Diskussionsforum der Aktionäre. Die Redezeit kann vom Leiter der Hauptversammlung von Anfang an oder je nach Bedarf beschränkt werden. Das Rederecht als solches darf nicht vollkommen beseitigt werden.

4 Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: <https://www.pierermobility.com/api/assets/10233078>

Stimmrechte

Jeder Aktionär hat ein Stimmrecht in der Hauptversammlung entsprechend der Höhe seiner Beteiligung. Die Satzung⁵ kann einem Aktionär generell nicht mehr Stimmen einräumen, als er Anteilsbesitz hat, allerdings ist die Beschränkung des Stimmrechts ab einer bestimmten Beteiligungshöhe zulässig. Der Aktionär hat drei Möglichkeiten, sein Stimmrecht auszuüben: Er kann für einen Antrag oder gegen einen Antrag stimmen oder sich der Stimme enthalten. In bestimmten Fällen der Befangenheit des Aktionärs ruht das Stimmrecht für die konkrete Beschlussfassung. Sofern das Gesetz nicht zwingend eine andere Mehrheit vorschreibt, beschließt die Hauptversammlung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen, und in jenen Fällen, in denen eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Widerspruchsrecht

Das österreichische Aktiengesetz normiert an verschiedenen Stellen die Möglichkeit oder Pflicht eines Aktionärs, als Voraussetzung zur Wahrung oder Durchsetzung seiner Rechte Widerspruch zu erheben (z.B. Widerspruch gegen die Ausgabe von Gewinnanteilsscheinen, Widerspruch gegen die Niederschrift über die Hauptversammlung, Widerspruch gegen Umwandlungsbeschluss).

Anfechtungsrecht

Jeder Aktionär ist berechtigt, Hauptversammlungsbeschlüsse anzufechten, wobei eine Anfechtung die nachträgliche Aufhebung eines wirksam zustande gekommenen Beschlusses bewirken kann. Anfechtbar sind alle Beschlüsse, die Gesetze oder die Satzung⁶ verletzen, aber keine Nichtigkeit begründen. Aktionäre haben Widerspruch zu Protokoll zu erheben, um anfechtungsberechtigt zu sein.

2.6 BESCHRÄNKUNG DER ÜBERTRAGBARKEIT UND NOMINEE-EINTRAGUNGEN

Die PIERER Mobility AG hat nur Inhaberaktien ausstehend. Es gibt weder eine Beschränkung der Übertragbarkeit noch gesellschaftliche Regeln zu Nominee-Eintragungen.

2.7 WANDELANLEIHEN UND OPTIONEN

Die PIERER Mobility AG hat weder Wandel- noch Optionsrechte ausgegeben.

3. AUFSICHTSRAT

3.1 / 3.2 / 3.3 / 3.4 MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS, WEITERE TÄTIGKEITEN UND INTERESSENBINDUNGEN, KREUZVERFLECHTUNGEN, WAHL UND AMTSZEIT

Der Aufsichtsrat besteht aus mindestens drei von der Hauptversammlung einzeln gewählten Mitgliedern und so vielen Arbeitnehmervertretern, wie gemäß § 110 Abs 1 des österreichischen Arbeitsverfassungsgesetzes erforderlich. Die Aufsichtsratsmitglieder werden von der Hauptversammlung höchstens für die Zeit bis zur Beendigung der Hauptversammlung gewählt, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach der Wahl beschließt; hierbei wird das Geschäftsjahr, in dem das einzelne Aufsichtsratsmitglied gewählt wird, nicht mitgerechnet. Die Wahl der Aufsichtsratsmitglieder durch die Hauptversammlung erfolgt in aller Regel (und in jedem Fall auf Antrag eines Aktionärs) einzeln und nicht „en-bloc“. Eine Gesamt-erneuerung des Aufsichtsrates sieht weder das österreichische Aktienrecht noch die Satzung der Gesellschaft vor. Die Wahl von Mitgliedern in den Aufsichtsrat erfolgt somit üblicherweise (sofern nicht etwa die Anzahl durch die Hauptversammlung geändert wird oder ein Mitglied zurücktritt) nach Ablauf einer Funktionsperiode.

Mitglieder eines Aufsichtsrates einer österreichischen Aktiengesellschaft gelten im Sinne der schweizerischen Rechtsterminologie als nicht-exekutive Organmitglieder.

In der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft vom 21. April 2023 wurde Mag. Friedrich Roithner als neues Mitglied des Aufsichtsrates gewählt. Mag. Klaus Rinnerberger hat mit Wirkung zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung vom 21. April 2023 seine Funktion als Mitglied des Aufsichtsrates zurückgelegt.

⁵ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: <https://www.pierermobility.com/api/assets/10233078>

⁶ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: <https://www.pierermobility.com/api/assets/10233078>

Der Aufsichtsrat der PIERER Mobility AG bestand im Geschäftsjahr 2023 somit aus sechs Mitgliedern und setzte sich seit der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft vom 21. April 2023 wie folgt zusammen:

NAME GEBURTSJAHR	FUNKTION FÜR DIE PIERER MOBILITY AG	ERSTBESTELLUNG	ENDE DER (LAUFENDEN) FUNKTIONSPERIODE
Josef Blazicek geb. 1964	Aufsichtsratsvorsitzender	2008	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2025 beschließt
Rajiv Bajaj geb. 1966	Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrates	2022	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt
DI Dr. Iris Filzwieser geb. 1971	Mitglied des Aufsichtsrates	2022	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt
Mag. Michaela Friepeß geb. 1972	Mitglied des Aufsichtsrates	2022	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt
Srinivasan Ravikumar geb. 1957	Mitglied des Aufsichtsrates	2022	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt
Mag. Klaus Rinnerberger geb. 1964	Mitglied des Aufsichtsrates	2015	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2022 beschloss (bis 21.04.2023)
Mag. Friedrich Roithner geb. 1963	Mitglied des Aufsichtsrates	21.04.2023	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2027 beschließt

Josef Blazicek (geb. 1964), österreichischer Staatsbürger, war nach Abschluss der Matura als Unternehmer tätig. Er begann seine Karriere bei der GIRO Credit Bank der österreichischen Sparkassen AG im Bereich International Sales. Ab 1989 war er Leiter der Trading Abteilung der ERSTE BANK AG, bis er im Jahr 1991 dieselbe Funktion bei der INVESTMENTBANK AUSTRIA AG übernahm, wo er unter anderem Mitglied der Bank Austria Securities Ltd. in New York war. Zwischen 1997 und 2000 war Josef Blazicek als Head of Syndications für die ICE Securities Ltd. in London beschäftigt. Danach folgte bis zum Jahr 2003 die Tätigkeit als Geschäftsführender Gesellschafter der OCEAN Equities Ltd. in London. Ab 2000 war er in der QINO Gruppe in verschiedenen Funktionen tätig. Zudem ist Josef Blazicek stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Pierer Industrie AG (Österreich).

Im Aufsichtsrat der Gesellschaft ist Josef Blazicek seit dem Jahr 2008 vertreten. Derzeit übt Josef Blazicek die Funktion des Aufsichtsratsvorsitzenden der PIERER Mobility AG aus. Die laufende Funktionsperiode endet mit dem Ablauf der Hauptversammlung, die über das Geschäftsjahr 2025 beschließt.

Rajiv Bajaj (geb. 1966), indischer Staatsbürger, hat den Master of Science in Manufacturing Systems Engineering. Seine Karriere startete er bei Bajaj Auto Ltd. im Jahr 1990 in der Abteilung „Streamlines Manufacturing Systems“. 1995 wechselte Rajiv Bajaj die Abteilung und arbeitete als General Manager und Vice President in der Abteilung „R + D und Engineering“. Im Jahr 2000 begann er als stellvertretender Geschäftsführer mit der Neuausrichtung der

Marketing-, Vertriebs- und Serviceschnittstellen und förderte Exportinitiativen. Im April 2005 wurde er Geschäftsführer der Bajaj Auto Ltd. Rajiv Bajaj, ist Managing Director, CEO und Aktionär der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien. Bajaj Auto Ltd. steht mit der KTM AG, einer Tochtergesellschaft der PIERER Mobility AG, in einer wesentlichen geschäftlichen Beziehung (auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichtes nach den Bestimmungen des ÖCGK auf Seite 72 wird verwiesen).

Im Aufsichtsrat der Gesellschaft ist Rajiv Bajaj seit dem Jahr 2022 vertreten. Derzeit übt Rajiv Bajaj die Funktion des Stellvertreters des Aufsichtsratsvorsitzenden der PIERER Mobility AG aus. Die laufende Funktionsperiode endet mit dem Ablauf der Hauptversammlung, die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt.

DI Dr. Iris Filzwieser (geb. 1971), österreichische Staatsbürgerin, graduierte, nach der Ausbildung an der HTL für Maschinenbau und Betriebswirtschaft in Wolfsberg, zum Diplomingenieur an der Montanuniversität Leoben. Im Juni 2005 promovierte sie zur Doktorin der Montanwissenschaften. Iris Filzwieser ist Gründerin und Geschäftsführerin der UrbanGold GmbH und Geschäftsführerin der Mettop GmbH. Zudem fungiert sie als Präsidentin des Austrian Cooperativ Research und sitzt im Leitungsbeirat der Deltaakademie, Montanuniversität Leoben. Darüber hinaus ist Iris Filzwieser in weiteren Funktionen aktiv, unter anderem als Jurymitglied der österreichischen Forschungsgesellschaft FFG, Mitglied der Delegiertenversammlung des Wissenschaftsfonds FWF sowie Ratsmitglied der Technischen Universität Wien.

Im Aufsichtsrat der Gesellschaft ist DI Dr. Iris Filzwieser seit dem Jahr 2022 vertreten. Die laufende Funktionsperiode endet mit dem Ablauf der Hauptversammlung, die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt.

Mag. Michaela Friepeß (geb. 1972), österreichische Staatsbürgerin, begann nach dem Studium der Handelswissenschaften ihre berufliche Karriere 1998 als Financial Analyst sowie im Bereich Business Development bei der GE Capital Bank in Wien und in Paris bis 2003. Im September 2003 wechselte sie in die PIERER-Gruppe. Vor dem Hintergrund ihrer umfassenden Praxiserfahrung und Spezialisierung im Bereich Kapitalmarkt und Corporate Governance hatte sie ferner zuletzt die Funktion als Compliance Officer der PIERER Mobility-Gruppe inne. Zudem verantwortet sie als Mitglied des Vorstandes der Pierer Industrie AG weiterhin die Bereiche Investor Relations und Sustainability.

Im Aufsichtsrat der Gesellschaft ist Mag. Michaela Friepeß seit dem Jahr 2022 vertreten. Die laufende Funktionsperiode endet mit dem Ablauf der Hauptversammlung, die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt.

Srinivasan Ravikumar (geb. 1957), indischer Staatsbürger, hat den Bachelor of Commerce und ist konzessionierter Wirtschaftsprüfer und Steuerberater. Seine Karriere startete er bei Bajaj Auto Ltd. im Juni 1984 in der Abteilung Corporate Finance. Im Jahr 1994 übernahm er die Leitung der Abteilung Business Development. Derzeit ist Srinivasan Ravikumar als Chief Business Development Officer tätig und für die Abteilung Business Development & Assurance verantwortlich. Außerdem ist er Mitglied des Corporate Management Committee, Investment Committee und Foreign Exchange Management Committee von Bajaj Auto Ltd. Zu seinem Verantwortungsbereich zählen Corporate Strategy, Business Development, Foreign Collaborations sowie IP Management.

Im Aufsichtsrat der Gesellschaft ist Srinivasan Ravikumar seit dem Jahr 2022 vertreten. Die laufende Funktionsperiode endet mit dem Ablauf der Hauptversammlung, die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt.

Mag. Friedrich Roithner (geb. 1963), österreichischer Staatsbürger, nach dem Studium der Betriebswirtschaftslehre an der Johannes Kepler Universität Linz begann Friedrich Roithner seine Karriere bei der Ernst & Young GmbH. Nach drei Jahren wechselte er zur

Austria Metall AG, wo er bis 2006 (davon ab 2002 im Vorstand) tätig war. Von März 2008 bis Juni 2010 war Friedrich Roithner Vorstand der Unternehmens Invest AG. Seit 2007 ist Friedrich Roithner im Management der PIERER-Gruppe tätig: von 2010 bis April 2023 als CFO der börsennotierten PIERER Mobility AG und seit 2012 Vorstandsmitglied der Pierer Industrie AG. Friedrich Roithner war bis zu seiner Wahl als Aufsichtsrat im Vorstand und somit der Geschäftsleitung der PIERER Mobility AG tätig.

Im Aufsichtsrat der Gesellschaft ist Friedrich Roithner seit dem Jahr 2023 vertreten. Die laufende Funktionsperiode endet mit dem Ablauf der Hauptversammlung, die über das Geschäftsjahr 2027 beschließt.

WESENTLICHE WEITERE FUNKTIONEN DER MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATES

Die Regeln der Vergütungsverordnung sind auf die Satzung der PIERER Mobility AG als Gesellschaft mit Sitz in Österreich nicht anwendbar, weshalb die Satzung der Gesellschaft keine Beschränkung der zulässigen Tätigkeiten für den Aufsichtsrat vorgibt. Ein Beschränkung ergibt sich jedoch aus § 86 des österreichischen Aktiengesetzes, demnach Aufsichtsrat nicht sein kann, wer bereits in zehn Kapitalgesellschaften Aufsichtsratsmitglied ist, wobei die Tätigkeit als Vorsitzender doppelt auf diese Höchstzahl anzurechnen ist. Für börsennotierte Gesellschaften wie die PIERER Mobility AG gilt zusätzlich, dass nicht Aufsichtsrat sein kann, wer bereits in acht börsennotierten Gesellschaften Aufsichtsratsmitglied ist, wobei die Tätigkeit als Vorsitzender doppelt auf diese Höchstzahl anzurechnen ist.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Namen der Unternehmen und Gesellschaften, bei denen die aktuellen Mitglieder des Aufsichtsrats der PIERER Mobility AG – nach Kenntnis der Gesellschaft – während der letzten drei Berichtsperioden Mitglied eines Verwaltungs-, Geschäftsführungs- oder Aufsichtsorgans der PIERER Mobility AG oder einer Konzerngesellschaft der PIERER Mobility AG angehörten. Ferner werden aufrechte Tätigkeiten in Führungs- und Aufsichtsgremien bedeutender schweizerischer und ausländischer Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des privaten und des öffentlichen Rechts angeführt. Aus der Spalte „noch aufrecht“ ergibt sich jeweils, ob die Mitgliedschaft in diesen Organen oder als Partner noch weiter fortbesteht:

AUFSICHTSRAT	GESELLSCHAFT	POSITION	NOCH AUFRECHT
Josef Blazicek	All for One Group SE	AR-Vorsitzender	Ja
	Leoni AG	AR-Mitglied	Ja
	Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)	AR-Mitglied	Ja
	Pankl Racing Systems AG	stellvertretender AR-Vorsitzender	Ja
	Pierer Bajaj AG	AR-Mitglied	Ja
	Pierer Industrie AG	stellvertretender AR-Vorsitzender	Ja
	SHW AG	AR-Mitglied	Nein
	Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH	AR-Mitglied	Nein
	swisspartners Group AG	Mitglied des Verwaltungsrates	Ja
Rajiv Bajaj	KTM AG	stellvertretender AR-Vorsitzender	Ja
	Pierer Bajaj AG	stellvertretender AR-Vorsitzender	Ja
	Bajaj Auto Ltd.	Geschäftsführer	Ja
DI Dr. Iris Filzwieser	Pierer Bajaj AG	AR-Mitglied	Ja
Mag. Michaela Friepeß	Leoni AG	AR-Mitglied	Ja
	Pierer Bajaj AG	AR-Mitglied	Ja
	Pierer Industrie AG	Vorstandsmitglied	Ja
	Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH	AR-Mitglied	Ja
	SHW AG	AR-Mitglied	Ja
Srinivasan Ravikumar	KTM AG	AR-Mitglied	Ja
	Pierer Bajaj AG	AR-Mitglied	Ja
Mag. Friedrich Roithner	abatec Beteiligungsverwaltungs GmbH	AR-Vorsitzender	Nein
	PIERER E-Commerce GmbH (vormals HDC GmbH)	Geschäftsführer	Nein
	KTM AG	AR-Vorsitzender	Ja
	KTM Components GmbH	AR-Vorsitzender	Ja
	Pankl Racing Systems AG	AR-Mitglied	Ja
	Leoni AG	AR-Vorsitzender	Ja
	Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)	AR-Mitglied	Ja
	Pierer Bajaj AG	Vorstandsmitglied	Ja
	Pierer Beteiligungs GmbH	Geschäftsführer	Ja
	PIERER Mobility AG	Vorstandsmitglied, CFO	Nein
	PIERER IMMOREAL GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Pierer Industrie AG	Vorstandsmitglied, CFO	Ja
	PIERER New Mobility GmbH (vormals PIERER E-Bikes GmbH)	AR-Vorsitzender	Nein
	SHW AG	AR-Mitglied	Ja
	Westpark Wels GmbH (vormals Westpark Wels AG)	Stellvertreter des AR-Vorsitzenden	Nein

Darüber hinaus bestehen für die Mitglieder des Aufsichtsrates keine weiteren wesentlichen Tätigkeiten, Interessenbindungen und Kreuzverflechtungen.

3.5 INTERNE ORGANISATION

3.5.1 Aufgabenteilung im Aufsichtsrat

Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichtes nach den Bestimmungen des ÖCGK verwiesen (Zusammensetzung des Aufsichtsrats, Seite 78).

3.5.2 Personelle Zusammensetzung sämtlicher Aufsichtsratsausschüsse, deren Aufgaben und Kompetenz und Abgrenzung

Der Aufsichtsrat hat aus seiner Mitte einen Prüfungsausschuss gebildet, der aus drei Mitgliedern besteht. Weiters wurde im Dezember 2021 ein Vergütungsausschuss eingerichtet, der aus zwei Mitgliedern besteht. Im Geschäftsjahr 2022 wurde zudem ein Ausschuss für Compliance, Investor Relations (IR) und Nachhaltigkeit (ESG) konstituiert, welchem zwei Mitglieder angehören.

Die Aufgaben eines Nominierungsausschusses werden aus Effizienzgründen vom gesamten Aufsichtsrat wahrgenommen, da der Aufsichtsrat der PIERER Mobility AG aus nicht mehr als sechs Mitgliedern besteht.

Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichtes nach den Bestimmungen des ÖCGK verwiesen (Ausschüsse des Aufsichtsrats und deren Mitglieder, Seiten 78-79).

3.5.3 Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichtes nach den Bestimmungen des ÖCGK verwiesen (Arbeitsweise des Aufsichtsrats, Seiten 76-77).

Im Geschäftsjahr 2023 hat sich der Aufsichtsrat mit der Effizienz seiner Tätigkeit, insbesondere mit seiner Organisation und Arbeitsweise, befasst und eine Selbstevaluierung vorgenommen.

3.6 KOMPETENZREGELUNG

Der Vorstand einer österreichischen Aktiengesellschaft leitet die Gesellschaft in eigener Verantwortung. Ein Weisungsrecht des Aufsichtsrates oder der Hauptversammlung besteht daher nicht. Allerdings hat der Vorstand nach dem österreichischen Aktiengesetz vor dem Abschluss bestimmter außergewöhnlicher Geschäfte die Zustimmung des Aufsichtsrates einzuholen. Der Vorstand stimmt die strategische Ausrichtung des Unternehmens mit dem Aufsichtsrat ab und erörtert mit ihm in regelmäßigen Abständen den Stand der Strategieumsetzung.

Dem Aufsichtsrat obliegen die Bestellung und die Abberufung des Vorstands sowie insbesondere die Überprüfung der laufenden Geschäftstätigkeit des Vorstandes. Zu diesem Zweck informiert der Vorstand den Aufsichtsrat regelmäßig über seine Tätigkeit.

Im Geschäftsjahr 2023 wurden insgesamt fünf Aufsichtsrats-sitzungen abgehalten. Die Sitzungen dauerten durchschnittlich rund drei bis dreieinhalb Stunden. Weiters fanden drei Sitzungen des Prüfungsausschusses statt; die Sitzungen dauerten durchschnittlich rund eine Stunde (siehe dazu auch Corporate Governance Bericht nach den Bestimmungen des ÖCGK, Arbeitsweise des Aufsichtsrats, Seiten 76-77).

3.7 INFORMATIONS- UND KONTROLLINSTRUMENTE GEGENÜBER DEM VORSTAND

Die PIERER Mobility AG verfügt über kein eigenes Risikomanagement-System. Im Hinblick auf die Unternehmensgröße wurde keine eigene Stabstelle „Interne Revision“ eingerichtet. Es ist jedoch eine interne Kontroll- und Reportingsystematik aufgesetzt, die den Vorstand in die Lage versetzt, Risiken zu erkennen und rasch darauf zu reagieren. Der Aufsichtsrat, insbesondere der Prüfungsausschuss, wird regelmäßig über die internen Kontrollmechanismen und das Risikomanagement im Konzern informiert.

Im Rahmen der internen Kontroll- und Reportingsystematik werden die erkennbaren Risiken in zahlreichen Bereichen des Unternehmens laufend erhoben und bewertet; die wesentlichen Ergebnisse werden vom Vorstand beurteilt und dem Aufsichtsrat zur Kenntnis gebracht. Weitere Informationen zum Risikomanagement finden sich im Anhang des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2023.

Das Management-Informationen-System der Gesellschaft bündelt eine Vielzahl von leistungsmessenden Indikatoren aus verschiedenen Bereichen der PIERER Mobility-Gruppe sowie umfassende finanzielle Informationen und stellt diese dem Management der Gesellschaft zeitnah in aufbereiteter Weise elektronisch zur Verfügung. Der Aufsichtsrat erhält monatliche sowie quartalsweise Berichte auf Basis von Informationen im Management-Informationen-System.

4. VORSTAND

4.1 / 4.2 MITGLIEDER DES VORSTANDS, WEITERE TÄTIGKEITEN UND INTERESSENBINDUNGEN

Soweit nachfolgend nichts Gegenteiliges aufgeführt ist, existieren bezüglich der Mitglieder des Vorstands keine weiteren aufführungspflichtigen Tätigkeiten und Interessenbindungen.

Der Vorstand der PIERER Mobility AG setzte sich im Geschäftsjahr 2023 wie folgt zusammen:

NAME GEBURTSJAHR	FUNKTION	ERSTBESTELLUNG	ENDE DER LAUFENDEN FUNKTIONSPERIODE	VERANTWORTUNGSBEREICH
DI Stefan Pierer geb. 1956	Vorstandsvorsitzender (CEO)	2. Juni 2015*	31. Dezember 2025	strategische Gesamtleitung Forschung und Entwicklung Produktmanagement
Mag. Hubert Trunkenpolz geb. 1962	Stellvertretender Vorstandsvorsitzender	1. Jänner 2018	31. Dezember 2027	Brand Management Motorsport, X-Bow Joint Ventures Investor Relations
Mag. Viktor Sigl, MBA geb. 1974	Vorstandsmitglied (CFO)	19. Dezember 2019	31. Dezember 2027	Finanzen und Steuerangelegenheiten Rechtsangelegenheiten Personal IT Risikomanagement Immobilien
Mag. Florian Kecht geb. 1980	Vorstandsmitglied	6. Mai 2023	31. Dezember 2027	Motorrad: Vertrieb Kundendienst Marketing PG&A
Mag. Alex Pierer geb. 1981	Vorstandsmitglied	6. Mai 2023	31. Dezember 2027	Digital Transformation PIERER Innovation Avocado
Dipl.-Vw. Rudolf Wiesbeck geb. 1979	Vorstandsmitglied	6. Mai 2023	31. Dezember 2027	Produktion Qualitätsmanagement Einkauf und Logistik Nachhaltigkeit Lieferketten-Management
Mag. Friedrich Roithner geb. 1963	Vorstandsmitglied (CFO)	2. Juni 2015**	21. April 2023	Finanzen (Konzern)Rechnungswesen Steuerangelegenheiten Rechtsangelegenheiten Risiko-Management
Florian Burguet, MBA geb. 1981	Vorstandsmitglied	6. Mai 2023	31. Dezember 2023	New Mobility: Vertrieb Kundendienst Marketing PG&A

* DI Stefan Pierer war seit dem 30. April 2005 in der Geschäftsführung der CROSS Industries AG (FN 261823 i). In den Hauptversammlungen der BF HOLDING AG (FN 78112 x) und der CROSS Industries AG vom 22. April 2015 wurde der Beschluss gefasst, die CROSS Industries AG als übertragende Gesellschaft auf die BF HOLDING AG als übernehmende Gesellschaft im Rahmen einer Gesamtrechtsnachfolge zu verschmelzen. Mit Wirkung zum 2. Juni 2015 wurde die CROSS Industries AG auf die BF HOLDING AG verschmolzen. Gleichzeitig wurde die Firma der übernehmenden Gesellschaft (FN 78112 x) auf CROSS Industries AG geändert. Seit dem 2. Juni 2015 ist DI Stefan Pierer somit Vorstand der CROSS Industries AG (nunmehr PIERER Mobility AG).

** Mag. Friedrich Roithner war seit dem 23. Juni 2010 Vorstand der CROSS Industries AG (FN 261823 i). In den Hauptversammlungen der BF HOLDING AG (FN 78112 x) und der CROSS Industries AG vom 22. April 2015 wurde der Beschluss gefasst, die CROSS Industries AG als übertragende Gesellschaft auf die BF HOLDING AG als übernehmende Gesellschaft im Rahmen einer Gesamtrechtsnachfolge zu verschmelzen. Mit Wirkung zum 2. Juni 2015 wurde die CROSS Industries AG auf die BF HOLDING AG verschmolzen. Gleichzeitig wurde die Firma der übernehmenden Gesellschaft (FN 78112 x) auf CROSS Industries AG geändert. Seit dem 2. Juni 2015 war Mag. Friedrich Roithner somit Vorstand der CROSS Industries AG (nunmehr PIERER Mobility AG). Mit Wirkung zum 21. April 2023 wechselte Mag. Friedrich Roithner vom Vorstand in den Aufsichtsrat der Gesellschaft; hinsichtlich der detaillierten Angaben zu seiner Person wird daher auf das Kapitel „Aufsichtsrat“ verwiesen.

DI STEFAN PIERER (geb. 1956), österreichischer Staatsbürger, begann seine Karriere 1982 bei der HOVAL GmbH, nach dem Abschluss seiner Ausbildung an der Montanuniversität Leoben (Betriebs- und Energiewirtschaft), in Marchtrenk. Dort war DI Stefan Pierer als Vertriebsassistent und später als Vertriebsleiter für Oberösterreich und als Prokurist tätig. 1987 gründete DI Stefan Pierer die nunmehrige PIERER Mobility-Gruppe. Die PIERER Mobility-Gruppe ist eine österreichische Industriebeteiligungsgruppe, die sich sowohl strategisch als auch operativ auf den Motorrad- und Fahrzeugindustriesektor konzentriert. DI Stefan Pierer ist Aktionär und Vorstandsvorsitzender der PIERER Mobility AG.

Weitere wesentliche Funktionen im PIERER Mobility-Konzern:

- Vorstandsvorsitzender der KTM AG

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in in- und ausländischen, nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften:

- Aufsichtsratsvorsitzender der Pankl AG
- Aufsichtsratsvorsitzender der Pankl Racing Systems AG
- Aufsichtsratsmitglied der Mercedes-Benz Group AG
- Aufsichtsratsmitglied der Mercedes-Benz AG
- Aufsichtsratsmitglied der Oberbank AG
- Aufsichtsratsmitglied der Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH
- Aufsichtsratsmitglied der SHW AG
- Verwaltungsrat der Pierer Swiss AG

MAG. HUBERT TRUNKENPOLZ (geb. 1962), österreichischer Staatsbürger, begann im Anschluss an sein Studium an der Johannes Kepler Universität Linz (Betriebswirtschaftslehre) seine Karriere bei der ISA Audivisual Communication Corp. als Marketing Manager und später bei der TRUMAG als Sales Manager / Geschäftsführer. Seit 1992 ist er für die PIERER Mobility-Gruppe tätig und seit 2004 Vorstand in der KTM-Gruppe. Seit 2007 ist Hubert Trunkenpolz auch Mitglied des Vorstandes der KTM AG und seit 2018 ist er im Vorstand der PIERER Mobility AG, wo er seit 1. September 2023 als Stellvertretender Vorstandsvorsitzender fungiert.

Weitere wesentliche Funktionen im PIERER Mobility-Konzern:

- Aufsichtsratsmitglied der KTM (Shanghai) Moto Co., Ltd.
- Vorstandsmitglied der Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in in- und ausländischen, nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften:

- Keine

MAG. VIKTOR SIGL, MBA (geb.1974), österreichischer Staatsbürger, beendete sein Studium der Betriebswirtschaftslehre an der Johannes Kepler Universität in Linz und begann seine berufliche Karriere bei der KPMG im Bereich der Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung. Nach Absolvierung der Steuerberatungsprüfung sowie eines MBA Programms an der University of Toronto, wechselte Viktor Sigl 2005 zur voestalpine AG, wo er den Bereich Corporate Tax & Finance Advisory leitete. Vor seinem Wechsel zur KTM-Gruppe war er kaufmännischer Geschäftsführer im Bereich der internationalen Industriemontage. Seit 19. Dezember 2019 ist Viktor Sigl Vorstand der PIERER Mobility AG, wo er seit 21. April 2023 die Funktion des CFO ausübt.

Weitere wesentliche Funktionen im PIERER Mobility-Konzern:

- Aufsichtsratsvorsitzender der KTM (Shanghai) Moto Co., Ltd.
- Aufsichtsratsvorsitzender der Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.
- Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der KTM Components GmbH
- Vorstandsmitglied der KTM AG (CFO)

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in in- und ausländischen, nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften:

- Keine

MAG. FLORIAN KECHT (geb. 1980), österreichischer Staatsbürger, startete nach Abschluss seines IBWL Studiums an der Wirtschaftsuniversität Wien seine Karriere im Vertrieb bei der KTM Sportmotorcycle AG. Nach mehrjähriger Erfahrung im internationalen Vertrieb übernahm er 2011 die Leitung des Kundendienstes und 2013 die Verantwortung für das Trade Marketing. Seit 2012 ist Florian Kecht Prokurist der KTM AG und seit 2014 Geschäftsführer der KTM Sportmotorcycle GmbH. In den Vorstand der Gesellschaft wurde er im Jahr 2023 bestellt.

Weitere wesentliche Funktionen im PIERER Mobility-Konzern:

- Vorstandsmitglied der KTM AG

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in in- und ausländischen, nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften:

- Keine

MAG. ALEX PIERER (geb. 1981), österreichischer Staatsbürger, begann nach dem Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Johannes Kepler Universität in Linz seine berufliche Karriere als Geschäftsführer der Pierer Konzerngesellschaft mbH in Wels. Seit 2018 ist er ebenfalls Geschäftsführer der PIERER Innovation GmbH. Bei der Kiska GmbH hat er die Funktion des Geschäftsführers seit Ende 2021 inne. In den Vorstand der Gesellschaft wurde Alex Pierer im Jahr 2023 bestellt.

Weitere wesentliche Funktionen im PIERER Mobility-Konzern:

- PIERER Innovation GmbH

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in in- und ausländischen, nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften:

- Aufsichtsratsmitglied der Pankl Racing Systems AG

DIPL.-VW. RUDOLF WIESBECK (geb. 1979), österreichischer Staatsbürger, begann nach dem Studium der Volkswirtschaftslehre an der Ludwig-Maximilians-Universität München seine berufliche Laufbahn als Trainee bei der Firma Dräxlmaier in Vilsbiburg. Weitere Stationen im In- und Ausland folgten, 2011 dann der Wechsel zur Polytec Group. Dort leitete Rudolf Wiesbeck einen Werksverbund und war als Bereichsleiter für Digitalization und IT verantwortlich. Der Einstieg bei der KTM AG erfolgte als Bereichsleiter für Qualitätsmanagement, wo er seit 2022 die Funktion des COO innehat. In den Vorstand der Gesellschaft wurde Rudolf Wiesbeck im Jahr 2023 bestellt.

Weitere wesentliche Funktionen im PIERER Mobility-Konzern:

- Aufsichtsratsmitglied der KTM Components GmbH
- Vorstandsmitglied der KTM AG

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in in- und ausländischen, nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften:

- Aufsichtsratsmitglied der Leoni AG
- Aufsichtsratsmitglied der Pankl Racing Systems AG

FLORIAN BURGUET, MBA (geb. 1981), amerikanischer Staatsbürger, trat nach seinem Abschluss an der ESC Business School in Montpellier 2003 dem KTM North America Team bei, wo er für das Marketing in Kanada verantwortlich war. Ab 2010 übernahm er die Position des Geschäftsführers der KTM Canada, Inc. und später im Jahr 2017 die Rolle des Geschäftsführers der KTM Sportmotorcycle GmbH und wechselte hierfür nach Österreich. Bis 2019 lag sein Fokus auf den internationalen Vertrieb, danach leitete er bis 2022 das globale Marketingteam. Seit dem 22. Juni 2022 ist Florian Burguet als CSO New Mobility in der KTM AG tätig. In den Vorstand der Gesellschaft wurde er im Jahr 2023 bestellt.

Weitere wesentliche Funktionen im PIERER Mobility-Konzern:

- Keine

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in in- und ausländischen, nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften:

- Keine

Wesentliche weitere Funktionen der Mitglieder des Vorstands

Die nachfolgende Tabelle enthält die Namen der Unternehmen und Gesellschaften, bei denen die aktuellen Mitglieder des Vorstands – nach Kenntnis der Gesellschaft – während der letzten fünf Jahre Mitglied eines Verwaltungs-, Geschäftsführungs- oder Aufsichtsorgans der PIERER Mobility AG oder einer Konzerngesellschaft der PIERER Mobility AG angehörten. Ferner werden aufrechte Tätigkeiten in Führungs- und Aufsichtsgremien bedeutender schweizerischer und ausländischer Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des privaten und des öffentlichen Rechts angeführt.

