

KONZERN-KENNZAHLEN

BEDEUTSAMSTE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN:

ERTRAGSKENNZAHLEN ¹⁾		2017	2018	2019	2020	2021
Umsatz	in m€	1.533,0	1.559,6	1.520,1	1.530,4	2.041,7
EBITDA	in m€	218,9	252,5	240,8	233,5	332,2
EBIT	in m€	132,5	161,2	131,7	107,2	193,5
EBITDA-Marge	in Prozent	14,3%	16,2%	15,8%	15,3%	16,3%
EBIT-Marge	in Prozent	8,6%	10,3%	8,7%	7,0%	9,5%

WEITERE FINANZIELLE KENNZAHLEN:

ERTRAGSKENNZAHLEN ¹⁾		2017	2018	2019	2020	2021
Ergebnis nach Steuern	in m€	83,9	114,2	95,7	69,5	142,9
Ergebnis nach Minderheiten	in m€	44,7	67,5	54,5	34,9	82,5

BILANZKENNZAHLEN		31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021
Bilanzsumme	in m€	1.465,2	1.353,9	1.613,9	1.686,0	2.033,7
Eigenkapital	in m€	528,6	550,8	618,6	654,1	765,6
Eigenkapitalquote	in Prozent	36,1%	40,7%	38,3%	38,8%	37,6%
Working Capital Employed ²⁾	in m€	238,4	245,3	274,2	181,5	160,5
Nettoverschuldung ³⁾	in m€	375,0	323,3	395,8	312,4	189,9
Gearing ⁴⁾	in Prozent	70,9%	58,7%	64,0%	47,8%	24,8%

CASH-FLOW UND INVESTITIONEN		2017	2018	2019	2020	2021
Cash-Flow aus Betriebstätigkeit	in m€	161,3	85,5	257,4	312,8	367,4
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	in m€	-154,0	-102,1	-165,7	-147,0	-195,1
Free Cash-Flow ⁵⁾	in m€	7,3	-16,7	91,6	165,8	172,2
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	in m€	-118,0	-63,3	-20,6	-104,7	-27,6
Investitionen ^{1) 6)}	in m€	176,3	165,1	148,9	150,2	178,5

WERTSCHAFUNG		31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021
ROCE (Return on Capital Employed) ⁷⁾	in Prozent	13,9%	16,6%	12,7%	9,7%	17,4%
ROE (Return on Equity) ⁸⁾	in Prozent	17,1%	21,2%	16,4%	10,9%	20,1%
ROIC (Return on Invested Capital) ⁹⁾	in Prozent	10,4%	13,6%	10,6%	7,7%	13,0%

BÖRSEKENNZAHLEN ¹⁰⁾		31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021
Kurs per 31.12., Börse SIX Swiss Exchange ¹¹⁾	in CHF	7,39	60,60	54,00	71,10	94,00
Anzahl der Aktien ¹¹⁾	in m Stk.	225,39	22,54	22,54	22,54	33,80
Marktkapitalisierung ¹²⁾	in mCHF	1.665,61	1.365,84	1.217,09	1.602,50	3.176,87
Ergebnis je Aktie ¹³⁾	in €	1,98	2,99	2,42	1,56	3,34
Buchwert je Aktie ^{13) 14)}	in €	23,45	24,44	27,45	29,02	22,65

BEDEUTSAMSTE NICHTFINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN:

		2017	2018	2019	2020	2021
Mitarbeiter ¹⁵⁾	Anzahl	5.887	4.303	4.368	4.586	5.249
Absatz Motorräder ¹⁶⁾	Stückzahl	238.334	261.454	280.099	270.407	332.881
Absatz E-Fahrräder	Stückzahl	-	-	-	56.064	76.916
Absatz Powered Two-Wheelers (PTWs) ¹⁷⁾	Stückzahl	238.334	261.454	280.099	326.471	409.797
Absatz Fahrräder (ohne Elektroantrieb)	Stückzahl	-	-	-	17.213	25.837
Absatz gesamt: Motorräder und (E-)Fahrräder	Stückzahl	238.334	261.454	280.099	343.684	435.634

WEITERE NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN:

		2017	2018	2019	2020	2021
Produktion Motorräder weltweit ¹⁸⁾	Stückzahl	243.442	259.051	260.564	265.321	323.931
Produktion Motorräder in Mattighofen ¹⁹⁾	Stückzahl	151.645	171.297	160.098	140.252	178.992
t CO ₂ -e pro verkauftes Fahrzeug (Scope 1-3)	in t CO ₂ -e	-	3,84	3,83	3,67	2,92
Flottenemissionen Motorräder ²⁰⁾	Ø in g/km	-	81,82	79,09	78,67	79,36
Flottenemissionen inkl. E-Fahrräder	Ø in g/km	-	-	-	-	61,14
Flottenverbrauch	Ø in l/100 km	-	3,52	3,41	3,39	3,41
Anzahl Mitarbeiter F&E in % der Gesamtmitarbeiter	in Prozent	14,50	15,80	18,10	17,60	18,60
F&E-Aufwendungen vom Umsatz	in Prozent	8,30	8,70	9,10	9,00	8,00
Weibliche Mitarbeiter	in Prozent	-	22,96	22,59	22,37	24,16

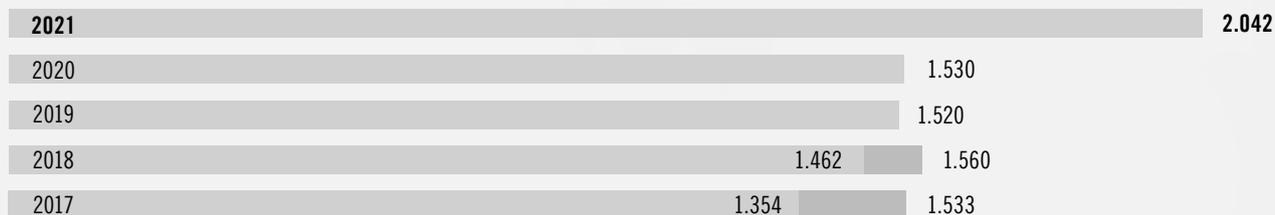
- 1) Vorjahre 2017 bis 2018 beinhalten auch den aufgegebenen Geschäftsbereich (Pankl-Gruppe)
- 2) Working Capital Employed = Vorräte + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen - Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
- 3) Nettoverschuldung = Finanzverbindlichkeiten (kurzfristig, langfristig) - Zahlungsmittel
- 4) Gearing = Nettoverschuldung / Eigenkapital
- 5) Free Cash-Flow = Cash-Flow aus Betriebstätigkeit + Cash-Flow aus Investitionstätigkeit
- 6) Zugänge von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten laut Anlagespiegel, ohne Leasingzugänge (IFRS 16)
- 7) ROCE = EBIT / durchschnittliches Capital Employed
Capital Employed = Sachanlagen + Firmenwert + Immaterielle Vermögenswerte + Working Capital Employed
- 8) ROE = Ergebnis nach Steuern / durchschnittliches Eigenkapital
- 9) ROIC = NOPAT / durchschnittliches Capital Employed; NOPAT = EBIT - Steuern
- 10) seit 14.11.2016 Notierung an der Börse SIX Swiss Exchange
- 11) Aktienzusammenlegung im Verhältnis 10:1 im April 2018
- 12) Berechnung beinhaltet keine eigene Aktien per 31.12.2021 (Vorjahr 31.12.2020: 193.340 Stück)
- 13) Berechnung für 2017 an die Aktienanzahl nach Aktiensplit im Verhältnis 10:1 angepasst
- 14) Eigenkapital / Anzahl der Aktien

- 15) Mitarbeiterstand zum Stichtag (inklusive Leiharbeiter); Vorjahr 2017 beinhaltet auch den aufgegebenen Geschäftsbereich (Pankl-Gruppe)
- 16) inklusive von Partner Bajaj abgesetzte Motorräder
- 17) inklusive von Partner Bajaj abgesetzte Motorräder; exklusive Fahrräder ohne Elektroantrieb
- 18) inklusive von Partner Bajaj in Indien produzierte kleinstmotorige KTM- und Husqvarna Modelle; seit 2020 inklusive der Stückzahl aus der Produktion in Spanien (2021: 2.532, 2020: 3.092)
- 19) Jahresproduktionsmenge im Headquarter in Österreich
- 20) Die CO₂-Flottenemissionen sind im Berichtsjahr aufgrund des starken Absatzwachstums bei ICE Modellen mit mittleren und großen Hubräumen (>500ccm) um 0,69 g/km gestiegen.

UMSATZ

(in m€)

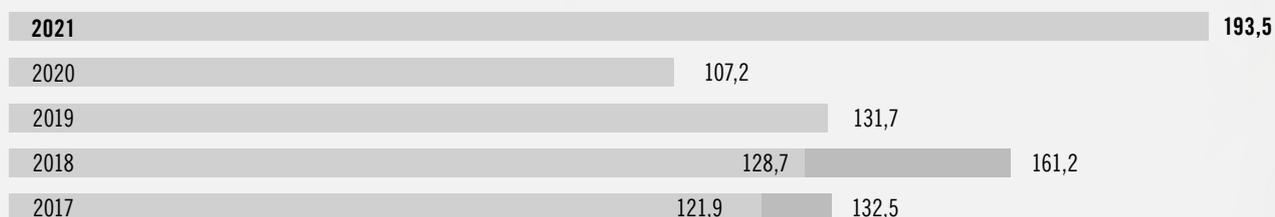
- PIERER Mobility (fortgeführter Geschäftsbereich)
- Pankl (aufgegebener Geschäftsbereich)



EBIT

(in m€)

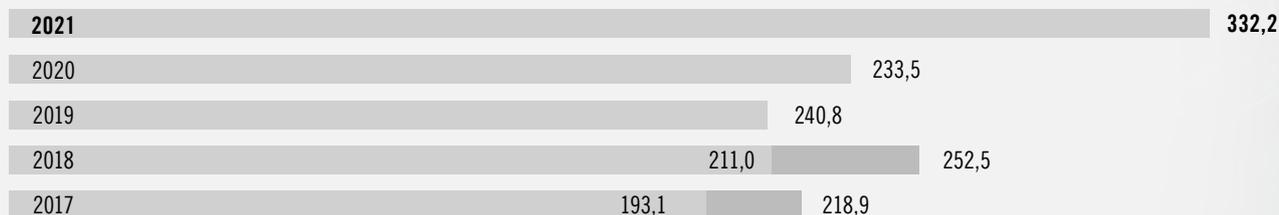
- PIERER Mobility (fortgeführter Geschäftsbereich)
- Pankl (aufgegebener Geschäftsbereich)



EBITDA

(in m€)

- PIERER Mobility (fortgeführter Geschäftsbereich)
- Pankl (aufgegebener Geschäftsbereich)



MITARBEITER

(Anzahl zum Stichtag)

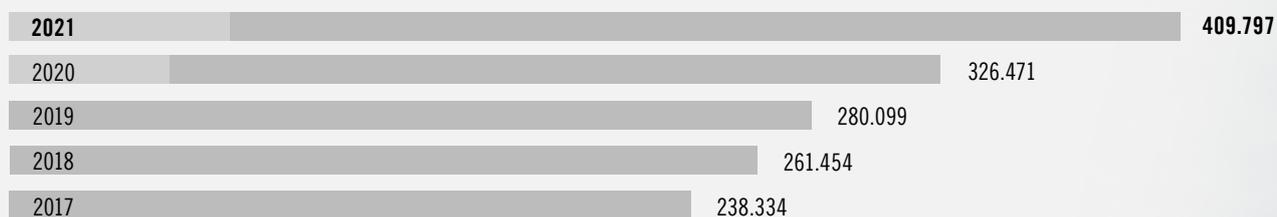
- PIERER Mobility (fortgeführter Geschäftsbereich)
- Pankl (aufgegebener Geschäftsbereich)



Absatz PTWs

(Anzahl zum Stichtag)

- E-Fahrräder
- Motorräder





KTM RC 8C, MY22, Red Bull KTM Factory Racing Test Team
© Rudi Schedl

KENNZAHLEN HIGHLIGHTS NACHHALTIGKEIT 2021

131 M€

in die
Produktentwicklung
investiert

61,14 G/KM

Flottenemissionen¹⁾

Rund

2,3 M€

in die Mitarbeiter-
weiterbildung
investiert

8,4

Lost Time Frequency
Insury Rate³⁾

90%

Einkaufsvolumen
innerhalb Europas
für die Serienproduktion

Compliance Fälle

Vorfälle mit Bußgeld
oder Strafe
nach Rückrufen

0

18,8 M€

in alternative
Antriebstechnologie
investiert

Rund

124.000

Weiterbildungsstunden
für Mitarbeiter

99,5%

erneuerbare Energie⁴⁾

1) Senkung des Energiebedarfs für Produkte (Motorräder und E-Bicycles): Ø Emission in g/km; 2) Ergibt sich aus den verkauften Motorrädern und E-Fahrrädern (Stückzahl).
3) Rate exkl. Leiharbeiter; Die LTIFR beschreibt die Anzahl der Unfälle mit Ausfallzeit von mindestens einem Arbeitstag pro 1 Million Arbeitsstunden. Zugrunde liegende Formel: LTIFR=Unfälle/
Arbeitsstunden*1.000.000. 4) Strom und Fernwärme an den wesentlichen Unternehmens- und Produktionsstandorten der KTM AG, KTM Technologies GmbH, PIERER Mobility AG. 5) t-CO₂-e im Vergleich
zum Vorjahr, basierend auf Scope 1 + 2 Emissionen "location based"

18,4%

Absatz

elektrifizierte

Two-Wheelers²⁾

24,2%

weibliche Mitarbeiter

-22,0%

Emissionen

je verkauftes Fahrzeug⁵⁾



WESENTLICHE NACHHALTIGKEITSZIELE 2022 UND DARÜBER HINAUS

- Elektrifizierung der PKW-Flotte – Ziel 20%.
- Fokus auf Verwendung von Mehrwegverpackungen. Erhöhung der Mehrwegquote auf 25%.
- Implementierung einer ESG Plattform zur Lieferantenbewertung hinsichtlich sozialer und Umweltkriterien. Steigerung des Anteils der überprüften Serienlieferanten auf 80%.
- Installation von weiteren Photovoltaikanlagen (Logistikzentrum 2, Komponentenfertigung).
- Mehr Frauen für technische Berufe gewinnen und den Anteil von weiblichen Beschäftigten, insbesondere in der Produktion, zu erhöhen.
- Fortlaufender Ausbau der Aus- und Weiterbildungsangebote (KTM_academy).
- Verringerung der Restabfallmenge um 10% in den kommenden Jahren.
- Technologieoffenheit der Antriebskonzepte.
- Bis 2024 werden mindestens drei elektrische Plattformen mit mehreren Produkten eingeführt.
- Ab 2024 werden in der Moto^{GP} „blended Fuels“ eingesetzt (normaler Treibstoff mit beigemengtem E-Fuel) und ab 2027 wird im Motorsport ausschließlich mit E-Fuels gefahren.
- Bis 2030 wird mindestens ein Drittel des Konzernumsatzes mit elektrifizierten Zweirädern erzielt.



INHALT

KONZERN-KENNZAHLEN	2
KENNZAHLEN HIGHLIGHTS NACHHALTIGKEIT 2021	6
WESENTLICHE NACHHALTIGKEITSZIELE 2022 UND DARÜBERHINAUS	8
DNA PIERER MOBILITY	10
KONZERNSTRUKTUR	11
VORWORT DES VORSTANDES	12
ORGANE DER GESELLSCHAFT	16
BERICHT DESAUFSICHTSRATES	17
KTM	22
HUSQVARNA MOTORCYCLES	29
GASGAS	34
WP SUSPENSION	38
FORSCHUNG & ENTWICKLUNG	41
PIERER INNOVATION	46
PIERER E-BIKES	50
KTM TECHNOLOGIES	52
ERFOLGSFAKTOR MITARBEITER	54
NACHHALTIGKEIT IM MITTELPUNKT	58
AKTIE & INVESTOR RELATIONS	60
CORPORATE GOVERNANCE BERICHT 2021 NACH ÖCGK	64
CORPORATE GOVERNANCE RLCG DER SIX SWISS EXCHANGE	74
LAGEBERICHT ZUM KONZERNABSCHLUSS	95
KONZERNABSCHLUSS	119
KONZERNANHANG	129
BESTÄTIGUNGSVERMERK	194
ERKLÄRUNG DES VORSTANDES	198
FINANZKALENDER	199

DNA

PIERER MOBILITY

KONTINUIERLICHES WACHSTUM

Seit 1992 ~16% CAGR beim Absatz, was im Jahr 2021 zu einem Umsatz von EUR 2.042 Mio. führt.

PREMIUM MARKEN

Starke Marken sichern nachhaltige Profitabilität und Marktpräsenz. Marktanteilsgewinne durch Produktführerschaft.

STARKER FOKUS AUF RENDITE

EBITDA-Marge > 15% und starke Free-Cash-Flow Generierung.

PIONIER IN DER ELEKTRIFIZIERUNG VON MOTORISIERTEN ZWEIRÄDERN

ABSATZ E-MOBILITÄT

Seit 2019 ~60,0% CAGR beim Absatz, Umsatz EUR 181 Mio. in 2021.

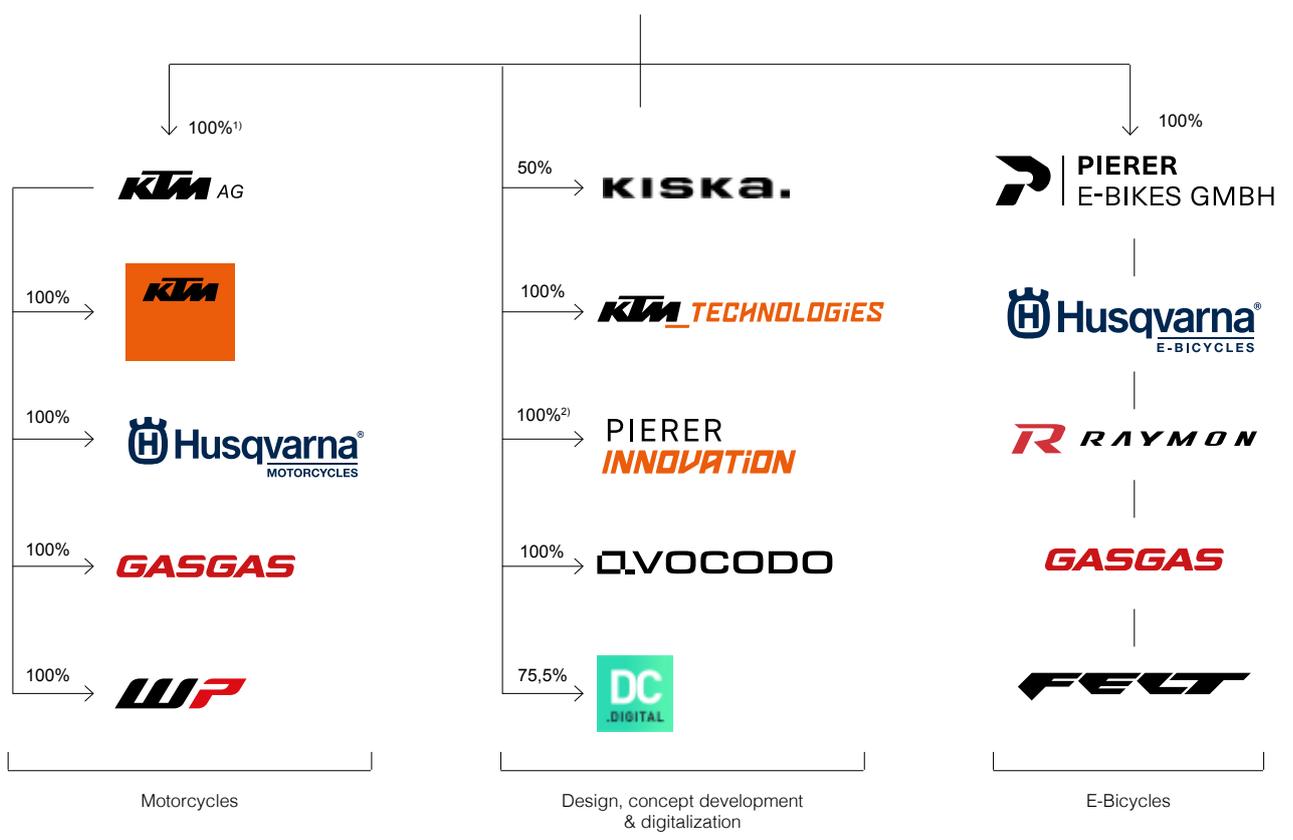
HOHE INNOVATIONSRATE

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung liegen bei rund 8 - 9% des Umsatzes.



KONZERNSTRUKTUR

VEREINFACHTE DARSTELLUNG VOM 31.12.2021



Sonstige Beteiligungen: ACstyria Mobilitätscluster GmbH 12,3%; Platin 1483. GmbH 100%
 1) Inkl. Squeeze-Out in 2022 Anteilshöhe von 100%; per 31.12.2021 99,75%
 2) Vormalig KTM Innovation GmbH, umbenannt im Jänner 2022



VORWORT DES VORSTANDES

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

Mit 332.881 verkauften Motorrädern der Marken KTM, Husqvarna und GASGAS (Vorjahr: 270.407) im Geschäftsjahr 2021 hat PIERER Mobility, angetrieben durch die hohe globale Nachfrage nach Motorrädern, ein Absatzplus von 23% erreicht. In Europa lag der Absatz bei rund 120.000 Motorrädern und rund zwei Drittel der Motorräder (rund 210.000) wurden in den Märkten außerhalb Europas, hier insbesondere in Nordamerika, Indien und Australien, verkauft. Des Weiteren konnte die Fahrrad-Division mit den Marken Husqvarna, R Raymon und GASGAS ein Absatzwachstum von mehr als 40% erzielen und 102.753 Fahrräder (Vorjahr: 73.277) verkaufen, davon 76.916 E-Bicycles (Vorjahr: 56.064).

Als wichtiger Meilenstein für das Unternehmen ist der Abschluss der Vereinfachung der Beteiligungsstruktur zwischen der Pierer-Gruppe und der indischen Bajaj-Gruppe im 4. Quartal 2021 zu sehen. Die Bajaj-Gruppe brachte dabei wie geplant im ersten Schritt ein Aktienpaket im Ausmaß von 46,5% an der operativen Tochtergesellschaft KTM AG in die von der Pierer-Gruppe gehaltene Mehrheitsaktionärin der PIERER Mobility AG, die Pierer Bajaj AG, ein. Dafür erhielt Bajaj eine Beteiligung an der Pierer Bajaj AG im Ausmaß von 49,9%. In einem zweiten Schritt wurde dieses zwischenzeitlich von der Pierer Bajaj AG gehaltene 46,5% KTM-Aktienpaket im Rahmen einer knapp 50%igen Sachkapitalerhöhung in die PIERER Mobility AG eingebracht. Dabei wurden 11.257.861 neue Aktien ausgegeben. Diese Sachkapitalerhöhung aus dem

genehmigten Kapital in Höhe von € 895 Mio., das entspricht exakt 49,9% des bestehenden Grundkapitals, wurde unter Bezugsrechtsausschluss durchgeführt. Zur Zeichnung wurde ausschließlich die Pierer Bajaj AG zugelassen.

Durch dieses „Uplifting-Projekt“ inklusive Kapitalerhöhung stieg die Beteiligung der PIERER Mobility an der operativen KTM AG (nach Erwerb der noch restlichen von Bajaj gehaltenen rund 1,5% KTM AG-Anteile) auf 99,8% (Vorjahr: 51,7%). Die restlichen 0,2% werden gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung auf den Hauptgesellschafter PIERER Mobility AG in 2022 übertragen (Squeeze-Out). Somit wird in der PIERER Mobility-Gruppe nachhaltig eine klare Struktur geschaffen und dabei die Minderheitenanteile („Minorities“) auf ein zu vernachlässigendes Niveau reduziert.