VORSTAND	GESELLSCHAFT / ORGANISATION	POSITION	NOCH AUFRECHT
DI Stefan Pierer	Industriellenvereinigung Oberösterreich	Präsident	Ja
	K KraftFahrZeug Holding GmbH (Gesellschaft gelöscht)	Geschäftsführer	Nein
	Kiska GmbH	Geschäftsführer	Nein
	KTM AG	Vorstandsvorsitzender	Ja
	KTM Components GmbH	AR-Mitglied / stellvertretender AR-Vorsitzender	Nein
	KTM Motorsports Inc.	Vorstandsmitglied	Ja
	KTM North America Inc.	Vorstandsmitglied	Ja
	Mercedes-Benz AG	AR-Mitglied	Ja
	Mercedes-Benz Group AG	AR-Mitglied	Ja
	Oberbank AG	AR-Mitglied	Ja
	P Immobilienverwaltung GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)	AR-Vorsitzender	Ja
	Pankl Racing Systems AG	AR-Vorsitzender	Ja

VORSTAND	GESELLSCHAFT / ORGANISATION	POSITION	NOCH AUFRECHT
	PB Gastro GmbH	Geschäftsführer	Nein
	Pierer Bajaj AG	Vorstandsmitglied	Ja
	Pierer Beteiligungs GmbH	Geschäftsführer	Ja
	PIERER E-Commerce GmbH (vormals HDC GmbH)	Geschäftsführer	Nein
	PIERER Immobilien GmbH	Geschäftsführer	Nein
	PIERER Immobilien GmbH & Co KG	Geschäftsführer	Nein
	PIERER IMMOREAL GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Pierer Industrie AG	Vorstandsvorsitzender, CEO	Ja
	Pierer Konzerngesellschaft mbH	Geschäftsführer	Ja
	Pierer Liegenschaft GmbH	Geschäftsführer	Nein
	PIERER New Mobility GmbH (vormals PIERER E-Bikes GmbH)	AR-Mitglied	Nein
	Pierer Swiss AG	Verwaltungsrat	Ja
	Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH	AR-Mitglied	Ja
	SHW AG	AR-Mitglied	Ja
	swisspartners Group AG	Mitglied des Verwaltungsrates	Nein
	W Verwaltungs AG (Gesellschaft gelöscht)	AR-Mitglied	Nein
	Westpark Wels GmbH (vormals: Westpark Wels AG)	AR-Vorsitzender	Nein
	Wohnbau-west Bauträger Gesellschaft m.b.H.	Geschäftsführer	Nein
Mag. Hubert Trunkenpolz	GASGAS Motorcycles GmbH	Geschäftsführer	Nein
	Husqvarna Motorcycles GmbH	Geschäftsführer	Nein
	Husqvarna Motorcycles North America, Inc.	Geschäftsführer	Nein
	KTM (Shanghai) Moto Co., Ltd.	AR-Mitglied	Ja
	KTM AG	Vorstandsmitglied	Nein
	KTM Canada, Inc.	Geschäftsführer	Nein
	KTM Japan K.K.	Geschäftsführer	Nein
	KTM MOTOHALL GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM North America, Inc.	Geschäftsführer	Nein
	KTM Österreich GmbH	Geschäftsführer	Nein
	KTM Racing GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM Racing North America Inc.	Geschäftsführer	Ja
	KTM Sportcar GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM Sportmotorcycle Deutschland GmbH	Geschäftsführer	Nein
	KTM Sportmotorcycle GmbH	Geschäftsführer	Nein
	MV Agusta Motorcycles GmbH	Geschäftsführer	Nein
	PIERER E-Commerce GmbH (vormals HDC GmbH)	Geschäftsführer	Ja
	PIERER New Mobility GmbH (vormals PIERER E-Bikes GmbH)	Geschäftsführer	Nein
	PIERER New Mobility North America, Inc.	Geschäftsführer	Nein

VORSTAND	GESELLSCHAFT / ORGANISATION	POSITION	NOCH AUFRECHT
	W Verwaltungs AG (Gesellschaft gelöscht)	stellvertretender AR -Vorsitzender	Nein
	Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.	Vorstandsmitglied	Ja
Mag. Viktor Sigl, MBA	GASGAS Motorcycles GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Husqvarna Motorcycles GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM (Shanghai) Moto Co., Ltd.	AR-Vorsitzender	Ja
	KTM AG	Vorstandsmitglied, CFO	Ja
	KTM Beteiligungs GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM Components GmbH	stellvertretender AR-Vorsitzender	Ja
	KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH	Geschäftsführer	Nein
	KTM Immobilien GmbH (vormals KTM Motorrad AG, vormals KTM-Sportmotorcycle AG)	Geschäftsführer	Nein
	KTM Informatics GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM Logistikzentrum GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM North America Inc.	Geschäftsführer	Ja
	KTM Österreich GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM Sportmotorcycle GmbH	Geschäftsführer	Ja
	MV AGUSTA MOTOR S.P.A.	Geschäftsführer	Ja
	MV Agusta Motorcycles GmbH	Geschäftsführer	Nein
	MV Agusta Services S.R.L.	Geschäftsführer	Ja
	PIERER E-Commerce GmbH (vormals HDC GmbH)	Geschäftsführer	Ja
	PIERER Innovation GmbH	Geschäftsführer	Ja
	PIERER New Mobility GmbH (vormals PIERER E-Bikes GmbH)	Geschäftsführer AR-Mitglied	Nein Nein
	R Raymon Bicycles GmbH	Geschäftsführer	Ja
	W Verwaltungs AG (Gesellschaft gelöscht)	Vorstandsmitglied	Nein
	Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd	AR-Vorsitzender	Ja
	CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH	Geschäftsführer	Ja
	GASGAS Motorcycles GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Husqvarna Motorcycles GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM (Shanghai) Moto Co., Ltd.	Geschäftsführer	Ja
Mag. Florian Kecht	KTM AG	Vorstandsmitglied	Ja
	KTM Australia Holding PTY Ltd.	Geschäftsführer	Ja
	KTM Canada Inc.	Geschäftsführer	Ja
	KTM Nordic oy.	Geschäftsführer	Ja
	KTM North America Inc.	Geschäftsführer	Ja
	KTM Österreich GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM Sportmotorcycle Deutschland GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM Sportmotorcycle GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM Sportmotorcycle Sucursal Colombia	Geschäftsführer	Ja
	MV Agusta Motorcycles GmbH	Geschäftsführer	Ja

VORSTAND	GESELLSCHAFT / ORGANISATION	POSITION	NOCH AUFRECHT
	MV Agusta Motorcycles North America, Inc.	Geschäftsführer	Ja
	PIERER E-Commerce GmbH (vormals HDC GmbH)	Geschäftsführer	Ja
	PIERER E-Commerce North America, Inc.	Geschäftsführer	Ja
	PIERER New Mobility North America, Inc.	Geschäftsführer	Nein
Mag. Alex Pierer	Foresight GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Kiska GmbH	Geschäftsführer	Ja
	LX media GmbH	Geschäftsführer	Ja
	P Immobilienverwaltung GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Pankl Racing Systems AG	Aufsichtsratsmitglied	Ja
	Pierer Bajaj AG	Vorstandsmitglied	Ja
	PIERER E-Commerce GmbH (vormals HDC GmbH)	Geschäftsführer	Ja
	PIERER E-Commerce North America, Inc.	Geschäftsführer	Ja
	PIERER Immobilien GmbH	Geschäftsführer	Ja
	PIERER Immobilien GmbH & Co KG	Geschäftsführer	Ja
	Pierer Industrie AG	Vorstandsmitglied	Ja
	PIERER Innovation GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Pierer Konzerngesellschaft mbH	Geschäftsführer	Ja
	Pierer Liegenschaft GmbH	Geschäftsführer	Ja
Dipl.-Vw. Rudolf Wiesbeck	KTM AG	Vorstandsmitglied	Ja
	KTM Components GmbH	AR-Mitglied	Ja
	KTM Sportmotorcycle India Private Limited	Geschäftsführer	Ja
	Leoni AG	AR-Mitglied	Ja
	Pankl Racing Systems AG	AR-Mitglied	Ja
	PIERER Produktion GmbH	Vorstandsmitglied	Ja
Florian Burguet, MBA	Husqvarna Motorcycles GmbH	Geschäftsführer	Nein
	KTM AG	Vorstandsmitglied	Nein
	KTM Sportmotorcycle France S.A.S	Geschäftsführer	Nein
	KTM Sportmotorcycle GmbH	Geschäftsführer	Nein
	PIERER New Mobility Australia Ltd	Geschäftsführer	Ja
	PIERER New Mobility Bulgaria OOD	Geschäftsführer	Ja
	PIERER New Mobility France SAS	Geschäftsführer	Ja
	PIERER New Mobility GmbH (vormals PIERER E-Bikes GmbH)	Geschäftsführer	Ja
	PIERER New Mobility North America, Inc.	Geschäftsführer	Ja
	PIERER New Mobility NZ	Geschäftsführer	Ja
	PIERER New Mobility SA (PTY) LTD	Geschäftsführer	Ja

4.3 ANZAHL DER ZULÄSSIGEN TÄTIGKEITEN

Die Regeln der Vergütungsverordnung sind auf die Satzung der PIERER Mobility AG als Gesellschaft mit Sitz in Österreich nicht anwendbar, weshalb die Satzung der Gesellschaft keine Beschränkung der zulässigen Tätigkeiten vorgibt. Eine Beschränkung ergibt sich jedoch aus C-Regel 26 des Österreichischen Corporate Governance Kodex, demnach Vorstandsmitglieder insgesamt nicht mehr als vier Aufsichtsratsmandate (Vorsitz zählt doppelt) in konzernexternen Aktiengesellschaften ausüben dürfen. Es wird auf die Erläuterungen zu dieser C-Regel 26 im Corporate Governance Bericht nach den Bestimmungen des ÖCGK verwiesen (Seite 72).

4.4 MANAGEMENTVERTRÄGE

Es existieren keine Managementverträge.

5. ENTSCHÄDIGUNGEN, BETEILIGUNGEN UND DARLEHEN

5.1 INHALT UND FESTSETZUNGSVERFAHREN DER ENTSCHÄDIGUNGEN UND DER BETEILIGUNGSPROGRAMME

Es wird auf die Ausführungen des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen (Seiten 10 - 12).

Es besteht kein Programm, das es Mitarbeitern aller Stufen oder Organen der Gesellschaft ermöglicht, Beteiligungen an der Gesellschaft zu erwerben.

5.2 VERGÜTUNGSBERICHT ANALOG ZU ART. 14 BIS 16 VERORDNUNG GEGEN ÜBERMÄSSIGE VERGÜTUNGEN BEI BÖRSENOTIERTEN AKTIENGESELLSCHAFTEN (VEGÜV)

Es wird auf die Ausführungen des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen (Seiten 13 - 26). An ehemalige Mitglieder des Aufsichtsrates oder des Vorstandes wurden im Berichtsjahr 2023 keinerlei Vergütungen geleistet oder sonstigen geldwerten Vorteil gewährt.

Die Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrats der PIERER Mobility AG hielten zum Stichtag Aktien der Gesellschaft gemäß nachstehender Aufstellung:

PERSON	UNMITTELBARER AKTIENBESITZ	MITTELBARER AKTIENBESITZ	ANZAHL AKTIEN	STIMMRECHTE IN %*
DI Stefan Pierer	Nein	Ja**	25.092.154	74,24 %
Mag. Viktor Sigl, MBA	Ja	Nein	15.000	0,04 %
Florian Burguet, MBA	Nein	Nein	-	-
Mag. Florian Kecht	Nein	Nein	-	-
Mag. Alex Pierer	Ja	Nein	117.290	0,35 %
Mag. Hubert Trunkenpolz	Ja	Ja	31.800	0,09 %
Dipl.-Vw. Rudolf Wiesbeck	Nein	Nein	-	-
Josef Blazicek	Nein	Ja	80.000	0,24 %
Rajiv Bajaj	Nein	Nein	-	-
DI Dr. Iris Filzwieser	Nein	Nein	-	-
Mag. Michaela Friepeß	Ja	Nein	58.693	0,17 %
Srinivasan Ravikumar	Nein	Nein	-	-
Mag. Friedrich Roithner	Ja	Nein	83.700	0,25 %

* gerundet

** über die Pierer Konzerngesellschaft mbH und die Pierer Bajaj AG

6. MITWIRKUNGSRECHTE DER AKTIONÄRE

6.1 STIMMRECHTSBESCHRÄNKUNG UND -VERTRETUNG

Die PIERER Mobility AG hat 33'796'535 Stückaktien ausgegeben. Jede Stückaktie gewährt ein Stimmrecht. Es existieren keine Vorzugsaktien oder Einschränkungen für die ausgegebenen Stückaktien. Das Prinzip „one share – one vote“ kommt somit zum Tragen. Das Stimmrecht kann auch durch Bevollmächtigte ausgeübt werden. Die Vollmacht muss einer bestimmten Person in Textform erteilt werden, sowie der PIERER Mobility AG übermittelt werden und von dieser aufbewahrt oder nachprüfbar festgehalten werden.

Es bestehen sohin weder statutarische Stimmrechtsbeschränkungen noch Gruppenklauseln noch Regeln zur Gewährung von Ausnahmen.

6.2 STATUTARISCHE QUOREN

Sofern das Gesetz nicht zwingend eine andere Mehrheit vorschreibt, beschließt die Hauptversammlung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen, und in jenen Fällen, in denen eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Die Satzung⁷ der PIERER Mobility AG sieht keine gegenüber dem österreichischen Aktiengesetz höheren Stimmerfordernisse vor.

6.3 / 6.4 EINBERUFUNG DER HAUPTVERSAMMLUNG, TRAKTANDIERUNG

Die Bestimmungen über die Einberufung der Hauptversammlung weichen nicht von den Bestimmungen des österreichischen Aktiengesetzes ab⁸.

Die Einberufung ist spätestens am 28. Tag vor einer ordentlichen Hauptversammlung, ansonsten spätestens am 21. Tag vor der Hauptversammlung bekannt zu machen. Die Einberufung wird über die Elektronische Verlautbarungs- und Informationsplattform des Bundes⁹, über ein europäisches Verbreitungssystem bekannt gemacht und auf der Webseite der PIERER Mobility AG zur Verfügung gestellt.

Die Hauptversammlung wird in der Regel durch den Vorstand der Aktiengesellschaft einberufen.

Daneben hat der Vorstand die Hauptversammlung einzuberufen, wenn Aktionäre, deren Anteile zusammen 5 Prozent des Grundkapitals erreichen, die Einberufung schriftlich unter Vorlage der Tagesordnung und eines Beschlussvorschlags zu jedem Tagesordnungspunkt verlangen und ihr Verlangen begründen.

Abweichend von dieser gesetzlichen Bestimmung, kann die Satzung das Recht, die Einberufung der Hauptversammlung zu verlangen, an eine weniger strenge Form oder an den Besitz eines geringeren Anteils am Grundkapital knüpfen. Die Satzung der PIERER Mobility AG sieht derzeit keine von den gesetzlichen Anforderungen abweichenden Bestimmungen vor¹⁰. Die antragstellenden Aktionäre müssen seit mindestens drei Monaten vor Antragstellung Inhaber der Aktien sein und die Aktien bis zur Entscheidung über den Antrag halten. Wenn die Einberufung nicht vom Vorstand ausgeht, ist dieser zur notwendigen Mitwirkung an der ordnungsgemäßen Einberufung und Vorbereitung der Hauptversammlung verpflichtet.

6.5 AKTIENBUCH

Die PIERER Mobility AG hat lediglich Inhaberaktien ausstehend und führt demzufolge kein Aktienbuch.

7 Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: <https://www.pierermobility.com/api/assets/10233078>

8 Siehe dazu die Satzung auf der Webseite der PIERER Mobility AG: <https://www.pierermobility.com/api/assets/10233078>

9 Abrufbar unter <https://www.evi.gv.at/>.

10 Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: <https://www.pierermobility.com/api/assets/10233078>

7. KONTROLLWECHSEL UND ABWEHRMASSNAHMEN

7.1 ANGEBOTSPFLICHT

Auf die PIERER Mobility AG sind aufgrund der Zulassung der Aktien zum Amtlichen Handel der Wiener Börse die Bestimmungen des österreichischen Übernahmegesetzes anwendbar. Das österreichische Übernahmegesetz kennt sowohl verpflichtende als auch freiwillige Übernahmeangebote. Die Satzung der PIERER Mobility AG enthält in der zum 31. Dezember 2023 gültigen Fassung eine Opting-out Klausel im Sinne des schweizerischen Finanzmarktinfrastrukturgesetz (FinFraG).

Als Gesellschaft mit Sitz in Österreich, deren Beteiligungspapiere in der Schweiz hauptnotiert sind, untersteht die PIERER Mobility AG am Bilanzstichtag den im FinFraG enthaltenen Bestimmungen über öffentliche Kaufangebote. Gemäß Artikel 135 Abs 1 FinfraG muss grundsätzlich jeder, der Beteiligungsrechte erwirbt und damit den Grenzwert von 33 1/3 % der Stimmrechte überschreitet, zwingend ein öffentliches Kaufangebot unterbreiten.

Die außerordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft beschloss am 26. Februar 2021 eine Opting Out-Klausel gemäß dem schweizerischen Übernahmerecht in die Satzung der Gesellschaft aufzunehmen. Hintergrund der Aufnahme der Opting Out-Klausel ist der Umstand, dass auf die Gesellschaft wegen der parallelen Kotierung an der SIX Swiss Exchange, sowie der Wiener Börse das schweizerische und das österreichische Übernahmerecht parallel anzuwenden wären. Um einen daraus allenfalls resultierenden Normenkonflikt zu vermeiden hat die Gesellschaft in die Satzung eine Opting Out-Klausel nach schweizerischem Übernahmerecht aufgenommen. Demnach besteht nach dem schweizerischen Übernahmerecht keine Angebotspflicht, solange nach den Bestimmungen des österreichischen Übernahmerechts keine Angebotspflicht besteht. Kommt es hingegen zu einem freiwilligen Angebot oder einem Pflichtangebot nach österreichischem Recht, so sind die Bestimmungen des schweizerischen Übernahmerechts weiterhin zu beachten.

Pflichtangebote

Erlangt ein Bieter (allein oder mit gemeinsam vorgehenden Rechtsträgern) eine kontrollierende Beteiligung an einer börsennotierten österreichischen Gesellschaft, muss er den übrigen Aktionären ein Pflichtangebot nach dem Übernahmegesetz stellen. Eine kontrollierende Beteiligung hält, wer 30 % oder mehr der ständig stimmberechtigten Aktien des börsennotierten Unternehmens direkt oder indirekt kontrolliert.

Erwirbt ein Aktionär, der zwar über eine kontrollierende Beteiligung verfügt, jedoch nicht mehr als 50 % der stimmberechtigten Aktien auf

sich vereint, innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten zusätzlich mindestens 2 % der Stimmrechte der Gesellschaft, löst dies ebenfalls eine Angebotspflicht für alle Beteiligungspapiere der Zielgesellschaft aus (creeping-in).

Wird ein kontrollrelevanter Schwellenwert erreicht, ist dies unverzüglich der Übernahmekommission mitzuteilen; die Angebotsunterlage ist der Übernahmekommission binnen 20 Börsetagen ab Kontrollerlangung anzuzeigen.

Die kontrollrelevanten Schwellenwerte können nicht nur durch einzelne Aktionäre, sondern auch durch gemeinsam vorgehende Rechtsträger erreicht werden. Die Melde- und Angebotspflicht kann daher etwa auch durch den Abschluss von Syndikatsverträgen oder sonstige Absprachen ausgelöst werden. Eine gesellschaftsrechtliche Verbindung der gemeinsam vorgehenden Gesellschafter ist dafür nicht erforderlich.

Bei der Berechnung der kontrollrelevanten Schwellenwerte unbeachtet bleiben eigene Aktien, bei denen die Stimmrechte ruhen.

Das Übernahmegesetz kennt auch verschiedene Ausnahmen von der Verpflichtung, ein Pflichtangebot zu stellen. In diesen Fällen ist der Sachverhalt der Übernahmekommission nur anzuzeigen.

Um die Interessen der Aktionäre zu schützen, sieht das Übernahmegesetz vor, dass bei einem Pflichtangebot eine doppelte Untergrenze für den Angebotspreis eingehalten werden muss:

Der Angebotspreis darf einerseits nicht unter der höchsten Gegenleistung liegen, die der Bieter (oder ein mit ihm gemeinsam vorgehender Rechtsträger) in den letzten zwölf Monaten vor dem Übernahmeangebot für Aktien der Zielgesellschaft leistete.

Andererseits darf der Angebotspreis auch nicht unter dem durchschnittlichen nach den jeweiligen Handelsvolumina gewichteten Börsenkurs der Aktien der Zielgesellschaft in den letzten sechs Monaten liegen.

Freiwilliges Angebot zur Kontrollerlangung

Ein solches Angebot kann von einem Bieter veröffentlicht werden, der zwar keine kontrollierende Beteiligung an der Zielgesellschaft hält, eine solche Beteiligung aber anstrebt. Die Bestimmungen über die Pflichtangebote, auch hinsichtlich des Mindestpreises, sind sinngemäß anzuwenden.

Angebote, durch die der Bieter eine kontrollierende Beteiligung erlangen könnte, sind kraft Gesetzes dadurch bedingt, dass dem Bieter im Rahmen des Angebots Annahmeerklärungen zugehen, die mehr als 50 % der ständig stimmberechtigten Aktien umfassen, die Gegenstand des Angebots sind.

Freiwilliges Angebot

Ein freiwilliges Angebot liegt vor, wenn das Angebot weder Rechtsfolge noch Mittel zur Herbeiführung eines Kontrollwechsels ist. Das freiwillige Angebot wird in der Praxis häufig von bestehenden Kontrollaktionären eingesetzt, um den Streubesitz zu verringern.

Beim freiwilligen Angebot ist der Bieter bei der Festsetzung des Angebotspreises keiner gesetzlichen Preisregelung unterworfen und kann daher den Angebotspreis frei bestimmen.

7.2 KONTROLLWECHSELKLAUSELN

Zum Stichtag hat sich die Unternehmensleitung (Vorstand und Aufsichtsrat) nicht durch mit besonderen vertraglichen Vereinbarungen gegen eine unerwünschte Übernahme geschützt.

7A TRANSPARENZ ÜBER NICHTFINANZIELLE BELANGE

Die PIERER Mobility AG veröffentlicht auf ihrer Webseite im Bereich Nachhaltigkeit¹¹ zeitgleich mit dem Jahresfinanzbericht einen Nachhaltigkeitsbericht, der als konsolidierter nichtfinanzieller Bericht gemäß § 267a UGB in Übereinstimmung mit den Anforderungen der GRI-Standards 2021 erstellt wurde. Der Nachhaltigkeitsbericht wurde einer freiwilligen unabhängigen Prüfung unterzogen. Zudem wurde für das Geschäftsjahr 2023 ein Bericht nach den Empfehlungen der „Task Force on Climate-related Financial Disclosures“ (TCFD) auf der Webseite¹² der Gesellschaft veröffentlicht. Ab dem Berichtsjahr 2024 wird der Nachhaltigkeitsbericht als nichtfinanzieller Bericht Teil des Jahresfinanzberichts sein.

8. REVISIONSSTELLE

8.1 DAUER DES MANDATS UND AMTSDAUER DES VERANTWORTLICHEN PRÜFUNGSPARTNERS

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Linz, wurde von der 26. ordentlichen Hauptversammlung zum Konzern- und Einzelabschlussprüfer der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2023 bestellt. Erstmals zum Konzern- und Einzelabschlussprüfer der Gesellschaft wurde die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft für das Rumpfgeschäftsjahr 1.10.2014 - 31.12.2014 bestellt.

Der verantwortliche Prüfungspartner ist Mag. Alexander Gall, er trat sein Amt erstmals für das Geschäftsjahr 1.1.2023 – 31.12.2023 an.

8.2 REVISIONSHONORAR

Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichtes nach den Bestimmungen des ÖCGK verwiesen (Prüfungen und Externe Evaluierung, Seite 82).

8.3 ZUSÄTZLICHE HONORARE

Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichtes nach den Bestimmungen des ÖCGK verwiesen (Prüfungen und Externe Evaluierung, Seite 82).

8.4 AUFSICHTS- UND KONTROLLINSTRUMENTE GEGENÜBER DEM ABSCHLUSSPRÜFER

Der Wirtschaftsprüfer hat im Berichtsjahr an zwei Sitzungen des Aufsichtsrats und drei Sitzungen des Prüfungsausschusses teilgenommen. Der Wirtschaftsprüfer wird durch den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats überwacht und in regelmäßigen Abständen beurteilt.

Der Prüfungsausschuss hat einen Vorschlag für die Auswahl des Abschlussprüfers zu erarbeiten und bereitet den Vorschlag des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung für dessen Wahl vor.

Darüber hinaus hat der Prüfungsausschuss mit dem Abschlussprüfer in einer Besprechung die Abwicklung der wechselseitigen Kommunikation festzulegen. Der Prüfungsausschuss hat weiters Nicht-Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) zu genehmigen. Schließlich werden auch die Unabhängigkeit und die Tätigkeiten des Abschlussprüfers insbesondere im

11 <https://www.pierermobility.com/nachhaltigkeit/publikationen>

12 <https://www.pierermobility.com/api/assets/13162902>

Hinblick auf die für die geprüfte Gesellschaft erbrachten zusätzlichen Leistungen geprüft und überwacht.

Die Vergütung des Wirtschaftsprüfers wird regelmäßig auf Marktüblichkeit überprüft. Entsprechend der österreichischen und europäischen Gesetzgebung darf der auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer längstens für einen ununterbrochenen Zeitraum von sieben Jahren an der Prüfung mitwirken. Danach hat ein Wechsel des auftragsverantwortlichen Wirtschaftsprüfers zu erfolgen (personenbezogene, interne Rotation). Infolge der Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 vom 16. April 2014 über die spezifischen Anforderungen an die Abschlussprüfung bei Unternehmen von öffentlichem Interesse dürfen Abschlussprüfer längstens für einen ununterbrochenen Zeitraum von 10 Jahren Abschlussprüfer eines Unternehmens von öffentlichem Interesse sein. Danach hat ein Wechsel des Abschlussprüfers stattzufinden (externe Rotation). Die PIERER Mobility AG wird für das Geschäftsjahr 2024 den Abschlussprüfer wechseln und hat bereits die gesetzlich vorgesehenen Prozesse zur Auswahl des Abschlussprüfers initiiert.

9. INFORMATIONSPOLITIK

Die Gesellschaft unterhält im Sinne einer dauernden Informationsquelle auf der Internetseite "<https://www.pierermobility.com/investor-relations>" einen Investor Relations Bereich, der jedermann zugänglich ist. Dort sind alle wichtigen Informationen sowie Dokumente über den Geschäftsverlauf und den Aktienkurs (Kursdaten, Aktionärsstruktur, Berichte, Finanzkalender, Dokumente für die Hauptversammlungen) abrufbar.

Mit Wirkung vom 2. Mai 2017 wechselten die Aktien der Gesellschaft im Amtlichen Handel der Wiener Börse AG in das Marktsegment standard market auction. Dies führte dazu, dass nur mehr die Jahresfinanzberichte sowie Halbjahresfinanzberichte erstellt und veröffentlicht werden mussten. Im Geschäftsjahr 2020 erfolgte die Zulassung der Aktien der PIERER Mobility AG zum regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse. Die Aktien der Gesellschaft notierten bis zum 18. Oktober 2022 (letzter Handelstag) im General Standard der Frankfurter Wertpapierbörse. Seit dem 1. März 2022 notieren die Aktien der PIERER Mobility AG wieder im Amtlichen Handel (Segment: prime market) der Wiener Börse AG.

Aufgrund der Notierung der Aktien der Gesellschaft in einem regulierten / geregelten Markt im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Nummer 21 der Richtlinie 2014/65/EU wurden im Geschäftsjahr 2023 Jahresfinanzberichte sowie Halbjahresfinanzberichte der PIERER Mobility AG erstellt und in deutscher und englischer Sprache veröffentlicht.

Insgesamt hatte die PIERER Mobility AG im Geschäftsjahr 2022 aufgrund der Primärkotierung ihrer Aktien in der Schweiz sowie den zusätzlichen Listings an der Frankfurter Wertpapierbörse (bis 18. Oktober 2022) und der Wiener Börse (seit 1. März 2022) sowohl österreichische, als auch deutsche und schweizerische Vorschriften und Informationspflichten zu beachten hat. Mit Ablauf des 18. Oktobers 2022 endete die Zulassung der Aktien zum Handel an der Frankfurter Wertpapierbörse, sodass seit diesem Zeitpunkt die deutschen kapitalmarktrechtlichen Vorgaben keine Anwendung mehr auf die Gesellschaft finden.

Der Jahresfinanzbericht ist spätestens innerhalb von vier Monaten nach Ende des Berichtszeitraums zu veröffentlichen und auf der Internetseite zur Verfügung zu stellen (<https://www.pierermobility.com/investor-relations/publikationen>). Die Halbjahresberichte haben die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres zu umfassen und sind spätestens innerhalb von zwei Monaten nach Ende des Berichtszeitraums zu veröffentlichen und auf der Internetseite zur Verfügung zu stellen (<https://www.pierermobility.com/investor-relations/publikationen>). Die Geschäftsberichte können auch in gedruckter Version verfügbar gemacht werden oder über die Homepage der Oesterreichischen Kontrollbank <http://issuerinfo.oekb.at/startpage.html> abgerufen werden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, einen Anschluss an ein geeignetes elektronisch betriebenes europaweites Informationsverbreitungssystem zu unterhalten und die gemäß Artikel 17 der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 zu veröffentlichenden Insider-Informationen und Director's Dealings-Meldungen über dieses System in deutscher und englischer Sprache zu verbreiten. Kursrelevante Ereignisse werden zeitgerecht über die Medien und auf der Website publiziert. Die Insider-Informationen der PIERER Mobility AG sind auf den Webseiten <https://www.pierermobility.com/newsroom/ad-hoc-news> sowie unter <https://issuerinfo.oekb.at/startpage.html> verfügbar und können weiters nach Anmeldung unter <https://www.pierermobility.com/kontakt> (Investor Relations Push Verteiler: Anmeldung für IR-Newsletter) bezogen werden.

Der Finanzkalender der PIERER Mobility AG, der die wesentlichen zeitlichen Eckdaten des laufenden Geschäftsjahres ausweist, ist unter dem Link <https://www.pierermobility.com/investor-relations/finanzkalender/> abrufbar.

Informationen über die Corporate Governance der PIERER Mobility AG (Unabhängigkeitskriterien der Aufsichtsratsmitglieder, Compliance-Richtlinie, Corporate Governance Berichte, Director's Dealing Meldungen und Stimmrechtsmitteilungen) sind auf der Webseite unter <https://www.pierermobility.com/investor-relations/corporate-governance/> abrufbar.

Die Kontaktinformationen der Gesellschaft finden sich auf der Webseite der Gesellschaft unter dem Link <https://www.pierermobility.com/kontakt>.

10. HANDELSSPERRZEITEN

Die PIERER Mobility AG unterlag im Geschäftsjahr 2023 aufgrund der Zulassung der Aktien zum Amtlichen Handel (Segment prime market) der Wiener Börse den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Marktmissbrauch (Marktmissbrauchsverordnung, kurz: MAR). Artikel 19 Abs 11 MAR normiert ein Handelsverbot für Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen. Im Sinne der Bestimmungen der MAR gelten bei der PIERER Mobility AG nachstehende Personenkreise als Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen:

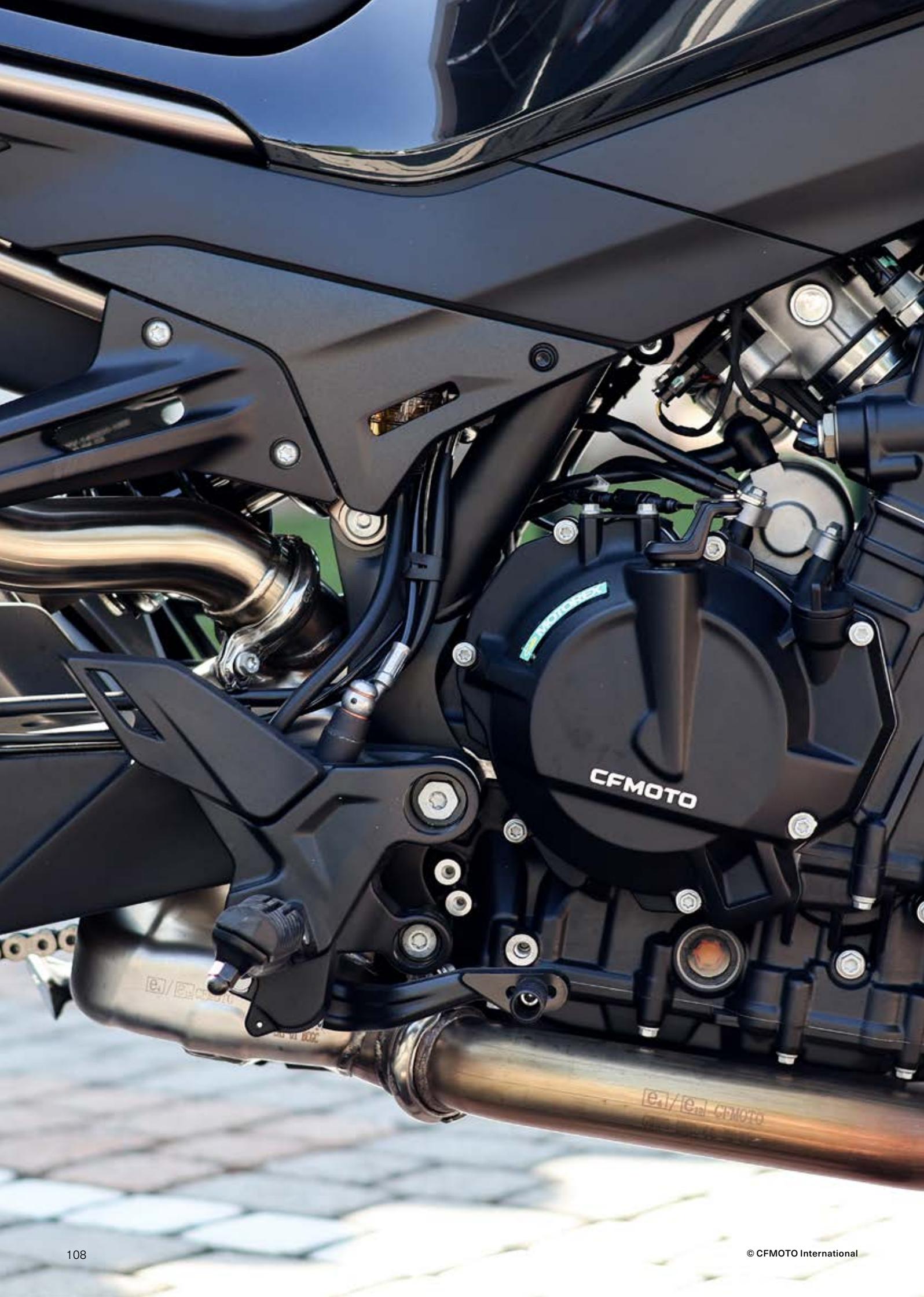
(i) Personen, die einem Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorgan der Gesellschaft (Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrates) angehören und (ii) Personen, die als höhere Führungskraft zwar keinem dieser Organe angehören, aber regelmäßig Zugang zu Insiderinformationen mit direktem oder indirektem Bezug zu diesem Unternehmen haben und befugt sind, unternehmerische Entscheidungen über zukünftige Entwicklungen und Geschäftsperspektiven der Gesellschaft zu treffen.