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

Weiters hervorzuheben sind auch die großen Erfolge im Motorrad-Rennsport in 2021. Unter den drei Marken KTM, Husqvarna und GASGAS wurden sowohl im Straßen- als auch im Offroadspport 21 Weltmeistertitel gewonnen. Jeffrey Herlings sicherte sich auf KTM die Weltmeisterkrone in der MX GP, Coober Webb (ebenfalls KTM) krönte sich zum Supercross Champion und Billy Bolt (Husqvarna) gewann die Hard Enduro Series, um nur einige zu nennen. Im Straßenrennsport triumphierten in der Moto 2 gleich zwei KTM

Fahrer, Remy Gardner vor seinem Teamkollegen Raul Fernandez, die auch beide in die Moto^{GP} 2022 aufrücken. Im Jänner 2022 gewann Sam Sunderland die prestigeträchtige Rallye Dakar für die Gruppe auf GasGas. Den zweiten Podestplatz erlangte Matthias Walkner, der amtierende Cross Country Rallies Weltmeister, als Dritter im Klassement.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die PIERER Mobility-Gruppe verbesserte im Geschäftsjahr 2021 trotz höchster Herausforderungen in der Zulieferkette den Umsatz um rund 1/3 und erzielte einen Rekordumsatz von € 2.042 Mio. (Vorjahr: € 1.530 Mio.). Die Unternehmensgruppe steigerte das EBIT um rund 80% auf € 193,5 Mio. (Vorjahr: € 107,2 Mio.), was einer EBIT-Marge von 9,5% entspricht. Das operative Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) liegt mit € 332,2 Mio. um rund € 100 Mio. über dem Vorjahreswert von € 233,5 Mio. Die EBITDA-Marge beläuft sich auf 16,3%. Aufgrund des ausgezeichneten Ergebnisses und des niedrigen Working Capital Standes wurde ein starker Free Cash-Flow in Höhe von € 172,2 Mio. generiert, was 8,4% der Umsatzerlöse entspricht. Dementsprechend verbesserten sich die finanziellen Kennzahlen, u.a. die Nettoverschuldung um rund € 120 Mio. auf rund € 190 Mio. bei einem Gearing von 24,8% (Vorjahr: 47,8%). Die Eigenkapitalquote beläuft sich zum Bilanzstichtag auf 37,6%.

Mit 249.290 verkauften KTM Motorrädern, 60.801 verkauften Husqvarna Motorrädern und 22.790 verkauften GASGAS Motorrädern im Geschäftsjahr 2021, hat die Gruppe insgesamt 332.881 Motorräder (+ 23% zum Vorjahr) abgesetzt und festigte dadurch mit den drei Motorradmarken ihre Präsenz in den wichtigen Motorradabsatzmärkten. In den Vertriebsregionen von Europa lag der Absatz bei rund 120.000 Motorrädern (+23%). Signifikante Zuwächse verzeichnet auch die nordamerikanische Vertriebstochter mit knapp 66.000 abgesetzten Motorrädern (+25%), und in Australien konnte der Absatz um 26% auf ca. 21.000 gesteigert werden. Die stärksten Wachstumspotentiale zeigten sich in Südamerika (+62%) mit 32.500 und in Asien (+56%) mit 30.000 verkauften Motorrädern.

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

2021 setzen alle drei Motorradmarken mit innovativen Erneuerungen und neuen Modellen, sowohl im Straßen- als auch im Offroadsegment ein klares Statement. Sowohl die KTM 1290 SUPER ADVENTURE R als auch die KTM 1290 SUPER ADVENTURE S sind in der neuen Generation die Benchmark im Segment der großen Reiseenduros. Mit der 890 DUKE rundet KTM die Naked Bike-Palette ab und bietet damit einen direkten Nachfolger der äußerst populären 790 DUKE an. Zahlreiche Erneuerungen und Weiterentwicklungen der Motocross-Bikes und Enduros bieten Offroadbegeisterten die größte und attraktivste Produktpalette, in die

direkt das Know-how der erfolgreichen Tätigkeit im Motorsport einfließt. Mit der Wiedereinführung der 450 SMR bietet KTM nun auch wieder eine Super Moto Competition an. Bei Husqvarna steht Ende 2021 die Markteinführung der NORDEN 901 im Fokus, die als Concept-Bike erstmals 2019 präsentiert wurde. Damit erweitert Husqvarna das Angebot im Straßensegment und bietet ein herausragendes Adventure Touring Motorrad. Mit der SVARTPILEN 125 erweitert Husqvarna das Portfolio der Naked Bikes und bietet jungen Fahrern einen perfekten Einstieg in die Welt der Husqvarna Straßenmotorräder. GASGAS Motorcycles bestätigte die weltweite Verfügbarkeit der neuesten TXT RACING- und TXT GP-Trial Modelle der MY 2022. Darüber hinaus hat GASGAS Motorcycles sein Angebot an Dirt Bikes um die kleinrädige MC 85, die MC 250 mit Zwei- und die MC 350F mit Viertaktmotor erweitert.

Mit 76.916 E-Bicycles (+37%) und 25.837 non-E-Bicycles (+50%) konnte die Fahrrad-Division mit den Marken Husqvarna, R Raymon und GASGAS ein Absatzwachstum von in Summe mehr als 40% erzielen und bereits 102.753 Fahrräder verkaufen. Rund 76% des Absatzes entfallen auf die DACH-Region.

In der Fahrrad-Division stand in 2021 die Etablierung der drei Marken Husqvarna E-Bicycles, R Raymon und GasGas sowie die technische Weiterentwicklung und Qualitätssteigerung des Produktportfolios im Vordergrund der Aktivitäten. Dieses Segment wird ab 2022 mit der Marke FELT weiter ergänzt. R RAYMON bietet sowohl Fahrräder als auch E-Bikes für unterschiedliche Zielgruppen: von Kinderrädern bis hin zu Rennrädern, von City-E-Bikes bis hin zu sportlichen E-MTBs. Die Produktpalette von Husqvarna umfasst heute die gesamte Bandbreite in Sachen E-Mobility. Im April 2021 wurden GASGAS-Fahrräder offiziell eingeführt. Die spanische Eigenmarke schlug ein neues Kapitel im Bereich der E-Mobility auf und soll noch mehr Offroad-Enthusiasten Zugang zum gemeinsamen Fahrspaß im Gelände verschaffen. Mit den nunmehr vier Marken und dem damit noch breiter gestreuten Produktportfolio wird es möglich sein, diesen stark differenzierten Markt optimal bedienen zu können.

MITARBEITER

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde die Anzahl der Beschäftigten um 663 Mitarbeiter erhöht. Zum 31.12.2021 beschäftigte die PIERER Mobility-Gruppe insgesamt 5.249 Mitarbeiter, davon 4.340 in Österreich. Im Bereich Forschung & Entwicklung sind ca. 1.000 Mitarbeiter tätig (entspricht ~19% der Belegschaft). Der Anteil an weiblichen Beschäftigten beträgt mittlerweile rund 24% bei einem Gesamtdurchschnittsalter von 36 Jahren in der Gruppe. Aktuell befinden sich rund 200 Lehrlinge in Ausbildung. Um die Mitarbeiterausbildung weiter zu verstärken, wurden rund € 2,5 Mio. in die eigene Lehrwerkstätte investiert.

INVESTITIONEN

Im Geschäftsjahr 2021 wurden in das weitere Wachstum rund € 203,1 Mio. inklusive Leasing (IFRS 16) investiert, davon ca. € 131,1 Mio. in Produktentwicklung & Werkzeuge, € 47,4 Mio. in Betriebsanlagen & Infrastruktur sowie € 24,6 Mio. in Leasingprojekte. Trotz der COVID-19-Pandemie haben Investitionen in die (Weiter-)Entwicklung von bestehenden und neuen Modellen sowie in die Elektromobilität höchste Priorität. Die Ausgaben für Investitionen in Forschung und Entwicklung werden daher nachhaltig auf dem bereits hohen Niveau der Vorjahre liegen und stellen einen der wesentlichen Erfolgsfaktoren der Gruppe dar. Die Forschungsquote beläuft sich im Bereich 8 bis 9% des Umsatzes.

PIERER Mobility AG setzte 2021 weitere Schritte bei der Entwicklung im Bereich Elektromobilität. KTM beteiligt sich am Konsortium für Motorräder mit tauschbaren Akkumulatoren mit Honda Motor, der Piaggio Gruppe und Yamaha Motor für Motorräder und leichte Elektrofahrzeuge. Die PIERER Mobility AG verfolgt in voller Fahrt ihre Vision, weltweit führend im Bereich der elektrisch angetriebenen Zweiräder (PTW) zu werden. Mit dem Fokus auf den Leistungsbereich von 250W bis 11kW setzt die Gruppe die nächsten Schritte, um die Forschung & Entwicklung (F&E) im Bereich der Elektromobilität zu intensivieren. Das Investitionsvolumen in das 7.780 m² große Kompetenzzentrum für E-Mobilität beläuft sich auf EUR 20 Millionen. Diese hochmoderne Einrichtung bietet 150 Mitarbeitern Platz und ist direkt neben Europas größtem unabhängigen Industriedesigner KISKA Designstudio, in Anif bei Salzburg/Österreich, angesiedelt.

Die größten Infrastrukturinvestitionen in 2021 betreffen die Erweiterung des Logistikzentrums am Standort Munderfing (geplante Fertigstellung in 2022) sowie den Ausbau des neuen Produktionsstandortes von GASGAS in Terrassa, Spanien.

STRATEGISCHE PARTNERSCHAFTEN

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

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

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

Zur Erweiterung der Fahrrad- und E-Bike-Produktionskapazität wurde 2021 mit MAXCOM Ltd. ein 50:50 Joint Venture für die E-Bike Fertigung in Plovdiv, gegründet. Auf einem Areal von 130.000 m² entsteht eine hochmoderne E-Bike Produktions- und Assemblierungsstätte. Es wird auch internationalen Zulieferern die Möglichkeit gegeben, sich am Standort anzusiedeln. Die Inbetriebnahme ist in der zweiten Jahreshälfte 2023 geplant. Die jährliche Produktionskapazität beträgt rund 350.000 Stück. PIERER Mobility AG bringt ihre gesamte Fahrzeugentwicklungs- und Produktionskompetenz in das Joint Venture ein. MAXCOM Ltd. ist einer der größten Fahrradhersteller in Osteuropa und Mitglied der MAXEUROPE-Gruppe in Bulgarien. Maxcom produziert bereits für die PIERER E-Bikes GmbH Fahrräder der Marken R RAYMON, zunehmend aber auch Husqvarna E-Bicycles.

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

AUSBLICK

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

Im Einklang mit der strategischen Zielsetzung zur Leistung eines Beitrags zur Emissionsreduktion und Emissionsneutralität liegt in den nächsten Jahren der Fokus in der Entwicklung verstärkt auf alternativen Antrieben im Bereich bis 15KW. Im Bereich darüber wird die technologische Weiterentwicklung konventioneller Antriebsformen mit synthetischen Treibstoffen zur CO₂-Vermeidung vorangetrieben. Das Hauptziel ist es, das Innovations- und Entwicklungspotenzial im Bereich der Elektromobilität voll auszuschöpfen und mit E-Fuel angetriebenen Verbrennern als Global Player mit starken Marken den wachsenden Markt mitzugestalten und Marktanteile zu sichern. Bis 2024 werden mindestens 3 elektrische Plattformen mit mehreren Produkten eingeführt.

Während der Fokus in 2021 in der Fahrrad-Division vorrangig auf einer breiteren Etablierung der Marken Husqvarna E-Bicycles und R RAYMON in europäischen Märkten sowie dem Ausbau des Händlernetzwerkes in den Kernmärkten Deutschland, Österreich und der Schweiz (DACH) lag, eröffnet sich mit dem Erwerb der Marke FELT ein neues Spektrum an Produkt-, Absatz- und Entwicklungsmöglichkeiten. Denn mit FELT wurde das bestehende Portfolio an Fahrrädern insbesondere um die Sparte Rennsport erweitert – ein besonderer, neuer Anreiz. In Verbindung mit den bestehenden E-Bike-Produkten wird damit ein umfassender Produktmix ermöglicht.

Im Einklang mit den strategischen Zielen aus 2020 erfolgt durch FELT für alle Fahrradprodukte eine stärkere Öffnung sowie Positionierung auf dem nordamerikanischen Markt. Neben dem DACH-Raum bietet der nordamerikanische Markt enormes Wachstums- und Vertriebspotential für den Absatz von E-Bicycles. Daneben sollen sich die weiteren Expansionsschritte auf den Überseemarkt Australien sowie auf Südeuropa konzentrieren. Durch die Aufnahme der Marke GASGAS in die E-Bicycle Produktpalette und die Erweiterung des E-Bicycle-Vertriebes im bereits bestehenden Motorradhandel wird der dynamische Wachstumskurs darüber hinaus weiter vorangetrieben.

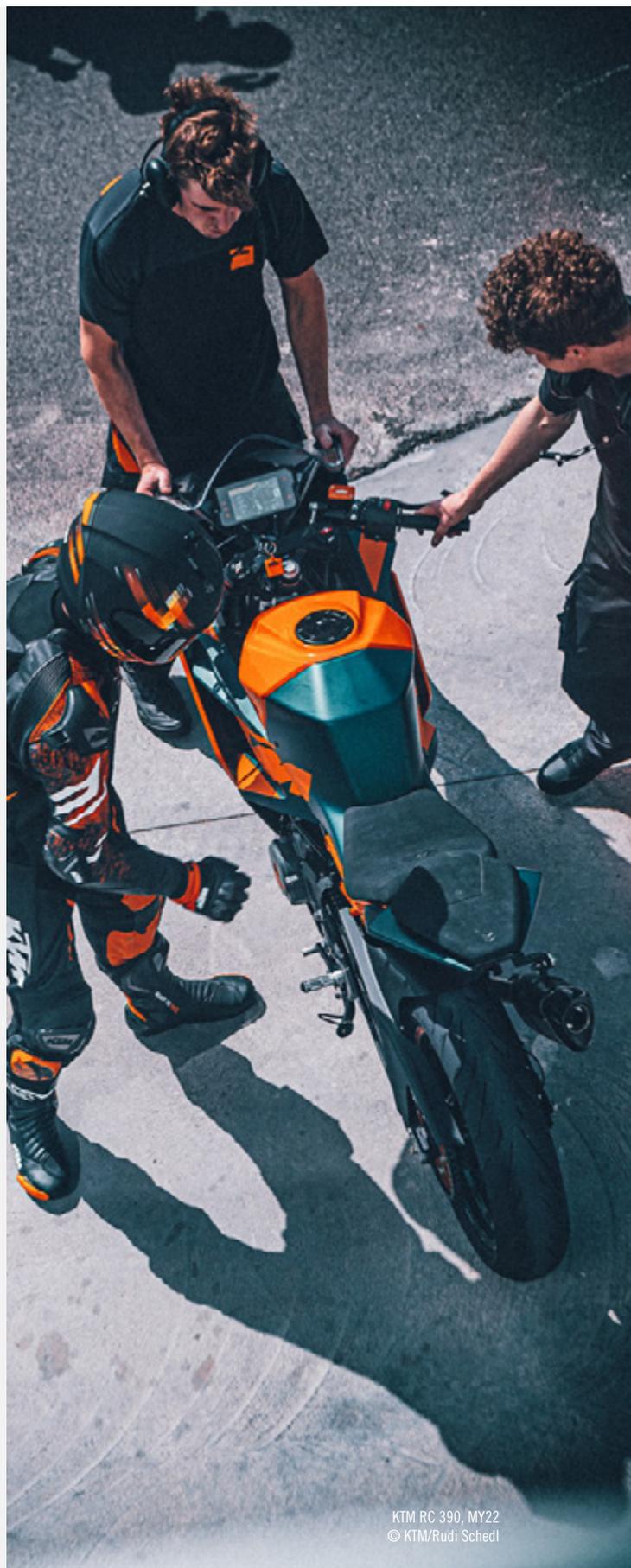
Die PIERER Mobility-Gruppe setzt im Geschäftsjahr 2022 trotz der bestehenden Herausforderungen in der Lieferkette weiterhin auf Wachstum in allen Kernbereichen, sowohl bei den Motorrädern als auch bei den (E-)Fahrrädern. Der Vorstand rechnet mit einem Umsatzwachstum zwischen 6 bis 10% (Geschäftsjahr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

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

Wels, im März 2022



DI Stefan Pierer
Vorsitzender des Vorstandes



ORGANE DER GESELLSCHAFT

VORSTAND



DI Stefan Pierer CEO
Bestellt bis 31.12.2023



Mag. Friedrich Roithner CFO
Bestellt bis 31.12.2023



Ing. Mag. Hubert Trunkenpolz
Bestellt bis 31.12.2023



Mag. Viktor Sigl, MBA
Bestellt bis 31.12.2023

AUFSICHTSRAT

Josef Blazicek
Aufsichtsratsvorsitzender

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

Dr. Ernst Chalupsky
Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden

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

Ing. Alfred Hörtenhuber
Mitglied des Aufsichtsrates

Gewählt bis zum Ende der Hauptversammlung,
die über die Entlastung des Geschäftsjahres
2022 beschließt

Mag. Klaus Rinnerberger
Mitglied des Aufsichtsrates

Gewählt bis zum Ende der Hauptversammlung,
die über die Entlastung des Geschäftsjahres
2024 beschließt

BERICHT DES AUFSICHTSRATES



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

auch das zweite Pandemiejahr steckte voller Herausforderungen und die internationalen Lieferketten waren durch teilweise Instabilität und Verzögerungen gekennzeichnet. Trotz dieser Schwierigkeiten blickt die PIERER Mobility-Gruppe auf ein weiteres Rekordjahr zurück und verbesserte im Geschäftsjahr 2021 ihren Umsatz um rund 1/3 bei einer EBIT-Steigerung um rund 80%. Angetrieben durch die hohe globale Nachfrage nach Motorrädern wurde ein Absatzplus von 23% (KTM, Husqvarna, GASGAS) erreicht. Zudem setzte die Fahrrad-Division über 100.000 (E-)Fahrräder ab (Husqvarna, R Raymon, GASGAS) – ein Plus von mehr als 40%. Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2021 konnte die PIERER Mobility-Gruppe die starken Zulassungszahlen des Vorjahres bestätigen und die globalen Zulassungen auf hohem Niveau konstant halten. Das Marktumfeld des Motorradmarktes legte im Vergleich zu 2020 um ca. 9 % zu. Der indische Gesamtmotorradmarkt, der von der COVID Krise hart betroffen war, befindet sich leicht im Aufschwung (+2%). Ein wichtiger Meilenstein für das Unternehmen war der Abschluss der Vereinfachung der Beteiligungsstruktur zwischen der Pierer-Gruppe und der indischen Bajaj-Gruppe im 4. Quartal 2021. Hervorzuheben sind auch die großen Erfolge im Motorrad-Rennsport. Unter den drei Marken KTM, Husqvarna und GASGAS wurden sowohl im Straßen- als auch im Offroadsegment 21 Weltmeistertitel gewonnen. Im Jänner 2022 gewann Sam Sunderland die ruhmreiche Rallye Dakar auf einem GASGAS Motorrad. Den zweiten Podestplatz erlangte Matthias Walkner, der amtierende Cross Country Rallies Weltmeister, als Dritter im Klassement. Ein wichtiges Highlight war der im November erfolgte Erwerb der US-amerikanischen Marke „FELT“.

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 frühzeitig involviert und hat den Vorstand beratend begleitet. Der Vorstand der PIERER Mobility AG hat dem Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2021 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 gebilligt. Neben Finanz- und Investitionsplanung gehörten dazu unter anderem Kooperationsvorhaben, bedeutende Eigenkapitalmaßnahmen in Konzerngesellschaften sowie Vertragsabschlüsse mit besonderer Bedeutung für das Unternehmen.

Die Vereinfachung der Beteiligungsstruktur zwischen der Pierer-Gruppe und der indischen Bajaj-Gruppe wurde im 4. Quartal 2021 erfolgreich umgesetzt. Die Bajaj-Gruppe brachte dabei wie geplant im ersten Schritt ein Aktienpaket im Ausmaß von 46,5% an der operativen Tochtergesellschaft KTM AG in die von der Pierer-Gruppe gehaltene Mehrheitsaktionärin der PIERER Mobility AG, die Pierer Bajaj AG, ein. Dafür erhielt Bajaj eine Beteiligung an der Pierer Bajaj AG im Ausmaß von 49,9%. In einem zweiten Schritt wurde dieses zwischenzeitlich von der Pierer Bajaj AG gehaltene 46,5% KTM-Aktienpaket im Rahmen einer knapp 50%igen Sachkapitalerhöhung in die PIERER Mobility AG eingebracht. Dabei wurden 11.257.861 neue Aktien ausgegeben. Diese Sachkapitalerhöhung aus dem genehmigten Kapital in Höhe von € 895 Mio., das entspricht exakt 49,9% des bestehenden Grundkapitals, wurde unter Bezugsrechtsausschluss durchgeführt. Zur Zeichnung wurde ausschließlich die Pierer Bajaj AG zugelassen. Durch dieses „Uplifting-Projekt“ inklusive Kapitalerhöhung stieg die Beteiligung der PIERER Mobility an der operativen KTM AG (nach Erwerb der noch restlichen von Bajaj gehaltenen rund 1,5% KTM AG-Anteile) auf 99,8% (Vorjahr: 51,7%).

Über eine Vielzahl weiterer Maßnahmen und Geschäftsvorfälle hat der Vorstand den Aufsichtsrat informiert und diese mit ihm intensiv und detailliert erörtert, so beispielsweise die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf das Unternehmen sowie die eingeleiteten Gegenmaßnahmen. Anlass zu zusätzlichen Prüfungsmaßnahmen durch den Aufsichtsrat bestand nicht.

2021 setzen alle drei Motorradmarken mit innovativen Erneuerungen und neuen Modellen, sowohl im Straßen- als auch im Offroadsegment ein klares Statement. In der Fahrrad-Division stand in 2021 die Etablierung der drei Marken Husqvarna E-Bicycles, R Raymon und GASGAS sowie die technische Weiterentwicklung und Qualitätssteigerung des Produktportfolios im Vordergrund der Aktivitäten. Dieses Segment wird ab 2022 mit der Marke FELT weiter ergänzt. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die in 2021 eingegangenen beiden strategischen

Partnerschaften im Bereich der E-Mobilität mit Bajaj einerseits und VARTA, der führende europäische Hersteller von Li-Ionen-Zellen und ein globaler Innovations- und Technologieführer, andererseits. Die PIERER Mobility AG und Bajaj Auto Limited, Indiens zweitgrößter Motorradhersteller, vertieften ihre bereits 15-jährige strategische Partnerschaft in der internationalen Motorradindustrie nun auch bei der Entwicklung von Elektroprodukten im Zweiradbereich, um der wachsenden Nachfrage nach innovativen E-Mobility-Konzepten gerecht zu werden. Zur Erweiterung der Fahrrad- und E-Bike-Produktionskapazität wurde 2021 mit MAXCOM Ltd. ein 50:50 Joint Venture für die E-Bike Fertigung in Plovdiv, gegründet. Als weiterer wichtiger Joint Venture-Partner sei auch CFMOTO genannt. Die intensivierte Zusammenarbeit mit Partner CFMOTO zum Aufbau einer zusätzlichen Produktionsstätte und Lieferkette in China ist mit der Assemblierung von rund 10.000 Mittelklasse-Motorrädern in 2021 erfolgreich angelaufen.

Am 1. März 2022 erfolgte zusätzlich die Handelsaufnahme im Amtlichen Handel (Segment: Prime Market) der Wiener Börse, womit die Aktien der PIERER Mobility AG im Top-Segment der Wiener Börse gelistet sind. Mit diesem Schritt soll dem großen Investoreninteresse im In- und Ausland begegnet werden. Im Geschäftsjahr 2021 wurden alle bestehenden 193.340 Stück eigenen Aktien an institutionelle Investoren verkauft.

ARBEITSKULTUR UND SCHWERPUNKTE DER SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATES

Der Aufsichtsrat kam im Berichtsjahr zu sieben Sitzungen zusammen, die pandemiebedingt teilweise auch telefonisch oder als Videokonferenz durchgeführt wurden. Zusätzlich gab es weitere telefonische Abstimmungsgespräche sowie Beschlussfassungen im elektronischen, fernmündlichen oder schriftlichen Verfahren. Die Sitzungsteilnahme der Mitglieder lag wieder auf sehr hohem Niveau, wie der detaillierten Übersicht am Ende dieses Berichts zu entnehmen ist. 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 2021 wurde weiters der Verhaltenskodex der PIERER Mobility-Gruppe überarbeitet und in der neuen Fassung vom 1. September 2021 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 Meinungsaustausch wahr. Über die wichtigsten Indikatoren der Geschäftsentwicklung und bestehende Risiken unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat auch durch mündliche Berichte.

In seiner ersten Sitzung am **24. Februar 2021** hat der Aufsichtsrat das Budget für das Geschäftsjahr 2021 beschlossen. Im Sinne des im Dezember 2020 vorgelegten Budgetentwurfes 2021 wurde dieser erneut einer Würdigung unterzogen und das Budget 2021 auf Basis der Geschäftsentwicklung der ersten beiden Monate in 2021 und der Einschätzung für das Geschäftsjahr 2021 festgelegt. Auch die neue Mittelfristplanung wurde dem Aufsichtsrat vorgelegt. Weiters fand am 26. Februar 2021 eine (virtuelle) außerordentliche Hauptversammlung statt, die sich mit der Änderung der Satzung in § 8 und der Ergänzung der Satzung durch Neuaufnahme des § 17 hinsichtlich einer Opting Out-Klausel gemäß schweizerischem Übernahmerecht befasste und darüber beschloss.

In der Sitzung vom **23. März 2021** hat sich der Aufsichtsrat vor allem mit der Erörterung und Beschlussfassung über die Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses 2020, des Lageberichts 2020, und der Prüfung des Konzernabschlusses 2020, des Konzernlageberichts 2020, des Corporate Governance Berichts, sowie des Nachhaltigkeitsberichts (nichtfinanzieller Bericht gem. § 267a UGB), befasst. Weiters befasste sich der Aufsichtsrat mit der Tagesordnung und den Beschlussvorschlägen, sowie den COVID-Maßnahmen für die ordentliche Hauptversammlung.

Von insgesamt 238 untersuchten Berichten (Online- und Print-Version) beim Schweizer Geschäftsberichte-Rating 2021 gehörte die PIERER Mobility AG zu den Top 20 am besten bewerteten Unternehmen und hat in der Kategorie "Value Reporting" den fünften Rang erreicht. Beim Schweizer Geschäftsberichte-Rating werden Geschäftsberichte jener Unternehmen bewertet, die im Swiss Performance Index SPI an der SIX Swiss Exchange vertreten sind, sowie die fünfzig umsatzstärksten Schweizer Unternehmen.

Die Schwerpunkte der Sitzung vom **28. Mai 2021** bildeten der Geschäftsverlauf der ersten vier Monate 2021, die Berichte der Konzernunternehmen, sowie der Finanzstatus. Weiters wurde über den Stand bezüglich des Projektes „Uplifting Bajaj“ und der Veräußerung der eigenen Aktien berichtet. In der Aufsichtsratsitzung vom **26. August 2021** standen der Halbjahresbericht 2021, der Statusbericht zum Projekt „Uplifting Bajaj“ und die Umsatzprognose für 2021 im Fokus. Aufgrund der anhaltend positiven globalen Nachfrage nach motorisierten Zweirädern (Motorrädern und E-Bicycles) gab der Vorstand am 26.8.2021 bekannt, die im April 2021 veröffentlichte Umsatzprognose für das Geschäftsjahr 2021 erneut anzuheben. In der Sitzung am **29. September 2021** wurde dem Aufsichtsrat ein aktueller Zwischenstand der Bewer-

tung der KTM AG-Gruppe zur Kenntnis gebracht, welcher den Prüfern als Grundlage für die geplante Sacheinlage dient. Die Aufsichtsratsitzung vom **19. Oktober 2021** befasste sich mit der Beschlussfassung über die Zustimmung zur Ausnützung des genehmigten Kapitals und Durchführung der Sachkapitalerhöhung im Rahmen des Projektes „Uplifting Bajaj“ sowie der Beschlussfassung über die Änderung der Satzung infolge der Ausnützung des genehmigten Kapitals. Die letzte Sitzung des Berichtsjahres 2021 fand am **17. Dezember 2021** statt und behandelte den Geschäftsverlauf nach 11 Monaten und den Ausblick auf das gesamte Geschäftsjahr 2021. In dieser Sitzung wurde weiters über die Konzernunternehmen und den Finanzstatus berichtet. Weiters wurde das Budget 2022 vorgelegt und diskutiert sowie zur Beschlussfassung gebracht. Die Ergebnisprognose für das laufende Geschäftsjahr 2022 der Pierer Mobility AG Gruppe wurde am 31. Jänner 2022 veröffentlicht.

Zur Sitzungsteilnahme der Aufsichtsratsmitglieder wird festgehalten, dass lediglich bei einer Aufsichtsratsitzung ein Aufsichtsratsmitglied entschuldigt abwesend war; bei den übrigen sechs Aufsichtsratsitzungen waren sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrates anwesend. Aufgrund der COVID-Situation wurde auch teilweise von zusätzlichen persönlichen Treffen abgesehen und Beschlüsse wurden auch telefonisch diskutiert und im Umlaufwege gefasst.

Im Geschäftsjahr 2021 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.

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 2021 aus drei Mitgliedern. Ausschussvorsitzender war das Aufsichtsratsmitglied Mag. Klaus Rinnerberger (Finanzexperte). Zudem gehörten dem Prüfungsausschuss im Berichtsjahr 2021 der Aufsichtsratsvorsitzende Josef Blazicek und der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Ernst Chalupsky an. Der Prüfungsausschuss kam im Berichtsjahr zu zwei 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 in der Sitzung vom **März 2021** waren die eingehende Erörterung aller Themen in Zusammenhang mit dem Jahres- und Konzernabschluss 2020. Zudem wurde die Bestellung des Abschlussprüfers für den Jahres- und Konzernabschluss 2021 initiiert, die vom Aufsichtsrat – gestützt auf die Empfehlung des Prüfungsausschusses – der Hauptversammlung am 29. April 2021 als Wahlvorschlag unterbreitet wurde.

In der Sitzung im **Dezember 2021** gab der Abschlussprüfer eine Übersicht zum geplanten Ablauf sowie zu den Schwerpunkten der Prüfung für das Geschäftsjahr 2021. Weiters wurde gemäß Abschlussprüfungsrechts-Änderungsgesetz 2016, sowie Verordnung EU/537/2014 die Erbringung von Nichtprüfungsleistungen durch den Abschlussprüfer und seinem Netzwerk im Geschäftsjahr 2022 bis zu einer betragslichen Grenze genehmigt.

Des Weiteren hat der Vorsitzende des Aufsichtsrates sowie der Vorsitzende des Prüfungsausschusses an der Schlussbesprechung zur Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2021 mit dem Abschlussprüfer teilgenommen.

Ein **Vergütungsausschuss** der PIERER Mobility AG wurde in der Sitzung des Aufsichtsrats der PIERER Mobility AG vom 20. Dezember 2021 eingerichtet und ist daher im Geschäftsjahr 2021 zur ersten konstituierenden Sitzung zusammengetreten. Da der Aufsichtsrat aus nicht mehr als 6 Mitgliedern besteht, werden die Aufgaben des Nominierungsausschusses vom gesamten Aufsichtsrat wahrgenommen.

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 29. April 2021 zum Abschluss- und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2021 gewählt. Der Aufsichtsratsvorsitzende hatte KPMG den Auftrag zur Prüfung erteilt. Sowohl der Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021 als auch der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2021 wurden von der KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Linz, 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 2021 – wurden mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Abschlussprüfer hat bestätigt, dass der Jahresabschluss der Gesellschaft zum 31. Dezember 2021 den gesetzlichen Vorschriften entspricht und ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2021 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 2021 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 2021“) wurden im **Prüfungsausschuss** in der Sitzung vom **22. März 2022** 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 Befangenheitsumstände 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 2021 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 2022 wird die Risikoberichterstattung sowie die Berichterstattung zu den Themen CSR & Nachhaltigkeit im Prüfungsausschuss weiter ausgebaut.

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 2021 ist kein Anlass zur Beanstandung gegeben. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2021 gebilligt, der damit gem. § 96 Abs. 4 AktG festgestellt ist. Er nimmt den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht jeweils für das Geschäftsjahr 2021 zustimmend

zur Kenntnis. Auch im Geschäftsjahr 2021 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 2021 stetig gefördert und ausgeweitet. Der Aufsichtsrat hat den Corporate Governance-Bericht sowie den Nachhaltigkeitsberichts (nichtfinanzieller Bericht gem. § 267a UGB) für das Geschäftsjahr 2021 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 2021 erzielten Bilanzgewinns schließt sich der Aufsichtsrat an.

Weiters wurde auf Empfehlung des Prüfungsausschusses ein Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2022 für die 25. ordentliche Hauptversammlung vorbereitet. Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Linz, wird als Abschlussprüferin für das Geschäftsjahr vom 01. Jänner 2022 bis 31. Dezember 2022 vorgeschlagen.

Der Aufsichtsrat bedankt sich beim Vorstand sowie bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und dem Rennsportteam für ihren Einsatz und ihren Beitrag zum erfreulichen 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, im März 2022

Vorsitzender des Aufsichtsrates



Josef Blazitek





READY TO RACE VON ANFANG AN

KTM ist Europas führender Hersteller von Performance-Motorrädern für Straßen und Offroad-Gelände. Sitz des Unternehmens ist in Mattighofen, Österreich.

KTMs Markenphilosophie lässt sich ganz einfach in drei Worten zusammenfassen: READY TO RACE. Bereits lange bevor es Überlegungen zur Herstellung von Rennmotorrädern gab, engagierten sich KTM-Gründer Hans Trunkenpolz und sein Sohn Erich im Rennsport. Ursprünglich führte die Familie einen Automobil-Reparatur- und Ersatzteil-Produktionsbetrieb im österreichischen Mattighofen, expandierte aber bald und bot fortan auch Motorräder zum Verkauf an. In den 1950ern entwickelte man schon das erste eigene Motorrad. Die ersten Serienmodelle der Marke KTM wurden 1953 vorgestellt und nahmen von Anfang an erfolgreich an lokalen Rennen teil. Das Akronym KTM steht für Kronreif, Trunkenpolz (die beiden ursprünglichen Gründer) und Mattighofen (dem Ort, an dem alles begann und der auch heute noch untrennbar mit der Marke verbunden ist) und verkörpert seit dem ersten Tag KTMs unabänderliche DNA: READY TO RACE.

Im Laufe der Jahre hat sich KTM auf den Rennstrecken der Welt einen Ruf als unermüdlicher Konkurrent und herausfordernder Rivale aufbauen können. READY TO RACE ist das wichtigste Identifizierungsmerkmal der Marke und hunderte Weltmeistertitel beweisen, dass KTMs Rennerfolge kein Zufall sind. Der bemerkenswerte weltweite Erfolg der Marke in den höchsten Rennklassen spiegelt sich auch in jedem Produkt und der Ausrichtung der Marke wider. Basierend auf einer Vorherrschaft im Offroad-Bereich, die ihresgleichen sucht, hat KTM es geschafft, sich auch zu einem der weltweit innovativsten Hersteller von Motorrädern im Straßensegment zu entwickeln. Für die Zukunft hat sich KTM zum Ziel gesetzt, im Bereich der Sportmotorräder zum Weltmarktführer aufzusteigen und gleichzeitig seine Position im E-Mobility-Segment weiter zu stärken und auszubauen.

GLOBALE MARKENPOSITIONIERUNG UND MOTORSPORT ALS ZENTRALES MARKETINGINSTRUMENT

Neben ihren erstklassigen Produkten und der einzigartigen, selbstbewussten READY TO RACE-Philosophie stützt sich der Erfolg der Marke auf ihre vier Markenwerte.

PURITY, PERFORMANCE, ADVENTURE und EXTREME ziehen sich durch alle Anstrengungen von KTM und jedes Produkt, jede Aktivität muss sich daran messen lassen. Weiterhin verkörpert diese eindeutige Markenpositionierung und -kommunikation die überragende Schnelligkeit und Motivation, mit denen KTM international vorhandene Expansionsmöglichkeiten ausfindig macht – und sofort über eine Reihe gezielter Maßnahmen umsetzt. Die wachsende globale Präsenz der Marke ist gemeinsam mit dem unablässigen Engagement bei Rennen und den beachtlichen Gewinnen in den Straßen- sowie Reiseenduro-Segmenten Teil der kontinuierlichen weltumspannenden Expansion.

Motorsport ist sowohl für Marketing als auch Entwicklung eine Kernaktivität und das Fachwissen und die Erfahrungen von der Rennstrecke fließen direkt in die Entwicklung für die Verbraucherprodukte ein. Seit KTM begann, mit strategischen Zielen am Gashebel zu drehen, konnte das Unternehmen eine phänomenale Zahl von 327 FIM Weltmeistertiteln in den meisten Rennsportdisziplinen erringen: von der beeindruckend majestätischen Rallye Dakar bis hin zum globalen Glanz der MotoGP™. Zu den herausragendsten Erfolgen von KTM gehören acht Titel in der Königsklasse MXGP seit 2010, fünf AMA 450SX Supercross-Meistertitel, 18 Jahre Dakar-Dominanz in Folge, eine Reihe von Titeln in den verschiedenen Enduro-Kategorien und eine schnelle Eroberung der Grand Prix Straßenrennen. KTM hat seit der Einführung von Moto3™ im Jahr 2012 bereits fünf Titel errungen und kürzlich, dank der Talente in der „KTM GP Academy“, sowohl die Moto3™- als auch die Moto2™-Wettbewerbe für sich entschieden. 2021 war erst ein halbes Jahrzehnt in der MotoGP™ vergangen, aber KTM konnte die RC16-Technologie zu fünf GP-Triumphen und über 10 Podiumsplatzierungen führen. Die Siege, das Engagement und die Unterhaltung tragen dazu bei, Geschichten zu erschaffen, welche die Fans weltweit bewegen.

Die ehrgeizigen Konzernziele gehen daher Hand in Hand mit einer zielstrebigsten Motorsportstrategie, da diese sich direkt auf die globale Vertriebstätigkeit von KTM auswirkt. Der Motorsport ist und bleibt das wichtigste Mittel für die Kommunikation der Marke und die Verstärkung der wertvollen emotionalen Bindung mit der Öffentlichkeit.



Remy Gardner at Post-Season MotoGP™ IRTA Test 2021,
Circuito de Jerez - Angel Nieto (ESP)
© KTM/Rob Gray (Polarity Photo)



READY TO RACE

PURITY
PERFORMANCE
ADVENTURE
EXTREME

KTM 1290 SUPER ADVENTURE S, MY22
© KTM/Rudi Schedl

MUTIGE, INNOVATIVE UND VIELFÄLTIGE PRODUKTENTWICKLUNG

Für den Erfolg von KTM ist es ebenso wichtig, bewährte Renntechnologie direkt in Serienprodukte einfließen zu lassen. Die Siegerkultur der Marke kennzeichnet die Maschinen und alle anderen Aktivitäten von KTM. Ein wesentliches Element der langfristigen Wachstumsstrategie von KTM ist der weitere Ausbau des Produktportfolios und die Erschließung neuer Märkte. Der ständige Fokus auf Forschung und Entwicklung gewährleistet daher, dass KTM gut gerüstet ist, um Branchenführer zu bleiben. Nicht nur KTM, sondern auch die führenden Lieferanten von Spitzentechnologien profitieren von der Zusammenarbeit bei der Vorserienentwicklung; KTM hat eine Spitzenposition als Entwicklungspartner für Hochleistungs-Fahrerassistenzsysteme, Elektronik und konkurrenzlose Stahlchassis-Nuancen erobert.

Jedes Jahr wird zudem mehr getan, um die Qualität des Unternehmens auch in das gesamte Vertriebsnetz zu überführen. Ein wichtiges Element der Geschäftspolitik von KTM ist seit langem die Verstärkung der regionalen Handelsstrukturen durch intensive Schulungen. Als zukunftsorientiertes Unternehmen vermarktet KTM erfolgreich Produkte, die mit hoher handwerklicher Kompetenz entwickelt wurden. KTM strebt vor dem Hintergrund der langen Unternehmensgeschichte und dem einzigartigen Motorsportprogramm unablässig nach höchsten Entwicklungsstandards, Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und die Zugänge zu globalen Märkten. Innovation ist der entscheidende Faktor, der KTM zur Realisierung dieser Vision verhelfen wird.

2021 wurde das Straßensortiment um eine Weiterentwicklung der KTM 1290 SUPER DUKE, dem überarbeiteten R-Modell, der KTM 1290 SUPER DUKE R EVO und dem lang erwarteten Update des Sport-Touring Masters, der KTM 1290 SUPER DUKE GT erweitert. Die in limitierter Serie hergestellten rennstreckenbasierten Angebote, wie die 500 Stück der exklusiven KTM 1290 SUPER DUKE RR und die 100 Stück der exklusiven KTM RC 8C waren in weniger als 48 Minuten beziehungsweise in unter 4 Minuten über die Online-Vertriebskanäle (ktm.com) ausverkauft. 25 glückliche KTM RC 8C-Besitzer hatten die Gelegenheit, ihre Motorräder bei einer exklusiven Veranstaltung in Jerez in Empfang zu nehmen, zu der auch das Erleben der Rennstrecke mit den Red Bull KTM Factory Racing Testfahrern Dani Pedrosa und Mika Kallio gehörte. KTM wird sich weiter breit aufstellen und sowohl neue als auch bestehende Kunden begeistern – die Marke beabsichtigt den digitalen Verkaufskanal zu nutzen, um den Ausverkauf in Rekordgeschwindigkeit zu wiederholen. Im Segment der Reiseenduros setzt die stetig wachsende ADVENTURE-Familie von KTM den Maßstab der Branche. Die Einführung der neuesten Modelle KTM 1290 SUPER ADVENTURE S und KTM 1290 SUPER ADVENTURE R hat die führende Position von KTM in Sachen Leistung, Handling und Technologie gefestigt. Das Spitzenmodell KTM 1290 SUPER ADVENTURE S gehört mit der semiaktiven Fahrwerkskomponente und weiteren Vorteilen wie der standardmäßigen Adaptive Cruise Control einer neuen Motorradgeneration an. KTM hat zur Betonung der Führungsrolle im Offroad-Sektor eine ausgetüftelte Enduro-Reihe und eine aktualisierte Motocross-Serie präsentiert, für die das Feedback der Elite-Rennfahrer direkt umgesetzt wurde.

Zur Unterstützung des brandneuen Spitzenmodells hat KTM im März 2021 eine paneuropäische Saisonöffnungskampagne mit dem Titel „Be the first to UNBOX the KTM 1290 SUPER ADVENTURE S“ gestartet. Über 400 Händler standen im Rampenlicht, als die technische Ausstattung und die Neuheiten des Motorrads mehr als 2.000 Interessenten präsentiert wurden. Zur Einhaltung der COVID-19-Regeln wurde über die Online-Registrierungsplattform von KTM sichergestellt, dass in den Ausstellungsräumen der Händler jeweils nur kleine Gruppen anwesend waren. Für die Aktivierung der Adventure-Community hat KTM zur Unterstreichung des Abenteuer-Images zwei Pläne ausgearbeitet – und das in einer Zeit, in der andere Hersteller vor allem auf Sicherheit bedacht waren. Plan A sollte im Gelände ausgeführt werden, Plan B virtuell. Am Ende hat KTM beide erfolgreich umgesetzt. Plan A war eine KTM ADVENTURE RALLY durch Griechenland, wo 150 KTM ADVENTURE-Fahrer über 700 km eine dreitägige Abenteuerfahrt unternommen haben. Plan B wurde in Form der digitalen WORLD ADVENTURE WEEK-Kampagne ausgeführt. Mehr als 2.300 Teilnehmer sind 25.000 Stunden lang in 735 Gruppen insgesamt 1,5 Mio. km gefahren – alle mit dem Ziel, eine neue KTM 1290 SUPER ADVENTURE S zu gewinnen (was letzten Endes einem norwegischen Fahrer gelang). Die digitale Kampagne hat tausende Abenteuerfahrer unterschiedlicher Marken dazu verleitet, KTM-Händler zu besuchen und die Marke aus erster Hand zu erleben.

ULTIMATE DUKE RIDER war eine andere von der digitalen Community geführte Kampagne, die für KTM zu Aufmerksamkeit geführt hat. Dafür wurden DUKE-Fahrer aufgerufen, ihre KTM DUKES in den sozialen Medien zu posten und zu erklären, warum sie der ultimative DUKE-Fahrer sind. Der Hashtag #ultimatedukerider der Kampagne hat zu mehr als 8.500 Postings geführt. Die nutzergenerierten Inhalte haben online über 7 Millionen Menschen erreicht. Schließlich wurden zehn glückliche Gewinner zu einer unvergesslichen Reise nach Mattighofen, Österreich, eingeladen. Ihnen wurde eine private KTM Motohall Tour mit Jeremy McWilliams und dem KTM-Team geboten. Außerdem konnten sie ausgewählte KTM DUKES auf berühmten Strecken in Österreich fahren und unter der Leitung von Jeremy McWilliams einen Rennstreckentag am Pannoniaring erleben. Als Krönung der Reise waren die Gewinner als VIP-Gäste beim österreichischen MotoGP™, wo sie den Sieg von Brad Binder miterleben konnten.

Letzten Endes konnten die strategisch konzipierten, einzigartigen und erfolgreichen Veranstaltungen im für die Welt sehr heiklen Jahr 2021 die KTM-Community erfolgreich stärken.

IN DIE ZUKUNFT RACEN MIT ELEKTROMOBILITÄT

Mit dem KTM FREERIDE E-XC, dem ersten kommerziell erfolgreichen elektrisch angetriebenen Modell, hatte KTM eine Vorreiterrolle inne. Ausgehend von diesem Erfolg hat KTM den E-Mobilitätskatalog erweitert. Getreu den Markenwerten und der ausgeprägten READY TO RACE-Mentalität wurden bei KTM wichtige Produkte entwickelt, die Neueinsteiger für den Motorsport begeistern und die nächste Generation von Rennfahrern fördern.

Die E-Laufräder KTM REPLICA 12eDRIVE und 16eDRIVE wurden als perfekte Einstiegsfahrzeuge für die jüngsten Biker konzipiert. Die praktischen und flexiblen elektrisch angetriebenen Bikes ermöglichen es Kindern, Begeisterung für antriebsunterstützte Fahrt und das Urgefühl auf einem Motorrad zu erleben. Bereits im ersten Jahr im KTM Produktportfolio wurden über 9.000 elektrische KTM REPLICA Laufräder verkauft.