Das Handelsverbot umfasst direkte und indirekte Eigengeschäfte sowie Geschäfte für Dritte im Zusammenhang mit Aktien der Gesellschaft. Das Handelsverbot erstreckt sich auf den geschlossenen Zeitraum von 30 Kalendertagen vor Ankündigung eines Zwischenberichts oder eines Jahresabschlussberichts, zu deren Veröffentlichung die Gesellschaft verpflichtet ist. Während eines solchen Handelsverbots dürfen Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen, nur im Einzelfall aufgrund außergewöhnlicher Umstände, wie beispielsweise schwerwiegende finanzielle Schwierigkeiten, die den unverzüglichen Verkauf von Anteilen erforderlich machen (Notverkauf), Geschäfte mit Aktien der Gesellschaft tätigen (Artikel 19 Abs 12 lit a MAR). Ebenfalls vom Handelsverbot ausgenommen sein können Geschäfte im Zusammenhang mit Arbeitnehmerbeteiligungsprogrammen, Optionen, Optionsscheinen, mit Pflichtaktien und Bezugsrechten sowie reine Depotüberträge (Art 19 Abs 12 lit b MAR). Zur Anwendung dieser Ausnahmen ist eine ausdrückliche Erlaubnis seitens der betroffenen Person bei der Gesellschaft einzuholen.

In Umsetzung von Artikel 19 Abs 11 MAR hat die PIERER Mobility AG im Geschäftsjahr 2023 folgende generellen Handelssperrzeiten für Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen, eingerichtet:

- 26. Februar 2023 bis 27. März 2023 (vor Veröffentlichung des Jahresfinanzberichts 2022 am 28. März 2023);
- 30. Juli 2023 bis 28. August 2023 (vor Veröffentlichung des Halbjahresfinanzberichts 2023 am 29. August 2023).

Es wurden für diese Zeiträume keine Ausnahmen vom generellen Handelsverbot beantragt bzw. gewährt.



CFMOTO

e₁/e₂ CFMOTO

Lagebericht

zum Konzernabschluss, per 31.12.2023 der PIERER Mobility AG, Wels

1. ENTWICKLUNG DER PIERER MOBILITY-GRUPPE	110
2. WIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND MARKTENTWICKLUNG	113
3. FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN	115
4. VERWEIS AUF DEN NICHTFINANZIELLEN BERICHT	120
5. FORSCHUNG & ENTWICKLUNG UND NEUE MODELLE	121
6. CHANCEN- UND RISIKOBERICHT	124
7. ANGABEN GEMÄSS § 243A (ABS 1) UGB	130
8. WESENTLICHE MERKMALE DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS § 243A (ABS2) UGB	132
9. AUSBLICK	134

1. ENTWICKLUNG DER PIERER MOBILITY-GRUPPE

DAS UNTERNEHMEN

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

Infolge der strategischen Partnerschaft mit Bajaj in Indien konnte das Unternehmen die Produktionskapazitäten in den letzten Jahren diversifizieren und die Wettbewerbsfähigkeit auf dem globalen Markt erhöhen. Die Kooperation mit CFMOTO in China und das Joint Venture mit Maxcom in Bulgarien stärken sowohl die Fahrrad- als auch die Motorradproduktion nachhaltig. Mit führender Technologie im Bereich der Niedervolt-Elektromobilität will PIERER Mobility weltweit Marktführer bei elektrischen Zweirädern im Leistungsbereich von 250W bis 15 kW werden.

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

ABSATZ- UND UMSATZENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2023

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

In den Vertriebsregionen von Europa lag der Absatz bei rund 140.000 Motorrädern (+15 %) und rund zwei Drittel der Motorräder (rund 240.000) wurden in den Märkten außerhalb Europas abgesetzt. Trotz eines leichten Absatzzrückgangs in Nordamerika schaffte es die dortige Niederlassung dennoch zum zweiten Mal in Folge mehr als 100.000 Motorräder abzusetzen. Während sich der Absatz in Südamerika (-26 %) und Asien (-27 %) im abgelaufenen Geschäftsjahr

rückläufig zeigte, konnte der Absatz in Australien mit rund 19.700 abgesetzten Motorrädern leicht (+1 %) über das Vorjahresniveau gehoben werden.

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

STRATEGISCHE PROJEKTE

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

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

Zuge des Kooperationsvertrags eingeräumte Call-Option zum Erwerb eines weiteren Anteils von 25,0 an der MV Agusta S.p.A. im Frühjahr 2026 auszuüben.

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

AKTIVITÄTEN UND ERFOLGE IM RENNSPORT

Motorsport

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

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

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

RadSPORT

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

AUSWIRKUNGEN DES RUSSISCH-UKRAINISCHEN KRIEGES

Die Einschätzungen der PIERER Mobility-Gruppe zu den Auswirkungen des Kriegsgeschehens in der Ukraine sind im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Die PIERER Mobility-Gruppe hat keinen wesentlichen Grund identifiziert, ihre Schätzungen und Erwartungen zum 31. Dezember 2023 aufgrund des Kriegsgeschehens in der Ukraine wesentlich zu ändern. Die Gruppe verfügt weder über Investitionen, sonstige Vermögenswerte oder sonstige wesentliche Geschäftsbeziehungen in der Ukraine, Russland oder Weißrussland noch hat die Gruppe wesentliche Geschäftsbeziehungen zu Lieferanten oder Händlern in diesen Ländern. Vor diesem Hintergrund erwartet die Gruppe keine wesentlichen Auswirkungen auf die erwarteten zukünftigen Cashflows. Gleichermaßen hat die Gruppe durch den Krieg und die verhängten Sanktionen keinen Verlust der Beherrschung, der gemeinschaftlichen Führung oder der Fähigkeit zur Ausübung eines maßgeblichen Einflusses auf Unternehmen erlitten und erwartet auch dergleichen nicht.



2. WIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND MARKTENTWICKLUNG

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

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

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

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

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

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

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2023 entwickelte sich der globale¹ **Motorradmarkt** positiv (+2,7 %, entsprechend einem Plus von 90.000 Motorrädern). In **Europa**² stieg der Markt, gemessen an Neuzulassungen, nach einem kleinen Einbruch im Jahr 2022 wieder auf mehr als 800.000 Motorräder an (+11 %). Speziell die Kernmärkte Deutschland (+12 %), Frankreich (+14 %), Italien (+15) und Spanien (+13 %) profitieren von einer gestiegenen Nachfrage. Dadurch stieg der Marktanteil von 10,0 % auf 10,5 % (gemessen an den drei Kernmarken KTM, Husqvarna und GASGAS).

1 Bezogen auf die wesentlichen Absatzmärkte der KTM Gruppe: DE, FR, IT, UK, ES, SE, BE, NL, AT, CH, FL, DK, NO, GR, PL, SL, HU, BALTIC, USA, CAN, AUS, NZ, JP, SA, TH, CN, AR, BR, CO.
2 Motorräder = 120ccm ohne Motocross, Scooters und ATV's, inkl. Elektromotorräder in den Märkten DE, FR, IT, UK, ES, SE, BE, NL, AT, CH, FI, NO, BALTIC.

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

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

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

aus. Der Rückgang (inklusive Hongkong, bei einem Volumen von ca. 2.000 Motorrädern) beträgt knapp -12 % und hält sich bei einem Volumen von nun knapp 200.000 Motorrädern. Der Marktanteil der KTM-Kernmarken ist in dieser wichtigen Wachstumsregion dennoch auf 5,2 % (Vorjahr 4,9 %) gestiegen.

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



© Marco Campbell

3. FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

BEDEUTSAMSTE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN:

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

WEITERE FINANZIELLE KENNZAHLEN:

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

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

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

Investitionen ⁵⁾	in € Mio.	267,5	284,0	6,1%
-----------------------------	-----------	-------	-------	------

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

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

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

3) Gearing = Nettoverschuldung / Eigenkapital

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

5) Zugänge von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten laut Anlagespiegel; ohne Leasingzugänge (IFRS 16) iHv. € 32,5 Mio. (Vorjahr: € 25,9 Mio.)

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

7) ROE = Ergebnis nach Steuern / durchschnittliches Eigenkapital

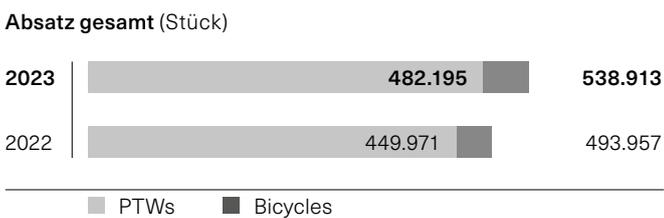
8) ROIC = NOPAT / durchschnittliches Capital Employed; NOPAT = EBIT - Steuern

GESCHÄFTSENTWICKLUNG UND ANALYSE DER ERTRAGSKENNZAHLEN

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

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

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



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

MOTORCYCLES

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

EBITDA-Marge von 15,4 % (Vorjahr: 16,8 %) und einer EBIT-Marge von 8,9 % (Vorjahr: 10,7 %).

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

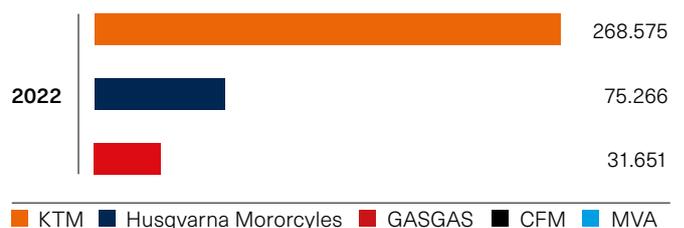
Mit 280.206 verkauften KTM Motorrädern, 67.462 verkauften Husqvarna Motorrädern und 29.532 verkauften GASGAS Motorrädern im Geschäftsjahr 2023 zusätzlich der abgesetzten Motorräder von MV Agusta (1.852) und CFMOTO (2.503) konnte ein Absatz von 381.555 Motorrädern (2022: 375.492 Stück) erzielt werden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

Absatz 2023 Motorräder (Stück)*
381.555



* beinhaltet 8.975 Stück E-Balance Bikes und 59 Stück Skutta

Absatz 2022 Motorräder (Stück)
375.492



In den Vertriebsregionen von Europa lag der Absatz bei 140.214 Motorrädern (+14,9 %). Rund zwei Drittel der produzierten Motorräder (241.341) wurden in Märkten außerhalb Europas abgesetzt.

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

Absatz nach Regionen GJ 2023

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



Umsatz nach Regionen GJ 2023

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



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

BICYCLES

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

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

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

Absatz 2023 (E-)Bicycles (Stück)

157.358



Absatz 2022 (E-)Bicycles (Stück)

118.465



■ (E-)Bicycles ■ Bicycles

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

Absatz nach Regionen GJ 2023

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

**Umsatz nach Regionen GJ 2023**

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

**BILANZANALYSE**

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

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

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

Die Erhöhung der langfristigen Vermögenswerte von € 1.195,8 Mio. auf € 1.333,8 Mio. liegt insbesondere analog zu den Vorjahren im Bereich von Entwicklungsprojekten, welche über den Abschreibungen liegen und zu einer Steigerung der immateriellen Vermögenswerte führten. Zudem stieg auch das Sachanlagevermögen insbesondere aufgrund von Investitionen in den Produktionsstandort von PIERER MAXCOM Mobility OOD in Bulgarien.

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

Die kurzfristigen Schulden reduzierten sich gegenüber dem 31. Dezember 2022 um € 97,0 Mio. (-9,6 %). Die Reduzierung ist

größtenteils auf das Sinken der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von € -60,6 Mio. sowie Rückstellungen in Höhe von € -22,2 Mio. zurückzuführen. Die im Vorjahr eingestellte Rückstellung in Höhe von € 20,2 Mio., welche im Rahmen der Kooperationsvereinbarung mit MV Agusta gebildet wurde, wurde in 2023 vollständig verbraucht.

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

Das Eigenkapital verringerte sich im Geschäftsjahr 2023 um € 5,1 Mio. von € 914,4 Mio. auf € 909,3 Mio. Einerseits wurde durch das Ergebnis nach Steuern in Höhe von € 76,4 Mio. das Eigenkapital gestärkt. Andererseits führten Dividendenzahlungen in Höhe von € 68,1 Mio. zu einer Verringerung des Eigenkapitals. Die sonstigen Effekte in Höhe von € -13,4 Mio. betreffen im Wesentlichen die ergebnisneutrale Erfassung von Fremdwährungsdifferenzen, die Bewertung von Finanzinstrumenten sowie die Neubewertung der

Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen. Die Eigenkapitalquote liegt mit 30,8 % aufgrund der beschriebenen Bilanzhöhung unter dem Wert per 31. Dezember 2023 von 35,8 %.

LIQUIDITÄTSANALYSE

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

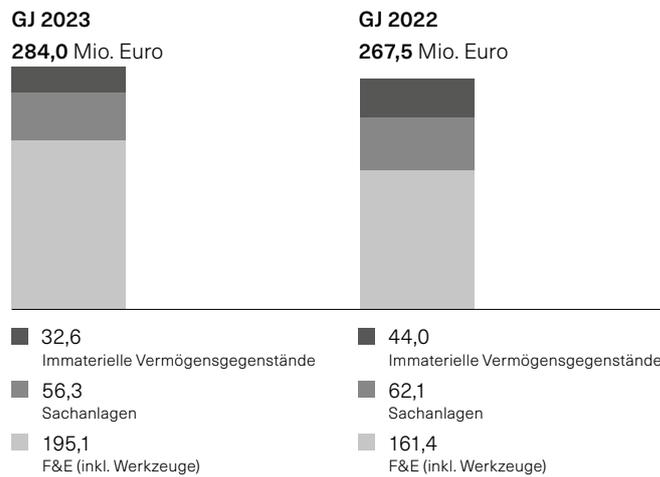
Wie schon erläutert, sind die Kosten für die Lagerbestände der Händler im Motorradbereich trotz guter Nachfrage durch deutlich erhöhte Zinsen stark angestiegen. Dies führte dazu, dass zur Stärkung der Händlerstruktur verlängerte Zahlungsziele und höhere Rabatte an die Händler gewährt werden mussten.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

Nach Berücksichtigung des Cash-Flows aus Finanzierungsaktivitäten in Höhe von € 398,7 Mio. verringerten sich die liquiden Mittel im Vergleich zum 31. Dezember 2022 um € 19,8 Mio. (inklusive Fremdwährungseffekte von € -5,4 Mio.) auf € 259,0 Mio.

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

INVESTITIONEN

Im laufenden Geschäftsjahr wurden in der PIERER Mobility-Gruppe Gesamtinvestitionen in Höhe von € 316,5 Mio. (Vorjahr: € 293,4 Mio.) inklusive IFRS 16 Leasingzugänge in Höhe von € 32,5 Mio. (Vorjahr: € 25,9 Mio.) getätigt. Die Investitionen ohne Leasingprojekte verteilen sich auf Entwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge), Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände wie folgt:



Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden wie gewohnt hohe Investitionen in Serienentwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge) vorgenommen. Der Anteil an den Investitionen in Entwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge) zu den Gesamtinvestitionen betragen 69 % und liegen somit über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 60 %). Die nachhaltig hohen Investitionen in die Serienproduktentwicklung stellen einen der wesentlichen Erfolgsfaktoren der PIERER Mobility-Gruppe dar. Auch die Investitionen in die Infrastruktur (Sachanlagen) lagen mit 20 % leicht unter dem Vorjahresniveau von 23 %. Weitere 11 % (Vorjahr: 17 %) entfielen auf immaterielle Vermögensgegenstände (IT, Lizenzen).

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

Eine der bedeutendsten Einzelinvestitionen im Geschäftsjahr 2022 war der Weiterbau und die Fertigstellung des neuen Headquartiers von KTM North America in Murrieta, Kalifornien. Das Firmengelände wurde auf einer Fläche von ca. 14.000 m² errichtet und umfasst Büro- und Motorsportgebäude sowie Lagerflächen. Am 28. März 2023 fand die Eröffnungsfeier in Murrieta statt. Mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 55 Mio. USD stellt dies eine der größten Einzelinvestitionen in der Geschichte der PIERER Mobility-Gruppe dar.

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

4. VERWEIS AUF DEN NICHTFINANZIELLEN BERICHT

Die Gesellschaft erstellte für die PIERER Mobility-Gruppe einen konsolidierten nichtfinanziellen Bericht gemäß § 267a UGB für das Geschäftsjahr 2023, welcher Angaben zu Konzepten, nicht-finanziellen Risiken, Due Diligence Prozessen sowie Ergebnissen und Leistungsindikatoren hinsichtlich Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelangen, der Achtung von Menschenrechten, sowie der Bekämpfung von Korruption und Bestechung, enthält. Dieser Bericht

wurde vom Aufsichtsrat gemäß § 96 AktG geprüft und ist online verfügbar unter <https://www.pierermobility.com/nachhaltigkeit/publikationen>.

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



5. FORSCHUNG & ENTWICKLUNG UND NEUE MODELLE

Für die PIERER Mobility AG als führender Hersteller von Premium Powered-Two-Wheelers (PTW)-Fahrzeugen in Europa ist es erklärtes Ziel, durch kontinuierliches Wachstum die Vorreiterrolle in Bezug auf Technologie, Vertrieb und Image in der Motorradwelt weiter auszubauen. Der Bereich Forschung- und Entwicklung steht daher seit Jahren besonders im Fokus. Als Resultat der verfolgten F&E-Strategie entstehen innovative Produkte, die den hohen Kundenerwartungen hinsichtlich Technologie und Performance gerecht werden. Gleichzeitig ermöglicht dies, nachhaltig neue Märkte zu erschließen.

Besonders hohe Priorität wird dabei der frühzeitigen Erkennung von Trends im Powered Two-Wheeler (PTW)-Segment und der Weiterentwicklung des Produktportfolios in technischer und funktioneller Sicht beigemessen. Gleichzeitig wird hohes Engagement zur Verfolgung, Erkennung und Umsetzung der Kundenanforderungen an die Produkte und Dienstleistungen der PIERER Mobility-Gruppe aufgebracht, um die in der Vergangenheit erarbeitete Vorreiterrolle weiter auszubauen und eine marktnahe Produktentwicklungsstrategie gewährleisten zu können.

Dank der global agierenden Forschungs- und Entwicklungsorganisation verfügt die PIERER Mobility-Gruppe über ein Netzwerk an hoch qualifizierten Mitarbeitern etwa im Bereich Konstruktion, Berechnung und Simulation. Dieses Netzwerk wird durch den betriebsinternen Maschinen- und Anlagenpark, der für Produktion, Aufbau und Validierung neu entwickelter Prototypen verantwortlich ist, unterstützt. Diese Kombination ermöglicht es, mit hoher Flexibilität auf sich ändernde Anforderungen und die damit einhergehende Komplexität zu reagieren.

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

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der PIERER Mobility-Gruppe, gebündelt in der **KTM Forschungs- und Entwicklungs GmbH** (KTM F&E GmbH), ist mit dezentralen Standorten in Europa (insbesondere Österreich und Spanien) sowie Amerika global organisiert. Die zentrale Steuerung der Entwicklungsprogramme erfolgt im F&E-Hauptquartier in Mattighofen sowie in Munderfing, wo ein Großteil der Mitarbeiter aus dem Forschungs- und Entwicklungsbereich angesiedelt ist. Das Forschungs- und Entwicklungszentrum am Hauptsitz in Mattighofen ist ein Innovationsstandort mit einer Nutzfläche von über 20.000 m². Hier werden richtungsweisende Produkte für das Powersport-Segment konzipiert, entwickelt und mit modernsten Mitteln erprobt.

Die **KTM Technologies GmbH** mit Sitz in Anif bei Salzburg, ist organisatorisch Teil der KTM F&E GmbH und gilt als Spezialist für die Mobilität der Zukunft, insbesondere in den Bereichen Konzept-, Technologieentwicklung und Leichtbau. Erfolgsfaktor ist die anwendungsorientierte Entwicklung neuer Lösungen und Technologien. Sehr hohe Expertise besteht im Bereich der Entwicklung von Fahrzeugkonzepten, unter anderem durch den Einsatz von Multimaterial, Composite und additiven Fertigungstechnologien. Die KTM Technologies GmbH arbeitet als Innovations-Hub eng mit der KTM F&E GmbH und Kunden aus anderen Industriezweigen zusammen. Zum Kreis von Partnern und Kunden gehören etablierte OEMs und Start-Ups aus Branchen wie Automobil und Luftfahrt, Maschinenbau und der Sportartikelindustrie. Durch das branchenübergreifende Leistungsportfolio profitieren sowohl die Unternehmensgruppe als auch Drittkunden von einem breiten Know-how-Spektrum und den Möglichkeiten des Technologietransfers.

Mit der Markteinführung der KTM Freeride E im Jahr 2014 gilt die PIERER Mobility-Gruppe als Pionier auf dem Gebiet der Elektromobilität. In den letzten Jahren wurde das Spektrum an elektrifizierten Fahrzeugen verschiedener Leistungskategorien auf alle Konzernmarken ausgedehnt. Die Entwicklung elektrifizierter Motorradmodelle erfolgt zum überwiegenden Teil in dem hauseigenen Kompetenzzentrum in Anif bei Salzburg.

Da elektrifizierte Antriebssysteme zum gegenwärtigen Zeitpunkt aufgrund ihrer geringen Leistungsdichte mit weitreichenden Einschränkungen hinsichtlich der Nutzbarkeit eines Motorrads einhergehen, zählt insbesondere die Reduktion der Abgas- und Lärmemissionen im Bereich des Verbrennungsmotorenportfolios der PIERER Mobility-Gruppe zu den wesentlichen Arbeitspaketen des abgelaufenen Forschungsjahres. Um die oberen Fahrzeugsegmente mit höheren Leistungs- und Reichweitenanforderungen weiterhin dynamisch betreiben zu können, wurde beispielsweise die Untersuchung zukunftsfähiger synthetischer Kraftstoffe, sogenannter E-Fuels, und die Erprobung von Kraftstoffen mit erhöhtem Bioethanol-Anteil intensiv vorangetrieben.

Das Lärmemissionsverhalten von Motorrädern hat sich in den vergangenen Jahren zu einem bedeutenden Akzeptanzkriterium für diese Fahrzeugkategorie entwickelt. Da es für Offroad-Sportmotorräder noch keine einheitlichen Homologationsstandards vorgegeben sind, wurde im Geschäftsjahr 2023 die Erforschung der Geräuschquellen dieser Modelle und davon abgeleiteten Lösungsansätzen zur signifikanten Reduktion von Lärmemissionen fortgesetzt.

Hinsichtlich der Abgasemission wurde mit der Entwicklung einer neuen Powerpackgeneration (Leistungsklasse 110-170 kW) für das Modelljahr 2029 gestartet. Projektziel ist es, den CO₂-Verbrauch im WMTC-Zyklus im Vergleich zum Vorgängermodell um 20-35 % zu reduzieren. Für den Serieneinsatz der neuen

Power-Packs soll eine Top-Down-Strategie erarbeitet werden. Im ersten Schritt ist es geplant, ab dem Jahr 2029 die Premiummodelle mit diesem Antriebsstrang auszustatten. In späteren Modelljahren soll diese Powerpackgeneration auch in weiteren Segmenten zum Einsatz kommen.

Die **KTM F&E GmbH** engagiert sich weiterhin als Gründungsmitglied des Swappable Batteries Motorcycle Consortium (SBMC). Ziel ist es, durch internationale Standardisierung des Batteriesystems die Kundenerwartungen hinsichtlich Reichweite, Ladezeit und Kosten zu erfüllen und so einen wichtigen Beitrag zur weiteren Verbreitung elektrifizierter Mobilitätskonzepte in urbanen Lebensbereichen zu leisten. Während sich die Aktivitäten im Jahr 2022 hauptsächlich auf die Definition einheitlicher technischer Spezifikationen für das Batteriesystem innerhalb der Mitgliederbasis konzentrierten, umfassten die Aktivitäten im Jahr 2023 die Entwicklung von Batterieprototypen durch ausgewählte Lieferanten. Das Hauptziel der ersten Phase des Prototyping ist die Validierung und Verfeinerung der Spezifikationen.

Die Virtualisierung der Produktentwicklung ist ein wichtiger Baustein zur Reduktion von Entwicklungszeiten, -kosten und Qualitätsrisiken. Letztlich ist die physische Freiprüfung von Komponenten und Gesamtfahrzeugen auf entsprechenden Prüfständen ein unerlässlicher Baustein in der Erprobung von Neuprodukten. Hierzu wird am Standort Anif eine Prüffläche im Ausmaß von 300 m² betrieben, um entwicklungsbegleitend die Qualitätssicherung der Produkte gewährleisten zu können.

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

Konnektivitäts-Funktionen, die einen Datenaustausch zwischen Fahrzeug und Zubehör wie etwa Smartphones ermöglichen, wurden in den letzten Jahren intensiv weiterentwickelt und zählen insbesondere im Premiumsegment zu unverzichtbaren Ausstattungsmerkmalen. Neben der Entwicklung von Komfortfunktionen wie Telefonie und Navigation stellen insbesondere die Entwicklung und Erprobung von Kommunikationssystemen zwischen dem Motorrad und anderen Fahrzeugen bzw. zwischen dem Motorrad und (Verkehrs-)Infrastruktur, wie etwa Ampelanlagen, einen zentralen Bestandteil der Aktivitäten des Berichtsjahres dar. Darüber hinaus wurde auch an der Nutzung von (Fahrzeug-)Daten geforscht – vor allem im Kontext der Produktentwicklung. So ist unter anderem mit der Beschaffung, Herstellung und Instandhaltung

von physischen Prototypen ein erheblicher Ressourcenaufwand verbunden. Durch Einführung virtueller Entwicklungsmethoden kann der Aufwand für die Erprobung physischer Bauteile und Baugruppen bis hin zum Gesamtfahrzeug erheblich reduziert und gleichzeitig eine Verbesserung des späteren Produktes erzielt werden. Diese virtuellen Ansätze können etwa bei der Digitalisierung in der Leuchtkörperentwicklung angewandt werden.

Der Einsatz hochwertiger Materialien in allen Fahrzeugen, die darin begründete Reduktion des Fahrzeuggewichts und das damit einhergehende Potential zur **Verbrauchs- und Emissionsreduktion** sowie Verbesserung der Fahrbarkeit sind eine weitere Säule der verfolgten Entwicklungsphilosophie. Durch die intensiven Bemühungen der letzten Jahre konnte etwa das Gewicht unserer Offroad-Competition-Modelle mit jeder Generation weiter reduziert werden. Stellvertretend für eine Vielzahl an Forschungs- und Entwicklungsprojekten im Bereich der Material- und Oberflächenentwicklung wurde an der Entwicklung und Erprobung von Rädern und Fahrwerkskomponenten aus Faserverbundwerkstoffen sowie an der Weiterentwicklung des Fertigungsprozesses von Kunststoffteilen mit Designelementen in Hybridbauweise gearbeitet.

MODELLE MOTORRÄDER

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

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

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

Mit der **890 SMT** 2023 feierte KTM die Wiedergeburt einer Ikone. Das Motorrad mit der überarbeiteten LC8c Plattform wurde

entwickelt, um in Sachen Leistung, Drehmoment und Gewicht die Spitzenposition im Supermoto-Touring-Segment zu erreichen. Dieses Modell ist zwischen den KTM ADVENTURE- und KTM Street-Produktreihen platziert.

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

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

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

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

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

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

MODELLE FAHRRÄDER

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

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

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

6. CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Die Geschäftstätigkeit der PIERER Mobility-Gruppe ist von laufenden Veränderungen geprägt. Die Nutzung der sich durch diese Veränderungen ergebenden Chancen ist der wesentliche Grundstein des Erfolges der PIERER Mobility- Gruppe. Zur Sicherung des zukünftigen unternehmerischen Erfolgs und Nutzung der sich ergebenden Chancen muss die Gruppe bewusst Risiken eingehen.

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

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

RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

Der Hauptzweck des Risikomanagements der PIERER Mobility-Gruppe besteht in der Sicherung und Stärkung des Unternehmens durch eine richtige und transparente Einschätzung der finanziellen, operativen und strategischen Risiken. Der Vorstand übernimmt

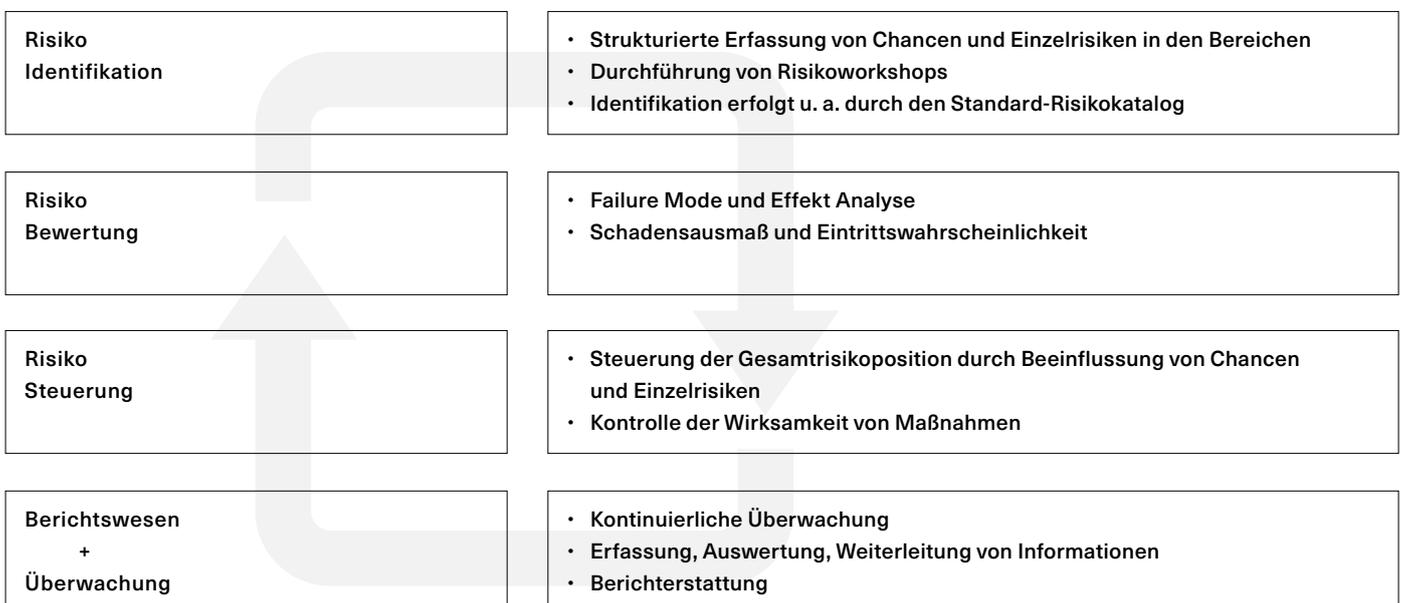
dabei gemeinsam mit dem Management der wesentlichen Konzerngesellschaften, insbesondere der KTM AG, umfangreiche Steuerungs- und Controlling-Aufgaben im Rahmen eines internen, alle wesentlichen Standorte umfassenden, integrierten Kontrollsystems. Das rechtzeitige Erkennen, Evaluieren und Reagieren auf strategische und operative Risiken ist ein wesentlicher Bestandteil der Führungstätigkeit dieser Einheiten und leistet einen wesentlichen Wertbeitrag für das Unternehmen. Grundlagen dafür sind ein einheitliches und konzernweites, regelmäßiges Berichtswesen und eine laufende Überwachung der operativen und strategischen Pläne.