Außerdem können die jungen Biker ihren Red Bull KTM Factory Racing-Helden nacheifern, bevor sie sich mit der KTM SX-E 5 auf die Rennstrecke wagen – einer innovativen elektrischen Cross-Maschine, die mit dem Kind mitwächst und dem KTM 50 SX nachempfunden wurde. Das Modell für ehrgeizige Fahrer wurde speziell entwickelt, damit Kinder mit den Grundlagen von Lenkern, Rädern, Drehmomenten und Gleichgewicht vertraut werden können. Der sehr enthusiastische Empfang der KTM SX-E 5 hat die AMA Supercross veranlasst, mit dem KTM Junior Racing Program die erste vollelektrische Klasse aufzulegen. Das Programm ist in die Supercross-Serie integriert und ermöglicht es jungen, ehrgeizigen Fahrern, ihre ersten Erfahrungen im Rennsport zu sammeln. Nebenbei wird die KTM SX-E 5 auf der größten Plattform des Motocross-Sports präsentiert. KTM hat gemeinsam mit MXGP die neue European Junior E-Motocross-Serie nach demselben Prinzip entworfen. Der erste bahnbrechende lehrhafte Fünfrunden-Wettbewerb wurde 2021 auf der Grand Prix-Strecke ausgetragen. Die künftigen Rennen sind bereits in Planung.

Die KTM-Initiative, elektrische Mobilität zu fördern, geht über die European Junior E-Motocross-Serie hinaus. Um die Öffentlichkeit zu inspirieren, wurde in der KTM Motohall in Mattighofen im Mai 2021 die neue Sonderausstellung „THE FUTURE OF ELECTRIC MOBILITY“ eröffnet. Die Ausstellung bietet den Besuchern vertiefende Einblicke und eine exklusive Einführung in die derzeitige und künftige Produktentwicklung von KTM, welche die elektrische Mobilität nachhaltig prägen wird. Die zeitlich limitierte Ausstellung geht auch auf die Entwicklung der E-Mobilität ein und lädt die Besucher ein, die neuesten Zweiräder mit Elektroantrieb selbst zu erfahren. Die Ausstellung ist bis Ende 2022 geöffnet.

Im Laufe des Jahres 2022 verfolgt KTM weiterhin die erfolgreiche E-Mobilitätsstrategie mit dem Ziel, ein weltweit führender Anbieter von Zweirädern mit Elektromotor zu werden. Die qualifizierte Kompetenz im Bereich E-Mobilität bei der KTM Technologies GmbH und die neu eingeführten Produkte werden es KTM ermöglichen, die Innovations- und Entwicklungspotenziale umfassend zu nutzen, um den wachsenden Markt zu gestalten und zu dominieren. Mit ungebremsster Power im Offroad-Bereich, dem Prestige im Reiseenduro-Segment, dem konsequent erweiterten Straßen-Portfolio, dem kontinuierlichen Engagement im Motorsport und einer der führenden Positionen im E-Mobilitäts-Markt blickt KTM zuversichtlich in die Zukunft.



MOTORSPORT

READY TO RACE ist das Motto und Mantra von KTM. Der Slogan definiert die Passion von KTM für Innovation über Wettbewerb und für das Streben nach der Spitzenposition. Diese Philosophie war in fast siebenzig Jahren KTM-Geschichte vorherrschend, in denen das Unternehmen nach den besten Motorrad-Erlebnissen für Kunden, Fahrer und Rennfans gestrebt hat.

In den Kategorien Enduro, Motocross, Rally, auf Asphalt und im Supercross konnte KTM nicht weniger als 327 FIM-Weltmeistertitel erringen und seinen Erfolg im letzten Jahrzehnt aufgrund der folgenden sechs Grundprinzipien absichern: Leadership, die besten Leute in den richtigen Positionen, optimale Innovation und Performance-Technik für die Rennstrecke, wichtige technische Partnerschaften, gemeinsame Werte und Mentalität sowie Investitionen in Athleten. Mit der stetigen Unterstützung hervorragender Partner wie Red Bull, WP Suspension, Pankl, Motorex und Akrapovič streben KTM-Rennteamer nach Ruhm und Spitzenleistungen. Dieser Anspruch hat das Unternehmen zu einer der aktuell proaktivsten und erfolgreichsten Sportmotorrad-Marken der Welt gemacht.

MOTOCROSS

KTMs Streben nach Erfolg trug im Motocross-Sport seine ersten Früchte. Der Russe Gennadij Moiseev errang den ersten Weltmeistertitel für KTM, während Heinz Kinigadners zwei Titel in den 1980ern der Renngeschichte des Unternehmens ein wichtiges Kapitel hinzuzufügen. Trampas Parker war der erste KTM-Sieger aus den Vereinigten Staaten und als Shayne King sowie Joel Smets am Beginn des neuen Jahrtausends begannen, dem Trophäenschränk in Mattighofen Pokal um Pokal hinzuzufügen, hatte KTM seine Stellung als starke Kraft in der FIM-Motocross-Weltmeisterschaft, der AMA Motocross-Serie sowie anderen nationalen Serien in aller Welt zementiert. In den letzten beiden Jahrzehnten stand die FIM-Grand-Prix-Szene ganz im Zeichen der Farbe Orange. KTM holte sich 2004, mit der KTM 250 SX-F den Sieg und konnte danach mit neun Fahrern jede Saison außer 2005–2007 und 2015 für sich entscheiden. Nachdem Tony Cairoli im Jahr 2010 zu Red Bull KTM Factory Racing stieß, bescherte er KTM auch den ersten Titel in der Königsklasse, der MXGP. Der legendäre Sizilianer schaffte es, sowohl mit der KTM 350 SX-F als auch der KTM 450 SX-F zu triumphieren, und Cairoli als auch Teamkollege Jeffrey Herlings sowie der erst 19-jährige Jorge Prado schreiben an der Spitze der FIM-MXGP-Weltmeisterschaft weitere Geschichte für KTM. 2018 räumten Cairoli und Herlings in der MXGP so richtig auf und gewannen bis auf eines jedes der 20 Rennen, während Red Bull KTM dank der Verpflichtung von Prado im Jahr 2020 zum einzigen Team wurde, das mit allen drei seiner Fahrer einen Grand Prix gewinnen konnte. Diese Erfolge wurden 2021 sowohl in der MXGP als auch in der MX2 wiederholt. Alle sechs Fahrer konnten im Laufe der Saison einmal das Siegertreppchen erklimmen.

In der MXGP war es sehr brenzlich, schließlich hat jedoch Herlings zum zweiten Mal mit der KTM 450 SX-F gewonnen, während Cairoli seine phänomenale 18-jährige Karriere beendete, in der er jede Saison mindestens ein Rennen für sich entschied. MXGP-Sieger Prado und der MX2-Weltmeister von 2020 Tom Vialle stellten das Feld in Sachen Holeshots in den Schatten. Vialle hat mit seiner KTM 250 SX-F einen neuen persönlichen Höchstrekord mit 22 aus 30 Motos erzielt.

SUPERCROSS

Anfang des Jahrzehnts organisierte KTM sein Engagement in der AMA Supercross-Serie neu. Die Entscheidung, eine Einrichtung in Murrieta in Südkalifornien zu bauen, erwies sich als richtungsweisend. Beim Rennen in Phoenix, Arizona, im Jahr 2012 bescherte Ryan Dungey KTM den ersten Triumph in der 450-cm³-Kategorie, was seinen drei Jahre andauernden Siegeszug einläutete und die KTM 450 SX-F zum dominierenden Bike der Klasse machte. Das Team kämpfte später auch mit Marvin Musquin um den Titel, welchen Cooper Webb 2019 wieder nach Mattighofen holte. Webb setzte alles daran, seinen ersten Platz in der „unterbrochenen“ 2020-Serie zu verteidigen und wurde knapp Zweiter, konnte sich dann aber nochmal steigern und holte 2021 den zweiten Titel.

ENDURO | OFFROAD | RALLY

In der Enduro-, Offroad- und Rallye-Welt sind weitere Erfolge zu nennen: Namen wie Blazusiak, Coma, Cervantes, Despres, Garcia, Knight, Lettenbichler, Price, Salminen, Sunderland, Walker, Walkner und viele andere haben nicht nur die Ergebnislisten, sondern auch den Entwicklungsbogen des österreichischen Maschinenbaus geprägt, der weiterhin führend ist. KTMs Speed und Zuverlässigkeit beim wahrscheinlich härtesten Offroad-Rennen von allen – der Rallye Dakar – resultierte im Laufe der Jahre in einem fantastischen Rekord: 18 Siege in Folge von 2001 bis 2019 mit acht verschiedenen Fahrern. Auch im für den Rennsport schwierigen Jahr 2020 konnte KTM Erfolge feiern. 2021 hat Manuel Lettenbichler von Red Bull KTM Factory Racing beim berüchtigt schwierigen Red Bull Romaniacs Hard Enduro einen dritten Sieg in Folge errungen und bis zur letzten Runde um die FIM-Hard-Enduro-Weltmeisterschaft gekämpft. Sein Teamkamerad Josep Garcia gewann bei seiner Rückkehr zur EWC die FIM-Enduro2-Weltmeisterschaft und wurde auf einer KTM 350 EXC-F Zweiter in der EnduroGP-Klasse. 2021 wurde außerdem die Rallye Dakar zum zweiten Mal in Folge im Nahen Osten veranstaltet und von den drei Fahrern Toby Price, Sam Sunderland und Matthias Walkner von Red Bull KTM Factory Racing in Angriff genommen. Sunderland hat es auf das Siegertreppchen geschafft. Walkner konnte später in der Saison auf der KTM 450 RALLY glänzen, indem er die FIM Cross-Country Rallies Weltmeisterschaft gewann.

ROAD RACING

Im goldenen Zeitalter des Motorradsports und während neue Technologien in den 1950ern und 1960ern Einzug hielten, begeisterte KTM in den Transkontinentalrennen dieser Periode mit seinen ersten Straßenmodellen. Jahrzehnte später sorgte die RC8 in nationalen Superbike-Meisterschaften wie dem Vorgänger der AMA MotoAmerica oder der beliebten Deutschen Meisterschaft IDM für Furore, aber als sich KTM entschloss, die höchsten Stufen des Straßen- und Grand-Prix-Rennsports anzugehen, war der Grundstein für herausragende Leistungen gelegt.

Die KTM-2-Takt-Technologie verhalf der Marke zu insgesamt 22 Siegen in den 125-cm³- und 250-cm³-Klassen der Jahre 2004 bis 2008. Als im Jahr 2012 die Moto3™ aus der Taufe gehoben wurde, kehrte KTM in die kleineren Hubraumklassen zurück und gewann gleich seine erste Saison mit Sandro Cortese. Seitdem gehört KTM mit der RC4 regelmäßig zu den Titelanwärtern und konnte im Jahr 2020 mit dem Spanier Albert Arenas seinen vierten Titel holen. Auch in der Moto2™ stellten sich die Erfolge schnell ein – in den Jahren 2017 und 2018 errang KTM jeweils neun Siege. 2019 erholte sich Brad Binder schnell von einem verkorksten Saisonstart und errang fünf Podestplätze sowie den Vize-Weltmeistertitel, bevor er in die Königsklasse aufstieg. 2020 standen sowohl Jorge Martin als auch Tetsuta Nagashima ganz oben. Das Red Bull KTM Ajo-Duo Remy Gardner und Raul Fernandez zeigte 2021 Dominanz, als es sieben Mal mit Platz 1 und 2 des Podiums eroberte. Die langfristige Zusammenarbeit mit dem Red Bull KTM Ajo-Team bedeutet, dass die Moto2™-Klasse weiterhin wichtiger Teil der KTM GP Academy ist – einer Organisation, die vielversprechende Talente aus Wettbewerben wie dem Red Bull MotoGP™ Rookies Cup und anderen Talentwettbewerben fördert.

In der MotoGP™ markierte 2020 einen Meilenstein für KTM und das, obwohl die KTM RC16 erst ihre vierte Saison bestritt. Bereits 18 Monate nachdem Pol Espargaro beim Gran Premio de la Comunitat Valenciana in Spanien den ersten Podestplatz für das Werksteam errungen hatte, bescherte Rookie Brad Binder Red Bull KTM auf der Strecke von Brünn in Tschechien den ersten Sieg. Die Zusammenarbeit zwischen KTM und Red Bull KTM Tech3 – dank derer wir jedes Wochenende gleich vier KTM RC16 in Action sehen – besteht erst seit zwei Jahren und dennoch konnte Miguel Oliveira gleich zweimal triumphieren: einmal ‚zu Hause‘ am Red Bull Ring in Österreich und dann auf dem Algarve International Circuit in Portugal, wo er die Konkurrenz förmlich zerbröselte. KTM und seine vier Fahrer beendeten eine fulminante Saison 2020 mit drei Siegen, acht Podestplätzen, drei Pole Positions, vier schnellsten Rundenzeiten und 27 Ankünften in den besten zehn in nur 14 Rennen. Die Statistiken wurden 2021 weiter verbessert, als Oliveira den Gran Premi de Catalunya gewann, Binder dem Regen auf dem Red Bull Ring widerstand und insgesamt vier Trophäen erobert wurden. Binder stellte zudem in den Kurven von Mugello in Italien den Geschwindigkeitsrekord im MotoGP™ von 362,4 km/h auf.



Brad Binder, MotoGP™ 2021, Red Bull Ring, Spielberg (AUT)
© KTM/ Rob Gray



Pedro Acosta, Red Bull KTM, Moto3™, KTM RC4, Algarve International Circuit 2021 © KTM



Cooper Webb KTM 450 SX-F, 12th Rd. Supercross 2021 Arlington
© KTM/Simon Cudby



WIR ERWEITERN DEN HORIZONT UNSERER VIELFÄLTIGEN MARKENGESCHICHTE



Die Marke Husqvarna blickt auf eine weit über hundertjährige Geschichte zurück und ist in einer außerordentlich reichen Tradition verwurzelt. Die Motorräder wurden durch ihre einzigartige und unverwechselbare Herkunft geprägt, in der nur die reinsten und intelligentesten Lösungen der rauen skandinavischen Landschaft standhalten konnten. Husqvarna Motorcycles ist eine Marke, die ihr Markenversprechen nie vergessen hat und bis heute ihrem Ziel, eine progressive Vision von Offroad- und Straßenmotorrädern anzubieten, treu geblieben ist.

Heute ist dieser europäische Premium-Hersteller ein Innovationsführer, der mit seinen Motorrädern Maßstäbe in Sachen Qualität, Ästhetik und Performance setzt. Die stetige Erweiterung der Produktpalette mit brandneuen Modellen für die Straße und das Gelände verhilft Husqvarna Motorcycles jedes Jahr zu neuen Verkaufsrekorden. Seit Husqvarna Motorcycles im Jahr 2013 Teil der KTM AG geworden ist, konnte die Struktur innerhalb kürzester Zeit mit beeindruckenden jährlichen Wachstumszahlen glänzen. Im Jahr 2022 wird die Marke weiter in neue Segmente und Märkte vorstoßen und dabei ein klares Ziel verfolgen: Marktanteile und Absatzzahlen weiter zu erhöhen.

FÜR PIONIERE

Motorräder von Husqvarna sind für Pioniere entwickelt. Für Fahrer, die der Masse davonfahren und ein Statement setzen möchten. Die Motorräder der Marke zeigen eine aufregend dynamische Performance, die die meisten Fahrer anspricht und die einfach abrufbar ist – ohne Abstriche bei den konsequent leistungsorientierten Elementen, die für ein dynamisches Fahrerlebnis sorgen. Alle Motorräder sind auf die wesentlichen Funktionen reduziert, aber dennoch so attraktiv, ausgeklügelt und intelligent, dass sie auch anspruchsvolle Fahrer begeistern. Die Marke setzt konsequent auf einen modernen, innovativen und frischen Ansatz, der darauf verzichten kann, seine Fortschrittlichkeit und Raffinesse mit kompliziertem oder extravaganter Schnickschnack zu beweisen. Eine Husqvarna zu fahren bedeutet, ein einzigartiges und dynamisches Motorrad zu bewegen, das für Menschen gebaut wurde, die ein Bike danach beurteilen, wie es sich fährt.

Die Erweiterung der Modellpalette und der Vorstoß in neue Märkte, zusammen mit der Verstärkung der Markenbekanntheit und dem stetigen Ausbau des Händlernetzwerks, resultiert in einer systematischen Steigerung der globalen Absatzzahlen und Marktanteile, sodass Husqvarna Motorcycles das volle Potential der Marke nutzen kann.

EINE ERFOLGREICHE RÜCKKEHR ZUM STRASSENRENNSPORT UND ANHALTENDER OFFROAD-ERFOLG

Die reichhaltige Geschichte der Marke ist tief in Motorsport-Erfolgen verwurzelt. Die Rückkehr zur Moto3™-Weltmeisterschaft im Jahr 2020 festigte das Bekenntnis der Marke zum Street-Segment. Nach zweimalig erfolgreicher Saison in dieser hart umkämpften Rennserie setzt Husqvarna Motorcycles 2022 seine Zusammenarbeit mit dem Sterilgarda Max Racing Team fort. Im Offroad-Rennsport bewiesen die Fahrer von Husqvarna Factory Racing, unter anderem Billy Bolt mit seinem Sieg in der FIM-Hard-Enduro-Weltmeisterschaft 2021, wieder einmal ihr Können.

Husqvarna Motorcycles zeigt mit seiner Präsenz in den höchsten Street- und Offroad-Kategorien des Rally-, Hard-Enduro-, Supercross-, Cross-Country- und Motocross-Sports sowie bei der Moto3™-Weltmeisterschaft, dass sich traditionelle Werte und Wettstreit nicht ausschließen.

Husqvarna Motorcycles ist einer der hochkarätigen Unterstützer der 2021 erstmals stattgefundenen European Junior E-Motocross Series, die über fünf Runden ausgetragen wurde und deren Startschuss bei den Motocross of Nations im September fiel. Die Serie wurde parallel zu den letzten vier Events der FIM-Motocross-Weltmeisterschaft 2021 fortgesetzt. Tobias Scharinger gewann auf der EE 5 von Husqvarna Motorcycles die erste Siegerplakette des European Junior-E-Motocross-Wettbewerbs.

ERSTKLASSIGE, INNOVATIVE PRODUKTPALETTE

Husqvarna Motorcycles verpflichtet sich auch weiterhin zu einer progressiven Vision des Straßenmotorrads. Nach Rückkehr der Marke in dieses Segment mit der 701 Supermoto und der 701 Enduro im Jahr 2015 und der Einführung und späteren Erweiterung der aufregenden Vitpilen- und Svartpilen-Familie erweitert Husqvarna Motorcycles nun sein aufsehen-erregendes Street-Lineup nun mit der Norden 901, einem einzigartigen Reisemotorrad mit 2-Zylinder-Motor, fortschrittlicher Ergonomie und hoher Performance – basierend auf vielen Erfolgen im Rallysport und verpackt in einem klaren, modernen Design.

Dieser Fokus auf die Produktentwicklung ist ein Resultat des klaren Bekenntnisses, die Marke Husqvarna Motorcycles international als einen aggressiven und ernst zu nehmenden Hersteller im Segment der Straßenmotorräder zu etablieren. Um sich noch stärker auf Street-Kunden und das große Absatzpotential in diesem Bereich konzentrieren zu können, wurde die Markenstrategie verfeinert. Gleichzeitig wurden auch das Engagement und die Präsenz der Marke im Offroad-Sektor durch weitere Innovationen verstärkt, darunter die moderne elektronische 2-Takt-Kraftstoffeinspritzung und fortgeschrittene Konnektivität, die es den Fahrern erlaubt, Anrufe, Musik und Navigation auf der Norden 901 zu verwalten oder die Performance ihrer Motocross-Maschine an ihr Können und die Streckenbedingungen anzupassen.

Extrem-Abenteurer Mike Horn und fünfmaliger Dakar-Rally-Gewinner Cyril Despres unternahmen eine inspirierende Reise durch das landschaftlich beeindruckende Island und testeten Prototypen der Husqvarna Norden 901 in dieser anspruchsvollen Umgebung.

In einer anderen bemerkenswerten Partnerschaft kommt der Markenbotschafter für Husqvarna Motorcycles und vormalige Weltklasse-Champion im Slalom und Riesenslalom Marcel Hirscher zur Sache und fährt verschiedene Husqvarna-Maschinen und nimmt an Wettbewerben teil, etwa der Romaniacs Hard Enduro Rallye.

SMART
PROGRESSIVE
DYNAMIC
PURE DESIGN

Das Logo der italienischen Premium-Marke für Freizeitkleidung REPLAY prangt seit 2020 stolz auf den offiziellen Moto3™-Maschinen von Husqvarna Motorcycles. 2021 inspirierte diese Zusammenarbeit eine Limited Edition von 10 Maschinen mit exklusiven Komponenten und Husqvarna Motorcycles mit REPLAY Branding. Diese streng limitierte Ausgabe umfasste die Vitpilen 701, 701 Supermoto und 701 Enduro LR. Aus dieser Allianz ist außerdem eine neue Bekleidungskollektion entstanden.

ELEKTROMOBILITÄT

2021 stellte das Unternehmen im Bereich Elektromobilität unter anderem das E-Motorrad Konzept E-Pilen und ein Stehroller Konzept vor. Diese drei umweltfreundlichen Fahrzeuge holen die Zukunft des städtischen Individualverkehrs in die Gegenwart. Die Marke verfügt mit dem Crossbike im Mini-Format Husqvarna EE 5 bereits über Erfahrung mit E-Motorrädern im Offroad-Bereich – ein Beweis für das frühzeitige Engagement der Marke, bahnbrechende Technologie und Performance für die Motorradwelt zu liefern. Um die Zweiradfahrer von morgen in möglichst jungen Jahren zu erreichen, hat Husqvarna Motorcycles zudem die E-Laufräder Husqvarna Replica 12eDrive und 16eDrive entwickelt. Dieses Gefährt gibt einen Vorgeschmack auf die Freiheit und den Spaß, der sich auf zwei Rädern erleben lässt. Gleichzeitig erwirbt der Nachwuchs grundlegende Fahrkenntnisse.

Die Portfolio-Entwicklung auf dem Gebiet der E-Mobilität ist weit fortgeschritten und das Angebot von Husqvarna Motorcycles für städtische Mobilität mit Elektroantrieb folgt im Design denselben progressiven Werten, mit denen die Marke bereits seit über einem Jahrhundert Standards bei Qualität, Ästhetik und Performance setzt.

In der nahen Zukunft wird sich die Marke verstärkt der Forschung und Entwicklung urbaner E-Mobility-Lösungen widmen, die Phantasie der weltweiten Community anregen und vielversprechende Einblicke in die dynamischen Zukunftspläne dieser innovativen Marke bieten.



Stand-up Scooter Concept © Husqvarna Motorcycles

SWEDISH ROOTS
URBAN MOBILITY





MOTORSPORT

Der Motorsport, fester Bestandteil der 118-jährigen Geschichte von HUSQVARNA Motorcycles, wird auch weiterhin eine treibende Kraft in der Entwicklung von klassenführenden Serienmotorrädern darstellen. Husqvarna Motorcycles ist nach wie vor fest entschlossen, auf höchstem Niveau des Zweirad-Motorsports Erfolge zu erzielen.

FACTORY RACING

In 2015 stellt Husqvarna Motorcycles das globale Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing Team vor und konnte seine Position als dominierende Kraft 2021 weiter festigen. Weltmeistertitel, Rennsieg und Erfolge auf der ganzen Welt haben zu unvergesslichen Motorsport-Triumphen beigetragen.

ENDURO | OFFROAD | RALLY

Nach intensivem Ringen um die Vorherrschaft ging Billy Bolt am Ende der Saison als Sieger aus der ersten FIM-Hard-Enduro-Weltmeisterschaft hervor. Mit zwei Siegen in der Saison zeigte sich Bolt auf seiner TE 300i in Bestform. Bei der letzten, entscheidenden Runde kam er als Zweiter ins Ziel: Das sicherte dem Briten den dritten Weltmeistertitel. Sein Kollege im Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing Team, Alfredo Gomez, beeindruckte 2021 ebenfalls: Auf dem Weg zum Sechstplatzierten in der Serienwertung fuhr der Spanier bei der Hixpania Hard Enduro einen Heimsieg ein.

An seinem Ruf als weltweit gefeierter Offroad-Fahrer hat auch Colton Haaker gearbeitet und 2021 seinen fünften AMA-EnduroCross-Titel errungen – sein fünfter Championship-Sieg mit Husqvarna Motorcycles.

Der US-amerikanische Rallye-Fahrer Skyler Howes stieß 2021 für die FIM-Cross-Country-Rallies-Weltmeisterschaft zu Husqvarna Motorcycles und überzeugte durch einen sehr beeindruckenden zweiten Platz bei der Silk Way Rally im Juli. Howes hat in der Saison bei zahlreichen Events Etappensiege eingefahren: eine beeindruckende erste Saison des Fahrers auf der Weltbühne und ein Vorgeschmack auf das, was bei der Dakar Rallye 2022 folgen wird.

MOTOCROSS | SUPERCROSS

Bei der MX2-Weltmeisterschaft 2021 zeigte sich Jed Beaton erneut als einer der besten Fahrer mit der verlässlichsten Leistung: In der Endwertung gelangte der Australier auf Platz 5. Für Kay de Wolf war es die erste Saison: Er stieß für die MX2 zu Jed und vollzog nach einer starken EMX250-Saison 2020 erfolgreich den Klassenwechsel. Sein Highlight: Der Sieg beim MXGP in Belgien, zusätzlich zu insgesamt fünf Podiumsplätzen. Thomas Kjer Olsen stieg mit Husqvarna Motorcycles nach dreimalig erfolgreicher MX2-Saison in die heiß umkämpfte MXGP-Klasse auf und fuhr ein starkes Debüt: er errang Platz 9 in der Meisterschaft.

Nach einem starken Ende der Saison 2020 – Zach Osborne, Jason Anderson und Dean Wilson fuhren im letzten Rennen aufs Podium – war die AMA-450SX-Meisterschaft 2021 der Auftakt einer herausfordernden Rennsaison für das Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing Team. Alle drei Fahrer verletzten sich in dem Jahr. Höhepunkte waren hingegen die zwei Podiumsplätze von Jason. Zach schaffte es in Runde 7 auf Platz 3. In der Serie 250SX West sicherten sich sowohl Jalek Swoll als auch Supercross-Neuling Stilez Robertson auf ihren FC-250-Maschinen die allerersten Podiumsplätze ihrer jungen Karriere.

Die Pro Motocross-Saison 2021 war durch unsere Fahrer der 250MX-Klasse geprägt. Swoll setzte seine Erfolgsserie fort und fuhr in der 250MX-Klasse zu seinem ersten Gesamtsieg in Runde 3. RJ Hampshire errang den Gesamtsieg im RedBud National auf seinem Weg zu Platz 4 in der 250MX-Serienwertung.

ROAD RACING

Romano Fenati zeigte fantastische Fahrkünste und errang einen Sieg in Runde 12 der FIM-Moto3™-Weltmeisterschaft. Seine Saison verlief positiv: Er wurde Fünfter in der Endwertung der Meisterschaft für das Sterilgarda Max Racing Team. Unter der Teamführung von Max Biaggi und Team-Manager Peter Öttl wird das Team sein Lineup für 2022 überarbeiten. Hier freut man sich auf die Schnelligkeit und das Potenzial von Ayumu Sasaki und auf die Grand-Prix-Erfahrung von John McPhee.



Billy Bolt, FIM Hard Enduro World Championship 2021
© Husqvarna Motorcycles/Future7Media



OFFROAD-PERFORMANCE-MOTORRÄDER, DIE DEN FAHRSPASS ZURÜCKBRINGEN

Im Offroad-Bereich ist der Motorrad-Hersteller GASGAS international für seine langjährigen, herausragenden Erfolge im Trial- und Enduro-Sport bekannt und legt ein rasantes Wachstum hin. Seit 1985 hat die Marke zahlreiche FIM-Trial- und Enduro-Titel eingefahren: sie setzt auf Leidenschaft und darauf, den Fahrspaß zurückzubringen. GASGAS wurde im Juli 2020 von der PIERER Mobility AG übernommen und konnte dank der bewährten technischen Plattformen der Gruppe, erfolgreich 23 neue High-Performance-Modelle in den Offroad-Segmenten Trial, Enduro und Motocross für das Modelljahr 2021 launchen. Während des vergangenen Jahres hat GASGAS in der Offroad-Welt weitere Impulse gesetzt: in Form dreier Weltmeistertitel in Trial und Enduro, aber auch mit Erfolgen im Motocross und im Rallye-Segment – ein weiterer Beweis für die Kompetenz der Marke in allen Offroad-Disziplinen. 2022 wird die Offroad-Palette auf 29 Gelände-Modelle erweitert. So groß war das GASGAS-Produktportfolio noch nie. Es steht für den Ehrgeiz und das Selbstvertrauen der Marke.

EINE STOLZE SPANISCHE HERKUNFT

GASGAS zelebriert seine spanische Herkunft mit einem mutigen und extrovertierten Charakter und teilt seine Leidenschaft für alles, was auf zwei Rädern fährt. Diese positive Einstellung, das Charisma und der unstillbare Durst nach Spaß, spiegeln sich in der umfassenden Produktpalette der Marke wider – GASGAS Motorräder werden gebaut, um Abenteuerlustigen in aller Welt ohne Schnickschnack möglichst viel Spaß zu bieten. GASGAS sind seine Trial-Wurzeln immens wichtig. Die künftige Entwicklung findet im neuen Werk in Cataluña in Spanien statt: F&E und Produktion sind dort ebenso angesiedelt wie das Factory Racing Trial Team von GASGAS.

OFFROAD-SPEZIALISTEN MIT FRISCHER ENERGIE

GASGAS ermutigt Fahrer aktiv, sich Offroad zu treffen und Spaß zu haben! Als „Enabler“-Marke innerhalb der PIERER Mobility AG, mit Bikes in jeder Größe für Fahrer jedes Könnens, umfasst die breite Modellpalette von GASGAS Trial-, Enduro-, Motocross- und E-Bikes – alle mit bewährter Performance und in ernst zu nehmender Weise offroad-fähig. 2021 startete GASGAS die Tour

„United in Dirt“ in der Absicht, Akteuren der Branche und Verbrauchern den wahren Spirit und das Besondere an GASGAS näherzubringen. Im Rahmen der exklusiven Tour ist GASGAS mit der kompletten Modellpalette durch Europa gereist und hat Fachmedien und Wettbewerbssiegern ein immersives Markenerlebnis geboten. Mit einer Reihe von GASGAS-Markenbotschaftern, die bei jedem Event ihr Können unter Beweis stellten, war „United in Dirt“ ein voller Erfolg – beliebt bei Presse und Öffentlichkeit.

Ebenfalls seit 2021 ist GASGAS Teil der spannenden Welt des Elektro-Motorsports. Ein riesiger Schritt für GASGAS: Die Marke war maßgeblich daran beteiligt, die European Junior E-Motocross Series auf den Weg zu bringen. Der Wettbewerb wurde über fünf Runden im Rahmen der MXGP-Weltmeisterschaft 2021 ausgetragen: So hatten die MC-E-5-Fahrer die Chance, zu denselben Events anzutreten wie ihre großen Vorbilder – ein durchschlagender Erfolg! So beliebt, dass GASGAS sich dazu bereit erklärt hat, die Meisterschaft auch 2022 zu unterstützen.

EIN UMFANGREICHES OFFROAD-LINEUP

Im Vergleich zu den anderen Motorradmarken der PIERER Mobility AG – KTM und Husqvarna Motorcycles – ist GASGAS differenziert positioniert. Die Geländemaschinen von GASGAS nutzen die Plattform-Technologie der Gruppe, kombiniert mit bewährter Performance und schnörkelloser Schlichtheit. Jedes Motorrad der Lineups Trial, Enduro, Cross Country und Motocross ist durch ein spezielles Styling unverwechselbar vollendet. 2022 kommen vier neue Modelle hinzu, um die Lücken im bisherigen Angebot zu schließen. Es gibt nun eine MC 85 mit großen Rädern für junge Rennfahrer sowie eine MC 250, MC 350F und eine EX 250 für Erwachsene. Neben den Elektro-Laufrädern von GASGAS, die schon Dreijährigen den Einstieg in die faszinierende Welt der Zweiräder bieten, finden Fahrer jedes Alters und Könnens im Lineup von GASGAS nun das perfekte Bike. Zur Würdigung des erfolgreichen Rennsaison-Debüts der Marke in den USA 2021 und der fortdauernden Zusammenarbeit mit Troy Lee Designs/Red Bull/GASGAS Factory Racing steht seit Januar 2022 das erste Limited-Edition-Modell von GASGAS – MC 450F Troy Lee Designs – bei den Händlern.

GET ON THE GAS!

**DARING
CAPABLE
VIBRANT
INVITING**





MOTORSPORT

FACTORY RACING

GASGAS leistete 2020 Großes – Erfolge im MXGP und TrialGP, solide Endwertungen bei vielen internationalen Enduro-Events – aber 2021 übertraf GASGAS sich selbst noch einmal um Längen und konnte seine Position als treibende Kraft im Offroad-Rennsport weiter ausbauen: sechs Weltmeistertitel, zahlreiche beeindruckende Rennsiege und Podiumserfolge in sechs Disziplinen, mit 20 Werksfahrern.

MOTOCROSS | SUPERCROSS

GASGAS' erste AMA-Supercross-Saison in den Vereinigten Staaten ist erfolgreich beendet worden. Unter dem Banner von Troy Lee Designs/Red Bull/GASGAS Factory Racing gewann das GASGAS-Team etliche Rennen, darunter herausragende Leistungen wie Justin Barcias dritter Anaheim-1-Sieg in Folge. Aber auch ein ganz besonderer dritter Platz in Runde 8 konnte gefeiert werden, denn zum allerersten Mal gingen alle drei Podestplätze an KTM AG Marken.

Das Team Troy Lee Designs/Red Bull/GASGAS Factory Racing hatte in seinem ersten Jahr beim AMA-Pro-Motocross-Rennen in den USA auch allen Grund zum Feiern. Justin Barcia in der 450MX-Klasse sowie Michael Mosiman und Pierce Brown in der 250MX-Kategorie – 2021 nahm das neu formierte Team alles mit. Von den Höhen erster Siege bis zum tiefen Tal der Verletzungen: Die Jungs gingen die gesamte Saison nicht vom Gas!

Die MXGP-Saison 2021 war für GASGAS ein emotionales Auf und Ab. Viele Highlights waren dabei, etwa Podiumsplätze und Schnellstarts im Rennen, nicht zuletzt der dritte Platz von Pauls Jonass in der Gesamtwertung beim berühmten Grand Prix im belgischen Lommel. Das Jahr hatte jedoch durchaus auch harte Zeiten in Form verschiedener Unfälle und Verletzungen. Aber das ist der GASGAS-Spirit: Alle Fahrer kehrten auf die Rennstrecke zurück und zeigten dort das Jahr über Spitzenleistungen. Für 2022 erhofft sich GASGAS eine noch stärkere Performance.

ROAD RACING

2021 gelang GASGAS ein großer Sprung und startete zum ersten Mal überhaupt ins Segment der Straßenrennen. Mit dem renommierten Aspar-Team, für das zwei junge spanische Moto3™-Rennfahrer rekrutiert wurden – eine Verbindung, die ein starkes Band zu den spanischen Wurzeln der Marke knüpfte – errang Sergio Garcia in der ersten Saison von GASGAS einen sehr respektablen dritten Platz. Das GASGAS-Aspar-Team erzielte in der Gesamtwertung der Team-Meisterschaft einen hervorragenden zweiten Platz und wurde in der Konstrukteurswertung der Weltmeisterschaft Dritter – nach einer aufregenden Debütsaison mit sieben Podiumsplätzen und vier Siegen. Und als wäre das nicht genug, sicherte sich GASGAS in Valencia die FIM-Moto3™-Junior-Weltmeisterschaft. Es war eine denkwürdige erste Saison in der Road-Racing-Weltmeisterschaft: In der hart umkämpften FIM-Moto3™-Junior-Serie setzte sich am Ende Dani Holgado durch.

ENDURO | OFFROAD | RALLY

Seine besonders aufsehenerregenden Erfolge erzielte GASGAS 2021 zweifellos in der FIM-EnduroGP-Weltmeisterschaft. In der Enduro1-Klasse dominierte der Italiener Andrea Verona, während die Offroad-Legende Laia Sanz die FIM-EnduroGP-Frauen-Weltmeisterschaft in dramatischer Weise für sich entschied. Ferner fuhr Andrea Verona den Sieg in der Enduro1-Klasse bei den 95. ISDE ein und führte Italien zu Hause zum Weltmeistertitel.

Im Rallye-Segment hielt Daniel Sanders in der FIM-Cross-Country-Rallies-Weltmeisterschaft die Fahne für GASGAS hoch und zeigte, in seinem ersten vollständigen Teilnahmejahr, sein Können auf der RC 450F. Tagessiege bei der Silk Way Rally, der Rallye du Maroc und der Abu Dhabi Desert Challenge sicherten ihm die Bronzemedaille in der FIM 2021. Im nächsten Januar nimmt Chucky zum zweiten Mal an der Rallye Dakar teil und kann es kaum erwarten.



Andrea Verona, EnduroGP 2021 © GASGAS/Future7Media

TRIAL

GASGAS Factory Racing fuhr im Trial-Segment weiter an der Spitze mit und feierte 2021 in der FIM-TrialGP-Weltmeisterschaft Erfolge. Laia Sanz zeigte sich ehrgeizig und in alter Form: Sie kehrte 2021 in die Trial-Welt zurück und nahm an der FIM-Trial-Weltmeisterschaft für Frauen teil. Nach achtjähriger Pause errang Laia Sanz bei der Trial-Weltmeisterschaft erneut einen Platz auf dem Siegereppchen: Sie gewann die Endrunde der Saison 2021 auf ihrer GASGAS TXT GP 300 und wurde – zum unglaublichen vierzehnten Mal – TrialGP-Weltmeisterin der Frauen. Auch das britische Nachwuchstalents Jack Dance schloss die Saison 2021 auf seiner GASGAS als Gewinner ab: Er siegte bei der FIM-Trial125-Weltmeisterschaft in der Endrunde.

DIE ZUKUNFT FEST IM BLICK

Und was für ein Start ins Jahr 2022! GASGAS gewinnt die härteste Rallye der Welt im dritten Anlauf und die PIERER Mobility AG feiert den 19. Titel der Rallye Dakar. Sam Sunderland holte sich den Gesamtsieg bei der 44. Auflage und legte die Messlatte für die kommende FIM-Cross-Country-Rallies Weltmeisterschaft 2022 hoch. Beim MXGP geht GASGAS seine dritte volle Saison mit neuem Fokus und frischer Energie an. Die Aktivitäten im Rennsport laufen ab jetzt über ein einziges prestigeträchtiges Team, das für GASGAS Meisterschaften gewinnt: ideale Voraussetzung für weitere Erfolge in der FIM-Motocross-Weltmeisterschaft. Noch dazu erweitert GASGAS das Aspar-Team um zwei weitere Fahrer, die die Marke zum ersten Mal in der Moto2™-Klasse auf den Asphalt bringen.

GASGAS startete in stärkerer Position als je zuvor ins Jahr 2022 – und im stolzen Bewusstsein, dass die Marke in allen großen Offroad-Disziplinen mit den besten Teams, den besten Fahrern und den besten Bikes vertreten ist.



PERFORMANCE & INNOVATION FÜR PREMIUM-FEDERUNGSKOMPONENTEN

Die WP Suspension GmbH ist einer der weltweit führenden Hersteller von Premium-Federungskomponenten im Bereich der motorisierten Zweiräder und Sportwagen. Durch die Nähe zum Motorsport und die direkten Rückmeldungen einiger der besten Profisportler präsentiert sich WP Suspension als stetig wachsende und innovationsgetriebene Kraft hinter zahlreichen erfolgreichen Serien im Profi- und Amateur-Motorsport.

Die Marke WP Suspension mit der weltweiten Anerkennung als entwicklungsstarker Spezialist im Motorsport setzt auf die enge Vernetzung innerhalb der Gruppe, die es WP Suspension ermöglichte, in den letzten Jahren von vielseitigen Synergien zu profitieren und auch im letzten Geschäftsjahr die Effizienz deutlich zu steigern. Durch den verstärkten und nachhaltigen Ausbau der Basis des global agierenden Unternehmens konnte sich WP Suspension somit eine Vorreiter-Position im Markt sichern und, mittels betont innovativer Entwicklungsleistung, diese auch stabilisieren.

INNOVATIVE PRODUKTENTWICKLUNG

Motorsport in all seinen Facetten wird von Schnellebigkeit geprägt. Durch den direkten Kontakt zu zahlreichen erfolgreichen Teams im Motorsport besitzt WP Suspension die Fähigkeit, aktuellste Erfahrungen von der Rennstrecke in die Produktentwicklung einfließen zu lassen und mit innovativem Ideengeist die schnelllebigen Anforderungen zu adressieren. Durch intensive Bemühungen im Bereich der Forschung und Entwicklung dominiert WP Suspension in einem hart umkämpften Markt.

Mit der Einführung der WP XPLOR PRO 6500 und WP XACT PRO 6500 Cartridges im Jahr 2021 wurde der Grundstein gelegt, um Newcomern in der Welt der Top-Performance die Möglichkeit zu geben, ihre persönlichen Erfolge selbst in die Hand nehmen zu können. Die Erweiterung des Portfolios um Produkte für Kawasaki-Motorräder steht sinnbildlich für die Erschließung des gesamten Motorsports durch die bekannte und bewährte WP-Technologie.

Für das Geschäftsjahr 2022 steht der Kurs fest. WP Suspension wird seine weltweite Vorreiterrolle beibehalten und die Ressourcen für die Entwicklung neuester Technologien deutlich aufstocken. Damit ist sichergestellt, dass die

Marke ihrem Claim PERFORMANCE&INNOVATION sowohl im Offroad- als auch im Street-Bereich gerecht wird und professionelle Rennfahrer wie auch Hobby-Motorradfahrer weltweit mit Premium-Federungen unterstützt.

ERFOLGE IM MOTORSPORT

Dank unermüdlicher Entwicklungsarbeit und hoher Qualitätsstandards hat sich WP Suspension als erfolgreiche Marke im Offroad-Motorsport etabliert. Kaum eine Rennserie wird ohne die Beteiligung und Unterstützung von WP Suspension dominiert. Mehrere mit WP-Bauteilen gewonnene Titel, wie Jeffrey Herlings Weltmeistertitel in der FIM MXGP 2021 oder Courtney Duncans dritter Weltmeistertitel mit Kawasaki in der FIM WMXGP 2021, zeugen von der technischen Überlegenheit im Rennsport.

Mit der Unterstützung von WP Suspension wurde Billy Bolt Hard-Enduro-Weltmeister. Manuel Lettenbichler folgte ihm in der Gesamtwertung und nahm die Silbermedaille mit nach Hause. Der spanische Enduro-Fahrer Josep Garcia holte sich ebenfalls den Weltmeistertitel in der FIM ENDURO2-Kategorie – der junge Fahrer kann bereits zwei Weltmeistertitel sein Eigen nennen. Zu guter Letzt holte sich der Italiener Andrea Verona, der bereits drei Enduro-Weltmeistertitel auf seinem Konto hat, einen vierten Titel: Er wurde FIM Enduro1-Weltmeister 2021.

Seit ihrem Einstieg in die Moto^{GP} 2012 konnten auch die Fahrer im Straßenbereich ihre Erfolgsgeschichte mit WP Suspension-Produkten schreiben. Die Fahrer des KTM Red Bull Factory Racing Teams, Miguel Oliveira und Brad Binder, standen mehrfach auf dem Podium und der junge Pedro Acosta wurde Weltmeister in der Moto3TM-Klasse.

Die Ergebnisse in den Spitzenkategorien des internationalen Motorsports sind der Beweis dafür, dass die harte Arbeit und das Engagement von WP Suspension für hochwertige Weiterentwicklungen und Performance entscheidend dazu beitragen, dass die Fahrer der Konkurrenz einen Schritt voraus sind. Ob auf der Motocross-Strecke, auf der Straße oder in den Bergen, WP PRO COMPONENTS machen den Unterschied.



WP SUSPENSION

AUSBAU UND ENTWICKLUNG VON VERTRIEB UND MARKETING

Auch im Jahr 2021 lag der Fokus im Vertrieb auf dem Ausbau und der Entwicklung des weltweiten WP Suspension-Händlernetzes. Trotz der für viele Wirtschaftszweige nicht optimalen Rahmenbedingungen ist es den Vertriebsstrukturen der WP Suspension GmbH 2021 gelungen, weitere Vertriebspartner zu gewinnen und die Anzahl der WP Authorized Center auf über 200 weltweit zu erhöhen.

Zudem wurde im Jahr 2021 der Grundstein gelegt, um die Vertriebsstrukturen nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ zu optimieren. Die Aufstockung der Marketingressourcen ermöglicht es dem Unternehmen, das Händlernetz mit marken- und produktspezifischen Marketingkampagnen zu unterstützen und mit neu definierten Standards in der Markenkommunikation zu begleiten. Diese Entwicklung ebnet WP Suspension für das Jahr 2022 den Weg, seine Vorreiterposition im Markt zu festigen und die Marke für zusätzliche potenzielle Kundengruppen zu öffnen.

ERREICHEN NEUER UND BESTEHENDER GESCHÄFTSZIELE

WP Suspension verfügt aufgrund der Unternehmensstruktur und der Stellung innerhalb des Konzerns über mehrere wesentliche Alleinstellungsmerkmale. Dadurch ist WP Suspension in der Lage, den gesamten Profi- und Amateursportmarkt mit hochwertigen, zukunftsweisenden Federungskomponenten und neuesten Produktentwicklungen zu bedienen. Das neu aufgestellte Unternehmen, in Verbindung mit den Impulsen aus dem Produktmanagement der vergangenen Jahre, verleiht WP Suspension die Fähigkeit und Agilität, noch schneller und effizienter auf spontane Marktentwicklungen zu reagieren und sein Produktportfolio in den kommenden Jahren noch besser an die Gegebenheiten anzupassen.

Die Interessen des Kunden, unabhängig von Motorradmarke und fahrerischem Können, stehen dabei absolut im Mittelpunkt aller Bemühungen. Im Jahr 2022 wird WP Suspension diese Identität als Bindeglied zwischen allen Bereichen des Motorsports weiter pflegen und stärken. Darüber hinaus wird die Vertriebs- und Marketingstruktur des Unternehmens im Jahr 2022 weiterhin darauf ausgerichtet sein, den Marktanteil im Premium-Motorrad-Ersatzteilmarkt zu erhöhen. Die zusätzlichen Marketingressourcen des Unternehmens werden WP Suspension in die Lage versetzen, seine Positionierung als absoluter Premium-Federungshersteller auf dem Markt weiter zu festigen und der gesamten Motorsport-Community Zugang zur Marke WP Suspension zu verschaffen.





FORSCHUNG & ENTWICKLUNG

Für die PIERER Mobility AG als führender Hersteller von Premium Powered-Two-Wheelers in Europa ist es erklärtes Ziel, durch kontinuierliches Wachstum ihre 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 unserer Aktivitäten. Das starke Commitment zum Entwicklungsbereich ist seit jeher Teil unserer DNA und stellt eine wesentliche Säule unseres Erfolgs dar. Als Resultat unserer progressiven F&E-Strategie entstehen innovative Produkte, die den hohen Erwartungen unserer Kunden hinsichtlich Technologie und Performance gerecht werden. Gleichzeitig ermöglicht es uns, nachhaltig neue Märkte zu erschließen.