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

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

RISIKOMANAGEMENTSTRATEGIE

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



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

ENTERPRISE RISK MANAGEMENT PROZESS

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

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

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

Identifikation & Bewertung

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

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

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

Grundsätzlich erfolgt die Bewertung der Risiken und Chancen hinsichtlich Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadensausmaß, für

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

RISIKOBEWERTUNG

Analyse & Reporting

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

Maßnahmendefinition & -nachverfolgung

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

Ad-hoc Berichterstattung

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

Darauf aufbauend wird die Risiko- und Chancenmanagement Strategie erarbeitet.

Risikoüberwachung /-kontrolle

Kernpunkt des operativen Risikomanagements ist die Identifizierung, Evaluierung und Beherrschung von wesentlichen Risiken aus dem operativen Geschäft. Dieser Prozess wird insbesondere von den

oberen und mittleren Managementebenen der KTM AG durchgeführt und vom Vorstand der PIERER Mobility AG überwacht.

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

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Die folgende Übersicht dient dem Gesamtüberblick über die

Risiken/ Chancen	Beschreibung	Maßnahmen
BRANCHE		
Regulierungen	<ul style="list-style-type: none"> Abhängigkeiten von nationalen und internationalen gesetzlichen Rahmenbedingungen in den Absatzländern beeinflussen, den Geländemotorsport, Motorradzulassungen und Lenkerberechtigungen (z.B.: geplante Regulierung in der Europäischen Union für Verbrennungsmotoren) Durch Klimaschutzbestrebungen könnten bestehende Regulierungen bzw. Fahrverbote verschärft bzw. ausgeweitet werden oder neue Regulierungen auftreten Forschung und Entwicklung zur Einhaltung bestehender und zukünftiger Regularien notwendig Regulierungsmaßnahmen wie Umweltzonen oder andere klima- und luftqualitätsbedingte Fahrverbote könnten PTW als verbrauchsärmere Alternative zum Pkw attraktiver machen 	<ul style="list-style-type: none"> Marktsegmentierung – Regularien werden bereits im Produktentstehungsprozess („PEP“) berücksichtigt Eigene Abteilung für „Regional Affairs“ zur Sicherstellung und Überwachung der Einhaltung bestehender und zukünftiger länderspezifischer Regularien Als ACEM-Mitglied (European Association of Motorcycle Manufacturers) auf der Ebene der KTM AG unterstützt PIERER Mobility die Strategie zur Dekarbonisierung, die sich an den Zielen des europäischen Green Deal und des Klimaschutzgesetzes sowie der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität der Europäischen Kommission orientiert (Verweis TCFD Bericht) Entwicklung emissionsarmer/ -freier alternativer Antriebssysteme und Produkte
Produkt- und Technologieentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> Fehlansichtung der F&E Tätigkeiten und Investitionen: Zögern bei der Forschung und Entwicklung zu alternativen Antriebstechnologien könnte die Marktposition und Position bzgl. Technologie und Innovation verschlechtern Mitbewerber könnten aufgrund schnelleren Fortschritts den Markt erschließen Technologien könnten sich als nicht wirtschaftlich abbildbar herausstellen Sicherung der technologischen Vorreiterrolle: Technische Innovationen und Markteinführung neuer Produkte durch Forschung und Entwicklung könnten die Marktposition und Position bzgl. Technologie und Innovation weiter verstärken und eine Beibehaltung der relativ hohen Forschungsquote von rund 8-9 % ermöglichen 	<ul style="list-style-type: none"> Etablierte F&E Organisation Etablierter Produktentstehungsprozess („PEP“) Entwicklung emissionsfreier alternativer Antriebssysteme und Produkte Strategisches Produktmanagement in Organisation verankert

Risiken/ Chancen	Beschreibung	Maßnahmen
MARKT		
Verändertes Kundenverhalten	<ul style="list-style-type: none"> Anhaltende Inflation kann zu Verminderung des Konsums der Kunden führen E-Bicycles und E-Motorcycles: Durch höhere Nachfrage nach emissions- und lärmarmen Individualmobilitätslösungen könnte die Erweiterung des Produktportfolios auf E-Bicycles/Stand-Up-Scooter und E-Motorräder im niedrigen Leistungsbereich für Umsatzsteigerungen sorgen Digitale Lösungen: Digitale -Lösungen in Produkten könnten wertvolle Informationen für klimawandelbedingte Verkehrsmaßnahmen liefern und somit als Dienstleistung eine neue Umsatzquelle ergeben Durch den Wandel zu neuen (emissionsärmeren oder - freien) Technologien könnte das Marktgefüge umgekrempelt werden und die Chance auf Erschließung von Marktanteilen erhöhen 	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Qualitätsstandards und klare Positionierung im Premiumsegment Kundenanforderungen werden beim Produktentstehungsprozess mit-berücksichtigt, um so die Kundenbedürfnisse abdecken zu können Erschließung neuer Produktfelder wie Stand-Up-Scooter, E-Bicycles oder emissionsarme/-freie Alternativen zu konventionellen Verbrenner-Modellen Forschung und Entwicklungen im Feld der alternativen Antriebstechnologien
Marktentwicklungen	<ul style="list-style-type: none"> Die Motorradbranche ist zyklisch und unterliegt starken Nachfrageschwankungen. Zudem ist der Motorradmarkt in Industriestaaten von intensivem Wettbewerb geprägt. – Die gestiegene Inflation beeinflusst den Markt und damit die Nachfrage, diese Entwicklung wird sich auch über das kommende Jahr erstrecken und könnte den Markt negativ beeinflussen Die größten Einzelabsatzmärkte der PIERER Mobility-Gruppe stellen der europäische sowie der US-amerikanische Markt dar, Absatzmöglichkeiten sind von der allgemeinen konjunkturellen Lage in den Ländern und Regionen bestimmt 	<ul style="list-style-type: none"> Marktforschungen und -prognosen, welche in der Planung berücksichtigt, werden In Zusammenarbeit mit dem strategischen Partner Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien, wird konsequent an der Umsetzung einer globalen Produktstrategie im Motorradbereich gearbeitet Langfristig erfolgreiche Marktstrategie- KTM Europas führender „Powered Two-Wheeler“ Hersteller Strategische Händlernetzentwicklung Neue Entwicklungen: kleinvolumige PTW, Stand-Up-Scootern, E-Motorrädern und für E-Fuels geeignete Motorräder sowie E-Bicycles für den innerstädtischen Gebrauch
IT		
Cyber Crime	<ul style="list-style-type: none"> Cyber Angriffe auf große Unternehmen haben in den letzten Jahren stetig zugenommen 	<ul style="list-style-type: none"> Weiterentwicklung der Krisenorganisation „Cyber Security“ Trainings IT-Security- und Riskmanagement-System zur Identifikation und Steuerung der Informationssicherheitsrisiken Für weitere Ausführungen zu IT-Risiken wird auf den Konzernanhang (Kapitel VII) der PIERER Mobility AG verwiesen
Systemfehler und Datenverfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> Systeme könnten nicht zur Verfügung stehen. Dies kann zu Systemfehlern führen und somit den Produktionsprozess beeinflussen 	<ul style="list-style-type: none"> IT-Security- und Riskmanagement-System zur Identifikation und Steuerung der Informationssicherheitsrisiken

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

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

7. ANGABEN GEMÄSS § 243A (ABS 1) UGB

1. Das Grundkapital beträgt EUR 33.796.535. Es ist zerlegt in 33.796.535 Stück auf Inhaber lautende, Stückaktien mit Stimmrecht, wobei jede Stammaktie am Grundkapital in gleichem Umfang beteiligt ist. Die Aktien gewähren die gewöhnlichen nach dem österreichischen Aktiengesetz den Aktionären zustehenden Rechte. Dazu zählt das Recht auf die Auszahlung der in der Hauptversammlung beschlossenen Dividende sowie das Recht auf Ausübung des Stimmrechtes in der Hauptversammlung. Sämtliche Aktien der PIERER Mobility AG sind seit dem 14. November 2016 an der SIX Swiss Exchange (SIX) im International Reporting Standard hauptnotiert (ISIN AT0000KTMIO2). Seit dem 1. März 2022 sind die Aktien der PIERER Mobility AG zusätzlich an der Wiener Börse (Amtlicher Handel) gelistet. Im Geschäftsjahr 2023 kam es zu keiner Änderung im Grundkapital der Gesellschaft. Ebenso wenig wurden eigene Aktien erworben oder veräußert, weshalb die Gesellschaft zum Stichtag 31. Dezember 2023 keine eigenen Aktien hielt.
2. Zwischen der Pierer Konzerngesellschaft mbH, der Pierer Industrie AG und der Pierer Bajaj AG einerseits (die „Pierer-Gruppe“) und der Bajaj Auto Ltd. und Bajaj Auto International Holdings B.V. andererseits (die „Bajaj-Gruppe“) besteht seit 29. September 2021 ein Syndikatsvertrag (der „Syndikatsvertrag 2021“), der die Rechte und Pflichten der beiden Unternehmensgruppen in Bezug auf die Beteiligung der Pierer Industrie AG und der Bajaj Auto International Holdings B.V. an der Pierer Bajaj AG als Mehrheitsaktionärin der PIERER Mobility AG regelt. Der Syndikatsvertrag 2021 sieht vor, dass die Geschäftsordnung für den Vorstand und den Aufsichtsrat der Pierer Bajaj AG im Falle einer Übertragung des Eigentums von Aktien der PIERER Mobility AG der Zustimmung der von Bajaj nominierten Aufsichtsratsmitglieder der Pierer Bajaj AG bedarf. Die Pierer Bajaj AG, die wirtschaftlich Herrn DI Stefan Pierer zuzurechnen ist, unterliegt angesichts des Syndikatsvertrags auf der Ebene der Pierer Bajaj AG somit Veräußerungsbeschränkungen. Dem Vorstand sind keine weiteren Beschränkungen bekannt, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen.
3. Nach Kenntnis der Gesellschaft bestand per 31. Dezember 2023 folgende direkte oder indirekte Beteiligung am Kapital der PIERER Mobility AG, die zumindest 10 von Hundert betragen:
 - Pierer Bajaj AG: 74,18 % (direkte Beteiligung);
 - Pierer Konzerngesellschaft mbH (direkte und indirekte Beteiligung): 0,09 % (direkte Beteiligung) und 74,18 % (indirekte Beteiligung).
4. Es gibt keine Aktien mit besonderen Kontrollrechten.
5. Es bestehen derzeit keine Mitarbeiterbeteiligungsmodelle.
6. Es bestehen keine über das Gesetz hinausgehenden Bestimmungen hinsichtlich der Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates und über die Änderung der Satzung.
7. Möglichkeiten, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen:

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

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

 - a) Der Vorstand ist gemäß § 169 AktG ermächtigt, bis 29.04.2027 mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Grundkapital der Gesellschaft von EUR 33.796.535,00, allenfalls in mehreren Tranchen, gegen Bar- und/oder Sacheinlagen um bis zu EUR 16.898.267,00 durch Ausgabe von bis zu 16.898.267 Stück auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien auf bis zu EUR 50.694.802,00 zu erhöhen und den Ausgabebetrag sowie die Ausgabebedingungen und die weiteren Einzelheiten der Durchführung der Kapitalerhöhung im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat festzusetzen sowie allenfalls die neuen Aktien im Wege des mittelbaren Bezugsrechts gemäß § 153 Abs 6 AktG den Aktionären zum Bezug anzubieten.
 - b) Der Vorstand wird ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Bezugsrecht der Aktionäre ganz oder teilweise auszuschließen,
 - (i) wenn die Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen erfolgt und in Summe der rechnerisch auf die gegen Bareinlagen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegebenen Aktien entfallende Anteil am Grundkapital der Gesellschaft die Grenze von 10 % des Grundkapitals der Gesellschaft zum Zeitpunkt der Einräumung nicht übersteigt,
 - (ii) wenn die Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen erfolgt,
 - (iii) zur Bedienung einer Mehrzuteilungsoption (Greenshoe), und / oder
 - (iv) für den Ausgleich von Spitzenbeträgen.

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

Aufgrund des von der Hauptversammlung vom 21. April 2023 geschaffenen bedingten Kapitals und der dazu beschlossenen Satzungsänderung enthält die Satzung der Gesellschaft als § 5a „Bedingtes Kapital“ folgende Bestimmung:

Das Grundkapital der Gesellschaft wird gemäß § 159 Abs 2 Z 1 AktG um bis zu EUR 4.375.000.000,00 durch Ausgabe von bis zu 4.375.000 auf Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennwert (Stückaktien) zur Ausgabe an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG im Sinne des Hauptversammlungsbeschlusses vom 21.04.2023, die unter Ausnutzung der in dieser Hauptversammlung eingeräumten Ermächtigung von der Gesellschaft ausgegeben werden, erhöht. Die Kapitalerhöhung darf nur soweit durchgeführt werden, als die Gläubiger der Finanzinstrumente von ihrem Umtausch und/ oder Bezugsrecht auf Aktien der Gesellschaft Gebrauch machen. Der Ausgabebetrag und das Umtauschverhältnis sind nach Maßgabe anerkannter finanzmathematischer Methoden sowie des Aktienkurses in einem anerkannten Preisfindungsverfahren zu ermitteln. Die neu ausgegebenen Aktien der bedingten Kapitalerhöhung sind im gleichen Maße wie die bereits bestehenden Aktien der Gesellschaft dividendenberechtigt. Der Vorstand ist ermächtigt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, Änderungen der Satzung, die sich durch die Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital ergeben, zu beschließen.

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

Diese bedingte Kapitalerhöhung dient zur Ausgabe von neuen Aktien an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG, die unter Ausnutzung der in der Hauptversammlung vom 21. April 2023 eingeräumten Ermächtigung von der Gesellschaft ausgegeben werden. Diese von der Hauptversammlung vom 21. April 2023 eingeräumte Ermächtigung Finanzinstrumente gemäß § 174 AktG auszugeben, wurde bisher nicht ausgenutzt. Von Hauptversammlung vom 21. April 2023 wurden im Hinblick auf den Erwerb und die Veräußerung eigener Aktien zudem folgende Beschlüsse gefasst:

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

e) Der Vorstand ist für die Dauer von fünf Jahren ab dem Datum der Beschlussfassung ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates eigene Aktien auch auf andere Art als über die Börse oder durch ein öffentliches Angebot zu jedem gesetzlich zulässigen Zweck zu veräußern oder zu verwenden und hierbei auch das quotenmäßige Kaufrecht der Aktionäre auszuschließen (Ausschluss des Bezugsrechtes) und die Veräußerungsbedingungen festzusetzen. Die Ermächtigung kann ganz oder teilweise oder auch in mehreren Teilbeträgen und in Verfolgung eines oder mehrerer Zwecke ausgeübt werden.

8. Vereinbarungen der Gesellschaft, die bei einem Kontrollwechsel infolge eines Übernahmeangebotes wirksam werden, sich ändern oder enden sowie deren Wirkungen werden seitens der Gesellschaft nicht bekannt gegeben, da dies der Gesellschaft erheblich schaden würde.
9. Es existieren keine Entschädigungsvereinbarungen zwischen der Gesellschaft und ihren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebotes.

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

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

- Konzernweite Vorgaben für die Rechnungslegung
- Funktionstrennung als organisatorische Maßnahme
- Systemgestützte und prozessabhängige Kontrollen
- Prozessunabhängige Kontrollen
- Management von Risiken der Bilanzerstellung

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

KONTROLLUMFELD

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

Der starken internationalen Ausrichtung der PIERER Mobility-Gruppe und der damit zusammenhängenden dezentralen Gesellschafts- und Standortstrukturen wird durch die Zentralisierung von wesentlichen Unternehmensfunktionen im Bereich der Finanzberichterstattung

in den österreichischen Standorten (insbesondere in Mattighofen) Rechnung getragen. Die Wahrnehmung und Steuerung der nationalen Geschäftstätigkeiten obliegt dem jeweiligen lokalen Management und wird vom Vorstand der KTM AG sowie vom Konzernvorstand überwacht.

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

RISIKOBEURTEILUNG

Risiken in Bezug auf den Rechnungslegungsprozess werden durch das Management erhoben und überwacht sowie im Risikomanagementprozess berücksichtigt. Der Fokus wird dabei auf jene Risiken gelegt, die als wesentlich zu betrachten sind. Die wesentlichen Risiken im Bereich der Rechnungslegung umfassen die nicht vollständige Erfassung von bilanzierungsrelevanten Sachverhalten, Fehler in der Belegerfassung sowie fehlerhafte Berechnungen. Komplexe Bilanzierungsgrundsätze könnten zu einem erhöhten Fehlerrisiko, unrichtigen Ausweis sowie verspätete Bilanzerstellung führen. Zudem besteht das Risiko eines Datenzugriffes von unberechtigten Personen bzw. Datenmanipulation, Ausfall von IT-Systemen und Datenverlust.

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

KONTROLLMASSNAHMEN

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

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

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

KOMMUNIKATION UND ÜBERWACHUNG

Die Verantwortung für die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im (Konzern-)Rechnungslegungsprozess ist klar geregelt und liegt bei den verantwortlichen Führungskräften und Prozessverantwortlichen.

In die Beurteilung der Wirksamkeit fließen neben den Ergebnissen aus der unternehmensinternen Einschätzung auch jene von externen Prüfungen, z. B. im Rahmen der Jahresabschlussprüfung oder von externen IT-Security Audits, sowie des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses ein. Schwächen im Kontrollsystem werden unter Berücksichtigung ihrer möglichen Auswirkung auf die Rechnungslegungsprozesse behoben.

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

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

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

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

9. AUSBLICK

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

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

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

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

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

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

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

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

INVESTITIONEN

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

Wichtige geplante Investitionen sind auch die Beschaffung von Werkzeugen, insbesondere für geplante Forschungs- und

Entwicklungsprojekte, Investitionen in digitale Vertriebsplattformen für Händler und Endkunden sowie Modernisierungen, Erweiterungen, Verbesserungen und Digitalisierung bestehender Produktionskapazitäten.

AUSREICHENDE FINANZIERUNGSSITUATION

Die aktuellen Liquiditätsreserven gepaart mit einem ausgewogenen Mix an verschiedenen Finanzierungsinstrumenten ermöglichen es der Unternehmensgruppe auch im Jahr 2024 in einem volatilen Marktumfeld flexibel zu agieren. In diesem Zusammenhang wurden

die verfügbaren Liquiditätsreserven kurz- und langfristig deutlich erhöht. So hat die KTM Gruppe im Geschäftsjahr 2023 etwa ein Schuldscheindarlehen mit einem Volumen von EUR 300 Millionen sowie eine Namensschuldverschreibung im Umfang von EUR 50 Millionen emittiert.

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

Wels, am 14. März 2024

Der Vorstand der PIERER Mobility AG



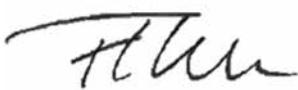
Dipl.-Ing. Stefan Pierer



Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz



Mag. Viktor Sigl, MBA



Mag. Florian Kecht



Mag. Alex Pierer



Dipl.-Vw. Rudolf Wiesbeck



Konzernabschluss

KONZERNBILANZ	138
KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	140
KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG	141
KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG	142
KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGS- RECHNUNG	145

Konzernabschluss
Download

KONZERNBILANZ

zum 31. Dezember 2023

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

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

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

für das Geschäftsjahr vom 1.1.2023 bis 31.12.2023

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

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

für das Geschäftsjahr vom 1.1.2023 bis 31.12.2023

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

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

für das Geschäftsjahr vom 1.1.2023 bis 31.12.2023

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

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

KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

TEUR	ANHANG-NR.
Stand am 1. Jänner 2023	
Ergebnis des Geschäftsjahres	
Sonstiges Ergebnis	32
Gesamtergebnis	
Transaktionen mit Anteilseignern	
Dividenden an Dritte	18, 32
Kauf/Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen	32
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert worden sind	
Optionen auf nicht beherrschende Anteile	35
Kapitalerhöhung von nicht beherrschenden Gesellschaften ohne Änderung der Anteilsverhältnisse	32
Konsolidierungskreisänderungen	
Sonstiges	
Stand am 31. Dezember 2023	

TEUR	ANHANG-NR.
Stand am 1. Jänner 2022	
Ergebnis des Geschäftsjahres	
Sonstiges Ergebnis	32
Gesamtergebnis	
Transaktionen mit Anteilseignern	
Dividenden an Dritte	18, 32
Kauf/Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen	32
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert worden sind	
Optionen auf nicht beherrschende Anteile	35
Kapitalerhöhung von nicht beherrschenden Gesellschaften ohne Änderung der Anteilsverhältnisse	32
Sonstiges	
Stand am 31. Dezember 2022	

EIGENKAPITAL DER EIGENTÜMER DES MUTTERUNTERNEHMENS								
Grundkapital	Kapitalrücklagen	Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn	Rücklage nach IFRS 9	Ausgleichsposten Währungs-umrechnung	Rücklage für eigene Anteile	Gesamt	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Konzern-eigenkapital Gesamt
33.797	9.949	845.432	16.255	2.302	0	907.735	6.661	914.396
0	0	80.183	0	0	0	80.183	-3.770	76.413
0	0	-373	-7.511	-5.246	0	-13.130	0	-13.130
0	0	79.810	-7.511	-5.246	0	67.053	-3.770	63.283
0	0	-67.593	0	0	0	-67.593	-500	-68.093
0	0	-214	0	0	0	-214	0	-214
0	0	0	-309	0	0	-309	0	-309
0	0	-2.420	0	0	0	-2.420	0	-2.420
0	0	0	0	0	0	0	2.556	2.556
0	0	0	0	0	0	0	61	61
0	0	9	0	0	0	9	4	13
33.797	9.949	855.024	8.435	-2.944	0	904.261	5.012	909.273

EIGENKAPITAL DER EIGENTÜMER DES MUTTERUNTERNEHMENS								
Grundkapital	Kapitalrücklagen	Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn	Rücklage nach IFRS 9	Ausgleichsposten Währungs-umrechnung	Rücklage für eigene Anteile	Gesamt	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Konzern-eigenkapital Gesamt
33.797	9.949	714.154	1.369	873	0	760.142	5.409	765.551
0	0	169.921	0	0	0	169.921	702	170.623
0	0	1.067	14.909	1.429	0	17.405	0	17.405
0	0	170.988	14.909	1.429	0	187.326	702	188.028
0	0	-33.797	0	0	0	-33.797	-500	-34.297
0	0	-3.298	0	0	0	-3.298	-1.506	-4.804
0	0	0	-23	0	0	-23	0	-23
0	0	-2.579	0	0	0	-2.579	0	-2.579
0	0	0	0	0	0	0	2.556	2.556
0	0	-36	0	0	0	-36	0	-36
33.797	9.949	845.432	16.255	2.302	0	907.735	6.661	914.396



Konzernanhang

für das Geschäftsjahr 2023

I. ALLGEMEINE ANGABEN	148	32. Konzerneigenkapital	174
1. Angaben zum Unternehmen	148	33. Finanzverbindlichkeiten	176
2. Grundsätze der Rechnungslegung	148	34. Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	177
3. Neu angewendete Standards und Interpretationen	148	35. Andere kurz- und langfristige Schulden und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	180
4. Zukünftig anzuwendende Standards und Interpretationen	149	36. Rückstellungen	181
5. Schätzungen und Ermessensentscheidungen	149	VI. ANGABEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG	182
II. KONSOLIDIERUNGSKREIS	152	VII. RISIKOBERICHT	183
6. Konsolidierungsgrundsätze und -Methoden	152	37. Risikomanagement	183
7. Veränderungen im Konsolidierungskreis	152	38. Marktrisiken	183
III. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG	154	39. Branchenspezifische Risiken	184
IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	156	40. IT-Risiken	186
8. Umsatzerlöse	156	41. Finanzielle Risiken	186
9. Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	156	42. Sonstige Risiken	192
10. Vertriebs- und Rennsportaufwendungen	157	VIII. FINANZINSTRUMENTE UND KAPITALMANAGEMENT	194
11. Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	157	43. Grundlagen	194
12. Verwaltungsaufwendungen	157	44. Einstufung und beizulegende Zeitwerte	195
13. Sonstige betriebliche Aufwendungen	158	45. Aufrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten	200
14. Sonstige betriebliche Erträge	158	46. Hedging	202
15. Ergebnis aus At-Equity Beteiligungen	158	47. Kapitalmanagement	206
16. Finanz- und Beteiligungsergebnis	159	IX. LEASINGVERHÄLTNISSE	208
17. Ertragsteuern	159	48. Leasingverhältnisse als Leasingnehmer (IFRS 16)	208
18. Ergebnis je Aktie und Vorschlag für die Ergebnisverwendung	160	49. Leasingverhältnisse als Leasinggeber (IFRS 16)	210
19. Aufwendungen für den Abschlussprüfer	161	X. ERLÄUTERUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN SOWIE ZU DEN ORGANEN	211
20. Mitarbeiter	161	50. Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen	211
V. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ	162	51. Organe der Pierer Mobility AG	213
21. Firmenwert	162	52. Vorstands- und Aufsichtsratsbezüge	213
22. Immaterielle Vermögenswerte	163	XI. EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG	213
23. Sachanlagen	166	XII. KONZERNUNTERNEHMEN (BETEILIGUNGSSPIEGEL)	214
24. Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	168	XIII. FREIGABE DES KONZERNABSCHLUSSES	217
25. Latente Steueransprüche	169		
26. Sonstige langfristige Vermögenswerte	171		
27. Vorräte	171		
28. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	172		
29. Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	173		
30. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	173		
31. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	173		

I. ALLGEMEINE ANGABEN

1. ANGABEN ZUM UNTERNEHMEN

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

Infolge der strategischen Partnerschaft mit Bajaj in Indien konnte das Unternehmen die Produktionskapazitäten in den letzten Jahren diversifizieren und die Wettbewerbsfähigkeit auf dem globalen Markt erhöhen. Die Kooperation mit CFMOTO in China und das Joint Venture mit Maxcom in Bulgarien stärken sowohl die Fahrrad- als auch die Motorradproduktion nachhaltig. Mit führender Technologie im Bereich der Niedervolt-Elektromobilität will PIERER Mobility

weltweit Marktführer bei elektrischen Zweirädern im Leistungsbereich von 250 W bis 15 kW werden.

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

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

2. GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG

Der Konzernabschluss für den Zeitraum 1. Jänner bis 31. Dezember 2023 wurde in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen International Financial Reporting Standards (IFRS) sowie den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), soweit sie in der Europäischen Union angewendet werden, erstellt. Dabei wurden auch die zusätzlichen Anforderungen des § 245a Abs1 UGB (österreichisches Unternehmensgesetzbuch) erfüllt.

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

Vorschriften prüfungspflichtigen vollkonsolidierten in- und ausländischen Unternehmen wurden von unabhängigen Wirtschaftsprüfern geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen.

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

3. NEU ANGEWENDETE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

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

ERSTMALIGE ANWENDUNG	NEUE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN	VERÖFFENTLICHT DURCH DAS IASB
1. Jänner 2023	Änderungen IAS 1 und IFRS Practice Statement 2 – Angabe von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	12. Februar 2021
	Änderungen zu IAS 8 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Änderungen von Schätzungen und Fehlern – Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen	12. Februar 2021

ERSTMALIGE ANWENDUNG	NEUE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN	VERÖFFENTLICHT DURCH DAS IASB
	Änderungen zu IAS 12 Ertragsteuern – Latente Steuern, die sich auf Vermögenswerte und Schulden beziehen, die aus einer einzigen Transaktion entstehen	7. Mai 2021
	IFRS 17 Versicherungsverträge	18. Mai 2017
	Änderungen zu IFRS 17 – erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 - Vergleichsinformationen	9. Dezember 2021
	Änderungen zu IAS 12 Ertragsteuern – Reform des internationalen Steuersystems – Mustervorschriften für Pillar 2	23. Mai 2023

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

4. ZUKÜNFTIG ANZUWENDENDE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

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

ERSTMALIGE ANWENDUNG	NEUE ODER GEÄNDERTE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN	VERÖFFENTLICHT DURCH DAS IASB
1. Jänner 2024		
	Änderungen zu IFRS 16 Leasing – Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-Leaseback-Transaktion	22. September 2022
	Änderung an IAS 1 – Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristige und langfristige Schulden (einschließlich Verschiebung des Zeitpunkts des Inkrafttretens sowie langfristige Verbindlichkeiten mit Covenants)	31. Oktober 2022

Das IASB und das IFRIC haben weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, welche aber im Geschäftsjahr 2023 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind bzw. **von der EU-Kommission noch nicht übernommen** wurden. Es handelt sich dabei um folgende Standards und Interpretationen:

NEUE ODER GEÄNDERTE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN	ANWENDUNGSZEIT-PUNKT IASB	VERÖFFENTLICHT DURCH DAS IASB	EU-ENDORSEMENT?
Änderungen an IAS 7 und IFRS 7 – Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen (Supplier Finance Arrangements)	1.1.2024	25.5.2023	Nein
Änderungen an IAS 21 – Auswirkungen von Wechselkursänderungen – Fehlende Umtauschbarkeit	1.1.2025	15.8.2023	Nein

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

5. SCHÄTZUNGEN UND ERMESSENSENTSCHEIDUNGEN

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad **Schätzungen** vorgenommen und Annahmen getroffen werden, welche die bilanzierten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die Angabe von Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und den Ausweis von Aufwendungen und Erträgen im Geschäftsjahr beeinflussen. Bei der Vornahme von Schätzungen berücksichtigt der Vorstand Erfahrungswerte und aktuelle Prognosen. Die sich

tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen, wenn sich angenommene Parameter entgegen der Erwartung entwickeln. Bei Bekanntwerden neuer Gegebenheiten werden diese entsprechend berücksichtigt und bisherige Annahmen angepasst.

- Insbesondere werden Annahmen zur Beurteilung der Werthaltigkeit von Firmenwerten und immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmbarer Nutzungsdauer getroffen. Zum Bilanzstichtag waren Firmenwerte in Höhe von TEUR 131.735 (Vorjahr: TEUR 130.655) sowie die Marken „KTM“ in Höhe von TEUR 61.103 (Vorjahr: TEUR 61.103), „GASGAS“ in Höhe von TEUR 13.346 (Vorjahr: TEUR 13.346), „MV Agusta“ in Höhe von TEUR 20.165 (Vorjahr: TEUR 20.165) und „JOHANSSON“ in Höhe von TEUR 1.300 (Vorjahr: TEUR 0) angesetzt. Die Marke „FELT“ wurde als zur Veräußerung gehaltener Vermögenswert klassifiziert und mit einem Wert in Höhe von TEUR 3.700 angesetzt. Weiterführende Informationen sind den Erläuterungen unter Punkt 21. „Firmenwert“, Punkt 22. „Immaterielle Vermögenswerte“ und Punkt 30. „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte“ zu entnehmen.
 - Latente Steueransprüche auf nicht verfallbare steuerliche Verlustvorträge werden unter der Annahme angesetzt, dass zukünftig ausreichend steuerliches Einkommen zur Verwertung der steuerlichen Verlustvorträge erwirtschaftet wird. Bei Unsicherheiten in den Annahmen werden entsprechende Wertberichtigungen gebildet. Zum 31.12.2023 wurden aktive latente Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von TEUR 19.968 (Vorjahr: TEUR 1.747) aktiviert. Aufgrund der aktuellen Steuerplanung geht das Management von einer Verwertung der zum 31.12.2023 angesetzten Verlustvorträge innerhalb der nächsten fünf Jahre aus. Weitere Details zu den latenten Steuern sind den Erläuterungen unter Punkt 25. „Latente Steueransprüche“ zu entnehmen.
 - Im Rahmen des Cashflow-Hedge-Accountings werden Einschätzungen zu Eintritt und Höhe von künftigen Zahlungsströmen getroffen. Die Planung künftiger Zahlungsströme leitet sich aus der Absatz- und Bestellmengenplanung ab, wird monatlich auf die Zielerreichung überprüft und mit Erfahrungswerten aus der Vergangenheit verplausibilisiert. Gemäß der internen Währungsabsicherungsrichtlinie werden Fremdwährungsabsicherungen grundsätzlich rollierend für eine Reichweite von bis zu 18 Monaten abgeschlossen. Die Sicherungsquote der einzelnen Währungen wird von der Planungsunsicherheit im jeweiligen Markt, der Volatilität der Währung und den Sicherungskosten abhängig gemacht. Auf Basis der Bedeutung von Währungen (Volumen, Ergebnisrelevanz) werden Gruppierungen vorgenommen, woraus sich unterschiedliche Vorgehensweisen ergeben. Je Währung wird eine Sicherungsquote von 80 % des Fremdwährungsexposures angestrebt. Details zu den Sensitivitäten, die für Währungs- und Zinsrisiken bestehen, sind den Erläuterungen in Punkt VII. „Finanzielle Risiken“ zu entnehmen.
 - Daneben bestehen Schätzungsunsicherheiten beim Ansatz und der Bewertung von Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer. Es werden Annahmen zu den folgenden Faktoren getroffen: Erwartungswerte, demografische Annahmen wie das Pensionsalter von Frauen / Männern und Mitarbeiterfluktuation sowie finanzielle Annahmen wie Rechnungszinssatz und künftige Lohn- und Gehaltstrends. Zum Bilanzstichtag waren Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer in Höhe von TEUR 27.967 (Vorjahr: TEUR 26.154) angesetzt. Weiterführende Informationen sind den Erläuterungen unter dem Punkt 34. „Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer“ zu entnehmen.
 - Schätzungen bei den Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen. Für die Ermittlung der Rückstellungshöhe wurde ein direkter Zusammenhang pro Produktgruppe zwischen angefallenen Garantie- und Gewährleistungsaufwendungen an den Umsatzerlösen festgestellt. Der durchschnittliche Prozentsatz der Garantie- und Gewährleistungsaufwendungen an den Umsatzerlösen wird mehrmals jährlich geprüft und bei Bedarf angepasst. Zum 31.12.2023 wurden Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen in Höhe von TEUR 20.523 (Vorjahr: TEUR 20.947) angesetzt. Die Entwicklung der Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen ist dem Punkt 36. „Rückstellungen“ zu entnehmen.
 - Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden, die im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworben wurden, sowie der Nutzungsdauern dieser Vermögenswerte basiert auf Beurteilungen des Managements.
 - Leasingverhältnisse
Es werden Einschätzungen über die Laufzeit und Zinssätze getroffen. Weitere Angaben dazu sind unter Punkt 23. „Sachanlagen“ sowie unter Punkt 48. „Leasingverhältnisse als Leasingnehmer“ zu finden.
 - Bei den Vorräten bestehen Schätzungen und Ermessensentscheidungen im Zusammenhang mit der Bewertung (Verbrauchsfolgeverfahren und Reichweitenanalysen). Zusätzlich werden auf Einzelfallbasis Wertberichtigungserfordernisse aufgrund langer Lagerdauer und eingeschränkter Absatzmöglichkeiten erfasst.
- Folgende **Ermessensentscheidungen** wurden bei der Anwendung der Rechnungslegungsmethoden in der PIERER Mobility-Gruppe getroffen:
- Entwicklungskosten
Entwicklungskosten werden entsprechend der dargestellten Bilanzierungs- und Bewertungsmethode aktiviert. Die erstmalige Aktivierung der Kosten beruht auf Annahmen des Managements zur Einschätzung des zukünftigen wirtschaftlichen Nutzens der getätigten Aufwendungen und der technischen Machbarkeit des entwickelten Produktes oder Verfahrens sowie dessen Marktgängigkeit.