Besonders hohe Priorität ordnen wir dabei der frühzeitigen Erkennung von Trends im Powered-Two-Wheeler-Segment (PTW) und der Weiterentwicklung unserer Produkte hinsichtlich technischer sowie funktioneller Aspekte zu. Gleichzeitig betreiben wir hohen Aufwand zur Erkennung und Umsetzung der Kundenanforderungen an unsere Produkte und Dienstleistungen, um unseren Pionierstatus weiter auszubauen und eine marktnahe Produktentwicklungsstrategie gewährleisten zu können.

Dank unserer global agierenden Forschungs- und Entwicklungsorganisation verfügen wir über ein leistungsstarkes Netzwerk an hoch qualifizierten Mitarbeitern – etwa im Bereich Konstruktion, Berechnung und Simulation – das durch unseren betriebsinternen Maschinen- und Anlagenpark, der für Produktion, Aufbau und Validierung neu entwickelter Prototypen verantwortlich ist, optimal unterstützt wird. Diese einzigartige Kombination ermöglicht es uns, mit hoher Flexibilität auf sich ändernde Anforderungen zu reagieren.

SERIENÜBERLEITUNGEN

Nachdem uns die weitreichenden Auswirkungen der Corona-Pandemie bereits im Geschäftsjahr 2020 ein hohes Maß an Flexibilität und Problemlösungskompetenz abverlangt hatten, stellte sich sehr bald heraus, dass auch das mittlerweile abgelaufene Geschäftsjahr 2021 nicht weniger herausfordernd werden würde. Durch zahlreiche Restriktionen bei Reisen und im Arbeitsalltag wurde die Gruppe als international agierende Organisation in ihrem Handeln stark eingeschränkt. Gerade im Kontext dieser ungünstigen Rahmenbedingungen sind wir besonders stolz auf das Resultat unserer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Jahr 2021. Das abgelaufene Geschäftsjahr umfasste neben extensiven Grundlagenentwicklungsprojekten in verschiedenen Disziplinen auch eine Reihe von Serienüberleitungsprojekten bzw. Serienhochläufen.

STREET-SEGMENT

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

Weitere Highlights stellen die Serienproduktion der KTM RC Generation im Supersportsegment, der Serienhochlauf der Husqvarna Norden 901 sowie der Hochlauf der mit weitreichenden Updates versehenen Modelle KTM 1290 SUPER DUKE R und KTM 1290 SUPER DUKE GT dar. Den Anfang machte die auf das erfolgreichen Reihenzweizylinder-Mid-class-Plattform basierenden Modellderivat KTM 890 DUKE, dessen Serienstart rechtzeitig vor Beginn der Motorradsaison im Februar stattfand. Bei beiden Fahrzeugen handelt es sich um weiterentwickelte Varianten der bisherigen KTM 790 DUKE und 890 DUKE R Modelle, bei denen die Entwickler insbesondere bei Mechanik und Performance als auch hinsichtlich des Emissionsverhaltens signifikante Fortschritte erzielen konnten.

Mit dem ab Juni durchgeführten Serienhochlauf der KTM RC Modelle im Supersportsegment von 125 cm³ bis 390 cm³ konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr ein zentraler Meilenstein gesetzt werden. Nach einer intensiven Test- und Erprobungsphase, welche das gesamte Projektteam durch die weitreichenden Auswirkungen der Corona-Pandemie vor zusätzliche Herausforderungen stellte, konnte die vollumfänglich überarbeitete Modellpalette der internationalen Fachpresse vorgestellt werden. Den Abschluss des Jahres bildeten die im Dezember trotz aller Unberechenbarkeiten erfolgreich realisierten Serienstarts der überarbeiteten KTM 1290 SUPER DUKE R EVO und KTM 1290 SUPER DUKE GT Modelle im Premiumsegment.

Während sich die KTM 1290 SUPER DUKE R EVO insbesondere durch ihr neu entwickeltes semiaktiv geregeltes WP APEX Fahrwerk auszeichnet, wurde das Paket der KTM 1290 SUPER DUKE GT neben dem überarbeiteten Fahrwerk und weiteren Details auch um das bereits aus der KTM 1290 SUPER ADVENTURE bekannte HMI Interface (Dashboard, Lenkerschalter) ergänzt.

2019 sorgte Husqvarna Motorcycles mit dem „Norden“ genannten Prototyp eines Motorrads im Mittelklasse-Travel-Segment für Furore auf der EICMA, der wichtigsten Messe im Motorradbereich. Exakt zwei Jahre nach dessen Präsentation stand im November 2021 der Serienhochlauf des von der Fangemeinde heiß ersehnten Modells an. In seinen Grundzügen auf dem ausgeklügelten Plattformbaukasten der KTM 890 ADVENTURE / KTM 890 ADVENTURE R Modelle basierend, differenziert sich das Modell durch sein eigenständiges Design, ein überarbeitetes Fahrwerk und eine Reihe weiterer markentypischer Detaillösungen deutlich von seinen Konzernschwestern.

OFFROAD-SEGMENT

Die Erfolgsgeschichte unserer Konzernmarken basiert auf zahlreichen eindrucksvollen Siegen im Offroad-Motorsport. Dies motiviert uns umso mehr, unermüdlich an der Weiterentwicklung unserer Offroad-Competition-Modelle zu arbeiten. Zu den Höhepunkten des abgelaufenen Forschungsjahres gehörte daher die Entwicklung und der Start der Serienproduktionsüberleitung unserer neuen KTM SX / SX-F und Husqvarna Motorcycles TC / FC Motocross Modellpalette im Fullsize-Offroad-Segment. KTM's Markenleitsatz „READY TO RACE“ folgend, werden diese neben einer umfassenden Prototypenerprobung auch im Rahmen unseres weltweiten Motorsportengagements unter härtesten Bedingungen validiert und geprüft. Die jüngste Modellgeneration unserer Fullsize-Offroad-Plattform ist Ergebnis einer differenzierten Plattformstrategie, deren primäres Ziel es ist, die Performance aller verbauten Komponenten zu optimieren und gleichzeitig ein hohes Maß an Effizienz zu gewährleisten.



FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG IM BEREICH DER ELEKTROMOBILITÄT

Seit 2014 beweist die als Pionier auf dem Gebiet der Elektromobilität auftretende PIERER Mobility AG umfassende Kompetenz in diesem Bereich. Sie bietet bereits quer durch das Spektrum aller Konzernmarken vollständig elektrisch angetriebene Fahrzeuge wie die international erfolgreichen KTM Freeride-E, die E-Mini- und die E-Bicycle-Produkte an. Im hauseigenen Kompetenzzentrum in Anif bei Salzburg widmet man sich intensiv der Weiterentwicklung im Bereich der Elektromobilität. Um der wachsenden Nachfrage nach innovativen E-Mobility-Konzepten gerecht zu werden, verstärkten die PIERER Mobility AG und deren Geschäftspartner Bajaj Auto Limited darüber hinaus ihre Kooperation primär zur gemeinsamen Entwicklung elektrischer Antriebsplattformen, um Skaleneffekte in Bezug auf kritische Komponenten zu erzielen. Dies ermöglicht beiden Unternehmen eine schnelle und effektive Anpassung an die sich ständig ändernden Kundenbedürfnisse. Teil dieser Strategie ist eine offene Herangehensweise mit unterschiedlichen Batterielösungen, um sowohl die Vorteile von integrierten als auch entnehmbaren Batterien zu nutzen. Das Forschungsjahr 2021 umfasste eine Reihe von F&E-Projekten im Bereich rein elektrisch angetriebener Fahrzeugkonzepte. Während ein großer Teil der aufwändigen Grundlagen- und Technologieforschung, etwa die Entwicklung und Erprobung neuer Energiespeicher- und Antriebssysteme, im Verborgenen erfolgt, wurde im vergangenen Jahr erstmals eine Reihe neuer Fahrzeugkonzepte der Öffentlichkeit vorgestellt:

Das Husqvarna E-Pilen Konzept ist vom Stil der Husqvarna Vitpilen und Svartpilen Naked Bikes inspiriert und gibt eine verlockende Vision davon, wie die Marke sich zukünftig in der elektrischen urbanen Mobilität aufstellen wird. Es bietet eine abgerundete Fahrerfahrung, welche die Sinne von neuen und erfahrenen Fahrern gleichermaßen anspricht. Mit einer Leistung von 8 kW und einer Reichweite von 100 Kilometern wurde das Fahrzeug primär für Pendler und Freizeitfahrer entwickelt.

Das ebenfalls 2021 vorgestellte HUSQVARNA Stehroller Konzept ist ein Elektroroller, der sich zusammenklappen und somit problemlos mit in Gebäude oder öffentliche Verkehrsmittel nehmen lässt. Die FahrerIn bzw. der Fahrer bewegt sich auf dem geräuschlosen und emissionsfreien Konzeptfahrzeug stehend fort und erreicht damit im belebten Stadtverkehr in kürzester Zeit das gewünschte Ziel. Das Stand-Up-Scooter-Konzept wird eine Reichweite von 40 km bieten und mit einer Leistung von 0,5 kW eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h erreichen.

Einen weiteren Meilenstein im vergangenen Forschungsjahr stellt die strategische Kooperation der PIERER Mobility AG mit dem Batteriehersteller VARTA dar. Die Mission dieser Zusammenarbeit ist es, mit hocheffizienten Batteriesystemen im Elektro-Zweiradbereich ein starkes Signal in und aus Europa zu setzen. Die VARTA AG ist führender Europäische Hersteller von Li-Ionen-Zellen und weltweiter Innovations- und Technologieführer. Die Kooperationspartner sehen großes Potenzial für die Entwicklung einer Plattformatterie für leichte Elektrofahrzeuge im Bereich der 48-Volt-Technologie mit Spitzenleistungen von bis zu ca. 20 kW.

Schwerpunkt der Kooperation ist die Entwicklung und Industrialisierung von Niedervolt-Batterieplattformen für Fahrzeuge mit einer Spitzenleistung von 250 Watt bis 20 Kilowatt mit hoher Reichweite und Performance. Beabsichtigt ist insbesondere eine Zusammenarbeit in den Bereichen Forschung, Entwicklung und Produktion, gemeinsame Marketing- und Vertriebsaktivitäten sowie Rücknahme, Recycling und 2nd-Life-Strategien von Batteriespeichersystemen.

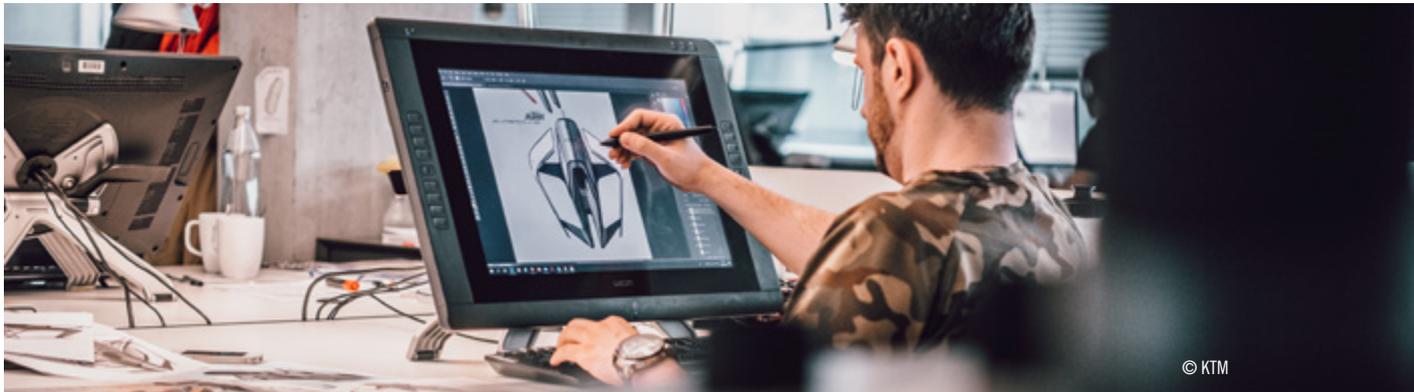
Weiters bildete KTM AG mit Honda Motor, der Piaggio Gruppe und Yamaha Motor ein Konsortium für Motorräder mit austauschbaren Akkumulatoren. Ziel des Konsortiums ist es, Lösungen für die Bedenken der Kunden in Bezug auf die Zukunft der Elektromobilität zu erarbeiten, wie z. B. hinsichtlich Reichweite,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

- Entwicklung gemeinsamer technischer Spezifikationen für austauschbare Akkusysteme.
- Bestätigung der gemeinsamen Nutzung der Akkusysteme.
- Die gemeinsamen Spezifikationen des Konsortiums bei den europäischen und internationalen Normungsgremien fördern und zum Standard machen.
- Weltweite Anwendung der gemeinsamen Spezifikationen des Konsortiums.

Die Unterzeichnung dieses Konsortialvertrages ist ein wichtiger Schritt, um sicherzustellen, dass die PIERER Mobility AG ihre klare strategische Vision für elektrisch angetriebene Zweiräder (PTW) weiter vorantreiben und Innovationen rasch umsetzen kann. Gemeinsam mit den Konsortialpartnern wird daran gearbeitet, ein austauschbares Akkusystem für Fahrzeuge im Niedrigvoltbereich (48 V) mit bis zu 11 kW Leistung zu entwickeln, das auf internationalen technischen Standards basiert.

FORSCHUNG AN TECHNOLOGIEN ZUR REDUKTION DER CO₂-EMISSIONEN BEI VERBRENNUNGSMOTOREN

Parallel zu den eingangs genannten Initiativen im Bereich der Elektromobilität arbeitet die PIERER Mobility-Gruppe auch an Technologien zur weiteren Reduktion des Emissionsverhaltens von Motorrädern, die mit Verbrennungsmotoren ausgestattet sind. Die Entwicklungsstrategie der PIERER Mobility-Gruppe im Bereich der Verbrennungsmotorenentwicklung ist klar auf eine Verbrauchs- und Emissionsreduktion ausgerichtet. Dazu zählen F&E-Aktivitäten in Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des thermodynamischen Systems (Kraftstoffeinspritzung, Verbrennung) als auch den Systemen zur Abgasnachbehandlung (Katalysatoren). Weiters werden Ansätze zur Verwendung von CO₂-freien bzw. CO₂-neutralen Kraftstoffen, die unter anderem aus dem in der Atmosphäre befindlichen CO₂ gewonnen werden, untersucht. Bereits jetzt sind alle Motoren in der Hubraumkategorie über 500 cm³ für den Betrieb mit synthetischen Kraftstoffen (e-Fuels) qualifiziert – weitere Motorenplattformen können innerhalb kurzer Reaktionszeiten umgestellt werden. In der besonders technologiegetriebenen Rennserie MotoGP™ und Moto3™ wird darüber hinaus ab der Saison 2024 der Einsatz von blended Fuels (40 % des Kraftstoffes bestehen dann aus nicht fossilem Brennstoff) erprobt. Ab der Saison 2027 ist aus jetziger Sicht in der Königsklasse der Motorrad-WM ein vollständiger Umstieg auf synthetische Kraftstoffe geplant.



© KTM

ENTWICKLUNG VON SICHERHEITS- UND ASSISTENZSYSTEMEN

Neben der einleitend gemeinsam mit der neuen KTM 1290 SUPER ADVENTURE vorgestellten adaptiven Geschwindigkeitsregelanlage wurde für dieses Modell auch die schräglagenabhängig regelnde Motorrad-Traktionskontrolle deutlich weiterentwickelt. Dieses Sicherheitssystem verfügt nun über zwei voneinander unabhängige Regler (einen für den Schlupf und einen für den Neigungswinkel), die ihre eigenen Daten und Strategien liefern. Die Systeme Kurven-ABS und Offroad-ABS basieren, wie auch die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage und die neue Motorrad-Stabilitätskontrolle, auf dem in Zusammenarbeit mit Bosch entwickelten Technologiebaukasten.

Eines der zentralsten Innovationsprojekte im Bereich der Suspension-Entwicklung stellt die Serienüberleitung der neuesten Generation an semiaktiv geregelten WP APEX-Fahrwerken dar. Im Zuge intensiver F&E-Arbeit wurden die wichtigsten Funktionsbausteine des semiaktiven Fahrwerks überarbeitet – dazu zählen neue Magnetventile, eine neue Programmierung und Feinanpassung des 6-D-Sensors sowie überarbeitete Federwegsensoren. Die Kombination all dieser Technologien resultiert in sensiblen Echtzeitmessungen der Straße oder des Weges, die direkt an das Fahrwerksteuergerät übertragen werden, mit dessen Hilfe sich das Motorrad in Sekundenbruchteilen an die Bedürfnisse des Fahrers anpasst. Hardwareseitig bietet die WP APEX-Gabel des semiaktiv geregelten Fahrwerks eine eher klassische Dämpfung, gleichzeitig aber alle Vorteile eines elektrisch gesteuerten Ventils. Dieses Komfortniveau wurde erst durch eine vollständig neue E/E Architektur, bei der die Signale schneller übertragen werden, und den Einsatz effizienterer Pulse-Width-Modulation-Sensoren möglich. Je nach KTM-Modell (KTM 1290 SUPER DUKE GT oder KTM 1290 SUPER ADVENTURE S) verfügt das WP APEX-Federbein des semiaktiven Fahrwerks über einen Federweg im Bereich von 140 bis 200 mm.

Die bereits zuvor erwähnte umfassend weiterentwickelte KTM 1290 SUPER DUKE GT ist erstmals mit dem neuartigen Navigationssystem Turn-by-Turn PLUS ausgestattet, das über KTM Connect erhältlich sein wird. Dank dieses Systems werden aktuelle Routeninformationen direkt auf das 7-Zoll-TFT-Display übertragen, sodass sich die Qualität der Navigationsfunktion erheblich verbessert hat. Das TBT+ Navigationssystem wird erstmalig bei der KTM 1290 SUPER DUKE GT zum Einsatz kommen. Weitere Modelle sollen in naher Zukunft folgen.

DER INNOVATIONSSTANDORT – F&E-HAUPTQUARTIER MATTIGHOFEN

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich ist mit dezentralen Standorten in Europa (Österreich, Spanien), Amerika und Kolumbien global organisiert. Die zentrale Steuerung der Entwicklungsprogramme erfolgt im F&E-Hauptquartier in Mattighofen sowie in Munderfing, wo ein Großteil der hoch qualifizierten 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, an dem richtungsweisende Produkte für das Powersport-Segment konzipiert, entwickelt und mit modernsten Mitteln erprobt werden. Wir verstehen es als unsere Mission, neue Standards im Motorradsegment zu setzen – insbesondere im Bereich der Sicherheit, Performance und Technologie, um unseren Endkunden ein begeisterndes und emotionales Produkterlebnis bieten zu können.

Im Jahr 2021 wurden alle F&E-Aktivitäten in einer eigenen Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft – der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH (KTM F&E GmbH) – gebündelt und weiter ausgebaut, um die stetig steigende Taktfrequenz der Technologieentwicklung auch in Zukunft gewährleisten zu können. Ein besonderer Schwerpunkt des Jahres 2021 war der Bezug des neu erschlossenen F&E-Standortes in Anif bei Salzburg, der neben dem Bereich der E-Antriebsentwicklung innerhalb der F&E GmbH auch der KTM Technologies GmbH Raum für weiteres Wachstum bietet. Das Volumen der Investitionen in das 7.780 m² große Kompetenzzentrum für E-Mobilität beläuft sich auf EUR 20 Millionen. Die hochmoderne Einrichtung bietet mehr als 150 Mitarbeitern Platz und ist unmittelbar neben dem Designstudio KISKA in Anif bei Salzburg / Österreich angesiedelt.

Die Entwicklung, Erprobung und Serienüberleitung neuer Konzepte im besonders technologiegetriebenen Motorrad-Premiumsegment erfordert ein stetig wachsendes Team von Experten aus verschiedenen Disziplinen. Dies spiegelt sich auch in den erneut gestiegenen Mitarbeiterzahlen des Forschungs- und Entwicklungsbereichs der PIERER Mobility-Gruppe wider. Zum Stichtag 31.12.2021 beschäftigte die PIERER Mobility-Gruppe 976 Mitarbeiter (Vorjahr: 808), das entspricht 18,6 % der gesamten Belegschaft im Bereich Forschung und Entwicklung. Operativ, ohne Nebeneffekt aus der Aktivierung und Abschreibung von Entwicklungsaufwendungen, wurden 8,0 % des Gesamtumsatzes für den Bereich Forschung und Entwicklung aufgewendet.

TOGETHER WE SHAPE THE FUTURE ON TWO WHEELS

PIERER INNOVATION GESTALTET DIE DIGITALE INNOVATION & TRANSFORMATION DES ZWEIRAD-MARKTS SINNVOLL UND NACHHALTIG

Digitalisierung ist mehr, als permanent neue Technologien zur Effizienzsteigerung in unseren Unternehmen zu nutzen. Die digitale Welt bietet ständig neue Chancen und Potenziale. Die meisten Innovationen basieren heute auf digitalen Entwicklungen. Software beherrscht unsere Welt. Dies führte zu einem beispiellosen Erfolg großer Technologieunternehmen, deren Marktkapitalisierung größer ist als die vieler Aktienindizes.

Viele neuen Technologieentwicklungen haben die Veränderungsprozesse in der Produktentwicklung, im Handel und in der Prozessoptimierung angetrieben. Einige davon sind neben vielen neuen Softwaretechnologien im Allgemeinen die Konnektivität (Connectivity) und die Künstliche Intelligenz (KI). Connectivity ist ein Thema für alle, nicht nur im Smart Home, sondern auch Gebrauchsgegenstände und Fahrzeuge sind mehr und mehr vernetzt.

Die heutige Innovationslandschaft geht daher weit über die Betrachtung des Produkts hinaus. Sie erfordert zunehmend, dass in der Entwicklung Kundenerlebnisse und Dienstleistungen berücksichtigt werden. Hierfür sind mehr Transparenz sowie die direkte Einbindung unserer Händler und Kunden in die Prozesse erforderlich. Um genau diese Herausforderung zu bewältigen, wurde die Pierer Innovation GmbH gegründet und einige Digitalunternehmen wie die Avocado GmbH, DC Digital GmbH, etc. akquiriert. Die Pierer Innovation setzt mit ihrem mittlerweile über 50-Mann starken Team genau hier an – und hebt die Digitalisierungsoffensive auf ein neues Level. Zusammen stellen die Pierer Innovation GmbH mit Avocado GmbH und DC digital GmbH das Competence Center für User Experience-Design, Software-Development, Data Science und neue digitale Technologien dar und gestalten die digitale Zukunft der Pierer Mobility AG. Scouting-Spezialisten arbeiten an einem kontinuierlichen Austausch von Technologie- und Trendanalysen, um gesellschaftliche und kulturelle Veränderungen zu bewerten und mögliche Use- und Business-Cases abzuleiten. So schaffen sie die Basis für die Entwicklung neuer Konzepte.

Die Business Modelling Unit der Pierer Innovation hat sich zudem zum Ziel gesetzt, aus vorhandenen und neuen Datenquellen einen Mehrwert zu schaffen und neue Produkte und Dienstleistungen zu gestalten. Hier schließt sich der Smart Commerce Stream an, der das Ziel hat, sowohl die Customer Experience bei jedem digitalen Touchpoint als auch das Erlebnis Motorradfahren auf ein neues Niveau zu heben. Dies gewährleistet eine stabile und leistungsstarke Innovations-Pipeline. Die Vision ist es, überzeugende Technologie-Portfolios zu entwickeln, die mit gezielter Kommunikation und gezielten Dienstleistungen das Innovationspotenzial über die gesamte Customer Journey (online und onsite beim Händler) aufzeigen.