- Ausbuchung von Forderungen im Rahmen von ABS- und Factoring-Vereinbarungen
Es werden Einschätzungen über die Ausbuchungsvoraussetzungen des IFRS 9 getroffen. Nähere Details sind dem Kapitel VIII. „Finanzinstrumente und Kapitalmanagement“ zu entnehmen.
- Supplier Finance
Es werden Einschätzungen über den Ausweis der Verbindlichkeiten im Rahmen des Supplier Finance Programmes getroffen. Weitere Angaben dazu siehe Punkt 35. „Andere kurz- und langfristige Schulden und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“.
- Konsolidierung
Bei der Festlegung, ob Beherrschung gemäß IFRS 10 vorliegt, übt das Management Ermessensentscheidungen zur Bestimmung der relevanten Aktivitäten der Tochterunternehmen aus.

Auswirkungen von klimabezogenen Aspekten auf die Rechnungslegung

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

Klimabezogene Aspekte sind im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses insbesondere bei Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen hinsichtlich zukünftiger Entwicklungen, die die PIERER Mobility Gruppe betreffen, bedeutsam und werden vom Management entsprechend berücksichtigt. Für den Konzernabschluss der PIERER Mobility Gruppe zum 31.12.2023 ergeben sich daraus keine grundlegend geänderten Annahmen und Schätzungen. Der Vorstand schätzt die potenziellen Auswirkungen klimabedingter Chancen und Risiken auf den Konzernabschluss nach IFRS wie folgt ein:

- Nutzungsdauern von nicht-finanziellen Vermögenswerten:
Die PIERER Mobility-Gruppe hat evaluiert, inwiefern die Nutzungsdauer von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten aufgrund von klimabezogenen Aspekten beeinflusst sein könnten. Eine Beurteilung erfolgte insbesondere dahingehend, ob auf Basis bestehender und angekündigter gesetzlicher und regulatorischer Vorgaben Industrieanlagen nicht mehr in dem ursprünglich geplanten zeitlichen Umfang nutzbar sind. Eine Beeinflussung von Nutzungsdauern durch externe oder interne Verpflichtungen konnte dabei nicht abgeleitet werden.

- Wertminderungen von Vermögenswerten:
Den kurz- und mittelfristigen Finanzplanungen und damit den Werthaltigkeitstests liegen das nachhaltig ausgerichtete Geschäftsmodell zugrunde. In den kurz- und mittelfristigen Finanzplanungen der einzelnen CGUs werden Annahmen zu klimabedingten Faktoren bei Investitionsprogrammen (CAPEX), Technologien und Produktionsverfahren zum Erreichen der konzerninternen Klimaziele sowie beim darauf basierenden ökologisch nachhaltigen Produktmix im Sinne des „Right Vehicle, Right Place, Right Energy Carrier“-Konzeptes sachgerecht berücksichtigt.
- Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten:
Im Geschäftsjahr 2023 sind in der PIERER Mobility-Gruppe keine neuen Verpflichtungen aus der Verletzung von Klimaschutzgesetzen und/oder Klimaregulatoren entstanden, die den Ansatz einer Rückstellung oder die Angabe einer Eventualverbindlichkeit erfordern hätten.

Die PIERER Mobility-Gruppe passt ihre Nachhaltigkeitsziele laufend an die sich entwickelnden Anforderungen und technologischen Veränderungen oder in Bezug auf zukünftige Geschäftspläne oder Strategien an. Da die potenziellen Auswirkungen von heute noch nicht verlaublichen regulatorischen Anforderungen, technologischen Veränderungen oder zukünftigen Plänen und Strategien und deren Operationalisierung, einschließlich der Neuzuweisung von Ressourcen, nicht abschätzbar sind, kann der Konzernabschluss in zukünftigen Perioden von diesen Entwicklungen beeinträchtigt werden.

Auswirkungen des russisch-ukrainischen Krieges:

Die Einschätzungen der PIERER Mobility-Gruppe zu den Auswirkungen des Kriegsgeschehens in der Ukraine sind im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Die PIERER Mobility-Gruppe hat keinen wesentlichen Grund identifiziert, ihre Schätzungen und Erwartungen zum 31. Dezember 2023 aufgrund des Kriegsgeschehens in der Ukraine wesentlich zu ändern. Die Gruppe verfügt weder über Investitionen, sonstige Vermögenswerte oder sonstige wesentliche Geschäftsbeziehungen in der Ukraine, Russland oder Weißrussland, noch hat die Gruppe wesentliche Geschäftsbeziehungen zu Lieferanten oder Händlern in diesen Ländern. Vor diesem Hintergrund erwartet das Unternehmen keine wesentlichen Auswirkungen auf die erwarteten zukünftigen Cashflows. Gleichermaßen hat die PIERER Mobility AG durch den Krieg und die verhängten Sanktionen keinen Verlust der Beherrschung, der gemeinschaftlichen Führung oder der Fähigkeit zur Ausübung eines maßgeblichen Einflusses auf Unternehmen erlitten und erwartet auch dergleichen nicht.

II. KONSOLIDIERUNGSKREIS

6. KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE UND -METHODEN

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

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

	STICHTAGSKURS		DURCHSCHNITTSKURS	
	31.12.2023	31.12.2022	2023	2022
US-Dollar	1,1050	1,0666	1,0829	1,0500
Schweizer Franken	0,9260	0,9847	0,9717	1,0017
Japanischer Yen	156,3300	140,6600	153,1758	138,1392
Südafrikanischer Rand	20,3477	18,0986	20,0410	17,2127
Mexikanischer Peso	18,7231	20,8560	19,0658	21,0536
Australischer Dollar	1,6263	1,5693	1,6347	1,5154
Chinesischer Renminbi	7,8509	7,3582	7,6839	7,1543

7. VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Alle Tochterunternehmen, die unter der rechtlichen oder faktischen Kontrolle der PIERER Mobility AG stehen, sind in den vorliegenden Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 einbezogen. Die Anzahl

der Unternehmen im Konsolidierungskreis hat sich im Geschäftsjahr 2023 wie folgt entwickelt:

	VOLLKONSOLIDIERTE GESELLSCHAFTEN	AT EQUITY GESELLSCHAFTEN
Stand zum 31.12.2022	76	5
Konsolidierungskreiszugänge	4	0
Konsolidierungskreisabgänge	0	-1
Stand zum 31.12.2023	80	4
davon ausländische Unternehmen	55	3

Die PIERER Mobility AG, als Mutterunternehmen der PIERER Mobility-Gruppe, wurde in dieser Aufstellung nicht berücksichtigt. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften sowie deren Erstkonsolidierungszeitpunkte sind im Kapitel XII. „Konzernunternehmen (Beteiligungsspiegel)“ angeführt.

Änderungen vollkonsolidierter Gesellschaften

Konsolidierungskreiszugänge:

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

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

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

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

Änderungen At-Equity einbezogener Gesellschaften

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

III. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

MOTORCYCLES:

Das Segment „Motorcycles“ umfasst die Entwicklung, Produktion und den Vertrieb von Motorrädern unter den Marken „KTM“, „Husqvarna Motorcycles“ und „GASGAS“ sowie Komponenten der Marke „WP“. Das Segment Motorcycles umfasst zum 31. Dezember 2023 58 in den Konzernabschluss einbezogene Tochtergesellschaften in Österreich, den USA, Japan, Südafrika, Mexiko, Indien, Australien und Neuseeland sowie in verschiedenen anderen Ländern in Europa und Asien. Darüber werden auch Beteiligungen an Assemblierungsgesellschaften auf den Philippinen und in China gehalten.

BICYCLES:

Die PIERER New Mobility GmbH samt Tochtergesellschaften bildet das Segment „Bicycles“ der PIERER Mobility-Gruppe. Mit den Marken „Husqvarna E-Bicycles“, „GASGAS Bicycles“, „Liteville“ und „Johansson“ liegt der Fokus auf der Entwicklung, Herstellung und

dem Handel mit E-Bicycles und Fahrrädern. Insgesamt umfasst das Segment 15 vollkonsolidierte Gesellschaften.

SONSTIGE:

Im Bereich „Sonstige“ werden die PIERER Mobility AG, die PIERER Innovation GmbH, die Avocado GmbH, die PIERER E-Commerce GmbH, die PIERER E-Commerce North America Inc., die DealerCenter Digital GmbH, die Platin 1483 GmbH sowie die LX Media GmbH zusammenfassend dargestellt.

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

Die Segmentinformationen für das Geschäftsjahr 2023 und 2022 teilen sich auf die beschriebenen Segmente wie folgt auf:

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

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

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

INFORMATIONEN ÜBER GEOGRAFISCHE GEBIETE:

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

TEUR	LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE	
	31.12.2023	31.12.2022
Österreich	1.170.384	1.046.841
Europa (ohne Österreich)	51.587	37.211
Nordamerika inkl. Mexiko	90.890	89.611
Sonstige	5.597	4.401
SUMME	1.318.458	1.178.064

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

IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN-UND VERLUSTRECHNUNG

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

8. UMSATZERLÖSE

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

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

TEUR	2023	2022
Österreich	107.545	119.446
Europa (ohne Österreich)	1.340.260	1.013.850
Nordamerika und Mexico	776.022	825.755
Sonstige	437.383	478.149
	2.661.210	2.437.200

Variable Gegenleistungen wie Preisnachlässe, Umsatzboni und Skonti werden als Erlösminderungen der Umsatzerlöse ausgewiesen. Die Verpflichtungen für variable Gegenleistungen werden als vertragliche Verpflichtungen im Sinne des IFRS 15 ausgewiesen. Die vertraglichen Verpflichtungen für variable Gegenleistungen betreffend Preisnachlässe, Umsatzboni und Skonti betragen zum 31.12.2023 € 61,0 Mio. (31.12.2022: € 63,5 Mio.).

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

9. HERSTELLUNGSKOSTEN DER ZUR ERZIELUNG DER UMSATZERLÖSE ERBRACHTEN LEISTUNGEN

Die Herstellungskosten des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2023	2022
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	1.727.180	1.488.845
Personalaufwand	152.082	138.893
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	68.164	61.024
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und sonstige immaterielle Vermögenswerte	34.329	30.550
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.638	26.566
	1.977.117	1.745.878

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

10. VERTRIEBS- UND RENNSPORTAUFWENDUNGEN

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

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

11. FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSaufWENDUNGEN

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

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

Die in den Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen dargestellten Aufwandsarten umfassen Forschungs- sowie nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten. Der Personalaufwand ohne Effekte aus den aktivierten Entwicklungskosten beträgt

TEUR 109.329 (Vorjahr: TEUR 91.947). Insgesamt betrugen die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen (vor aktivierten Entwicklungskosten) TEUR 244.371 (Vorjahr: TEUR 213.209) und somit 9,2 % (Vorjahr: 8,7 %) vom Umsatz.

12. VERWALTUNGSaufWENDUNGEN

Die Verwaltungsaufwendungen des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

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

13. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

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

14. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

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

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

TEUR	2023	2022
Erträge aus dem Abgang von Anlagen	0	137
Veränderungen im Konsolidierungskreis	0	2.136
Übrige sonstige Erträge	3.736	104
	3.736	2.377

15. ERGEBNIS AUS AT-EQUITY BETEILIGUNGEN

Der Gewinn- / Verlustanteil von assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, wird in der Gewinn- und Verlustrechnung als gesonderter Posten im Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit ausgewiesen. Im Wesentlichen handelt es sich

hierbei um Beteiligungen, die als wesentliche Lieferanten oder Kunden in die operative Geschäftstätigkeit der PIERER Mobility-Gruppe eingebunden sind.

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

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

16. FINANZ- UND BETEILIGUNGSERGEBNIS

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

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

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

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

17. ERTRAGSTEUERN

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

TEUR	2023	2022
Laufende Steuer	-12.982	-34.626
Latente Steuern	-2.738	-10.654
	-15.720	-45.280

Als Ertragsteuern sind die in den einzelnen Ländern gezahlten bzw. geschuldeten Steuern auf Einkommen und Ertrag sowie die latenten Steuern ausgewiesen. Die österreichischen Gesellschaften der PIERER Mobility-Gruppe unterliegen einem Körperschaftsteuersatz von 24 %. In Österreich wurde im Jahr 2022 ein Steuerreformgesetz beschlossen, welches eine stufenweise Senkung des Körperschaftsteuersatzes vorsieht. Der Körperschaftsteuersatz wird für das Jahr 2023 auf 24 % und für die Jahre ab 2024 auf 23 % gesenkt. Aufgrund dieser Steuersatzänderung erfolgte die Berechnung der Steuerlatenz mit dem jeweils zukünftig anzuwendenden Steuersatz zum Zeitpunkt

der voraussichtlichen Umkehr der Wertdifferenz. Die Berechnung ausländischer Ertragsteuern basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen oder verabschiedeten Gesetzen und Verordnungen. Die angewandten Ertragssteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren von 9,0 % bis 37,6 %. Eine Überleitungsrechnung zwischen dem erwarteten Steueraufwand des Geschäftsjahres (Anwendung des Konzernsteuersatzes in Höhe von 24 % auf das Ergebnis vor Steuern) und dem tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand kann wie folgt dargestellt werden:

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

Globale Mindestbesteuerung

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

auf den tatsächlichen Steueraufwand des Geschäftsjahres 2023.

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

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

18. ERGEBNIS JE AKTIE UND VORSCHLAG FÜR DIE ERGEBNISVERWENDUNG

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

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

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

Für das Geschäftsjahr 2023 wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn der PIERER Mobility AG in Höhe von TEUR 162.464, eine Dividende von EUR 0,50 je Aktie (entspricht insgesamt TEUR 16.898) auszuschütten und den Restbetrag auf neue Rechnung vorzutragen. Vom Bilanzgewinn 2022 wurde eine Dividende in Höhe von TEUR 67.593 ausgeschüttet.

19. AUFWENDUNGEN FÜR DEN ABSCHLUSSPRÜFER

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

TEUR	2023	2022
Jahresabschlussprüfung aller Einzelgesellschaften sowie Konzernabschlussprüfung	635	564
Sonstige Bestätigungsleistungen	77	48
Sonstige Leistungen	74	56
	786	668

20. MITARBEITER

Der Mitarbeiterstand wird jeweils inklusive Leiharbeiter und externen Dienstnehmern dargestellt:

Stand am 1.1.2023	6.088
Veränderung im Geschäftsjahr	96
Stand am 31.12.2023	6.184

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

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

V. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

21. FIRMENWERT

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

Die Berechnung erfolgte mit folgender Methode: Die Prognose der Zahlungsströme basiert auf den vom Management freigegebenen Finanzbudgets bzw. Vorschaurechnungen unter Berücksichtigung der mittelfristigen Strategieziele. Die geschätzten Zahlungsströme jenseits dieser Periode werden durch Extrapolation der Budget-/Vorschauwerte ermittelt,

wobei ab dem dritten Jahr eine konstante Weiterentwicklung unter Verwendung einer Wachstumsrate von 1 % angenommen wird. Als Diskontierungszinssatz wurde ein gewogener Kapitalkostensatz (WACC) vor Steuern in Höhe von 11,1 % (2022: 11,6 %) für „KTM“ und 10,4 % (2022: 11,3 %) für „PIERER New Mobility“ herangezogen. Bei sonst gleichbleibenden Bedingungen hätte für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „KTM“ eine Erhöhung des Vorsteuer WACC auf 14,1 % (2022: 18,9 %) oder die Verringerung der künftig geplanten EBITs um 20,6 % (2022: 36,6 %) zur Folge, dass der Buchwert der CGU dem erzielbaren Betrag entspricht. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „PIERER New Mobility“ hätte bei sonst gleichbleibenden Bedingungen eine Erhöhung des Vorsteuer WACC auf 11,6 % (2022: 34,3 %) oder die Verringerung der künftig geplanten EBITs um 13,9 % (2022: 68,4 %) zur Folge, dass der Buchwert der CGU dem erzielbaren Betrag entspricht.

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

TEUR	2023	2022
Anschaffungs- und Herstellungskosten:		
Stand am 1.1.	150.632	150.681
Konsolidierungskreisänderungen	1.567	0
Währungsumrechnung	-474	-49
Stand am 31.12.	151.725	150.632
Kumulierte Abschreibungen:		
Stand am 1.1.	19.977	19.970
Konsolidierungskreisänderungen	0	0
Währungsumrechnung	13	7
Stand am 31.12.	19.990	19.977
Buchwert am 31.12.	131.735	130.655
KTM	109.766	110.253
PIERER New Mobility	19.457	19.457
Sonstige	2.512	945

22. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Immaterielle Vermögenswerte werden analog dem Sachanlagevermögen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und abzüglich Abschreibungen bewertet. Die Ermittlung der planmäßigen

Abschreibungen erfolgt nach der linearen Abschreibungsmethode unter Zugrundelegung folgender Nutzungsdauern:

JAHRE	NUTZUNGSDAUER
Software	3 - 5
Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte	5

Bei selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten erfolgt eine Aufteilung des Herstellungszeitraumes in eine Forschungs-, Entwicklungs- und Modellpflegephase. In der Forschungs- und Modellpflegephase angefallene Kosten werden sofort ergebniswirksam erfasst. Die planmäßige Abschreibung von aktivierten Entwicklungskosten, die eindeutig Projekten zugeordnet werden können, erfolgt mit dem Beginn der Serienproduktion. Im Geschäftsjahr 2023 wurden Entwicklungskosten in Höhe von TEUR 156.877 (Vorjahr: TEUR 136.539) aktiviert sowie insgesamt TEUR 68.164 (Vorjahr: TEUR 61.024) abgeschrieben. Zum 31.12.2023 sind Entwicklungskosten mit einem Buchwert in Höhe von TEUR 506.666 (Vorjahr: TEUR 420.572) in den immateriellen Vermögenswerten enthalten.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer, wie die großteils im Rahmen der durch Kaufpreisallokationen angesetzten Marken „KTM“ in Höhe von TEUR 61.103, „WP“ in Höhe von TEUR 6.532, „GASGAS“ in Höhe von TEUR 13.346, „MV AGUSTA“ in Höhe von TEUR 20.165 und „JOHANSSON“ in Höhe von TEUR 1.300 werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern einem Werthaltigkeitstest gemäß IAS 36 unterzogen und allfällige

notwendige Wertminderungen ergebniswirksam berücksichtigt. Der Vorstand geht von einer unbestimmten Nutzungsdauer der Marken aus, da die Rechte in den relevanten Absatzmärkten keinen zeitlichen, rechtlichen oder vertraglichen Einschränkungen unterliegen und aufgrund der nachhaltigen Bekanntheit der Marken auch keine wirtschaftliche Entwertung vorliegt.

Aufgrund der strategischen Beschlussfassung zur Veräußerung der Marke „FELT“ vom 5. Dezember 2023 wurde diese nach den Regeln des IFRS 5 bewertet und in untenstehendem Anlagenspiegel der entsprechende Abgang in Höhe von TEUR 3.700 verbucht. Die Marken „KTM“, „GASGAS“ und „MV Agusta“ sind der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „KTM“ und die Marke „JOHANSSON“ bzw. im Vorjahr die Marke „FELT“ der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „PIERER New Mobility“ zugeordnet. Da die Marken keine Mittelzuflüsse erzeugen, die weitestgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte sind, erfolgt die Werthaltigkeitsprüfung im Rahmen der Werthaltigkeitstests der jeweiligen Firmenwerte „KTM“ und „PIERER New Mobility“ (siehe Punkt 21. „Firmenwert“).

Die Aufgliederung der immateriellen Vermögenswerte und ihre Entwicklung im Geschäftsjahr 2023 sowie im Geschäftsjahr 2022 werden in den folgenden Tabellen dargestellt:

TEUR	KONZESSIONEN, GEWERBLICHE SCHUTZRECHTE UND ÄHNLICHE RECHTE UND VORTEILE SOWIE DARAUS ABGELEITETE LIZENZEN	KUNDENSTAMM, MARKENWERTE, ENTWICKLUNGS- KOSTEN	GELEISTETE ANZAHLUNGEN	SUMME
Anschaffungs- und Herstellungskosten:				
Stand am 1.1.2023	90.640	675.834	14.561	781.035
Zugänge	9.081	158.177	22.241	189.499
Abgänge	-1.240	-66.193	-146	-67.579
Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	0
Währungsumrechnung	-34	-7	0	-41
Umbuchungen	3.219	0	-3.043	176
Stand am 31.12.2023	101.666	767.811	33.613	903.090
Kumulierte Abschreibungen:				
Stand am 1.1.2023	62.059	148.620	0	210.679
Zugänge	13.968	69.864	0	83.832
Abgänge	-909	-59.462	0	-60.371
Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	0
Währungsumrechnung	-15	-2	0	-17
Umbuchungen	0	0	0	0
Stand am 31.12.2023	75.103	159.020	0	234.123
Buchwert:				
Stand am 31.12.2023	26.563	608.791	33.613	668.967
Stand am 31.12.2022	28.581	527.214	14.561	570.356

TEUR	KONZESSIONEN, GEWERBLICHE SCHUTZRECHTE UND ÄHNLICHE RECHTE UND VORTEILE SOWIE DARAUS ABGELEITETE LIZENZEN	KUNDENSTAMM, MARKENWERTE, ENTWICKLUNGS- KOSTEN	GELEISTETE ANZAHLUNGEN	SUMME
Anschaffungs- und Herstellungskosten:				
Stand am 1.1.2022	82.567	615.768	3.473	701.808
Zugänge	11.693	156.705	12.175	180.573
Abgänge	-5.103	-96.649	0	-101.752
Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	0
Währungsumrechnung	67	0	0	67
Umbuchungen	1.416	10	-1.087	339
Stand am 31.12.2022	90.640	675.834	14.561	781.035
Kumulierte Abschreibungen:				
Stand am 1.1.2022	54.498	173.749	0	228.247
Zugänge	12.305	62.705	0	75.010
Abgänge	-4.751	-87.849	0	-92.600
Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	0
Währungsumrechnung	22	0	0	22
Umbuchungen	-15	15	0	0
Stand am 31.12.2022	62.059	148.620	0	210.679
Buchwert:				
Stand am 31.12.2022	28.581	527.214	14.561	570.356
Stand am 31.12.2021	28.069	442.019	3.473	473.561

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

Die Zugänge bei den immateriellen Vermögenswerten wurden in der Kapitalflussrechnung um TEUR 33.381 (Vorjahr: TEUR -17.011) hinsichtlich ihrer Zahlungsunwirksamkeit korrigiert.

Öffentliche Zuwendungen für aktivierte Entwicklungskosten, das sind vor allem Förderungen für Entwicklungsleistungen, werden gemäß IAS 20 über die erwartete Nutzungsdauer der Entwicklungskosten verteilt erfasst. Dabei kommt die Nettodarstellung gemäß IAS 20 zur Anwendung, d.h. Zuwendungen für langfristige Vermögenswerte werden in der Konzernbilanz vom Buchwert des Vermögenswertes abgezogen. Dies betrifft im Geschäftsjahr 2023 Buchwerte in Höhe von TEUR 23.724 (Vorjahr: TEUR 17.828).

23. SACHANLAGEN

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

JAHRE	NUTZUNGSDAUER
Gebäude	10 - 50
Technische Anlagen und Maschinen	2 - 10
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 - 8

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

Die Aufgliederung der Sachanlagen und seine Entwicklung im Geschäftsjahr 2023 sowie im Geschäftsjahr 2022 werden in den folgenden Tabellen dargestellt:

TEUR	GRUNDSTÜCKE	GEBÄUDE	TECHNISCHE ANLAGEN UND MASCHINEN	BETRIEBS- UND GESCHÄFTS-AUSSTATTUNG	GELEISTETE ANZAHLUNGEN UND ANLAGEN IN BAU	SUMME
Anschaffungs- und Herstellungskosten:						
Stand am 1.1.2023	49.328	323.605	304.099	172.244	21.456	870.732
Zugänge	3.884	33.632	44.204	34.975	10.310	127.005
Abgänge	0	-7.374	-19.216	-15.976	-409	-42.975
Konsolidierungskreis-änderungen	0	0	0	116	0	116
Währungsumrechnung	-481	-1.861	-5	-1.064	-53	-3.464
Umbuchungen	0	3.509	7.545	1.429	-12.675	-192
Stand am 31.12.2023	52.731	351.511	336.627	191.724	18.629	951.222
Kumulierte Abschreibungen:						
Stand am 1.1.2023	781	94.959	220.475	110.805	0	427.020
Zugänge	252	20.208	32.714	26.498	0	79.672
Abgänge	0	-5.176	-18.799	-14.460	0	-38.435
Konsolidierungskreis-änderungen	0	0	0	74	0	74
Währungsumrechnung	-1	-411	-1	-582	0	-995
Umbuchungen	0	0	0	0	0	0
Stand am 31.12.2023	1.032	109.580	234.389	122.335	0	467.336
Buchwert:						
Stand am 31.12.2023	51.699	241.931	102.238	69.389	18.629	483.886
Stand am 31.12.2022	48.547	228.646	83.624	61.439	21.456	443.712

TEUR	GRUNDSTÜCKE	GEBÄUDE	TECHNISCHE ANLAGEN UND MASCHINEN	BETRIEBS- UND GESCHÄFTS-AUSSTATTUNG	GELEISTETE ANZAHLUNGEN UND ANLAGEN IN BAU	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten:						
Stand am 1.1.2022	32.738	266.620	301.822	145.623	9.009	755.812
Zugänge	2.867	28.487	27.349	33.539	20.588	112.830
Abgänge	0	-2.411	-31.708	-8.174	-2	-42.295
Konsolidierungskreis-änderungen	13.715	0	0	0	29.038	42.753
Währungsumrechnung	8	993	-1	998	-1	1.997
Umbuchungen	0	29.916	6.637	258	-37.176	-365
Stand am 31.12.2022	49.328	323.605	304.099	172.244	21.456	870.732
Kumulierte Abschreibungen:						
Stand am 1.1.2022	550	77.775	221.456	94.701	0	394.482
Zugänge	230	17.758	29.519	23.341	0	70.848
Abgänge	0	-1.132	-30.514	-7.882	0	-39.528
Konsolidierungskreis-änderungen	0	0	0	0	0	0
Währungsumrechnung	1	558	-1	682	0	1.240
Umbuchungen	0	0	15	-37	0	-22
Stand am 31.12.2022	781	94.959	220.475	110.805	0	427.020
Buchwert:						
Stand am 31.12.2022	48.547	228.646	83.624	61.439	21.456	443.712
Stand am 31.12.2021	32.188	188.845	80.366	50.922	9.009	361.330

In den Zugängen zu Sachanlagen sind Investitionen in Höhe von TEUR 32.546 (Vorjahr: TEUR 25.877) als Zugänge aus Leasingverhältnissen enthalten, welche zum Bilanzstichtag nicht zahlungswirksam waren. Für weitere Details verweisen wir auf Punkt 47. „Leasingverhältnisse als Leasingnehmer“. Die Zugänge bei den sonstigen Sachanlagen wurden in der Konzern-Kapitalflussrechnung um TEUR -4.389 (Vorjahr: TEUR -3.996) hinsichtlich ihrer Zahlungsunwirksamkeit korrigiert.

Zum Bilanzstichtag sind Sachanlagen in Höhe von TEUR 103.500 (Vorjahr: TEUR 42.000) durch grundbücherlich eingetragene sowie

hinterlegte Pfandbestellungsurkunden vor allem für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten besichert. Der Anstieg resultiert aus Besicherungen der Investitionsdarlehen und Betriebsmittellinien der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bulgarien.

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

24. NACH DER EQUITY-METHODE BILANZIERTE FINANZANLAGEN

Bei den nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen handelt es sich um assoziierte Unternehmen und keine Gemeinschaftsunternehmen. Die Anteile an assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, werden einzeln als unwesentlich betrachtet. Die nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen sind per 31.12.2023 die Kiska GmbH, die KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., die CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd. und die MV Agusta Motor S.P.A. Die Veränderungen von nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen können dem Punkt 7. „Veränderungen im Konsolidierungskreis“ entnommen werden.

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

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

Das KTM-Joint Venture in China mit dem Partner CFMOTO wurde im Geschäftsjahr 2018 unter dem Namen „Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.“ gegründet. Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr 2021 ihre operative Tätigkeit aufgenommen. Im chinesischen Hangzhou werden Motorräder der Mittelklasse produziert. Die KTM Gruppe hat im Geschäftsjahr 2023 die Zusammenarbeit mit CFMOTO intensiviert und die Produktion im gemeinsamen Joint Venture erweitert. Die Beteiligung der KTM-Gruppe beträgt 49 %.

Im Geschäftsjahr 2022 wurde eine Kooperationsvereinbarung mit dem italienischen Motorradhersteller MV Agusta abgeschlossen. Im Rahmen dieser Vereinbarung übernimmt KTM seit dem Geschäftsjahr 2023 den globalen Vertrieb, die Vermarktung und die Kundenbetreuung der MV Agusta Motorradpalette. Darüber hinaus unterstützt die KTM AG die MV Agusta durch die MV Agusta Services S.r.l. bei der Supply Chain und übernimmt für sie den Einkauf. Im Rahmen dieser Kooperationsvereinbarung hat die KTM AG zum 15. November 2022 25,1 % der Anteile an der MV Agusta Motor S.p.A. mit Sitz in Varese, Italien, erworben. Ferner hat der Vorstand der KTM-Gruppe den strategischen Beschluss gefasst, die im Zuge des Kooperationsvertrags der KTM-Gruppe eingeräumte Call-Option zum Erwerb eines weiteren Anteils von 25,0 % an der MV Agusta S.p.A. im Frühjahr 2026 auszuüben.

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

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

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

25. LATENTE STEUERANSPRÜCHE

Latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge werden unter Berücksichtigung ihrer zeitnahen Realisierbarkeit gebildet. Aktive und passive latente Steuerposten werden bei gleicher Steuerhoheit und ähnlicher Fristigkeit saldiert ausgewiesen. Für die Unterschiede der steuerlichen Basis von vollkonsolidierten oder At-Equity bewerteten Anteilen zum entsprechenden konzernalen Eigenkapital

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

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

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

In den aktiven Steuerlatenzen sind in den langfristigen Vermögenswerten Beträge für offene Siebentel aus steuerlichen Teilwertabschreibungen auf Beteiligungen gemäß § 12 Abs 3 Z 2 öKStG (österreichisches Körperschaftsteuergesetz) in Höhe von TEUR 396 (Vorjahr: TEUR 751) enthalten.

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

Zum 31. Dezember 2023 (und im Vorjahr) war davon auszugehen, dass aufgrund der derzeit geltenden steuerlichen Bestimmungen die insbesondere aus einbehaltenen Gewinnen bzw. nicht abgedeckten Verlusten resultierenden Unterschiede zwischen steuerlichem Beteiligungsansatz und anteiligem Eigenkapital der in den IFRS-Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen (outside-basis differences) in absehbarer Zeit steuerfrei bleiben bzw. die Umkehrung der Unterschiede vom Konzern gesteuert werden kann. Weiters war davon auszugehen, dass die Unterschiede

zwischen dem steuerlichen Beteiligungsansatz und dem Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen (outside-basis differences) in absehbarer Zeit steuerfrei bleiben bzw. die Umkehrung der Unterschiede vom Konzern gesteuert werden kann. In Verbindung mit Anteilen an Tochterunternehmen und nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen wurden gemäß IAS 12.39 für zu versteuernde temporäre Differenzen in der Höhe von TEUR 5.068 (Vorjahr: TEUR 4.710) keine latenten Steuerabgrenzungen gebildet.

Die latenten Steuern haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

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

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

TEUR	VERLUSTVORTRAG 31.12.2023	DAVON NICHT ANGESETZT 31.12.2023	VERBLEIBENDER VERLUSTVORTRAG 31.12.2023	AKTIVE LATENTE STEUER 31.12.2023
PIERER Mobility AG	85.202	-85.202	0	0
PIERER E-Commerce GmbH	11.506	-11.506	0	0
Sonstige	86.817	0	86.817	19.968
	183.525	-96.708	86.817	19.968

TEUR	VERLUSTVORTRAG 31.12.2022	DAVON NICHT ANGESETZT 31.12.2022	VERBLEIBENDER VERLUSTVORTRAG 31.12.2022	AKTIVE LATENTE STEUER 31.12.2022
PIERER Mobility AG	74.320	-74.320	0	0
PIERER E-Commerce GmbH	11.507	-11.507	0	0
Sonstige	7.280	0	7.280	1.747
	93.107	-85.827	7.280	1.747

Die aktiven latenten Steuern von sonstigen Unternehmen betreffen in Höhe von TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 546) einen künftig resultierenden Steuervorteil aus dem Liquidationsverlust der WP Suspension B.V.

und wurden im laufenden Jahr aufgelöst. Weiters bestehen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge der KTM AG-Gruppe in Höhe von TEUR 19.968 (Vorjahr: TEUR 1.201).

Abzugsfähige temporäre Differenzen und noch nicht genutzte steuerliche Verluste (einschließlich offene Siebtelabschreibungen) auf welche keine aktiven latenten Steuern aktiviert wurden, belaufen

sich auf TEUR 96.708 (Vorjahr: TEUR 85.956).

Der steuerliche Verlust in Österreich ist unbegrenzt vortragsfähig.

26. SONSTIGE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

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

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

27. VORRÄTE

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

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

Die Vorräte stellen sich wie folgt dar:

TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	174.633	163.275
Unfertige Erzeugnisse	35.754	83.819
Fertige Erzeugnisse und Waren	646.868	406.834
	857.255	653.928
TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Vorratsbestand brutto	909.411	681.654
- Wertberichtigungen	-52.156	-27.726
Vorratsbestand netto	857.255	653.928

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

28. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

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

Die Wertberichtigungen auf Forderungen haben sich wie folgt entwickelt:

TEUR	FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN
Stand am 1.1.2022	4.060
Währungsumrechnung	35
Zuführungen Einzelwertberichtigung	1.848
Zuführung Wertberichtigung für erwartete Verluste	87
Verbrauch	-8
Auflösung Wertberichtigung für erwartete Verluste	0
Auflösungen	-973
Stand am 31.12.2022 = 1.1.2023	5.049
Währungsumrechnung	-94
Zuführungen Einzelwertberichtigung	3.430
Zuführung Wertberichtigung für erwartete Verluste	111
Verbrauch	-305
Auflösung Wertberichtigung für erwartete Verluste	0
Auflösungen	-785
Stand am 31.12.2023	7.406

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

29. KURZFRISTIGE FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

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

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

Die im Zusammenhang mit dem bestehenden ABS- und Factoring-Programm verkauften Forderungen werden nach den Regelungen des IFRS 9 vollständig ausgebucht. Im Rahmen des ABS-Programms werden monatlich revolving versicherte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 350.000 (Vorjahr: TEUR 250.000), im Rahmen des bei PIERER New Mobility unterhaltenen Factoring-Programms bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 125.000 (Vorjahr: TEUR 125.000) verkauft. Darüber hat die PIERER Mobility Gruppe noch weitere

Factoring Programme mit einem maximalen Volumen von TEUR 263.000 (Vorjahr: TEUR 100.000) abgeschlossen. Zudem wurden im Geschäftsjahr 2023 Forderungen in Höhe von TEUR 97.000 an nahestehende Unternehmen verkauft und ausgebucht (siehe auch Punkt 50. „Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen“). Weitere Informationen zum ABS- und Factoring-Programm finden sich unter Punkt 43. „Einstufung und beizulegende Zeitwerte“.

30. ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

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

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

31. ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente enthalten Kassenbestände, Bankguthaben, Schecks sowie maximal drei Monate laufende Festgelder (vom Erwerbszeitpunkt gerechnet).

Für weitere Details zur Veränderung des Cash-Standes verweisen wir auf die Angaben zur Kapitalflussrechnung im Kapitel VI des Konzernanhangs.

32. KONZERNEIGENKAPITAL

Die Entwicklung des Konzerneigenkapitals im Geschäftsjahr 2023 und im Geschäftsjahr 2022 ist in der Beilage I/7 dargestellt.

Das **Grundkapital** der Gesellschaft beträgt EUR 33.796.535 und ist in 33.796.535 Stück auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien, von denen jede eine gleiche Beteiligung am Grundkapital repräsentiert, aufgeteilt. Die Aktien gewähren die gewöhnlichen nach dem österreichischen Aktiengesetz den Aktionären zustehenden Rechte. Dazu zählt das Recht auf die Auszahlung der in der Hauptversammlung beschlossenen Dividende sowie das Recht auf Ausübung des Stimmrechtes in der Hauptversammlung. Alle Anteile wurden voll eingezahlt. Das im Konzernabschluss ausgewiesene Grundkapital entspricht dem Ausweis im Einzelabschluss der PIERER Mobility AG.

In der Rücklage nach IFRS 9 ist die **Cash-Flow-Hedge-Rücklage** enthalten. Die Cash-Flow-Hedge-Rücklage umfasst den wirksamen Teil der kumulierten Nettoveränderungen des beizulegenden

Zeitwertes von zur Absicherung von Zahlungsströmen verwendeten Sicherungsinstrumenten bis zur späteren Erfassung im Gewinn oder Verlust oder der direkten Erfassung in den Anschaffungskosten oder dem Buchwert eines nicht finanziellen Vermögenswertes oder einer nicht finanziellen Schuld.

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

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

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

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

2022 TEUR	KTM AG	SONSTIGE	GESAMT
Prozentsatz nicht beherrschender Anteile zum Stichtag	0,00%		
Umsatzerlöse	2.433.260	3.940	2.437.200
Gewinn	180.493	-9.870	170.623
Sonstiges Ergebnis	17.405	0	17.405
Gesamtergebnis	197.898	-9.870	188.028
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn	695	7	702
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	695	7	702
Langfristige Vermögenswerte	1.157.629	38.216	1.195.845
Kurzfristige Vermögenswerte	1.331.019	23.771	1.354.790
Langfristige Schulden	-593.621	-31.988	-625.609
Kurzfristige Schulden	-1.006.410	-4.220	-1.010.630
Nettovermögen	888.617	25.779	914.396
Buchwert der nicht beherrschenden Anteile	6.434	227	6.661
Cash-Flows aus der betrieblichen Tätigkeit	290.323	-9.988	280.335
Cash-Flows aus der Investitionstätigkeit	-283.631	506	-283.125
Cash-Flows aus der Finanzierungstätigkeit	-92.102	807	-91.295
Gesamt Cash-Flow	-85.410	-8.675	-94.085
Dividenden an nicht beherrschende Anteile	500	0	500

In den nicht beherrschenden Anteilen der KTM AG sind nicht beherrschende Anteile von Tochterunternehmen der KTM AG enthalten und betreffen die Gesellschaften CERO Design Studio S.L., KTM MOTOHALL GmbH, MV Agusta Motorcycles GmbH und die PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD. Im Geschäftsjahr 2022 und 2023 erfolgte in der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD eine

Kapitalerhöhung. Der Anteil des Minderheitsgesellschafters an der Kapitalerhöhung in Höhe von jeweils TEUR 2.556 ist in der Eigenmittelüberleitung ersichtlich. Zu den Beteiligungshöhen verweisen wir auf den Beteiligungsspiegel im Kapitel XII.

Die Auswirkungen der Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen sowie die Veränderung an dem den Anteilseignern zurechenbaren Eigenkapital während des Geschäftsjahres stellt sich wie folgt dar:

TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Erworbener (-) bzw. abgegangener (+) Buchwert nicht beherrschender Anteile	0	1.506
Erhaltener (+) / gezahlter (-) Kaufpreis an nicht beherrschende Anteilseigner	214	-4.804
Im Eigenkapital erfasster Unterschiedsbetrag	214	-3.298

Im Vorjahr erwarb die PIERER Mobility AG die restlichen Anteile an der KTM AG und hält nunmehr 100 % an der Gesellschaft.

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

TEUR	RÜCKLAGE NACH IFRS 9	RÜCKLAGEN INKLUSIVE BILANZGEWINN	WÄHRUNGS- UMRECHNUNG	ANTEILE HAUPTGESELL- SCHAFTER	ANTEILE NICHT BEHERRSCHENDER GESELLSCHAFTER	KONZERNEIGEN- KAPITAL GESAMT
2023						
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-5.246	-5.246	0	-5.246
Absicherung von Zahlungsströmen	-7.511	0	0	-7.511	0	-7.511
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	0	-373	0	-373	0	-373
	-7.511	-373	-5.246	-13.130	0	-13.130
2022						
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	1.429	1.429	0	1.429
Absicherung von Zahlungsströmen	14.909	0	0	14.909	0	14.909
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	0	1.067	0	1.067	0	1.067
	14.909	1.067	1.429	17.405	0	17.405

33. FINANZVERBINDLICHKEITEN

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

TEUR	31.12.2022 NOMINALE	31.12.2022 BUCHWERT	31.12.2022 LAUFZEIT < 1 JAHR	31.12.2022 LAUFZEIT > 1 JAHR
Schuldscheindarlehen	219.000	218.754	24.000	194.754
Namensschuldverschreibung	60.000	59.591	0	59.591
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	182.789	182.789	24.611	158.178
Verbindlichkeiten aus Factoring Programm zwischen Konzernunternehmen	0	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Supplier Finance Programm zwischen Konzernunternehmen	3.394	3.394	3.394	0
Leasingverbindlichkeiten	67.890	67.890	21.793	46.097
Sonstige verzinsliche Verbindlichkeiten	2.837	2.837	2.837	0
Summe Finanzverbindlichkeiten	535.910	535.255	76.635	458.620

Im Juni 2016 wurde von der KTM AG zur Refinanzierung der im April 2017 getilgten Anleihe ein Schuldscheindarlehen mit einem Emissionsvolumen von TEUR 120.000 und einer Laufzeit von fünf, sieben bzw. zehn Jahren platziert. Im Juni 2018 wurde ein weiteres Schuldscheindarlehen mit einem Volumen von TEUR 135.000 und Laufzeiten von sieben und zehn Jahren erfolgreich platziert. Weiters wurden TEUR 24.000 des im Jahr 2016 begebenen Schuldscheindarlehens getilgt (in den Vorjahren Tilgung von insgesamt TEUR 36.000). Im Oktober 2023 hat die KTM-Gruppe ein weiteres Schuldscheindarlehen mit einem Emissionsvolumen von TEUR 300.000 und einer Laufzeit von vier, sieben, zehn und elf Jahren platziert.

Im Mai 2021 emittierte die KTM AG Namensschuldverschreibungen mit einer Laufzeit von 12 Jahren in Höhe TEUR 30.000. Weiters hat die PIERER Mobility AG bereits im Juli 2015 eine Namensschuldverschreibung in Höhe von TEUR 30.000 mit einer Laufzeit von 10 Jahren begeben. Im Dezember 2023 emittierte die KTM AG eine weitere Namensschuldverschreibungen mit einer Laufzeit von 14 Jahren zu einem Wert von TEUR 50.000 (entspricht zugleich Nominalwert).

34. VERPFLICHTUNGEN FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

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

TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Abfertigungen	20.548	19.548
Jubiläumsgelder	7.419	6.606
	27.967	26.154

Aufgrund gesetzlicher Vorschriften ist die PIERER Mobility-Gruppe zudem verpflichtet, an alle MitarbeiterInnen in Österreich, deren Arbeitsverhältnis vor dem 1.1.2003 begonnen hat, bei Kündigung durch den Dienstgeber oder zum Pensionsantrittszeitpunkt eine Abfertigungszahlung zu leisten. Die Höhe dieser leistungsorientierten Verpflichtung ist von der Anzahl der Dienstjahre und von dem bei Abfertigungsanfall maßgeblichen Bezug abhängig. Für alle nach dem 31.12.2002 begründeten Arbeitsverhältnisse in Österreich zahlt die Gesellschaft monatlich 1,53 % des Bruttomonatsgehaltes in eine betriebliche Mitarbeitervorsorgekasse, in der die Beiträge auf einem Konto des Arbeitnehmers veranlagt und diesem bei

Beendigung des Dienstverhältnisses ausbezahlt oder als Anspruch weitergegeben werden. Die Gesellschaft ist ausschließlich zur Leistung der Beiträge verpflichtet, welche in jenem Geschäftsjahr im Aufwand erfasst werden, für das sie entrichtet wurden (beitragsorientierte Verpflichtung). Für Mitarbeiter von österreichischen Konzernunternehmen, die ab dem 1.1.2003 in das Dienstverhältnis eingetreten sind, wurden Beiträge für Abfertigungen an eine gesetzliche Mitarbeitervorsorgekasse in Höhe von 1,53 % des Lohnes bzw. Gehaltes einbezahlt. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Beiträge von insgesamt TEUR 3.595 (Vorjahr: TEUR 2.959) gezahlt.

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

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

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

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

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

Der Bewertung der Verpflichtung liegen folgende Annahmen zugrunde:

	31.12.2023	31.12.2022
Rechnungszinssatz	3,51%	4,17%
Lohn-/ Gehaltstrend	3,50%	4,00%
Pensionsalter (Jahre) Frauen / Männer mit Übergangsregelung	65 Jahre	65 Jahre

Der Rechnungszins wurde unter der Berücksichtigung der durchschnittlichen Laufzeiten und durchschnittlichen Restlebenserwartung festgesetzt. Der Abzinsungssatz ist die Rendite, die am Abschlussstichtag für erstrangige, festverzinsliche Industrieanleihen am Markt erzielt wird. Die Mitarbeiterfluktuation ist

betriebsspezifisch ermittelt und alters- / dienstzeitabhängig berücksichtigt. Den versicherungsmathematischen Bewertungen liegen länderspezifische Sterbetafeln zu Grunde. Als Pensionseintrittsalter wurde das gesetzliche Pensionseintrittsalter je Land gewählt.

Eine Änderung (+/- 0,5%-Punkte) der Parameter „Rechnungszinssatz“ und „Lohn- / Gehaltstrend“ hätte zum 31.12.2023 folgende Auswirkungen auf den Barwert der zukünftigen Zahlungen gehabt:

PARAMETER	ÄNDERUNG -0,50%	ÄNDERUNG +0,50%
Rechnungszinssatz	4,9%	-4,5%
Lohn- / Gehaltstrend	-4,6%	4,9%

Eine Änderung (+/- 0,5 %-Punkte) der Parameter „Rechnungszinssatz“ und „Lohn- / Gehaltstrend“ hätte zum 31.12.2022 folgende Auswirkungen auf den Barwert der zukünftigen Zahlungen gehabt:

PARAMETER	ÄNDERUNG -0,50%	ÄNDERUNG +0,50%
Rechnungszinssatz	5,3%	-4,9%
Lohn- / Gehaltstrend	-4,9%	5,3%

Aufgrund von kollektivvertraglichen Vereinbarungen sind die Gesellschaften der PIERER Mobility-Gruppe verpflichtet, an MitarbeiterInnen in Österreich **Jubiläumsgelder** nach Maßgabe der Erreichung bestimmter Dienstjahre (ab 25 Dienstjahren) zu leisten

(leistungsorientierte Verpflichtung). Die Zinsen werden im sonstigen Finanzergebnis erfasst. Die Verpflichtungen für Ansprüche aus Jubiläumsgeldern entwickelten sich wie folgt:

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

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

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

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

Die Optionen auf nicht beherrschende Anteile resultieren aus der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bulgarien. Sie begründen sich auf dem geschlossenen Vertragswerk. Im Zuge

dessen erfolgt eine erfolgsneutrale Umgliederung zwischen Eigenkapital und Finanzverbindlichkeiten.

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

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

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

Supplier Finance:

Unternehmen der PIERER Mobility-Gruppe haben mit einem österreichischen Kreditinstitut ein revolvinges Programm zur Finanzierung von Lieferantenverbindlichkeiten (Supplier Finance Programm) aufgesetzt. Lieferanten können ihre Forderungen gegenüber der PIERER Mobility-Gruppe vor Fälligkeit an das

Kreditinstitut verkaufen. Die PIERER Mobility-Gruppe wird nicht von der ursprünglichen Verpflichtung entbunden und es kommt aufgrund der quantitativen und qualitativen Prüfung zu keiner signifikanten Änderung der Vertragsbedingungen. Die Verbindlichkeiten werden weiterhin unter Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gezeigt und im Cash-Flow aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Von diesem Supplier Finance Programm sind zum 31.12.2023 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 349.065 (Vorjahr: TEUR 350.236) betroffen. Das sind 51,6 % (Vorjahr: 47,5 %) der gesamten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Stichtag in Höhe von TEUR 676.978 (Vorjahr: TEUR 737.602).

Neben konzernfremden Lieferanten wurde auch zwischen österreichischen Unternehmen der PIERER Mobility-Gruppe ein solches Programm abgeschlossen. Aus Sicht der PIERER Mobility-Gruppe ist kein Leistungsaustausch erfolgt, sondern es werden lediglich Fremdmittel aufgenommen worden, welche unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen werden. Der Ausweis der

Cash-Flows erfolgt im Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit. Zum 31.12.2023 wurden im Konzernabschluss der PIERER Mobility AG die Beziehungen zwischen Konzernunternehmen in Höhe von TEUR 4.904 (Vorjahr: TEUR 3.394) als kurzfristige Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

36. RÜCKSTELLUNGEN

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

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

Die Rückstellungen haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

TEUR	STAND AM 01.01.2023	ZUFÜHRUNGEN	AUFLÖSUNGEN	VERBRAUCH	STAND AM 31.12.2023
Kurzfristige Rückstellungen:					
Rückstellungen für Garantien und Gewährleistung	20.947	20.523	0	-20.947	20.523
Rückstellungen für Prozesse	757	0	442	0	1.199
Sonstige Rückstellungen	22.333	241	-1.956	-20.470	149
	44.037	20.764	-1.514	-41.417	21.871

Die Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen betreffen größtenteils Risiken aus gesetzlichen und freiwilligen Produkthaftungen. In den sonstigen Rückstellungen sind vor allem Vorsorgen

für ausstehende Investitionen enthalten. Die Bewertung der Rückstellungen erfolgt auf Basis von Erfahrungswerten aus der Vergangenheit und zukunftsbezogenen Annahmen.

VI. ANGABEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Die Veränderungen der in der Kapitalflussrechnung dargestellten Bilanzposten sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da nicht zahlungswirksame Effekte neutralisiert werden. In den sonstigen nicht zahlungswirksamen Aufwendungen (Erträgen) sind im Wesentlichen Bewertungen von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten, Wertberichtigungen auf Forderungen und Vorräte sowie noch nicht zahlungswirksame Erträge aus Förderungen

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

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

TEUR	BUCHWERT 1.1.2023	ZAHLUNGS- WIRKSAME VER- ÄNDERUNG	ZAHLUNGSUNWIRKSAME VERÄNDERUNG					BUCHWERT 31.12.2023
			Erwerb	Umgliederung	Konsolidier- ungskreis- änderungen	Transaktions kosten	Abgrenzung Zinsen, Fremd- währungs- effekte	
Kurzfristige Finanzschulden	54.842	-14.604	0	7.708	0	0	4.432	52.378
Langfristige Finanzschulden	412.523	504.175	0	-7.708	0	248	0	909.238
Leasingverbindlichkeiten (kurzfristig)	21.793	-25.158	0	23.036	0	0	0	19.671
Leasingverbindlichkeiten (langfristig)	46.097	0	30.650	-23.036	0	0	-100	53.611
Summe	535.255	464.413	30.650	0	0	248	4.332	1.034.898

TEUR	BUCHWERT 1.1.2022	ZAHLUNGS- WIRKSAME VER- ÄNDERUNG	ZAHLUNGSUNWIRKSAME VERÄNDERUNG					BUCHWERT 31.12.2022
			Erwerb	Umgliederung	Konsolidier- ungskreis- änderungen	Transaktions kosten	Abgrenzung Zinsen, Fremd- währungs- effekte	
Kurzfristige Finanzschulden	36.939	-31.336	0	48.631	600	0	8	54.842
Langfristige Finanzschulden	461.005	0	0	-48.631	0	149	0	412.523
Leasingverbindlichkeiten (kurzfristig)	19.908	-23.414	0	25.299	0	0	0	21.793
Leasingverbindlichkeiten (langfristig)	45.534	0	25.662	-25.299	0	0	200	46.097
Summe	563.386	-54.750	25.662	0	600	149	208	535.255

VII. RISIKOBERICHT

37. RISIKOMANAGEMENT

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

In den Rechnungslegungsprozess ist ein dem Unternehmen angepasstes internes Kontrollsystem integriert, das Grundprinzipien wie Funktionstrennung und Vier-Augen-Prinzip beinhaltet. Durch interne und externe Überprüfungen wird sichergestellt, dass die Prozesse ständig verbessert und optimiert werden. Weiters besteht ein konzerneinheitliches Berichtswesen zur laufenden Kontrolle und Steuerung des Risikomanagement-Prozesses. Das Konzernberichtswesen unterliegt einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess, sodass der Vorstand noch zeitnaher und umfassender über den Grad der Zielerreichung sowie über Markt- und Wettbewerbsveränderungen informiert wird.

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

Um Risiken im Zusammenhang mit Betrug, Korruption und Bestechung vorzubeugen, werden Mitarbeiter verpflichtet, sich nach denen im Code of Conduct definierten Grundsätzen zu verhalten. Der Kodex ist für sämtliche Mitarbeiter, Führungskräfte und

Organmitglieder sowie für Berater, Geschäftspartner und Kunden der PIERER Mobility-Gruppe verbindlich. Seit dem Geschäftsjahr 2021 ist der Code of Conduct Anlage und damit Vertragsbestandteil bestehender Händlerverträge. Seit Anfang 2020 ist dies ohnehin bei neuen Händlerverträgen und auch bei neuen Vertragsbeziehungen im Zuliefererbereich der Fall.

Um den negativen Effekten aus makroökonomischem und geopolitischem Kontext entgegenzuwirken, forciert PIERER Mobility eine globale Diversifizierung der Absatzmärkte. Dabei wird das größte relative Wachstum in den kommenden Jahren in Asien erwartet. Um dieses Wachstum zu unterstützen, wird die intensive Zusammenarbeit mit unserem strategischen Partner Bajaj laufend ausgebaut. Zusätzlich wurde weiter in Produktionsstandorte mit lokalen Partnern in China und auf den Philippinen investiert. Insbesondere der russisch-ukrainische Krieg beeinflusst die Weltwirtschaft negativ. Die PIERER Mobility-Gruppe ist geschäftlich nicht unmittelbar von den militärischen Auseinandersetzungen in der Ukraine betroffen. Indirekt sieht sich die Gruppe wie auch die gesamte Industrie vor allem mit weiter steigender Energie- und Rohstoffkosten sowie negativer Auswirkungen auf die Kapitalmärkte konfrontiert.

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

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

38. MARKTRISIKEN

KONJUNKTURELLES RISIKO

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

Wie die letzten Jahre gezeigt haben, ist insbesondere die Motorradbranche zyklisch und unterliegt starken Nachfrageschwankungen.

Die gestiegene Inflation beeinflusst den Markt und damit die Nachfrage, diese Entwicklung wird sich auch über das kommende Jahr erstrecken und könnte den Markt negativ beeinflussen. Durch entsprechende Erfahrungswerte zusammen mit Marktforschungen und -prognosen, welche in der Planung berücksichtigt werden, wird dem Risiko entgegengewirkt. Durch das veränderte Mobilitätsverhalten, die hohen Inflationsraten sowie den russisch-ukrainischen Krieg hat sich insbesondere der globale Motorradmarkt auf hohem Niveau stabilisiert.

WETTBEWERB UND PREISDRUCK

Speziell der Motorradmarkt in den Industriestaaten ist von intensivem Wettbewerb geprägt, wobei die stärksten Konkurrenten vier japanische, drei europäische und in geringem Ausmaß ein amerikanischer Hersteller sind und manche von ihnen größere finanzielle Ressourcen, höhere Absatzzahlen und Marktanteile besitzen. Im Straßenmotorradmarkt herrscht zudem ein hoher Preisdruck und neu hinzukommende Mitbewerber versuchen mittels Niedrigpreisstrategie den Markteintritt zu schaffen. Durch die erfolgreiche Marktstrategie ist die PIERER Mobility-Gruppe Europas führender „Powered Two-Wheeler“ Hersteller. Dies wurde unter anderem auch durch die vollständige Integration von GASGAS als dritte Marke und die weitere Entwicklung des Händlernetzes unterstützt. Durch die gezeigte Innovationsstärke sieht sich die Gruppe als Technologieführer im Zweirad-Sektor in Europa. Die strategische Partnerschaft mit Bajaj und die Intensivierung der Zusammenarbeit mit CFMOTO festigt die Wettbewerbsfähigkeit in den globalen Märkten. Durch die Entwicklung von kleinvolumigen PTWs, Stand-Up-Scootern, E-Motorrädern und für E-Fuels geeignete Motorräder sowie E-Bicycles für den innerstädtischen Gebrauch sollen auch weiterhin spezifische Nachfragebedürfnisse in der Zukunft erfüllt werden.

ABSATZRISIKO

Die größten Einzelabsatzmärkte der Gruppe stellen der europäische sowie der US-amerikanische Markt für Motorräder sowie die DACH-Region für New Mobility- / (E-)Bicycle-Produkte dar. Ein Einbruch dieser Märkte könnte nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit haben. Der Markteintritt in neue Märkte stellt im Wesentlichen ein Kostenrisiko dar, da in manchen dieser Märkte die Absatzentwicklung sowie die politischen Rahmenbedingungen schwer einschätzbar sind. Durch die Zusammenarbeit mit dem strategischen Partner Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien, wird gemeinsam weiterhin konsequent an der Umsetzung einer globalen

39. BRANCHENSPEZIFISCHE RISIKEN

BESCHRÄNKUNGEN DES MOTORRADFAHRENS

Da die Gruppe ihre Produkte in einer Vielzahl von Ländern vertreibt, ist sie dem Risiko der Veränderung von nationalen Vorschriften, Lizenzbedingungen, Steuern, Handelsbeschränkungen, Preisen, Einkommen und Devisenbeschränkungen, ferner dem Risiko von politischer, sozialer und ökonomischer Instabilität, Inflation und Zinsschwankungen ausgesetzt. Für den Straßeneinsatz zugelassene Motorräder müssen u. a. entsprechende Lärm- und Abgasemissionsbestimmungen erfüllen, um am Markt des jeweiligen Landes zugelassen zu werden. So erfüllt die Gruppe bei allen neuen straßenzulassungsfähigen Modellen die für Motorräder einschlägige europäische Abgasnorm Euro V. Auch die Einsatzmöglichkeiten von

Produktstrategie gearbeitet.

Die globalen Auswirkungen der hohen Inflationsraten könnten sich letztlich auch in einer Veränderung des insgesamt reduzierten Konsumverhaltens der Kunden niederschlagen. Die Gruppe beobachtet derartige Auswirkungen auf das Konsumverhalten der Kunden laufend. So wurde festgestellt, dass die Nachfrage nach Produkten der Gruppe als Qualitätsanbieter von PTWs unverändert ein hohes Niveau aufweist, jedoch eine erhöhte Nachfrage nach emissions- und lärmarmen Individualmobilitätslösungen besteht. Eine Erweiterung des Produktportfolios auf E-Bicycles/Stand-Up-Scooter und E-Motorräder im niedrigen Leistungsbereich, ein verstärkter Fokus auf Forschung und Entwicklung im Feld der alternativen Antriebstechnologien sowie die Erschließung neuer Produktfelder wie Stand-Up-Scooter, E-Bicycles oder emissionsarme/-freie Alternativen zu konventionellen Verbrenner-Modellen werden hier für Umsatzsteigerungen sorgen. Durch den Wandel zu neuen (emissionsärmeren oder -freien) Technologien könnte das Marktgefüge umgekrempelt werden und die Chance auf Erschließung von Marktanteilen erhöhen.

Für die PIERER Mobility-Gruppe stellt die Betreuung der Endkunden durch das Händlernetzwerk einen wesentlichen Erfolgsfaktor dar. Um hier kontinuierlich einen hohen Standard gewährleisten zu können, werden laufend verpflichtende Händlertrainings abgehalten, in denen neue technische Standards vermittelt und die Händler im Umgang mit dem Kunden geschult werden. Zudem stellt speziell die Gruppe eine moderne Kommunikationsplattform bereit, mit der die Händler den Beschaffungsprozess abwickeln und den Verkaufsprozess dokumentieren können. Neue, digitale Lösungen in Produkten könnten wertvolle Informationen für klimawandelbedingte Verkehrsmaßnahmen liefern und somit als Dienstleistung eine neue Umsatzquelle ergeben.

Motorrädern im Gelände werden erheblich von nationalgesetzlichen Rahmenbedingungen in den Absatzländern beeinflusst. Um diesem Risiko entgegenzuwirken, werden die jeweiligen länderspezifischen Regelungen vor Markteintritt eingehend überprüft und laufend weiterhin überwacht, um bei Änderungen rechtzeitig reagieren zu können.

BESCHAFFUNGSRISIKO

Aus der aktuellen wirtschaftlichen Situation ergibt sich ein weltwirtschaftliches Beschaffungs- und Absatzrisiko, das auch die PIERER Mobility-Gruppe betrifft. Im Wesentlichen liegt dieses Risiko in der durch die globale Verknappung von Gütern und Ressourcen,

deutlich gestiegenen Beschaffungspreisen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Komponenten sowie den auf ein hohes Niveau gestiegenen Produktionsgemeinkosten, insbesondere hinsichtlich der Energiepreise sowie der Transport- und Personalkosten als Folge des anhaltenden Russland Ukraine Konflikts. Dies betrifft vorrangig Unternehmen im Bereich der energieintensiven Herstellung von Rohmaterialien wie Aluminium und Stahl, was die Verfügbarkeit am Gesamtmarkt durch makroökonomische Entwicklungen oder klimawandelbedingte Effekte (vermehrter Einsatz, erneuerbarer Energie, höhere Auflagen an Stahlherstellung, ...) beeinflussen könnte.

Das Beschaffungsrisiko besteht in der aktuellen Situation im Wesentlichen darin, dass einerseits bestellte Komponenten nicht zum vereinbarten Termin geliefert werden. Andererseits etablieren sich die steigenden Energiekosten zunehmend als wesentliches finanzielles Risiko für kleinere Zulieferbetriebe der Gruppe und können daher zu weiteren Störungen in der Lieferkette führen. Die Gruppe selbst ist von steigenden Energiekosten in nur überschaubarem Ausmaß betroffen, da die hauseigenen Produktions- und Assemblierungsprozesse wenig energieintensiv sind.

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

Die aufgetretenen Lieferkettenengpässe, resultierend in Verzögerungen bei der Beschaffung, hat die Gruppe durch regelmäßige Abstimmung mit den Zulieferern und frühzeitige Beschaffungs- sowie Produktionsfreigaben weitgehend stabilisiert und ausgeglichen. So ist es der Gruppe möglich, den Ressourcenbedarf der jeweiligen Produktionsstandorte längerfristig decken zu können. Durch die verfolgte intensive Zusammenarbeit entlang der Supply Chain zeigten sich nur unwesentliche Auswirkungen auf die Gruppe.

Beschaffungsseitig begegnet die PIERER Mobility-Gruppe den oben beschriebenen Risiken durch mehrere Maßnahmen, wie z.B. die Nutzung alternativer Lieferketten und entsprechende Aktivitäten zur Reduktion der anfallenden Kosten, die Umsetzung von Effizienzmaßnahmen bei Lieferantenpartnern durch Cost Engineering Support sowie die Vereinbarung von zeitlich befristeten Preiserhöhungen auf Basis von Indizes. Darüber hinaus hat die Gruppe bereits weitere wesentliche Maßnahmen zur frühzeitigen Absicherung der Versorgung und somit Produktion, wie oben erwähnt, umgesetzt und ein Marktintelligenzsystem für Elektronikbauteile eingeführt. Aufgrund der Flexibilität im implementierten Produktionslayout ist die Gruppe auch in Ausnahmefällen in der Lage, bei globalen Entwicklungen, die zu immer engeren Lieferketten führen, Produktionspläne bedarfsgerecht anzupassen. Zudem soll

eine verstärkte Forschung in alternative Rohstoffe und Materialien helfen, den steigenden Bedarf an kritischen Ressourcen, welche für die vermehrte Akkuherstellung für E-Mobilität benötigt werden, zu decken und Ressourcenengpässe zu vermeiden. Schließlich soll die logistische Beschaffungsstruktur so angepasst werden, dass Transportwege und damit verbundene Kosten minimiert werden.

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

TECHNISCHE INNOVATION UND PRODUKTENTWICKLUNG

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

Die PIERER Mobility-Gruppe legt daher großen Wert auf die frühzeitige Erkennung von Trends, auf Forschung und Entwicklung im technischen und funktionellen Bereich sowie auf die Erforschung der Wünsche der Kunden, um eine innovative und marktnahe Produktentwicklung zu erreichen. Die Leistungen im Rennsport sind für das Unternehmen nicht nur als Marketinginstrument von großer Bedeutung, sondern bilden auch die Grundlage für die Produktentwicklung und sind Maßstab für die Serienentwicklung. Unter anderem wird in Zukunft auch auf die Entwicklung von emissionsfreien, alternativen Antriebssystemen und Produkten gesetzt, um der technischen Vorreiterrolle gerecht zu werden.

PRODUKTHAFTUNGSRISIKO

Die PIERER Mobility-Gruppe ist im Geschäftsumfeld auch Schadenersatzforderungen aufgrund von Unfällen und Verletzungen ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für die USA, wo Ansprüche in Produkthaftungsfällen mit höheren Haftungssummen geltend gemacht werden. Neben bisher bestehenden möglichen Ursachen für produktbezogene Klagen könnten durch klimawandelbedingte Regulierungen weitere Klagegründe hinzukommen. Zusätzlich zu den bestehenden Absicherungen wird dieses Risiko durch eine umfassende Qualitätskontrolle in allen Produktionsbereichen und hohe Qualitätsstandards durch geeignete Lieferantenauswahlverfahren sowie Qualitätsmanagement Systeme und Audits minimiert.