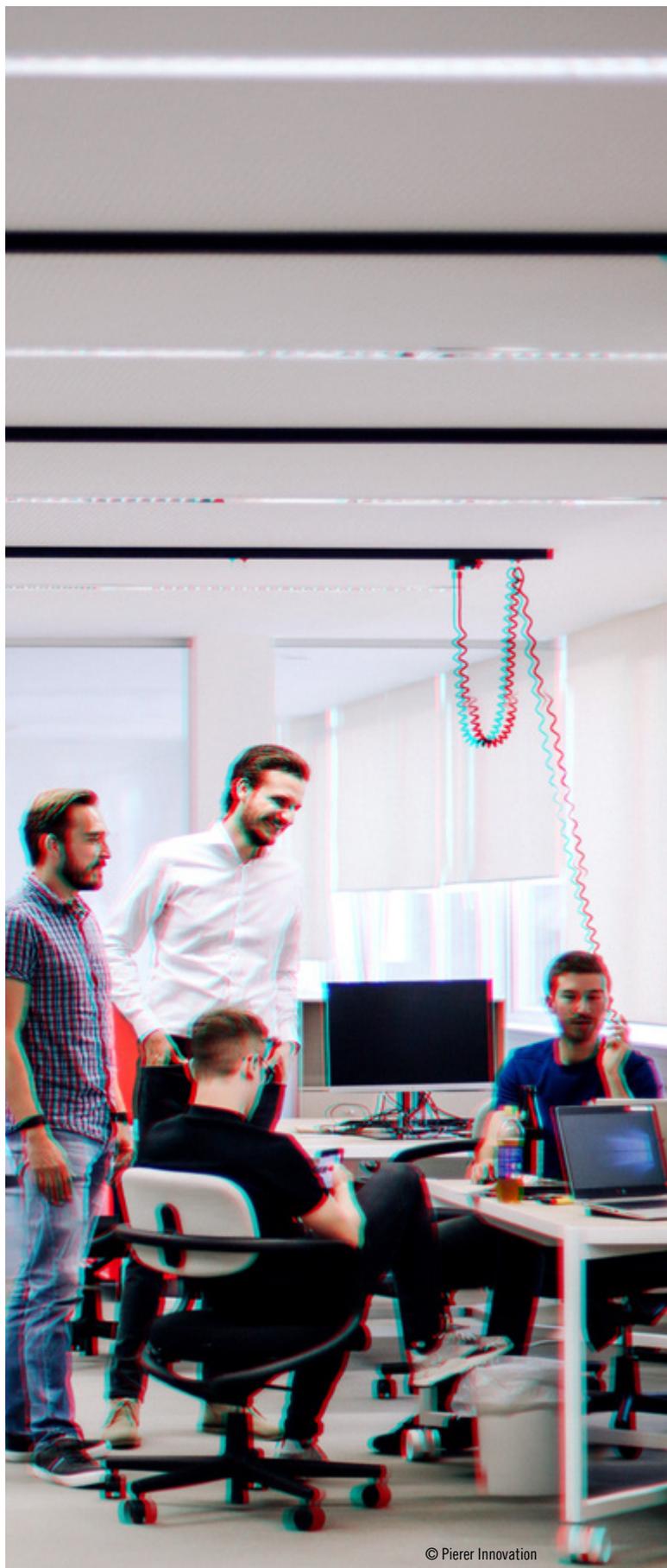
DATEN ALS CHANCE

Software-Plattformen sind die unsichtbaren Maschinen, die im vergangenen Vierteljahrhundert beinahe alle bedeutenden Industriezweige erschaffen, berührt oder verändert haben. Sie bringen Mobiltelefone, Auto-Navigationsgeräte, Suchmaschinen und Webportale zum Laufen. Sie schaffen enormen Kundennutzen, treiben Veränderungen voran, die alle bisherigen technischen und unternehmerischen Entwicklungen in den Schatten stellen werden.

Heute reden wir von Plattform- oder auch Gafa-Ökonomie. Das Akronym Gafa steht dabei für die Anfangsbuchstaben von Google, Amazon, Facebook und Apple. Um die Größe zu veranschaulichen: Die Gafa-Ökonomie besitzt mehr Daten als die gesamte Old Economy zusammen. Sie ist größer als der gesamte deutsche Aktienmarkt der letzten 20 Jahre und hat es zudem geschafft, die Daten nicht nur zu sammeln, sondern auch zu monetarisieren. Deshalb ist auch für die PIERER Mobility AG unabdingbar, Daten zu sammeln und zu nutzen. Um unsere Vertriebskanäle zu unterstützen und zu schützen, werden folgende Skills und Ressourcen gebraucht:

- Software-Skills
- Umgang mit großen Datenmengen
- Technologie-Scouts mit Zugang zu internationalen Netzwerken für Scouting
- Projektmanager, die komplexe Softwareprojekte handeln können
- Product Owner, die ganzheitliche Produkte entwickeln können
- Business Modeler, die Daten in neue Geschäftsmodelle überführen

Daten kommen einerseits von den Fahrzeugen (Stichwort „Internet of Things“) bzw. von den Geschäftspartnern und Endkunden. Viele Daten werden im Kundenprofil in einer eigens dafür entwickelten Lösung (MotoHub) verknüpft, der u.a. ein Self-Service Client Portal der PIERER Mobility AG darstellt. Somit hat nicht nur der Kunde Zugriff auf seine Daten im Ökosystem der Unternehmensgruppe, sondern auch der Handel und das Unternehmen selbst. Mit dem DealerHub (ein einheitliches Dealer Management System) wird dann die End-to-End-Datenkette am Point of Sale geschlossen.







KUNDEN- UND HÄNDLER IM FOKUS DER INNOVATION

Für die Pierer Innovation steht zusätzlich der Mensch im Mittelpunkt – ob Händler oder Kunde – der Fokus liegt weiterhin auf der stetigen Verbesserung der Kunden- und Händlerzufriedenheit. Im Zuge dessen konzentriert sich Pierer Innovation darauf, die Bedürfnisse ihrer Kunden auch mittels digitaler Bedarfsanalyse zu eruieren. So bieten wir künftig noch stärker speziell auf die Kundenbedürfnisse zugeschnittene digitale Lösungen an.

Eine der wichtigsten Auswirkungen der Digitalisierung in der Motorradindustrie ist, dass das Fahrzeug auch zum Dreh- und Angelpunkt des digitalen Kundenerlebnisses wird. Die Pierer Innovation hat sich frühzeitig darauf eingestellt und ist mit wachsenden digitalen Angeboten auf die Erwartungen und Wünsche ihrer Kunden vorbereitet. Dabei geht es nicht nur um die Entwicklung und Integration neuer Technologien und Dienste für das Motorrad. Im Mittelpunkt stehen der Kunde und seine Ansprüche an zeitgemäße Mobilität. Digitale Dienste und Services, die der Kunde gewohnt ist, sollen ihm nahtlos und ohne Einschränkungen auch außerhalb des Motorrads zur Verfügung stehen. Die Möglichkeit, Services nahezu immer und überall nutzen zu können, ist die Grundvoraussetzung für ein Angebot an digitalen Diensten, das allein auf den Kunden ausgerichtet ist und sich an den persönlichen Bedürfnissen des Kunden orientiert.

DIE ZUKUNFT IST JETZT

Unser eCommerce Team hat 2021 stark den Fokus auf die Weiterentwicklung von Online-Plattformen gelegt. Mit diesen Online-Reservierungsplattformen wurden die Händler unterstützt, Special Editions von Motorrädern von interessierten Kunden reservieren zu lassen und so neben der Prozess- und Logistikkosteneinsparung auch die Marge zu optimieren. Die Special Editions in limitierter Auflage waren innerhalb von wenigen Minuten ausverkauft. Die Entwicklung eines B2E-Shops (unser Mitarbeitershops) geht mit großen Schritten voran und soll im zweiten Quartal 2022 am österreichischen Markt gelauncht werden. Auch bei dieser Plattform wird die gesamte Prozesskette nachhaltig betrachtet.

Über alle Abteilungen der Pierer Innovation hinweg wird das Thema Predictive Maintenance betrachtet. Das erleichtert die Servicierung des Zweirads für den Kunden in Zukunft. Das Tech Scouting Team beschäftigt sich mit Technologien, die es erlauben, Verschleiß und Abnutzung in Echtzeit festzustellen und zu übertragen. Unsere Data Scientisten entwickeln dazu spezielle Algorithmen, um diese Daten auszuwerten und Handlungsanweisungen abzuleiten. Das eCommerce Team nutzt diese Erkenntnisse schlussendlich, um eine Seamless Maintenance Experience sowohl für den Händler als auch für den Kunden zu entwickeln.

Für 2022 haben sich die Pierer Innovation GmbH und die Avocado GmbH ein klares Ziel gesetzt: Kontinuierlich innovative Produkte hervorzubringen, an neuen wegweisenden Technologien zu arbeiten und Prozesse weiterzuentwickeln. Dazu investieren beide Gesellschaften in nachhaltige Lösungen und prüfen die Möglichkeiten der Digitalisierung entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Unser übergeordneter PIERER Mobility Ansatz für Innovation basiert dabei weitgehend auf dem Open-Source-Gedanken – im Mittelpunkt steht für uns die kreative Zusammenarbeit über alle Unternehmen und Gesellschaften hinweg, um für unsere Kunden und Händler die Zukunft des Zweirads zu gestalten.



PIERER E-BIKES ELEKTRISIERT INS JAHR 2022

2021 war ein monumentales Jahr für PIERER E-Bikes. Unbeirrt von seiner Mission, den nächsten großen Sprung bei der elektrisch angetriebenen Zweirad-Mobilität mit zu definieren und zu prägen, macht das Unternehmen weitere Fortschritte dabei, die Expertise und technologischen Errungenschaften seiner Fahrrad-Marken zu modernisieren und strategisch zu vernetzen. Das Jahr 2021 bescherte PIERER E-Bikes ein exponentielles Wachstum an Umsätzen und Segmentanteilen, ein umfangreich erweitertes Produktportfolio sowie einen großen Innovationsschub, während es sein Zulieferernetzwerk kontinuierlich ausbauen konnte – und das alles inmitten einer weltweiten Pandemie.

Zum 31. Juli 2021 vollzog die PIERER E-Bikes GmbH die Integration all seiner Tochterunternehmen und optimierte damit auf einen Schlag alle Prozesse, Händlerverträge sowie SAP-Systeme mit Hilfe des brandneuen Dealer.net – eines zentralen Knotenpunkts für alle händlerbezogenen Anfragen, Nachrichten und Aufgaben. Seine Implementierung kam gerade recht: Die Nachfrage nach E-Bicycles ist massiv angestiegen – auch dank des Effekts, den die Pandemie auf die öffentliche Wahrnehmung der Mobilität hatte, sowie dank der sich ändernden Freizeitgestaltung, was zusammen zu einer höheren Akzeptanz von E-Bicycles geführt hat. Im Gegensatz dazu dämpfte die Pandemie auch weiterhin die Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit der Lieferkette, was einen Mangel an Produkten zur Folge hatte. Dennoch setzte PIERER E-Bikes im Jahr 2021 über 100.000 Fahrräder ab – ein Plus von 40% gegenüber dem Vorjahr.

Diese positive Entwicklung ist auf einige wichtige Entwicklungen zurückzuführen: Den Vertrieb von GASGAS Bicycles über exklusive GASGAS Motorcycle-Händler und die neue Präsenz von Husqvarna E-Bicycles in Nordamerika. Während sich PIERER E-Bikes im Jahr 2021 hauptsächlich auf den EU-Markt konzentrierte, wird der Internationalisierungsprozess 2022/23 weitergehen. Dabei werden Großbritannien und Australien die nächsten beiden Hauptmärkte sein. Mit Stand Oktober 2021 arbeitete PIERER E-Bikes mit insgesamt 1.028 unabhängigen Fahrradhändlern und 294 Motorradhändlern in ganz Europa und Nordamerika zusammen.

Um die Dynamik und Fahrtrichtung von PIERER E-Bikes tatkräftig voranzubringen, wurden im Jahr 2021 weitere wichtige strategische Entscheidungen getroffen. Im November übernahm PIERER E-Bikes das US-Unternehmen FELT Bicycles. FELT Bicycles erfreut sich eines hervorragenden Rufs bei der Herstellung von High-

Performance-Straßenrennrädern, Triathlon-, Renn-, Cyclocross-, Gravel- und Adventure-Fahrrädern. Außerdem ist die Marke ein Pionier bei der Verwendung von Kohlefaser im Fahrraddesign, konnte neue Maßstäbe in Sachen Mountainbike-Federungssysteme aufstellen und auf der Suche nach ultimativen Lösungen für den Rennsport die Entwicklung der Aerodynamik revolutionieren. Darüber hinaus wurden mit Fahrrädern von FELT bei Grand Tours Sonderprüfungen gewonnen, Triathlon-Rekord-Weltmeistertitel und olympische Goldmedaillen geholt sowie Weltmeisterschaften auf verschiedenen Untergründen gewonnen. Mit FELT dringt PIERER E-Bikes nun erfolgreich in den nordamerikanischen Markt vor und gewinnt zugleich auch Einblicke in die Expertise des Fahrradherstellers aus 30-jähriger Erfahrung und F&E.

Um den ausgebreiteten globalen Lieferketten entgegenzutreten und die Produktion wieder nach Europa zu bringen, gründete die PIERER Mobility AG ein Joint-Venture-Unternehmen mit Maxcom Ltd. für die Elektrofahrrad-Fertigung in Bulgarien, mit dem die Kapazitäten zur Herstellung von Fahrrädern und E-Bicycles in Europa gesteigert werden soll. Maxcom Ltd. ist einer der größten Fahrradhersteller in Osteuropa und war bereits bisher ein Zulieferer von PIERER E-Bikes, hauptsächlich für R RAYMON und Husqvarna E-Bicycles. Als Teil des Joint-Venture-Unternehmens wird eine hochmoderne, 130.000 m² große Produktionsanlage für E-Bicycles gebaut werden.

HUSQVARNA E-BICYCLES

Husqvarna E-Bicycles – ein Unternehmen, bei dem Innovation der Normalzustand ist – wurde gegründet, um neue Möglichkeiten und Erfahrungen im Segment der E-Mobility zu erschaffen. Im Einklang mit der Markenmission, ein zukunftsweisendes Fahrrad-Unternehmen der Welt zu werden, nahm die Marke im Jahr 2021 zwei neue, vielversprechende Märkte ins Visier – Spanien und Nordamerika. Zusätzlich dazu stellte Husqvarna E-Bicycles im Februar eine neue Webseite mit verbesserter Benutzeroberfläche im Einklang mit dem Internetauftritt von Husqvarna Motorcycles online. Dieses verbesserte Benutzererlebnis wurde durch die Präsentation der Ride Husqvarna Bicycle-App noch weiter aufgewertet. Diese App erlaubt es Fahrern, ihre Leistung in Echtzeit zu verfolgen, und versorgt sie so mit Daten und Einblicken, die sie benötigen, um ihre Fähigkeiten zu verbessern und ihre Ausflüge noch aufregender zu machen.

Auch nach außen hat Husqvarna E-Bicycles seine Präsenz und Reputation radikal gestärkt. Die neu geschmiedete Partnerschaft der Marke mit dem Electric Mountain Bike Network (EMBN) als offizieller Bike-Partner führte zu mehr als 20 neuen Videos, die innerhalb von 5 Monaten 500.000-mal angesehen wurden. Auch die erste Teilnahme von Husqvarna E-Bicycles an der EWS-E-Kategorie der Enduro World Series sorgte für viel Aufsehen.

Geprägt wurde das Jahr 2021 insbesondere durch die verschiedenen Initiativen, mit denen die Marke einen Ausblick auf ihre Zukunftsvision gab, angefangen mit der Husqvarna-Modellflotte für 2022. Was die neue Flotte zu bieten hat – unter anderem neue Offroad-Modelle mit eigenen Rahmendesigns und technischen Neuerungen – wurde vom brandneuen Mountain Cross 6 perfekt eingefangen und verkörpert. Zusammen mit Husqvarna Motorcycles stellte Husqvarna E-Bicycles auch seine Flotte von Urban-Mobility-Fahrzeugen vor, womit sich die Gruppe auf der IAA Mobility in München als holistischer, emissionsfreier Hersteller von motorisierten Zweirädern positioniert.

Im Januar 2022 stellte Husqvarna E-Bicycles seine ‚Legacy Edition‘ – eine besondere Flotte von MC5 mit erneuertem Design – vor.

GASGAS

Auf den Flügeln des Erfolgs und der Philosophie von GASGAS im Offroad-Motorradrenn- und Trial-Sport wurden die GASGAS Bicycles im April gleichzeitig in ganz Deutschland, Österreich, der Schweiz, Spanien, Frankreich, Italien, den Niederlanden und Belgien vorgestellt – gefolgt von einer Welle der Aufregung und Vorfriede. Gleichzeitig wurde das GASGAS Bicycles-Portfolio in alle GASGAS Motorcycles-Plattformen – inklusive Webseite, Social Media, Media Library, Newsletter und Presseplattform – eingebunden.

Abgesehen von der Synchronisation der Plattformen arbeitete GASGAS Bicycles auch anderweitig mit GASGAS Motorcycles zusammen, indem gemeinsam die United in Dirt Tour ins Leben gerufen wurde – eine strategische Initiative, die Händler, Presse und Fahrer mit dem gesamten GASGAS-Lineup vertraut machen soll. An sechs verschiedenen Standorten brachte die United in Dirt Tour erfolgreich 89 Händler, 102 Journalisten und 327 Kunden zusammen, um eine einzigartige, fesselnde GASGAS-Erfahrung auf die Beine zu stellen. Aber damit noch nicht genug der Synergien zwischen GASGAS Bicycles und GASGAS Motorcycles: Die beiden Marken teilen sich viele hochkarätige Botschafter wie Adrian Guggemos, Laia Sanz und Taddy Blazusiak.

In Sachen Bikes stach das Enduro Cross 9.0 als das Top-Modell von GASGAS Bicycles für das Jahr 2021 hervor. Gemeinsam mit der restlichen Flotte von GASGAS Bicycles wurde das Enduro Cross 9.0 im Dezember in Finnland – dem neuesten Markt der Marke – vorgestellt. Gleichzeitig arbeitet die Marke bereits am Rollout der neuen Modelle für 2022.

R RAYMON

Im Jahr 2021 präsentierte R Raymon seinem brandneuen Claim „Ride here. Ride now.“, der die Merkmale, das Wachstum und den Geist der Marke widerspiegelt. Das Mantra „Ride here. Ride now.“ fängt den Fahrspaß und die Emotionen, die beim Fahren eines R Raymon aufkommen, perfekt ein: schnell, jung und wild. Als klassischer Fast-Follower in Sachen Innovation, Technik und Design beliefert R Raymon das Spezialfahrrad-Segment mit einer umfangreichen Produktpalette von Fahrrädern und E-Bicycles. Trotz seiner Rolle als Newcomer hat sich R Raymon in äußerst kurzer Zeit am Markt etabliert – insbesondere wegen seines umfangreichen Angebots an Bikes, das eine Vielzahl von Kunden anspricht. Aber damit nicht genug: Die Marke unternimmt Anstrengungen, in neue Märkte vorzustoßen und neue Käuferschichten in ganz Europa anzusprechen.

Im Angesicht der vielfältigen Zielgruppen der Marke ist das keine Überraschung. Von Junioren bis zu professionellen Athleten, vom Stadtbewohner bis zum Mountainbiker – R Raymon bietet viele Optionen mit und ohne Elektroantrieb und alle bieten ein ausgezeichnetes Preis-Leistungsverhältnis. Partner der Marke ist Yamaha und so treiben die verschiedenen Motoren von Yamaha alle E-Mobility-Produkte von R Raymon an.

Im Jahr 2022 wird R Raymon sein Portfolio abermals erweitern und in den Markt der leichten E-Mountainbikes einsteigen. Mit dem AirRay wird R Raymon Perspektiven verändern – kombiniert es doch die typische Verspieltheit eines Trail-Bikes mit solider Performance und einer idealen Akkukapazität. Für diese drei Modelle wurden bewusst nicht die drehmomentstärksten Motoren und höchsten Akkukapazitäten ausgewählt. Stattdessen konzentrierte man sich auf eine ausgewogene Balance aus den drei Säulen Motor, Akku und Gewicht.

Im kommenden sind man weitere Innovationen erwarten; darunter neue Rahmenplattformen und -konzepte, während sich R Raymon zugleich stärker im Sport-Segment etablieren will. Diese Vielseitigkeit ist es, die internationale Top-Athleten wie Johannes Fischbach oder Korbinian Engstler an R Raymon so anspricht.

PREMIUM IN
TECHNOLOGY &
COMPONENTS

KTM TECHNOLOGIES HIGH-END ENGINEERING UND SPITZENTECHNOLOGIE FÜR PRODUKTE VON MORGEN

Getreu dem Motto „DRIVEN BY THE NEW“ entwickelt die KTM TECHNOLOGIES in Anif bei Salzburg begeisternde Fahrzeugkonzepte und innovative Leichtbaulösungen.

Geburtsstunde der KTM TECHNOLOGIES war das Jahr 2007, in der eine kleine Gruppe motorsportbegeisterter Ingenieure die Vision des Supersportwagens X-BOW bei KTM in Serie brachten. Der X-BOW mit seinem Leichtbau-Kohlefaser-Chassis war seiner Zeit weit voraus und gilt als Meilenstein in der KTM-Geschichte. Seit diesem Projekt konnte sich das erfahrene Team als strategischer Entwicklungsdienstleister der PIERER Mobility AG in vielen spannenden und anspruchsvollen Projekten beweisen. So waren sie 2010 mit ihrem Leichtbau-Know-how an der Entwicklung des „XL1“ von Volkswagen maßgeblich beteiligt. Dies war auch der Start in die Elektromobilität, welche sich 2012 in der Entwicklung des AUDI E-Bikes „Wörthersee“ und in den folgenden Jahren mit unzähligen weiteren Mobility Projekten fortsetzte. Hochqualifizierte Mitarbeiter sind die Basis für zufriedene Kunden und den kontinuierlichen Erfolg des Unternehmens.

Bereits im Jahr 2014 hat die KTM AG mit dem Elektromotorrad „Freeride-E“ sein erstes rein elektrisch angetriebenes Serienfahrzeug auf den Markt gebracht. Der Trend zu nachhaltigen und emissionsarmen Antrieben hat sich mittlerweile beschleunigt, nicht zuletzt durch kontinuierliche technologische Fortschritte, speziell im Bereich der Batteriespeichertechnologie. Diesem Trend folgend hat auch die KTM TECHNOLOGIES in den letzten Jahren intensiv an vielen E-Mobility Projekten gearbeitet und Know-how, Ressourcen, sowie Infrastruktur in diesem Bereich aufgebaut. Für diesen Zweck wurde der Standort in Salzburg zu einem Entwicklungszentrum ausgebaut. So sind auf einer Nutzfläche von 7.780 m² Büros, Werkstätten und Prüfstände nach dem neuesten Stand der Technik entstanden, welche von den Unternehmen der PIERER Mobility-Gruppe genutzt werden können.

Als Dienstleister arbeitet das Unternehmen nach wie vor auch mit Drittkunden in strategisch sinnvollen Projekten zusammen und gewinnt dadurch wertvolles Know-how, welches über die Zweiradbranche hinausgeht. Zum Kreis von Partnern und Kunden gehören Automotive-OEMs und Zulieferbetriebe sowie Unternehmen aus anderen Branchen, wie beispielsweise Maschinenbau, Luftfahrt und Elektronik. Durch die branchenübergreifenden Aktivitäten profitieren

auch die Kunden von einem breiten Know-how und den Möglichkeiten des Technologietransfers.