40. IT-RISIKEN

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

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

Den stetig wachsenden IT- und Cyberrisiken werden durch die laufende Weiterentwicklung der IT-Sicherheitsmaßnahmen und den Einsatz aktueller IT-Sicherheitstechnologien begegnet. Mit einem mehrstufigen technischen Konzept unter Verwendung aktueller Sicherheitsfeatures wie Intrusion Prevention Systems

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

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

41. FINANZIELLE RISIKEN

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

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

WÄHRUNGSRISIKEN

Als weltweit tätiges Unternehmen ist die PIERER Mobility-Gruppe von weltwirtschaftlichen Rahmendaten wie der Veränderung von Währungsparitäten oder den Entwicklungen auf den Finanzmärkten beeinflusst. Insbesondere die Wechselkursentwicklung des US-Dollars, der im Fremdwährungsrisiko das höchste Einzelrisiko darstellt, ist für die Umsatz- und Ertragsentwicklung von Bedeutung.

Durch die zunehmende Bedeutung des USD im Einkauf wird das Fremdwährungsrisiko beim USD wesentlich verringert („natural hedge“). Im Geschäftsjahr 2023 wurden rund 26 % der Umsätze (Vorjahr: 34 %) in US-Dollar erzielt. Durch Währungssicherungsmaßnahmen, insbesondere Hedging-Strategien, können diese Währungsverschiebungen weitestgehend zumindest über ein Modelljahr ausgeglichen werden.

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

Die Hauptursachen für Ineffektivität im Rahmen von Währungssicherungsgeschäften sind:

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

Für die Währungsrisiken von Finanzinstrumenten wurden Sensitivitätsanalysen durchgeführt, die die Auswirkungen von hypothetischen Änderungen der Wechselkurse auf Ergebnis (nach Steuern) und Eigenkapital zeigen. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus der Änderung des Wechselkurses um +/- 10 % auf den Gewinn und Verlust, das sonstige Ergebnis und das Eigenkapital aufgezeigt. Als Basis wurden die betroffenen Bestände zum Bilanzstichtag herangezogen sowie die für das Geschäftsjahr 2023 geplanten Ein- und Verkäufe in Fremdwährung. Dabei wurde unterstellt, dass das Risiko am Bilanzstichtag im Wesentlichen das Risiko während des Geschäftsjahres repräsentiert. Als Steuersatz wurde der Konzernsteuersatz in Höhe von 24 % verwendet. Außerdem wurde bei der Analyse unterstellt, dass alle anderen Variablen, insbesondere Zinssätze, konstant bleiben. Bei der Analyse wurden jene Währungsrisiken von Finanzinstrumenten, die in einer von der funktionalen Währung abweichenden Währung denominated und monetärer Art sind, einbezogen.

Währungsrisiken aus Euro-Positionen in Tochterunternehmen, deren funktionale Währung vom Euro abweicht, wurden dem Währungsrisiko der funktionalen Währung des jeweiligen Tochterunternehmens

zugerechnet. Risiken aus Fremdwährungspositionen abseits vom Euro wurden auf Konzernebene aggregiert. Wechselkursbedingte Differenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen in die Konzernwährung blieben unberücksichtigt.

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

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

ERHÖHUNG (+) / VERMINDERUNG (-) TEUR	AUFWERTUNG UM 10%		ABWERTUNG UM 10%	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern)	-33.302	-28.868	40.702	35.284
Veränderung der währungsbezogenen Cash-Flow-Hedge-Rücklage	6.866	3.636	-8.392	-4.444
Veränderung des Eigenkapitals	-26.436	-25.232	32.310	30.840

ZINSÄNDERUNGSRISIKEN

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

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

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

Dabei wurde unterstellt, dass das Risiko am Bilanzstichtag im Wesentlichen das Risiko während des Geschäftsjahres repräsentiert. Als Steuersatz wurde der Konzernsteuersatz in Höhe von 24 % verwendet. Außerdem wurde bei der Analyse unterstellt, dass alle anderen Variablen, insbesondere Wechselkurse, konstant bleiben.

Die Hauptursachen für Ineffektivität im Rahmen von Zinssicherungen sind:

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

Für das Zinsrisiko wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt. Dabei werden die Änderungen des Zinssatzes um +/- 50 Basispunkte auf den Gewinn und Verlust, das sonstige Ergebnis und das Eigenkapital aufgezeigt.

ERHÖHUNG (+)/VERMINDERUNG (-) TEUR	ERHÖHUNG UM 50 BP		VERRINGERUNG UM 50 BP	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern)	-2.362	-316	2.361	318
Veränderung der zinsbezogenen Cash-Flow-Hedge-Rücklage	1.113	1.752	-1.120	-1.757
Veränderung des Eigenkapitals	-1.249	1.436	1.241	-1.439

Die aufgrund der IBOR Reform notwendigen Umstellungen betroffener Referenzzinssätze in den von der Gruppe in Anspruch genommenen Finanzinstrumente hat das Konzern-Treasury im Geschäftsjahr 2023 abgeschlossen. In enger Abstimmung mit den Geschäftspartnern wurden Verträge entsprechend angepasst und vertragliche Übergangsregelungen, die den Umgang mit vorübergehend oder dauerhaft nicht zur Verfügung stehenden Referenzzinssätzen zum Inhalt haben, in Anspruch genommen. Für Verträge und Finanzinstrumente, die im Geschäftsjahr neu abgeschlossen wurden, wurde ausnahmslos die Verwendung der neuen Referenzzinssätze vereinbart. Die Anpassungen haben zu keinen wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss geführt.

AUSFALLRISIKEN (KREDIT- BZW. BONITÄTSRISIKEN)

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

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

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und zum 31.12.2023 wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN TEUR	NICHT IN DER BONITÄT BEEINTRÄCHTIGT	IN DER BONITÄT BEEINTRÄCHTIGT	SUMME
Nicht überfällig	297.836	0	297.836
Überfällig 1-30 Tage	18.404	0	18.404
Überfällig 31-60 Tage	11.213	0	11.213
Überfällig 61-90 Tage	3.145	0	3.145
Überfällig > 90 Tage	16.594	10.916	27.510
Gesamter Bruttobuchwert	347.192	10.916	358.108
Wertminderung	-301	-7.006	-7.307
Summe	346.892	3.910	350.801

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

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

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

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

FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN TEUR	NICHT IN DER BONITÄT BEEINTRÄCHTIGT	IN DER BONITÄT BEEINTRÄCHTIGT	SUMME
Nicht überfällig	242.774	0	242.774
Überfällig 1-30 Tage	16.460	0	16.460
Überfällig 31-60 Tage	4.123	0	4.123
Überfällig 61-90 Tage	2.592	0	2.592
Überfällig > 90 Tage	2.627	6.895	9.522
Gesamter Bruttobuchwert	268.576	6.895	275.471
Wertminderung	-190	-4.859	-5.049
Summe	268.386	2.036	270.422

Zur Ermittlung des Wertminderungsbedarfes für nicht einzelwertberichtigte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden in der PIERER Mobility-Gruppe die Ausfälle der letzten Jahre evaluiert. Die Analyse hat ergeben, dass nur ein unwesentliches Risiko für Forderungen mit einer gewissen Überfälligkeit besteht. Die Einschätzung der Verlustquoten basiert auf historischen Ausfallquoten bezogen auf Überfälligkeiten und unter Bedachtnahme von zukunftsorientierten Informationen.

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands der finanziellen Liefer- und sonstigen Forderungen deuten zum Abschlussstichtag keine Anzeichen darauf hin, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden. Es liegen keine Konzentrationsrisiken vor.

Einschätzung der erwarteten Kreditverluste

Auf Basis der in der Vergangenheit tatsächlich beobachteten Ausfälle wurde eine durchschnittliche Ausfallquote von 0,07 % (Vorjahr: 0,07 %) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ermittelt. Die Risikoprämie für zukunftsbezogene Entwicklungen wurde dahingehend angepasst, um die Auswirkungen der erhöhten Inflationsraten sowie des russisch-ukrainischen Krieges zu berücksichtigen. Es wurde eine Zuführung von TEUR 111 (Vorjahr: TEUR 87) zur Wertberichtigung für erwartete Verluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfasst.

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

Entwicklung der Wertberichtigungen

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

Zahlungsmittel und -äquivalente, sonstige Vermögenswerte und Derivate

Kreditverluste von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten und sonstigen finanziellen Vermögenswerten werden auf Basis durchschnittlicher Ausfallsquoten und des Ratings des Instrumentes ermittelt. Eine signifikante Änderung des Kreditrisikos wird auf Basis von Rating und Zahlungsverzug bestimmt. Unter Berücksichtigung der Kurzfristigkeit dieser Positionen und angesichts des guten Ratings der Banken geht der Konzern davon aus, dass es sich bei diesen Beständen um Finanzinstrumente mit niedrigem Ausfallrisiko handelt und die erwarteten Verluste nicht wesentlich sind.

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

LIQUIDITÄTSRISIKEN

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

Ein wesentliches Ziel des Finanzrisikomanagements der PIERER Mobility-Gruppe ist es, die jederzeitige Zahlungsfähigkeit und die finanzielle Flexibilität sicherzustellen. Liquiditätsrisiken können sich unter anderem ergeben wenn Einzahlungen aus Umsatzerlösen unter den Planannahmen liegen. Zu diesem Zweck wird eine Liquiditätsreserve in Form von ungenutzten Kreditlinien (Bar- und Avalkredite) und in Form von Barbeständen bei Banken von hoher Bonität vorgehalten. Zum 31.12.2023 verfügt die

PIERER Mobility-Gruppe über einen Liquiditätsbestand von TEUR 258.972 sowie ungenützte Kreditlinien im Ausmaß von TEUR 560.386. Der Sicherstellung der kurz- und mittelfristigen Liquidität wird allerhöchste Priorität beigemessen. Darüber hinaus ist die Maximierung des Free Cash-Flows durch Kostensenkungsmaßnahmen, proaktives Working-Capital-Management sowie reduzierte Investitionsausgaben eine wesentliche Steuerungsgröße. Insbesondere im Bereich Working-Capital-Management verfügt die Gruppe über eine Vielzahl an Instrumenten um die Liquidität bedarfsgerecht zu steuern. Dazu gehören unter anderem die Ausnutzung von ABS und Factoring-Programmen oder die Anpassung von Lagerbeständen durch die Flexibilität der Produktionsvolumina.

Es liegen aus heutiger Sicht ausreichende Zusagen unserer strategischen Finanzpartner zur Absicherung des kurzfristigen Liquiditätsbedarfes vor. Der langfristige Liquiditätsbedarf wird durch die Begebung von Schuldscheindarlehen sowie durch die Aufnahme von Bankkrediten sichergestellt. In den Kreditvereinbarungen der Gruppe sind ausschließlich Covenants, die zu einer Erhöhung des Zinssatzes führen, enthalten. Es sind keine Covenants vereinbart, die zur vorzeitigen Fälligkeit berechtigen.

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

TEUR	BUCHWERT 31.12.2023	CASH-FLOWS 2024			CASH-FLOWS 2025 BIS 2028			CASH-FLOWS AB 2029		
		ZINSEN FIX	ZINSEN VARIABEL	TILGUNG	ZINSEN FIX	ZINSEN VARIABEL	TILGUNG	ZINSEN FIX	ZINSEN VARIABEL	TILGUNG
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten										
Beizulegender Zeitwert – Sicherungsinstrumente										
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten – Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind	419	0	0	419	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten – Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	1.707	0	0	1.707	0	0	0	0	0	0
Summe	2.126	0	0	2.126	0	0	0	0	0	0

TEUR	BUCHWERT 31.12.2023	CASH-FLOWS 2024			CASH-FLOWS 2025 BIS 2028			CASH-FLOWS AB 2029		
		ZINSEN FIX	ZINSEN VARIABEL	TILGUNG	ZINSEN FIX	ZINSEN VARIABEL	TILGUNG	ZINSEN FIX	ZINSEN VARIABEL	TILGUNG
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten										
Zu fortgeführten Anschaffungskosten										
Verzinsliche Verbindlichkeiten	961.616	14.447	26.773	45.743	47.971	75.308	560.402	34.031	18.810	350.806
Verbindlichkeiten Leasingverhältnisse	73.282	0	1.870	19.681	0	3.395	41.114	0	3.451	12.487
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	676.978	0	0	676.978	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	87.462	0	0	87.462	0	0	0	0	0	0
Summe	1.799.338	14.447	28.643	829.864	47.971	78.703	601.516	34.031	22.261	363.293
Summe	1.801.464	14.447	28.643	831.990	47.971	78.703	601.516	34.031	22.261	363.293

TEUR	BUCHWERT 31.12.2022	CASH-FLOWS 2023			CASH-FLOWS 2024 BIS 2027			CASH-FLOWS AB 2028		
		ZINSEN FIX	ZINSEN VARIABEL	TILGUNG	ZINSEN FIX	ZINSEN VARIABEL	TILGUNG	ZINSEN FIX	ZINSEN VARIABEL	TILGUNG
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten										
Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente										
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten – Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind	394	0	0	394	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten – Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	254	0	0	254	0	0	0	0	0	0
Summe	648	0	0	648	0	0	0	0	0	0

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

Die Verbindlichkeiten, die vom Supplier Finance Programm betroffen sind, werden zu ihrer Fälligkeit bezahlt. Die damit verbundenen Zahlungsmittelabflüsse sind in der Liquiditätsplanung berücksichtigt. Das Supplier Finance Programm führt zu einer Risikokonzentration. Die Anzahl der Lieferanten wird durch eine Konzentration auf eine Gläubigerbank ersetzt. Würde diese Gläubigerbank die Supplier

Finance Vereinbarung kündigen, so ergäbe sich grundsätzlich ein zusätzliches Liquiditätsrisiko, welches jedoch aufgrund annähernd gleicher Lieferanten-Zahlungsziele von untergeordneter Bedeutung ist. Wie in Punkt 35. angeführt, betrifft dies 51,6 % (Vorjahr: 47,5 %) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Stichtag. Das Konzentrationsrisiko wird als gering angesehen.

42. SONSTIGE RISIKEN

PROZESSRISIKEN

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

RISIKEN DURCH RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

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

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

BETRIEBLICHES- UND UMWELTRISIKO

Umweltrisiken können sich in Bezug auf Produkte, die Produktion, die Beschaffung und auf nichtbetriebliche Faktoren beziehen. Genauere

Betrachtungen von Umweltrisiken finden sich auch im jährlich veröffentlichten Nachhaltigkeitsbericht der PIERER Mobility AG bzw. der Berichterstattung gemäß den Empfehlungen der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) über klimabezogene Chancen und Risiken.

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

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

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

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

Obwohl eine vollständige Risikoausschließung bei Naturgewalten

nicht möglich ist, versucht die PIERER Mobility-Gruppe das Risiko, dass Produktionsabläufe beeinträchtigt werden können, durch geeignete Abhilfemaßnahmen zu minimieren. Für die Hauptwerke in Mattighofen und Munderfing wird aufgrund der geographischen Lage das Eintreten von klimabedingten physischen Naturkatastrophen als gering eingeschätzt.

PERSONELLE RISIKEN

Insbesondere in Hinblick auf den Wachstumskurs können sich Risiken aus dem Ausscheiden von Schlüsselkräften aus dem Unternehmen ergeben. Durch ein effizientes Personalmanagement sowie der stetigen Weiterführung von Personalentwicklungsprogrammen wird dem Risiko des Ausscheidens von Führungskräften entgegengewirkt. Das Risiko

des Fachkräftemangels wird durch ein umfassendes Lehrlingsausbildungsprogramm in einer eigenen Lehrwerkstätte minimiert. Ziel ist die Rekrutierung von Mitarbeitern aus der Region und eine langfristige Bindung an das Unternehmen.

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

VIII. FINANZINSTRUMENTE UND KAPITALMANAGEMENT

43. GRUNDLAGEN

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

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

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

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

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

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

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

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

Wertminderungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen keine wesentliche Finanzierungskomponente auf. Daher wird das vereinfachte Verfahren zur Ermittlung des Expected Credit Loss angewendet, wonach für alle Instrumente unabhängig von ihrer Kreditqualität eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen ist. Diese beträgt bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weniger als zwölf Monate und entspricht daher dem 12-Monats-Verlust. Betragsmäßige Erläuterungen finden sich unter Punkt 41. „Finanzielle Risiken“.

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

Einzelwertberichtigungen von finanziellen Vermögenswerten werden dann vorgenommen, wenn sie als uneinbringlich oder zum Teil uneinbringlich angesehen werden. Als Indikatoren für Einzelwertberichtigungen gelten finanzielle Schwierigkeiten, Insolvenz, Vertragsbruch oder erheblicher Zahlungsverzug der Kunden. Die Einzelwertberichtigungen setzen sich aus zahlreichen Einzelpositionen zusammen, von denen keine allein betrachtet wesentlich ist. Eine direkte Ausbuchung der finanziellen Vermögenswerte erfolgt nur, wenn die vertraglichen Rechte auf Zahlungen aus den

finanziellen Vermögenswerten nicht mehr bestehen (insbesondere im Insolvenzfall). Verringert sich die Höhe der Wertberichtigung in einer der folgenden Perioden und kann diese Verringerung objektiv auf einen nach der Erfassung der Wertminderung aufgetretenen Sachverhalt zurückgeführt werden, wird die früher erfasste Wertberichtigung durch Anpassung des Wertberichtigungskontos rückgängig gemacht.

Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

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

44. EINSTUFUNG UND BEIZULEGENDE ZEITWERTE

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

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

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

Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente			
Art	Bewertungstechnik	Wesentliche, nicht beobachtbare Inputfaktoren	Zusammenhang zwischen wesentlichen, nicht beobachtbaren Inputfaktoren und der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert
Devisentermingeschäfte und Zinsswaps	Die beizulegenden Zeitwerte basieren auf den mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle bestimmten Marktwerten (abgezinste Cash-Flows). Diese werden regelmäßig verplausibilisiert.	Nicht anwendbar	Nicht anwendbar
Sonstige finanzielle Vermögenswerter (Wertpapiere)	Zur Bewertung von Wertpapieren wird der aktuelle Börsenkurs am Bilanzstichtag herangezogen.	Nicht anwendbar	Nicht anwendbar
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente			
Art	Bewertungstechnik	Wesentliche, nicht beobachtbare Inputfaktoren	
Schuldscheindarlehen, Finanzielle Verbindlichkeiten	Abgezinste Cash-Flows	Risikoaufschlag für eigenes Bonitätsrisiko	

Die nachstehende Tabelle zeigt die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte von finanziellen Vermögenswerten (aktivseitige Finanzinstrumente), getrennt nach Klassen bzw. Bewertungskategorien gemäß IFRS 9. Allerdings enthält sie keine Angaben zum

beizulegenden Zeitwert bzw. zur Stufe von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, wenn der Buchwert einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt.

TEUR	BUCHWERT 31.12.2023	FAIR-VALUE 31.12.2023
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte		
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte – Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind (Fair Value - Hedge)	4.685	4.685
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte – Derivate mit positivem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	10.981	10.981
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.939	17.939
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	216	216
Summe	33.821	
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	258.972	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	332.862	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	40.410	-
Summe	632.244	
Gesamt Summe	666.065	

TEUR	BUCHWERT 31.12.2022	FAIR-VALUE 31.12.2022
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte		
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte – Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind (Fair Value - Hedge)	17.281	17.281
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	18.519	18.519
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.765	6.765
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	216	216
Summe	42.781	
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	278.738	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	263.657	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	34.349	-
Summe	576.744	
Gesamt Summe	619.525	

Im Zusammenhang mit den bestehenden ABS- und Factoring-Programmen werden monatlich revolving versicherte Forderungen aus Lieferungen verkauft und nach den Regelungen des IFRS 9 vollständig ausgebucht. Die in Bezug auf das maximale Volumen größten Programme sind das ABS-Programm mit einem maximalen Volumen von TEUR 350.000 (Vorjahr: TEUR 250.000) und das Factoring-Programm im Bicycle-Segment mit einem maximalen Volumen von TEUR 125.000 (Vorjahr: TEUR 125.000). Darüber hat

die PIERER Mobility Gruppe noch weitere Factoring Programme mit einem maximalen Volumen von TEUR 263.000 (Vorjahr: TEUR 100.000) abgeschlossen. Zum Bilanzstichtag wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 432.867 (Vorjahr: TEUR 264.904) an Dritte verkauft. Zudem wurden im Geschäftsjahr 2023 Forderungen in Höhe von TEUR 97.000 an nahestehende Unternehmen verkauft und ausgebucht (siehe Punkt 50. „Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen“).

BEIZULEGENDER ZEITWERT				BUCHWERT 31.12.2023				
STUFE 1	STUFE 2	STUFE 3	GESAMT	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI	FVOCI Fair Value through OCI (ohne recycling)	FVPL Fair Value through P&L	FAIR VALUE - Hedging Instruments
-	4.685	-	4.685	-	-	-	-	4.685
-	10.981	-	10.981	-	-	-	-	10.981
-	-	17.939	17.939	-	-	-	17.939	-
-	-	216	216	-	-	216	-	-
-	-	-	-	258.972	-	-	-	-
-	-	-	-	332.862	-	-	-	-
-	-	-	-	40.410	-	-	-	-
BEIZULEGENDER ZEITWERT				BUCHWERT 31.12.2022				
STUFE 1	STUFE 2	STUFE 3	GESAMT	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI	FVOCI Fair Value through OCI (ohne recycling)	FVPL Fair Value through P&L	FAIR VALUE - Hedging Instruments
-	17.281	-	17.281	-	-	-	-	17.281
-	18.519	-	18.519	-	-	-	-	18.519
-	-	6.765	6.765	-	-	-	6.765	-
-	-	216	216	-	-	216	-	-
-	-	-	-	278.738	-	-	-	-
-	-	-	-	263.657	-	-	-	-
-	-	-	-	34.349	-	-	-	-

Bis zu einer vertraglich definierten Höhe trägt die PIERER Mobility-Gruppe weiterhin ein Risiko aus kreditrisikobedingten Ausfällen. Zum Stichtag 31.12.2023 beträgt das hieraus erwartete Verlustrisiko TEUR 8.459 (Vorjahr: TEUR 3.294). Zum Zeitpunkt des Verkaufs wird der erwartete Verlust aufwandswirksam als Verbindlichkeit verbucht und ist unter den anderen kurzfristigen Schulden ausgewiesen. Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert des anhaltenden Engagements. In der Berichtsperiode wurden aus dem anhaltenden Engagement TEUR 197 (Vorjahr: TEUR -27) und kumuliert seit

Transaktionsbeginn TEUR 3.490 (Vorjahr: TEUR 3.294) erfolgswirksam erfasst. Die Gruppe verfügt über keine Beherrschung der ABS- bzw. Factoring-Beteiligungsunternehmen, da die Gruppe über keine bestehenden Rechte verfügt, die maßgeblichen Tätigkeiten des Beteiligungsunternehmens zu beeinflussen. Dazu zählen insbesondere die Auswahl und Finanzierung der anzukaufenden Forderungen sowie die Betreuung notleidender Forderungen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte von finanziellen Schulden (passivseitige Finanzinstrumente), getrennt nach Klassen bzw. Bewertungskategorien gemäß IFRS 9. Allerdings enthält sie keine Angaben zum

beizulegenden Zeitwert bzw. zur Stufe von finanziellen Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, wenn der Buchwert einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt.

TEUR	BUCHWERT 31.12.2023	FAIR-VALUE 31.12.2023
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten		
Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente		
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten – Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind	419	419
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten – Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	1.707	1.707
Summe	2.126	
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten		
Verzinsliche Verbindlichkeiten	961.616	979.384
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	676.978	-
Optionen auf nicht beherrschende Anteile	5.816	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	81.646	-
Summe	1.726.056	
Gesamt Summe	1.728.182	

TEUR	BUCHWERT 31.12.2022	FAIR-VALUE 31.12.2022
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten		
Beizulegender Zeitwert – Sicherungsinstrumente		
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten – Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind	394	394
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten – Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	254	254
Summe	648	
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten		
Verzinsliche Verbindlichkeiten	467.365	449.181
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	737.602	-
Optionen auf nicht beherrschende Anteile	3.396	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	83.898	-
Summe	1.292.261	
Gesamt Summe	1.292.909	

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

BEIZULEGENDER ZEITWERT				BUCHWERT 31.12.2023				
STUFE 1	STUFE 2	STUFE 3	GESAMT	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI	FVOCI Fair Value through OCI (ohne recycling)	FVPL Fair Value through P&L	FAIR VALUE - Hedging Instruments
-	419	-	419	-	-	-	-	419
-	1.707	-	1.707	-	-	-	-	1.707
-	-	979.384	979.384	961.616	-	-	-	-
-	-	-	-	676.978	-	-	-	-
-	-	-	-	-	5.816*	-	-	-
-	-	-	-	81.646	-	-	-	-

BEIZULEGENDER ZEITWERT				BUCHWERT 31.12.2022				
STUFE 1	STUFE 2	STUFE 3	GESAMT	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI	FVOCI Fair Value through OCI (ohne recycling)	FVPL Fair Value through P&L	FAIR VALUE - Hedging Instruments
-	394	-	394	-	-	-	-	394
-	254	-	254	-	-	-	-	254
-	-	449.181	449.181	467.365	-	-	-	-
-	-	-	-	737.602	-	-	-	-
-	-	-	-	-	3.396*	-	-	-
-	-	-	-	83.898	-	-	-	-

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

2023 TEUR	AUS ZINSEN	AUS DER FOLGE- BEWERTUNG ZUM FAIR VALUE	AUS WERT- BERICHTIGUNG	AUS ABGANGS- ERGEBNIS	AUS FREMD- WÄHRUNGS- BEWERTUNG	NETTOERGEBNIS (SUMME)
Finanzielle Vermögenswerte - Amortised Cost (AC)	10.669	0	-2.812	0	-3.494	4.363
Fair Value through OCI (FVOCI) – Eigenkapitalinstrumente	0	0	0	0	0	0
Fair Value through PL (FVPL) – Eigenkapitalinstrumente	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Amortised Cost (AC)	-76.708	0	0	0	-1.955	-78.663
Summe	-66.039	0	-2.812	0	-5.449	-74.300

2022 TEUR	AUS ZINSEN	AUS DER FOLGE- BEWERTUNG ZUM FAIR VALUE	AUS WERT- BERICHTIGUNG	AUS ABGANGS- ERGEBNIS	AUS FREMD- WÄHRUNGS- BEWERTUNG	NETTOERGEBNIS (SUMME)
Finanzielle Vermögenswerte - Amortised Cost (AC)	4.023	0	-992	-450	-1.676	905
Fair Value through OCI (FVOCI) – Eigenkapitalinstrumente	0	0	0	0	0	0
Fair Value through PL (FVPL) – Eigenkapitalinstrumente	12	17	0	81	0	110
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Amortised Cost (AC)	-18.102	0	0	0	441	-17.661
Summe	-14.067	17	-992	-369	-1.235	-16.646

Die Veränderungen der Wertberichtigung und der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten (Amortised Cost) sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen der jeweiligen

Gemeinkostenbereiche ausgewiesen. Die restlichen Komponenten des Nettoergebnisses sind in den Finanzerträgen bzw. Finanzaufwendungen enthalten.

45. AUFRECHNUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND VERBINDLICHKEITEN

Der Konzern schließt mit Banken Aufrechnungsvereinbarungen im Zusammenhang mit Derivaten ab. Grundsätzlich werden die Beträge, die gemäß solchen Vereinbarungen von jeder Gegenpartei an einem einzigen Tag im Hinblick auf alle ausstehenden Transaktionen in der gleichen Währung geschuldet werden, zu einem einzigen Nettobetrag zusammengefasst, der von einer Partei an die andere zu zahlen ist. In bestimmten Fällen – zum Beispiel, wenn ein

Kreditereignis wie ein Ausfall eintritt – werden alle ausstehenden Transaktionen unter der Vereinbarung beendet, der Wert zur Beendigung ermittelt und es ist nur ein einziger Nettobetrag zum Ausgleich aller Transaktionen zu zahlen. Eine Saldierung in der Bilanz wird nicht vorgenommen, da es in der Regel nicht zu einem Nettogleichgewicht mehrerer Transaktionen aus derartigen Rahmenverträgen kommt.

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

TEUR	FINANZIELLE VERMÖGENS- WERTE (BRUTTO)	AUFGERECHNETE BILANZIELLE BETRÄGE (BRUTTO)	BILANZIERTER FINANZIELLE VERMÖGENS- WERTE (NETTO)	EFFEKT VON AUFRECHNUNGS- RAHMENVEREIN- BARUNGEN	NETTOBETRÄGE
------	---------------------------------------	--	---	---	--------------

Finanzielle Vermögenswerte 2023

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

Devisentermingeschäfte	4.238	0	4.238	-1630	2.608
Zinsswaps	11.428	0	11.428	0	11.428
Summe	15.666	0	15.666	-1.630	14.036

Finanzielle Vermögenswerte 2022

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

Devisentermingeschäfte	17.803	0	17.803	-254	17.549
Zinsswaps	17.998	0	17.998	0	17.998
Summe	35.801	0	35.801	-254	35.547

TEUR	FINANZIELLE SCHULDEN (BRUTTO)	AUFGERECHNETE BILANZIELLE BETRÄGE (BRUTTO)	BILANZIERTER FINANZIELLE SCHULDEN (NETTO)	EFFEKT VON AUFRECHNUNGS- RAHMENVEREIN- BARUNGEN	NETTOBETRÄGE
------	-------------------------------	--	---	---	--------------

Finanzielle Schulden 2023

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

Devisentermingeschäfte	2.590	0	2.590	-1.630	960
Zinsswaps	0	0	0	0	0
Summe	2.590	0	2.590	-1.630	960

Finanzielle Schulden 2022

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

Devisentermingeschäfte	330	0	330	-254	76
Zinsswaps	3	0	3	0	3
Summe	333	0	333	-254	79

46. HEDGING

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

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

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

Die wesentlichen Vertragskriterien des gesicherten Grundgeschäftes und des Sicherungsinstrumentes sind identisch, jedoch gegenläufig ausgestaltet („Critical Terms Match“), sodass ein wirtschaftlicher Zusammenhang der Sicherungsbeziehung gewährleistet ist. Zum 31.12.2023 (als auch im Vorjahr) bestehen keine derivativen Finanzinstrumente, bei denen keine Sicherungsbeziehung hergestellt werden konnte.

Ein Cash-Flow-Hedge liegt vor, wenn variable Zahlungsströme aus bilanzierten Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten und erwartete Geschäftsvorfälle, die einem Marktpreisrisiko unterliegen, abgesichert werden. Liegen die Voraussetzungen für einen Cash-Flow-Hedge vor, ist der effektive Teil der Marktwertänderungen von Sicherungsinstrumenten ergebnisneutral im Konzerneigenkapital zu erfassen, die ergebniswirksame Erfassung erfolgt erst bei Eintritt des gesicherten Grundgeschäftes.

Bei den eingesetzten Fremdwährungsabsicherungen wird die Marktwertveränderung der Derivate ergebniswirksam im Gewinn oder Verlust erfasst. Ab diesem Zeitpunkt stehen der Marktwertveränderung die Stichtagskursbewertung der Fremdwährungsforderungen bzw. -verbindlichkeiten aus der Lieferung bzw. Leistung gegenüber. Etwaige Ergebnisveränderungen aus der Ineffektivität der derivativen Finanzinstrumente werden ergebniswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

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

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

Nachfolgende als **Sicherungsinstrumente** eingesetzte, derivative Finanzinstrumente werden zum 31.12.2023 bzw. 31.12.2022 eingesetzt:

31.12.2023	WÄHRUNG	NOMINAL- BETRAG IN 1000 LANDES- WÄHRUNG	MARKTWERTE IN TEUR	BRUTTO EXPOSURES IN TEUR	LAUFZEIT BIS 1 JAHR	DURCH- SCHNITTS- KURS	LAUFZEIT 1- 5 JAHRE	DURCH- SCHNITTS- KURS
Devisentermin- geschäfte	USD	137.000	3.076	131.715	137.000	1,08	0	-
	JPY	6.600.000	-511	-38.510	6.600.000	155,69	0	-
	CAD	65.000	522	71.074	65.000	1,45	0	-
	GBP	37.000	-93	101.892	37.000	0,88	0	-
	CHF	37.000	-1.503	35.156	37.000	0,95	0	-
	CNY	132.000	138	-58.675	132.000	7,89	0	-
		NOMINAL- BETRAG IN 1000 LANDES- WÄHRUNG	MARKTWERTE IN TEUR	JÄHRLICHE EXPOSURES IN TEUR	LAUFZEIT BIS 1 JAHR	DURCH- SCHNITTS- ZINSSATZ	LAUFZEIT 1- 5 JAHRE	DURCH- SCHNITTS- ZINSSATZ
Zinsswaps (Payer)		164.706	11.428	0	0	0,00%	164.706	-2,71%

31.12.2022	WÄHRUNG	NOMINAL- BETRAG IN 1000 LANDES- WÄHRUNG	MARKTWERTE IN TEUR	BRUTTO EXPOSURES IN TEUR	LAUFZEIT BIS 1 JAHR	DURCH- SCHNITTS- KURS	LAUFZEIT 1- 5 JAHRE	DURCH- SCHNITTS- KURS
Devisentermin- geschäfte	USD	180.000	11.028	198.411	180.000	1,00	0	-
	JPY	3.750.000	396	-43.076	3.750.000	141,64	0	-
	CAD	45.000	1.965	111.672	45.000	1,37	0	-
	GBP	25.000	676	105.214	25.000	0,87	0	-
	CHF	28.115	14	47.717	28.115	0,98	0	-
	AUD	64.000	3.075	116.229	64.000	1,46	0	-
	NZD	13.000	256	14.122	13.000	1,64	0	-
	CNY	60.000	62	-38.841	60.000	7,42	0	-
		NOMINAL- BETRAG IN 1000 LANDES- WÄHRUNG	MARKTWERTE IN TEUR	JÄHRLICHE EXPOSURES IN TEUR	LAUFZEIT BIS 1 JAHR	DURCH- SCHNITTS- ZINSSATZ	LAUFZEIT 1- 5 JAHRE	DURCH- SCHNITTS- ZINSSATZ
Zinsswaps (Payer)		172.316	17.955	0	423	2,11 %	182.883	-2,69 %

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

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

TEUR	RÜCKLAGE FÜR DIE ABSICHERUNG VON ZAHLUNGSSTRÖMEN	RÜCKLAGE FÜR KOSTEN DER ABSICHERUNG	IN DER RÜCKLAGE FÜR DIE ABSICHERUNG VON ZAHLUNGSSTRÖMEN VERBLEIBENDE SALDEN AUS SICHERUNGSBEZIEHUNGEN, BEI DENEN DIE BILANZIERUNG VON SICHERUNGSGESCHÄFTEN NICHT MEHR ANGEWENDET WIRD
31.12.2023			
Wechselkursrisiko			
Verkäufe und Forderungen	-621	-130	0
Käufe von Vorräten	136	-51	0
Zinssatzänderungsrisiko			
Variabel verzinst Instrumente	8.986	0	0
Summe	8.501	-181	0
31.12.2022			
Wechselkursrisiko			
Verkäufe und Forderungen	2.639	-541	0
Käufe von Vorräten	309	0	0
Zinssatzänderungsrisiko			
Variabel verzinst Instrumente	13.729	0	0
Summe	16.677	-541	0

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

TEUR	Nominalbetrag	Buchwert		Posten in der Bilanz, in der das Sicherungsinstrument enthalten ist
		Vermögenswerte	Schulden	
31.12.2023				
Wechselkursrisiko				
Devisentermingeschäfte – Verkäufe und Forderungen	235.018	3.772	-1.719	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Devisentermingeschäfte – Käufe von Vorräten	75.765	466	-871	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Zinssatzänderungsrisiko				
Zinsswaps	164.706	11.428	0	Andere kurzfristige Vermögenswerte
Summe	475.489	15.666	-2.590	
31.12.2022				
Wechselkursrisiko				
Devisentermingeschäfte– Verkäufe und Forderungen	312.442	17.284	-217	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Devisentermingeschäfte – Käufe von Vorräten	35.481	519	-113	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Zinssatzänderungsrisiko				
Zinsswaps	172.316	17.998	-3	Andere kurzfristige Vermögenswerte
Summe	520.239	35.801	-333	

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

TEUR	RÜCKLAGE FÜR ABSICHERUNGS-KOSTEN	CASH-FLOW HEDGE-RÜCKLAGE	SUMME
Stand am 1.1.2022	486	886	1.372
Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert wurde			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen – Währungsrisiko)	0	1.242	1.242
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis – Währungsrisiko)	-486	0	-486
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis – Zinsrisiko)	0	-230	-230
Vorräte			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Vorräten / Herstellungskosten – Währungsrisiko)	0	-144	-144
Veränderung im beizulegenden Zeitwert			
Zugang – Zinsrisiko	0	11.975	11.975
Zugang – Währungsrisiko	-541	2.948	2.407
Cash-Flow-Hedge-Rücklage aus Erstkonsolidierung	0		0
Stand am 31.12.2022 = Stand am 1.1.2023	-541	16.677	16.136
Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert wurde			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen – Währungsrisiko)	541	-2.639	-2.098
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis – Währungsrisiko)	0	0	0
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis – Zinsrisiko)	0	929	929
Vorräte			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Vor-räten / Herstellungskosten - Währungsrisiko)	0	-309	-309
Veränderung im beizulegenden Zeitwert			
Zugang – Zinsrisiko	0	-5.667	-5.667
Zugang – Währungsrisiko	-177	-494	-671
Cash-Flow-Hedge-Rücklage aus Erstkonsolidierung	0		0
Stand am 31.12.2023	-177	8.497	8.320

Zum 31.12.2023 resultiert aus ineffektiven Bestandteilen der als Cash-Flow-Hedges klassifizierten derivativen Finanzinstrumente ein Nettoergebnis (nach Steuern) in Höhe von TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 0).

DEVISENTERMINGESCHÄFTE

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

ZINSSWAPS

Um das Zinsrisiko hinsichtlich variabler Euro-Verzinsungen zu steuern, wurden im Geschäftsjahr 2021 amortisierende Zinsswaps

mit einer Nominalen von TEUR 50.000 und einer Laufzeit von 10 Jahren abgeschlossen. Im Jahr 2020 wurden zur Absicherung variabler USD-Finanzierungen USD Zinsswaps mit einer Nominalen von TUSD 130.000 und einer Laufzeit von 5 Jahren abgeschlossen.

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

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

47. KAPITALMANAGEMENT

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

Die Strategie der PIERER Mobility-Gruppe zielt darauf ab, dass die PIERER Mobility AG und die anderen Konzerngesellschaften eine den lokalen Anforderungen entsprechende Eigenkapitalausstattung haben. Die Steuerung des Kapitalmanagements erfolgt im Wesentlichen anhand der Kennzahlen Eigenkapitalquote, Nettoverschuldung, Gearing sowie der dynamischen Verschuldung.

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

TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Eigenkapital	909.273	914.396
Bilanzsumme	2.952.915	2.550.635
Eigenkapitalquote	30,8%	35,8%

Die **Nettoverschuldung** definiert sich aus den kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten (Anleihen, Krediten, Leasingverbindlichkeiten sowie sonstige verzinsliche Schulden) abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Die Zielsetzung

liegt dabei in der langfristigen Liquiditätssicherung, der effizienten Inanspruchnahme von Fremdfinanzierungen sowie der finanziellen Risikobegrenzung bei gleichzeitiger Optimierung der Rendite.

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

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

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

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

IX. LEASINGVERHÄLTNISSE

48. LEASINGVERHÄLTNISSE ALS LEASINGNEHMER (IFRS 16)

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

Die PIERER Mobility-Gruppe mietet weiters IT-Ausstattung mit vertraglichen Laufzeiten zwischen einem Jahr und fünf Jahren. Diese Miet- und Leasingvereinbarungen sind entweder kurzfristig oder (bzw. und) ihnen liegen Gegenstände von geringem Wert zugrunde.

Der Konzern hat das Wahlrecht nach IFRS 16.5-.8 in Anspruch genommen und für diese Miet- und Leasingvereinbarungen weder Nutzungsrechte noch Leasingverbindlichkeiten erfasst.

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

Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten

Der Buchwert der Nutzungsrechte stellt sich wie folgt dar:

TEUR	GRUNDSTÜCKE UND GEBÄUDE	MASCHINEN	BETRIEBS- UND GESCHÄFTSAUSSTATTUNG	GESAMT
2023				
Stand zum 1.1.	33.361	15.498	16.130	64.989
- Abschreibungen	-11.139	-5.720	-8.185	-25.044
+ Zugänge zu Nutzungsrechten	9.302	9.839	13.405	32.546
- Abgänge von Nutzungsrechten	-1.659	-6	-220	-1.885
+/- Währungseffekte, Umgliederungen	-110	0	-52	-162
Buchwert 31.12.2023	29.755	19.611	21.078	70.444
2022				
Stand zum 1.1.	29.269	17.527	16.090	62.887
- Abschreibungen	-10.170	-5.673	-7.313	-23.156
+ Zugänge zu Nutzungsrechten	14.825	3.645	7.407	25.877
- Abgänge von Nutzungsrechten	-574	0	-238	-812
+/- Währungseffekte, Umgliederungen	11	-1	184	194
Buchwert 31.12.2022	33.361	15.498	16.130	64.989

Der Barwert der Mindestleasingzahlungen stellt sich wie folgt dar:

TEUR	KÜNFTIGE MINDEST- LEASINGZAHLUNGEN	ZINSAHLUNGEN	BARWERT DER KÜNFTIGEN MINDESTLEASING- ZAHLUNGEN
2023			
< 1 Jahr	21.541	1.870	19.671
> 1 bis 5 Jahre	44.519	3.395	41.123
> 5 Jahre	15.938	3.451	12.487
GESAMT	81.998	8.716	73.281
2022			
< 1 Jahr	22.803	1.010	21.793
> 1 bis 5 Jahre	37.571	1.853	35.717
> 5 Jahre	13.530	3.150	10.380
GESAMT	73.904	6.013	67.890

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

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

2023 - LEASINGVEREINBARUNGEN	TEUR
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	1.923
Ertrag aus dem Unterleasingverhältnis von Nutzungsrechten	245
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	6.636
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert, ausgenommen kurzfristige Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	18.223
2022 - LEASINGVEREINBARUNGEN	TEUR
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	1.087
Ertrag aus dem Unterleasingverhältnis von Nutzungsrechten	214
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	5.556
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert, ausgenommen kurzfristige Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	14.102

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

In der Kapitalflussrechnung wurden Nettozahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse in der Höhe von TEUR 51.676 (Vorjahr: TEUR 43.945) erfasst. Im Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeiten wurden

Verlängerungsoptionen

Einige Miet- und Leasingverträge enthalten Verlängerungsoptionen, die bis zu einem Jahr vor Ablauf der unkündbaren Vertragslaufzeit vom Konzern ausübbar sind. Nach Möglichkeit strebt der Konzern beim Abschluss neuer Miet- und Leasingverhältnisse die Aufnahme von Verlängerungsoptionen an, um operative Flexibilität zu gewährleisten. Der Konzern beurteilt am Bereitstellungsdatum, ob die

Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von TEUR 25.139 (Vorjahr: TEUR 23.414) dargestellt. Die restlichen TEUR 26.537 (Vorjahr: TEUR 20.531) betreffen kurzfristige und geringerwertige Leasingverhältnisse sowie Zinsaufwendungen und Erträge aus Untermietverhältnissen von Nutzungsrechten und sind im Cash-Flow aus der betrieblichen Tätigkeit dargestellt.

Ausübung von Verlängerungsoptionen hinreichend sicher ist. Der Konzern bestimmt erneut, ob die Ausübung einer Verlängerungsoption hinreichend sicher ist, wenn ein wesentliches Ereignis oder eine Änderung von Umständen, das bzw. die innerhalb seiner Kontrolle liegt, eintritt.

49. LEASINGVERHÄLTNISSE ALS LEASINGGEBER (IFRS 16)

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

Hiervon ausgenommen ist ein Untermietverhältnis, das der Konzern als Finanzierungsleasingverhältnis einstuft. Dieses betrifft die Untervermietung eines Gebäudes, das als Nutzungsrecht in den

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

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

50. GESCHÄFTSBEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

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

Die Aktien der PIERER Mobility AG werden zum Stichtag 31. Dezember 2023 zu 74,18 % von der Pierer Bajaj AG gehalten, welche zu 50,10 % im Besitz der Pierer Industrie AG ist. Weiters hält die Pierer Konzerngesellschaft mbH 0,09 % der Aktien an der PIERER Mobility AG. Die Pierer Industrie AG wird zu 100,00 % von der Pierer Konzerngesellschaft mbH gehalten. Alleinigere Gesellschafter der Pierer Konzerngesellschaft mbH ist Herr Dipl.-Ing. Stefan Pierer.

Herr Dipl.-Ing. Stefan Pierer übte folgende wesentliche Organfunktionen im Pierer Konzerngesellschaft mbH-Konzern zum 31.12.2023 aus:

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

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

TEUR	GESELLSCHAFTERNAHE UNTERNEHMEN		ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN		SONSTIGE UNTERNEHMEN	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Forderungen	46.352	26.887	25.041	44.669	5.627	3.884
Verbindlichkeiten	-8.667	-10.153	-16.597	-20.782	-7.300	-8.342
Erlöse	89.411	4.023	25.458	57.586	23.528	17.613
Aufwendungen	-152.823	-127.273	-220.654	-100.108	-222.886	-247.560
Dividende	-50.583	-25.371	0	0	-144	-72

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

GESELLSCHAFTERNAHE UNTERNEHMEN:

Die PIERER Mobility AG ist seit Veranlagung 2014 Gruppenmitglied der Unternehmensgruppe gemäß § 9 KStG der Pierer Konzerngesellschaft mbH, Wels. Die KTM AG ist seit 2017 Mitglied dieser Steuergruppe im Sinne des österreichischen Körperschaftssteuergesetzes. Die steuerlichen Ergebnisse der Gruppenmitglieder werden dem Gruppenträger zugerechnet. Die zu leistenden

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2023 und im Vorjahr gab es keine wesentlichen Transaktionen mit nahestehenden Personen (ausgenommen Vorstands- und Aufsichtsratsbezüge, siehe Punkt 51.). Die Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen stellen sich gemäß der beschriebenen Gruppierung wie folgt dar:

Steuerumlagen zwischen dem Gruppenträger und jedem einzelnen Gruppenmitglied wurden in Form von einer Gruppen- und Steuerumlagevereinbarung geregelt. Steuerliche Verluste werden auf Ebene der jeweiligen Tochtergesellschaften evident gehalten und können auf dieser Ebene mit künftigen steuerlichen Gewinnen verrechnet werden.

Im Geschäftsjahr 2023 gab es mit der Pierer Konzerngesellschaft mbH einen Aufwand aus Steuerumlagen in Höhe von TEUR 223 (Vorjahr: TEUR 16.733). Des Weiteren sind zum Bilanzstichtag Forderungen aus Steuerumlagen gegenüber der Pierer Konzerngesellschaft mbH in Höhe von TEUR 4.932 (Vorjahr: TEUR 12.533)

und Verbindlichkeiten aus Steuerumlagen in Höhe von TEUR 232 (Vorjahr: TEUR 773) offen. Die PIERER Mobility Gruppe hat im Juni 2023 Forderungen in Höhe von TEUR 97.000 an die Pierer Konzerngesellschaft mbH verkauft. Zum 31.12.2023 sind davon TEUR 10.216 ausstehend.

Seit 1. Oktober 2018 bildet die Pierer Industrie AG eine Organschaft im umsatzsteuerlichen Sinn mit der PIERER Mobility-Gruppe. Zum Bilanzstichtag hat die PIERER Mobility-Gruppe Forderungen in Höhe von insgesamt TEUR 8.583 (Vorjahr: TEUR 9.784) aus der Organschaftsverrechnung mit der Pierer Industrie AG.

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

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

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

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

ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN:

Für Entwicklungs- und Designleistungen sowie Leistungen im Bereich Markenentwicklung der Kiska GmbH sind im abgelaufenen Geschäftsjahr Aufwendungen in Höhe von TEUR 19.795 (Vorjahr:

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

Weitere Transaktionen mit assoziierten Unternehmen betreffen die nachfolgend erläuterten Gesellschaften mit der jeweils beschriebenen laufenden operativen Geschäftsbeziehung.

Die KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc. wurde im Juni 2016 gemeinsam mit dem Partner Ayala Corp. gegründet. Die Gesellschaft übernimmt seit Mitte 2017 die CKD (Completely-Knocked-Down) Assemblierung für KTM-Motorräder auf den Philippinen.

Das Joint Venture in China mit dem Partner CF Moto wurde im Geschäftsjahr 2018 unter dem Namen „Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.“ gegründet. Seit 2021 werden im chinesischen Hangzhou Motorräder der Mittelklasse produziert.

Mit Wirkung zum 15. November 2022 wurden 25,1 % der Anteile an der MV Agusta Motor S.p.A. erworben. Darüber hinaus schloss die KTM Gruppe im Geschäftsjahr 2022 eine Kooperationsvereinbarung mit dem italienischen Traditionshersteller MV Agusta mit Stammsitz in Varese. Die KTM Gruppe übernimmt im Rahmen dieser Vereinbarung den Einkauf und den globalen Vertrieb von MV Agusta-Produkten.

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

SONSTIGE UNTERNEHMEN:

Seit dem Jahr 2007 besteht eine Kooperation mit der indischen Bajaj-Gruppe. Die Bajaj-Gruppe ist der zweitgrößte Motorradhersteller in Indien mit einem Absatz von ca. 4,7 Mio. Motorrädern und Three-Wheelern im letzten Geschäftsjahr (Bilanzstichtag 31.3.2023). Den Schwerpunkt der Zusammenarbeit bildet die gemeinsame Entwicklung von Street-Motorrädern im Einstiegssegment, welche in Indien produziert und unter der Marke KTM von beiden Unternehmen in ihren Stammmärkten vertrieben werden.

Der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrates der PIERER Mobility AG, Herr Rajiv Bajaj, ist Managing Director und CEO der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien. Das Aufsichtsratsmitglied der PIERER Mobility AG Herr Srinivasan Ravikumar ist Director der Bajaj Auto International Holdings B.V., Amsterdam, Niederlande, und President of Business Development and Assurance der Bajaj Auto Ltd., Pune,

Indien. Nach einer Vereinfachung der Beteiligungsstruktur im Geschäftsjahr 2021 hält die Bajaj Auto International Holdings B.V., ein Tochterunternehmen der Bajaj Auto Ltd., nunmehr 49,9 % an der Pierer Bajaj AG, welche wiederum Mehrheitseigentümer an der PIERER Mobility AG ist. Gegenüber der Bajaj Auto Ltd. besteht zum 31.12.2023 eine Verbindlichkeit in Höhe von TEUR 7.033 (Vorjahr: TEUR 7.788). Die Aufwendungen in der Kategorie „Sonstige Unternehmen“ betreffen ebenfalls größtenteils die Bajaj Auto Ltd.

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

51. ORGANE DER PIERER MOBILITY AG

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

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

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

Herr Josef **B l a z i c e k**, Vorsitzender
Herr Rajiv **B a j a j**, Stellvertreter des Vorsitzenden
Frau Dipl. Ing. Dr. Iris **F i l z w i e s e r**
Frau Mag. Michaela **F r i e p e ß**
Herr Srinivasan **R a v i k u m a r**
Herr Mag. Friedrich **R o i t h n e r** (seit 21.4.2023)
Herr Mag. Klaus **R i n n e r b e r g e r** (bis 21.4.2023)

52. VORSTANDS- UND AUFSICHTSRATSBEZÜGE

Die **Vergütung für den Vorstand** 2023 der PIERER Mobility AG beinhaltet Gehälter, Sachleistungen, Prämien, Abfertigungen sowie Leistungen an die betriebliche Mitarbeitervorsorgekasse und betrug TEUR 4.822 (Vorjahr: TEUR 7.451). Weiters ergaben Bezüge für Mitglieder des Vorstandes aus Vorperioden keine Nachzahlung. Darüber hinaus bestehen keine Vereinbarungen über eine betriebliche Altersversorgung für den Vorstand und es wurden im Geschäftsjahr 2023 keine Pensionskassenzahlungen an den Vorstand geleistet.

Für das Geschäftsjahr 2023 (Auszahlung im Geschäftsjahr 2024) wird eine Vergütung an den Aufsichtsrat der PIERER Mobility AG von insgesamt TEUR 22 (Vorjahr: TEUR 40) vorgeschlagen.

Zum Bilanzstichtag bestehen keine Kredite und Vorschüsse an die Mitglieder des Aufsichtsrats der PIERER Mobility AG.

XI. EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Ereignisse nach dem 31.12.2023, die für die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden materiell sind, sind entweder im vorliegenden Abschluss berücksichtigt oder nicht bekannt.

XII. KONZERNUNTERNEHMEN (BETEILIGUNGSSPIEGEL)

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

GESELLSCHAFT	ERSTKONSOLIDIERUNGSZEITPUNKT	31.12.23				31.12.22	
		ANTEILSHÖHE %	KONSOLIDIERUNGSART	ANTEILSHÖHE %	KONSOLIDIERUNGSART		
Vollkonsolidierte Gesellschaften:							
KTM AG, Mattighofen	31.5.2005	100,00	KVI	100,00	KVI		
KTM Immobilien GmbH, Mattighofen	31.5.2005	100,00	KVI	100,00	KVI		
KTM North America, Inc., Murrieta, CA, USA	31.5.2005	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM-Motorsports Inc., Murrieta, CA, USA	31.5.2005	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Japan K.K., Tokyo, Japan	31.5.2005	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Sportcar GmbH, Mattighofen	31.5.2005	100,00	KVI	100,00	KVI		
KTM Motorcycles S.A. Pty. Ltd., Midrand, Südafrika	1.3.2009	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Sportmotorcycle Mexico C.V. de S.A., Lerma, Mexiko	1.6.2009	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Sportmotorcycle GmbH, Mattighofen	31.3.2011	100,00	KVI	100,00	KVI		
KTM-Sportmotorcycle India Private Limited, Pune, Indien	1.6.2012	100,00	KVA	100,00	KVA		
Husqvarna Motorcycles GmbH, Mattighofen	1.1.2013	100,00	KVI	100,00	KVI		
KTM Sportmotorcycle Deutschland GmbH, Ursensollen, Deutschland	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Switzerland Ltd., Frauenfeld, Schweiz	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Sportmotorcycle UK Ltd., Northamptonshire, Großbritannien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM-Sportmotorcycle Espana S.L., Terrassa, Spanien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Sportmotorcycle France SAS, Saint-Priest, Frankreich	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Sportmotorcycle Italia S.r.l., Meran, Italien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM-Sportmotorcycle Nederland B.V., Malden, Niederlande	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Sportmotorcycle Scandinavia AB, Örebro, Schweden	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Sportmotorcycle Benelux S.A., Gembloux, Belgien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Canada Inc., Chambly, Kanada	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Sportmotorcycle Hungária Kft., Budapest, Ungarn	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Central East Europe s.r.o., Bratislava, Slowakei	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Österreich GmbH, Mattighofen	31.12.2013	100,00	KVI	100,00	KVI		
KTM Nordic Oy, Vantaa, Finnland	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Sportmotorcycle d.o.o., Marburg, Slowenien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Czech Republic s.r.o., Pilsen, Tschechien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Sportmotorcycle SEA PTE. Ltd., Singapur, Singapur	1.1.2014	100,00	KVA	100,00	KVA		
Husqvarna Motorcycles North America, Inc., Murrieta, CA, USA	1.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA		
Husqvarna Motorsports, Inc., Murrieta, CA, USA	1.4.2015	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Logistikzentrum GmbH, Mattighofen	16.9.2016	100,00	KVI	100,00	KVI		
WP Suspension GmbH, Mattighofen	30.11.2016	100,00	KVI	100,00	KVI		
WP Suspension North America, Inc., Murrieta, CA, USA	31.8.2017	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM do Brasil Ltda., Sao Paulo, Brasilien	31.12.2017	100,00	KVA	100,00	KVA		

GESELLSCHAFT	ERSTKONSOLIDIERUNGSZEITPUNKT	31.12.23		31.12.22	
		ANTEILSHÖHE %	KONSOLIDIERUNGSART	ANTEILSHÖHE %	KONSOLIDIERUNGSART
KTM Components GmbH, Munderfing	30.11.2007	100,00	KVI	100,00	KVI
WP Immobilien GmbH, Munderfing	30.4.2005	100,00	KVI	100,00	KVI
KTM Beteiligungs GmbH, Mattighofen	30.4.2018	100,00	KVI	100,00	KVI
KTM Australia Holding Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Australia Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
HQVA Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Motorcycles Distributers NZ Limited Wellington Central, Neuseeland	1.7.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
GASGAS Motorcycles GmbH, Mattighofen	31.10.2019	100,00	KVI	100,00	KVI
GASGAS Motorcycles Espana S.L.U., Terrassa, Spanien	1.1.2020	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM MOTOHALL GmbH, Mattighofen	1.1.2020	90,00	KVI	90,00	KVI
CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH, Mattighofen	25.6.2022	100,00	KVI	100,00	KVI
PIERER IMMOREAL NORTH AMERICA LLC., Murrieta, CA, USA	7.7.2022	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM (SHANGHAI) MOTO CO., LTD., Shanghai, China	15.7.2022	100,00	KVA	100,00	KVA
MV Agusta Motorcycles GmbH, Mattighofen, Österreich	21.9.2022	74,90	KVI	74,90	KVI
MV Agusta Motorcycles North America, Inc., Murrieta, CA, USA	30.9.2022	100,00	KVA	100,00	KVA
MV Agusta Services S.r.l., Meran, Italien	24.10.2022	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER Produktion GmbH, Munderfing	26.11.2022	100,00	KVI	100,00	KVI
KTM Informatics GmbH, Mattighofen	13.7.2023	100,00	KVI	-	-
PIERER New Mobility GmbH, Munderfing	25.2.2020	100,00	KVI	100,00	KVI
PIERER New Mobility Deutschland GmbH, Schweinfurt, Deutschland	31.12.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility Suisse GmbH, Frauenfeld, Schweiz	31.12.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility Espana S.L., Terrassa, Spanien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility France SAS, Saint-Priest, Frankreich	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility Italia S.r.l., Meran, Italien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility Scandinavia AB, Örebro, Schweden	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility North America, Inc., Murrieta, CA, USA	1.10.2020	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility UK Ltd., Northamptonshire, Großbritannien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility Benelux SA, Gembloux, Belgien	29.11.2021	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bulgarien	1.1.2022	50,00	KVA	50,00	KVA
PIERER New Mobility Asia Ltd., Taichung City, Taiwan	25.5.2022	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER NEW MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD, Prestons, Australien	13.10.2022	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER NEW MOBILITY BULGARIA OOD, Plowdiw, Bulgarien	30.3.2023	100,00	KVA	-	-

GESELLSCHAFT	ERSTKONSOLIDIERUNGSZEITPUNKT	31.12.23				31.12.22	
		ANTEILSHÖHE %	KONSOLIDIERUNGSART	ANTEILSHÖHE %	KONSOLIDIERUNGSART		
PIERER New Mobility S.A. Pty. Ltd. (vormals: Husqvarna Motorcycles S.A. Pty. Ltd.), Midrand, Südafrika	1.4.2015	100,00	KVA	100,00	KVA		
PIERER E-Commerce GmbH, Munderfing,	31.12.2016	100,00	KVI	100,00	KVI		
PIERER E-Commerce North America Inc., Murrieta, CA, USA	21.6.2022	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, Mattighofen	18.3.2021	100,00	KVI	100,00	KVI		
Cero Design Studio S.L., Barcelona, Spanien	1.10.2019	50,01	KVA	50,01	KVA		
KTM Technologies GmbH, Anif	1.10.2008	100,00	KVI	100,00	KVI		
PIERER Innovation GmbH, Wels	31.3.2018	100,00	KVI	100,00	KVI		
DealerCenter Digital GmbH, Landshut, Deutschland	31.7.2021	75,46	KVA	75,46	KVA		
KTM Racing GmbH, Mattighofen	29.2.2020	100,00	KVI	100,00	KVI		
KTM-Racing AG, Frauenfeld, Schweiz	31.5.2005	100,00	KVA	100,00	KVA		
KTM Racing North America Inc., Murrieta, CA, USA	16.6.2023	100,00	KVA	-	-		
Avocado GmbH, Linz	30.4.2019	100,00	KVI	100,00	KVI		
Platin 1483. GmbH, Schweinfurt, Deutschland ¹⁾	31.12.2019	100,00	KVA	100,00	KVA		
LX Media GmbH, Wels	13.10.2023	74,00	KVI	-	-		
Assoziierte Unternehmen:							
Kiska GmbH, Anif	-	50,00	KEI	50,00	KEI		
KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., Binan, Laguna, Philippinen	-	40,00	KEA	40,00	KEA		
Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd., Hangzhou City, Zhejiang, China	-	49,00	KEA	49,00	KEA		
MV Agusta Motor S.P.A., Varese, Italien		25,10	KEA	25,10	KEA		
Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH (vormals: Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH), Vöcklabruck		-	-	23,00	KEI		
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte:							
AC styria Mobilitätscluster GmbH, Grambach	-	12,33	-	12,33	-		

Legende:

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

1) im Vorjahr über die PIERER Mobility AG gehalten

XIII. FREIGABE DES KONZERNABSCHLUSSES

Der Konzernabschluss wird am 20.3.2024 (Vorjahr: 21.3.2023) vom Vorstand zur Prüfung durch den Aufsichtsrat, zur Vorlage an die Hauptversammlung und zur anschließenden Veröffentlichung freigegeben. Der Aufsichtsrat kann im Rahmen der ihm obliegenden Prüfung eine Änderung des Konzernabschlusses veranlassen.

Wels, am 14. März 2024

Der Vorstand der PIERER Mobility AG

Dipl.-Ing. Stefan Pierer (CEO)

Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz

Mag. Viktor Sigl, MBA (CFO)

Mag. Florian Kecht

Mag. Alex Pierer

Dipl.-Vw. Rudolf Wiesbeck

Bestätigungsvermerk

BERICHT ZUM KONZERNABSCHLUSS

PRÜFUNGSURTEIL

Wir haben den Konzernabschluss der

PIERER Mobility AG, Wels,

und ihrer Tochtergesellschaften („der Konzern“), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023 und der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Kapitalflussrechnung und der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2023 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

GRUNDLAGE FÜR DAS PRÜFUNGSURTEIL

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

BESONDERS WICHTIGE PRÜFUNGSSACHVERHALTE

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

gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Ansatz von Entwicklungskosten Siehe Konzernanhang Punkt 22.

Das Risiko für den Abschluss

Im Konzernabschluss der PIERER Mobility AG werden aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 506,7 Mio EUR unter dem Bilanzposten "Immaterielle Vermögenswerte" ausgewiesen und stellen daher einen wesentlichen Teil des Vermögens der Gruppe dar. Gemäß IAS 38 werden Forschungskosten als Aufwand behandelt, während Entwicklungskosten für künftige Serienprodukte aktiviert werden, sofern die Aktivierungsvoraussetzungen nach IAS 38.57ff. erfüllt sind.

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

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

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben den Ansatz von Entwicklungskosten wie folgt beurteilt:

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

Gemeinkosten und der angefallenen Ingenieurstunden mit externen Rechnungen und internen Stundenzetteln und Lohnabrechnungen.

Werthaltigkeit Firmenwert „Pierer New Mobility“

Siehe Konzernanhang Punkt 21.

Das Risiko für den Abschluss

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

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

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

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

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

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

- Zur Beurteilung der Angemessenheit der zugrunde gelegten internen Planungen, haben wir uns ein Verständnis über den Planungsprozess verschafft, die Annahmen über Wachstumsraten und operative Ergebnisse in Gesprächen mit den zuständigen leitenden Personen im Unternehmen erörtert und die der Bewertung zugrunde gelegten Planungsdaten mit den aktuellen vom Aufsichtsrat genehmigten Budgetzahlen sowie der vom Vorstand freigegebenen Mittelfristplanung abgeglichen.
- Wir haben die Methodik des durchgeführten Wertminderungstests

nachvollzogen und beurteilt, ob er den entsprechenden Standards entspricht. Die zur Festlegung der Kapitalkostensätze herangezogenen Annahmen haben wir mit markt- und branchenspezifischen Richtwerten abgeglichen und die rechnerische Richtigkeit des Berechnungsschemas überprüft.

- Darüber hinaus haben wir gewürdigt, ob die Erläuterungen zum Firmenwert und zur Marke im Konzernabschluss sachgerecht sind.

SONSTIGE INFORMATIONEN

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

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

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

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

VERANTWORTLICHKEITEN DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES PRÜFUNGS-AUSSCHUSSES FÜR DEN KONZERNABSCHLUSS

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

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur

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

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

VERANTWORTLICHKEITEN DES ABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES

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

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

Darüber hinaus gilt:

- Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung

relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.

- Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.
- Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.
- Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte austauschen, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.
- Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem

Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Bericht zum Konzernlagebericht

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

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

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

Urteil

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

Erklärung

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

ZUSÄTZLICHE ANGABEN NACH ARTIKEL 10 AP-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 21. April 2023 als Abschlussprüfer gewählt und am 25. Juli 2023 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2023 endende Geschäftsjahr beauftragt.

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

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

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

AUFTRAGSVERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Alexander Gall.

Linz
14. März 2024

KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

qualifiziert elektronisch signiert:
Mag. Alexander Gall Wirtschaftsprüfer

Dieses Dokument wurde qualifiziert elektronisch signiert und ist nur in dieser Fassung gültig. Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs 2 UGB zu beachten.

Erklärung des Vorstandes

Gemäß § 124 Abs. 1 Z 3 Börsegesetz

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt, dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht, und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Jahresabschluss des Mutterunternehmens ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens vermittelt, dass der Lagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Unternehmens so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage entsteht, und dass der Lagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen das Unternehmen ausgesetzt ist.

Wels, im März 2024

Der Vorstand der PIERER Mobility AG



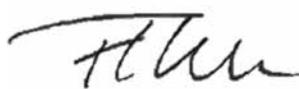
Dipl.-Ing. Stefan Pierer



Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz



Mag. Viktor Sigl, MBA



Mag. Florian Kecht



Mag. Alex Pierer



Dipl.-Vw. Rudolf Wiesbeck

Finanzkalender

29. Jänner 2024	Veröffentlichung vorläufiger Jahreszahlen 2023
27. März 2024	Veröffentlichung Jahresfinanzbericht 2023
9. April 2024	Nachweisstichtag Hauptversammlung
19. April 2024	27. ordentliche Hauptversammlung
24. April 2024	Ex-Dividenden-Tag
25. April 2024	Nachweisstichtag "Dividenden" (Record Date)
29. April 2024	Dividenden-Zahltag
27. August 2024	Bericht zum 1. Halbjahr 2024

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 Gratzler, 4615 Holzhausen, www.grafik-buero.at
Fotos: KTM/Factory Racing-Archiv, Husqvarna Motorcycles/Factory Racing-Archiv, WP-Archiv, GASGAS/Factory Racing-Archiv, Kiska-Archiv, CFMOTO International, Husqvarna/GASGAS-E-Bicycles-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.