SPEZIALISTEN FÜR DIE ENTWICKLUNG VON E-FAHRZEUGEN

Die Herausforderungen für die Entwicklung von überzeugenden Elektrofahrzeugen sind komplex und vielschichtig. Die KTM TECHNOLOGIES hat langjährige Erfahrung in der Fahrzeugarchitektur und holistischer Entwicklungsmethodik, um Fahrzeuge mit hohem Kundennutzen und geringen Kosten zu entwerfen. Sie besitzt vielfältige Kompetenzen in den Kernbereichen der Komponenten- und Gesamtfahrzeugentwicklung. Dies betrifft insbesondere das Anforderungsmanagement, die Technologie- und Konzeptentwicklung, die Simulation, den Prototypenbau, sowie die Erprobung.

Sie forscht und entwickelt mit starker Anwendungsorientierung und Fokus auf Produkte mit möglichst hohem Marktfähigkeitspotenzial. Schwerpunkte sind dabei Produkte mit Niedervolt-Antriebssystemen und einer maximalen Dauerleistung von bis zu 11 kW und Spitzenleistung bis etwa 20 kW. Neben den bestehenden E-Produkten wird an weiteren E-Fahrzeugmodellen gearbeitet (wie z.B. E-Motorrad, E-(Stand-Up)Scooter, Leichtmotorrad mit Straßenzulassung bis hin zu diversen Sportfahrzeugen für den Einsatz im Gelände). Das Unternehmen arbeitet dabei eng mit der KTM Forschungs und Entwicklungs GmbH und weiteren Unternehmen der PIERER Mobility-Gruppe, sowie mit externen Partnern und Hochschulen zusammen.

TECHNOLOGISCHER WANDEL

Im einspurigen Fahrzeugsegment bis circa 11 kW Dauerleistung entsprechend 50-125cc wird der Elektroantrieb in den nächsten Jahren den Verbrennungsmotor sukzessive ablösen. Speziell im innerstädtischen Bereich mit mittleren Geschwindigkeiten und vergleichsweise kurzen Strecken kann der Stromer seine Vorteile ausspielen: hohe Drehmomente, geringe Lautstärke, weitestgehend wartungsfrei und umweltfreundlich. Zusätzlich sind künftig gesetzliche Einschränkungen für Verbrennungskraftmaschinen in diesem Segment zu erwarten, die den Wandel weiter beschleunigen.

Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen und derzeitige Stückzahlenszenarien fordern Entwicklung und Anwendung von fahrzeugübergreifenden



Plattformen und Baukastensystemen, um eine möglichst vielfältige Einsatz in verschiedenen Fahrzeugderivaten von „Naked-“, leichten „Adventure-“ oder Offroad-Fahrzeugen bis hin zum Scooter zu ermöglichen. Hohe Entwicklungs- und Investitionsaufwände können so auf höhere Stückzahlen umgelegt werden.

Das elektrische Antriebssystem, bestehend aus Motor, Umrichter, Ladegerät und Batteriesystem, nimmt einen hohen Anteil an den Herstellkosten des Fahrzeuges ein und beeinflusst den Kosten-Nutzen-Vergleich zum Verbrenner maßgeblich. Leistungs- und kostenoptimierte, hocheffiziente und langlebige Komponenten, welche spezifisch für die Anwendung im Zweirad entwickelt werden, sind ein Schlüssel für den Erfolg.

So sind hochintegrierte Lösungsansätze notwendig, um auf Systemebene die bestmögliche Effizienz zu erreichen. Detaillierte Systemkenntnis und hohe Inhouse Entwicklungskompetenzen der einzelnen Komponenten ermöglichen die Umsetzung dieser Ziele. Zur Optimierung von Fahrdynamik, Performance und Fahrbarkeit werden im Bereich der Funktionsentwicklung komplexe Regler und Algorithmen auf Systemebene entwickelt. Durch die Spezialisierung des Prüffeldes können Komponenten und Systeme maßgeschneidert für den Serieneinsatz qualifiziert werden. Ein automatisiertes Zell- und Batterieprüffeld ermöglicht die Evaluierung von neuen Technologien auf dem Sektor der Energiespeicher, als Schlüssel zur Steigerung der Energiedichte und damit Reichweite von E-Fahrzeugen.

EXPERTEN FÜR FUNKTIONALEN LEICHTBAU, WERKSTOFFTECHNIK UND SIMULATION

Die KTM TECHNOLOGIES gehört zu den führenden Unternehmen, wenn es um die Entwicklung von leichten, hocheffizienten und wirtschaftlichen Lösungen für neue Fahrzeuge und deren Komponenten geht. Erfolgsfaktor ist die Beherrschung des gesamten Produktentstehungsprozesses von der Technologie- und Bauteilentwicklung, Struktur- und Verfahrenssimulation bis hin zur Industrialisierung. Sehr hohe Expertise besteht auch im Bereich der Entwicklung und Herstellung von Composite- und von 3D-gedruckten Bauteilen aus den verschiedensten Kunststoffen, sowie deren Kombination zu Hybridbauteilen.

Durch die wachsende Notwendigkeit zur Energieeinsparung und Nachhaltigkeit tritt Leichtbau noch stärker in den Fokus. Wirtschaftlicher Leichtbau ist auch ein wichtiger Baustein für E-Fahrzeuge, damit sie möglichst effizient sind und auch fahrdynamisch überzeugen.

Diesen Anforderungen entsprechend steht der möglichst zielgerichtete Einsatz von Werkstoffen im Fokus, ganz nach dem Motto „das richtige Material an der richtigen Stelle“. Die Kombination von Standardwerkstoff und lokaler Verstärkung mit Hochleistungswerkstoff ist das Ziel. Damit lassen sich hohe mechanische Leistungsfähigkeit und hoher Integrationsgrad kosteneffizient verwirklichen. Einsatzbeispiele sind strukturelle und semistrukturelle Anwendungen wie Heckrahmen von Motorrädern, sowie Fahrgastzellen von Leichtfahrzeugen und neuen Fluggeräten wie Drohnen. Hierfür werden auch eigene Lösungen entwickelt und patentiert, beispielsweise die „CONEXUS“ Technologie, welche die stoffschlüssige Verbindung unterschiedlicher Materialien ermöglicht. Oder die „CAVUS“ Technologie, mit der komplexe, einteilige und druckstabile Hohlbauteile gefertigt werden können.

Eine große Stärke der KTM TECHNOLOGIES ist schließlich die hohe Expertise im Bereich der virtuellen Entwicklung und Möglichkeiten der realitätsnahen Hochleistungssimulation. Dies umfasst unter anderem hochdynamische Aufgabenstellungen für Crash-, Aerodynamik- und Thermodynamiksimulation. Auch zur Bewertung unterschiedlicher Konzepte im Hinblick auf die Erfüllung mechanischer, thermischer und elektromagnetischer Anforderungen werden virtuelle Simulationsmethoden eingesetzt. Diese Methoden sind gerade für die Auslegung und Optimierung von Batteriesystemen für die spezifischen Anforderungsprofile von E-Fahrzeugen sehr wertvoll. Entwicklungen können damit in einer frühen Phase virtuell und ohne Hardware ausgelegt und optimiert werden. Dadurch verkürzen sich Entwicklungszeiten, minimieren sich Risiken, verbessern sich Produkteigenschaften und reduzieren sich Kosten.

Um die Entwicklungen unter realistischen Bedingungen erproben zu können, werden vollfunktionale Prototypen in den eigenen Werkstätten gebaut. Im neuen Gebäude wurden hierfür optimale Rahmenbedingungen geschaffen und die professionelle Ausstattung an Prüfständen, Messtechnik und Analysetools weiter ausgebaut. Hier können Prototypen in allen Phasen der Entwicklung im Haus abgestimmt, getestet und validiert werden. Dies ist gerade für eine schnelle, sichere und qualitativ einwandfreie Entwicklung von anspruchsvollen und hochleistungsfähigen E-Fahrzeugen von großem Vorteil.

ERFOLGSFAKTOR MITARBEITER

BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG

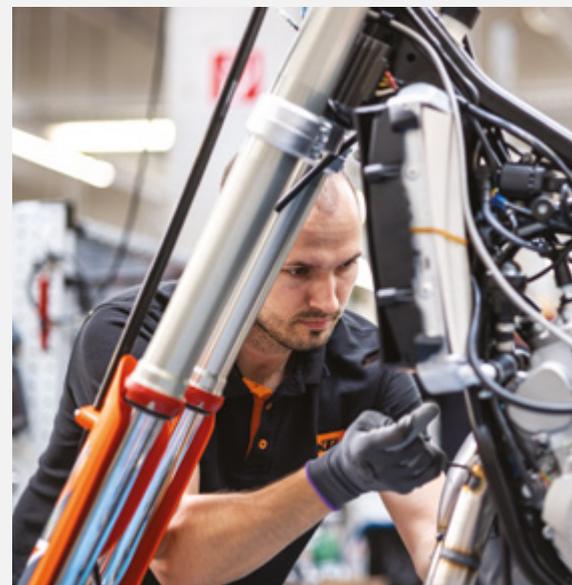
Im Jahr 2021 waren bei der PIERER Mobility-Gruppe rund 83,1% der Beschäftigten in Österreich tätig. Der Anteil der weiblichen Beschäftigten betrug rund 24,2%. Interne und externe Maßnahmen zur Erhöhung der Arbeitgeber-Attraktivität sind ein wesentlicher Baustein, um den vorherrschenden Spirit der PIERER Mobility-Gruppe zu potentiellen neuen Mitarbeitern hinauszutragen. Mit diversen crossmedialen Mitarbeiterkampagnen konnte der Personalbedarf im Berichtsjahr weitgehend abgedeckt werden. Zum 31.12.2021 beschäftigte die Gruppe weltweit 5.249 (Vorjahr: 4.586) Mitarbeiter, davon 4.340 in Österreich.

MITARBEITER GEWINNEN UND BINDEN

Qualifizierte Mitarbeiter zu finden und langfristig an das Unternehmen zu binden, ist besonders im nicht-urbanen Bereich eine große Herausforderung. In der PIERER Mobility-Gruppe ist jeder Mitarbeiter ein Teil des großen Teams, das mit Engagement und Begeisterung den Erfolg des Unternehmens vorantreibt. Attraktive Arbeitsplätze mit spannenden Aufgabenstellungen sowie Weiterbildungs- und Aufstiegschancen geben Mitarbeitern die Möglichkeit, ihre Fähigkeiten unter Beweis zu stellen und weiter auszubauen. Durch Herausforderungen zu wachsen, ist eine der Prämissen in der Personalentwicklung. Auch die Initiative „Mitarbeiter werben Mitarbeiter“ wurde 2021 ins Leben gerufen und steht für ein nachhaltiges Recruiting. Durch diese Empfehlungen konnte eine Einstellungsquote von 39,7% erreicht werden. Somit kam jeder 13. Mitarbeiter in der Produktion über eine Mitarbeiterempfehlung.

Die Integration von konzernfremden Firmen geht einher mit dem dynamischen Wachstum der PIERER Mobility-Gruppe. Um den Mitarbeiterbedarf effizient und nachhaltig zu decken, wurde der Fokus speziell auf die Anbindung dieser Mitarbeiter gelegt und die Integration und Organisationsentwicklung kontinuierlich begleitet. In 2021 wurden 209 Leiharbeiter (betrifft Beschäftigte für die Produktionsstätte in Mattighofen und Munderfing / Österreich) übernommen.

Im Januar 2021 wurde für Mitarbeiter und Führungskräfte für das Thema interne Bewerbungen eine einheitliche Vorgehensweise definiert. Denn nicht nur externe Mitarbeiter haben die Möglichkeit, sich auf ausgeschriebene Stellen zu bewerben. Ein Bewerbungsportal ausschließlich für Mitarbeiter gibt zudem die Möglichkeit, Positionen exklusiv für die Mitarbeiter zu veröffentlichen. Die PIERER Mobility AG fördert bewusst die interne Entwicklung der Mitarbeiter. So konnte 2021 etwa ein Drittel der ausgeschriebenen Stellen in Österreich intern besetzt werden und zwei Drittel der ausgeschriebenen Führungspositionen bestehenden Mitarbeitern den nächsten Karriereschritt ermöglichen.





AUS- UND WEITERBILDUNG

Nach dem covidbedingten Jahr 2020 mit weniger Aus- und Weiterbildungsangebot, startete die PIERER Mobility-Gruppe im Jahr 2021 wieder voll durch. Die Anzahl der Aus- und Weiterbildungsstunden für Mitarbeiter in Österreich betrug rund 124.000 Stunden (Vorjahr rund 29.000). Pro Mitarbeiter waren es durchschnittlich 26 Stunden (Vorjahr: rund 7 Stunden). Der Aufwand für die Aus- und Weiterbildungskosten betrug im Berichtsjahr rund EUR 2.292.000 (inkl. Gesellschaften in Österreich, Deutschland und Australien).

Durch ein strukturiertes Personalmanagement sowie der stetigen Weiterführung von Personalentwicklungsprogrammen wird dem unerwünschten Ausscheiden von Mitarbeitern entgegengewirkt. Zusätzlich wird Fachkräftemangel bei KTM durch ein umfassendes Lehrlingsausbildungsprogramm in einer eigenen Lehrwerkstätte adressiert. In der Produktion wird durch eine Qualifikationsmatrix die Arbeitseinsatzfähigkeit der Mitarbeiter abgebildet. Zudem wird durch diese Matrix fortlaufend der Qualifikationsbedarf der Mitarbeiter ermittelt und die Weiterbildung entsprechend geplant.

Im speziellen setzt die PIERER Mobility-Gruppe zukünftig verstärkt auf **Online-Trainings** zur zeitlich und örtlich flexiblen Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter. Weiters wird auf internen Wissensaustausch durch Fachexperten gesetzt. Das ist auch der Grund, warum PIERER Mobility ihre Mitarbeiter als vierte Erfolgssäule neben Globalisierung, Innovation und Marken im Unternehmen definiert hat und ist stets bemüht, diese Säule durch den Ausbau der Aus- und Weiterbildungsangebote zu festigen.

Da die persönliche Weiterentwicklung im Zeitalter der Digitalisierung von massiven Veränderungen geprägt ist, wurde 2019 ein webbasiertes Lernmanagementsystem („**KTM_academy Trainingsportal**“) an den Start gebracht. Die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter gestaltet sich somit noch attraktiver, effizienter und transparenter gestaltet. 2021 wurde weiters die KTM Technologies an das Lernmanagementsystem angebunden. Sehr viele Kursangebote wurden, auch bedingt durch die Covid19-Pandemie, erfolgreich digitalisiert oder in hybriden Varianten durchgeführt. So stellte man die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter auch in diesen turbulenten Zeiten sicher. Zusätzlich zur Weiterentwicklung des Lernmanagementsystems wurde Ende 2021 zum bestehenden Desktop-System die mobile App für alle Mitarbeiter KTM AG eingeführt. Die App ermöglicht den Mitarbeitern einen noch niederschwelligeren Zugang zu Aus- und Weiterbildungsangeboten. In der App kann unterwegs auf digitale Lerninhalte zugegriffen und der Trainingskatalog durchstöbert werden. Für Führungskräfte der KTM AG sind dadurch Managerfunktionen auch unterwegs, zum Beispiel auf Dienstreisen, jederzeit verfügbar.

Zudem wurde der Zugang zum KTM_academy Trainingsportal auch international erweitert und steht einem Großteil der Mitarbeiter in der PIERER Mobility-Gruppe in deutscher und englischer Sprache zur Verfügung. So haben weltweit viele Mitarbeiter die Möglichkeit, an wichtigen Kursen wie zum Beispiel „IT Security Awareness“ online teilzunehmen. Für 2022 ist geplant, das Angebot auszubauen und auch eigene Trainingsinhalte der Tochtergesellschaften über das KTM_academy Trainingsportal anzubieten.

Mit der in Mattighofen kürzlich geschaffenen **Production Academy** investiert die KTM AG massiv in die Aus- und Weiterbildung von Produktionsmitarbeitern. Im neuen Trainingszentrum werden Produktionsmitarbeiter vom Onboarding bis zur technischen Schulung intensiv betreut und geschult. Bereits über 100 neue Mitarbeiter, von Leasingfirmen, AMS und Lehrlingen wurden so 2021 fit für die verschiedenen KTM-Produktionswerke gemacht. Insbesondere mit dem AMS organisierte das Unternehmen eigene Infotage, um Interessenten vorab einen Einblick in die Produktion, mögliche Aufgabengebiete und das Unternehmen zu geben.

2021 lag außerdem der Fokus auf die Steigerung des Mitarbeiter-Bewusstseins hinsichtlich der IT Security Awareness. Dazu wurde in der KTM AG ein Online-Kurs für alle Mitarbeiter angeboten. Ergänzt wird dieser durch Face2Face-Trainings, um die Wichtigkeit des Themas und den Einflussbereich jedes einzelnen Mitarbeiters auf die IT-Sicherheit des Unternehmens klar zu vermitteln.

MINT BERUFE

Zur Förderung von Frauen in MINT Berufen, hat die KTM AG bereits mehrere Maßnahmen gesetzt (Girl's Day, technische Lehre), die laufend ausgebaut werden. KTM lädt jedes Jahr interessierte Mädchen ein, um einen Einblick in die technische Ausbildung des Unternehmens zu gewinnen. Darüber hinaus werden von den Beteiligungen der PIERER Mobility-Gruppe gemeinsame Projekte mit Universitäten und Fachhochschulen angestrebt. Diese reichen von diversen Forschungsprojekten und Aktivitäten im Rahmen gemeinsamer Studienarbeiten bis hin zu speziellen akademischen Lehrgängen (KTM Intrapreneurship MBA, KTM Young Pioneers College, Delta Academy der Montanuni Leoben) sowie Wirtschaft-Wissenschaft-Kooperationen (Fachhochschule Oberösterreich, Fachhochschule Wels, HTL Leonding, Software Competence Center Hagenberg). Durch diese Aktivitäten wird neben aktuellen Themen, wie zum Beispiel der Nachhaltigkeit, auch eine engere Zusammenarbeit mit den Ausbildungsstätten forciert, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken und bei Bedarf gemeinsame Maßnahmen zu setzen.

LEHRLINGE

Einen wesentlichen Aspekt der Personalstrategie bildet die Lehrlingsausbildung, da die Mitarbeiter maßgeblich zum Erfolg des Unternehmens beitragen. Deshalb investiert die KTM AG rund € 2,5 Mio. in den Ausbau ihrer Lehrwerkstatt. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, um die Anzahl der Lehrlinge zukünftig weiter zu steigern und neue Lehrberufe anzubieten. Im Zuge der KTM_academy wird ein weiterer Schwerpunkt in die Qualität der Lehrausbildung gelegt. Ziel ist es, den Lehrlingen durch KTM spezifische Zusatzlehrpläne einen Abschluss in ihrem Fachbereich auf Maturaniveau zu ermöglichen. Berufsbegleitend wird mit der KTM_academy den Mitarbeitern die Option geboten, die Lehre mit Matura, Studienberechtigungslehrgänge, Werkmeisterausbildungen, sowie in weiterer Folge eine akademische Laufbahn mittels Dualem Studium einzuschlagen. Aufrecht bleibt weiterhin eine Übernahmegarantie bei gutem und ausgezeichnetem Lehrabschluss.

Zum Bilanzstichtag 31.12.2021 waren rund 190 Lehrlinge (Vorjahr: rund 170) beschäftigt, ausgebildet wurde in 15 Lehrberufen. Es ist ein zentrales Anliegen, Lehrlinge im Anschluss an ihre Ausbildung weiter zu beschäftigen. Damit sichert sich das Unternehmen den Bedarf an Fachkräften und trägt gleichzeitig dazu bei, jungen Menschen einen guten Start ins Berufsleben zu ermöglichen. Im Jahr 2021 wurden bei der KTM AG 36 ausgebildete Mitarbeiter in unterschiedlichen Fachbereichen integriert.

Grundpfeiler der Lehrlingsausbildung ist die eigene Lehrwerkstatt. Hier wird die Grundausbildung aller technischen Lehrberufe und Spezialausbildungen durchgeführt, das ermöglicht es den zukünftigen Facharbeitern, den Betrieb bestmöglich kennenzulernen. Die Lehrlinge rotieren durch die unterschiedlichen Fachabteilungen, in denen sie ausgebildet werden. Auf die fachliche und didaktische Qualifikation sowie die soziale Kompetenz der Lehrlingsausbilder wird großer Wert gelegt. Neben den Fachkompetenzen werden auch soziale und methodische Kompetenzen gefördert. Jedes Jahr durchlaufen alle Lehrlinge gemeinsam ein Teambuilding, bei dem gemeinsam an Projekten gearbeitet sowie die Zusammenarbeit und das gegenseitige Vertrauen gestärkt wird.

ARBEITSSICHERHEIT & MITARBEITERGESUNDHEIT

Die PIERER Mobility-Gruppe ist bemüht, die Sicherheit der Mitarbeiter jederzeit zu gewährleisten. Für entsprechende Verbesserungsmaßnahmen werden die Unfälle in Ursache, Art, Anzahl, Ort/Bereich und Ausfalltage des betroffenen Mitarbeiters statistisch erhoben. Um eine ständige Verbesserung im Bereich der Gesundheit und Sicherheit zu erreichen, werden unter anderem präventiv durchgeführte Maßnahmen hinsichtlich allgemeiner Sicherheit am Arbeitsplatz und Mitarbeitergesundheit getroffen. Unter anderem sind dies Brandschutzunterweisungen, Maschinensicherheit, die betriebliche Gesundheitsförderung, allgemeine arbeitsmedizinische Diens-

te (akute 1. Hilfe, Impfberatung und Impfung, Mutterschutz, Sehtests), Integration beeinträchtigter Mitarbeiter, betriebliche Wiedereingliederung sowie Vorkehrungen zur Sicherstellung von geeigneten und ergonomischen Arbeitsplätzen, Konfliktbewältigung im Arbeitsfeld und Lösung psychischer Belastungen. Ein besonderer Fokus der Bemühungen liegt außerdem auf der bestmöglichen Vermeidung von Unfällen im Zuge von betrieblich erforderlichen Erprobungsfahrten mit Prototypen- und Serienmotorrädern. Die speziellen Fahrtrainings für Testfahrer finden in der KTM Riders Academy statt.

Um die Themen Arbeitssicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter zielgerichtet weiterzuentwickeln und im Speziellen auch die Gesundheitsförderung und den (Betriebs)Sport weiter auszubauen, wurde im November 2021 mit der strukturellen Veränderung und Bündelung der Bereiche in einem eigenen Team ein weiterer wichtiger Schritt gesetzt („Health & Safety“). Bereits bestehende Synergien können besser genutzt und Kompetenzen im Bereich zielgerichtet erweitert werden. Unter der Teamleitung zeigt sich für den Bereich der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes weiter die Sicherheitsfachkraft verantwortlich, sie wird durch arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Fachdienstleister unterstützt. Ebenfalls im Team angesiedelt ist das 2020 etablierte COVID-Team, das insbesondere proaktiv und präventiv Maßnahmen setzt, um die Verbreitung einer möglichen COVID-19 Erkrankung in den Unternehmen der PIERER Mobility-Gruppe zu verhindern. Der Auf- und Ausbau Gesundheitsförderung und Sport ist für 2022 geplant.

DIVERSITÄT

Die PIERER Mobility-Gruppe legt besonderen Wert darauf, dass alle Mitarbeiter fair und respektvoll behandelt werden. Um dem Risiko von Ungleichbehandlung entgegenzuwirken, schaffen wir ein Arbeitsklima, das von gegenseitigem Vertrauen geprägt ist, in dem jeder Einzelne mit Würde und Respekt behandelt wird, in dem Personen aus verschiedensten Kulturbereichen und mit unterschiedlichem persönlichem Hintergrund geschätzt werden. Als internationaler Konzern schätzt PIERER Mobility die Vielfalt, die in der Herkunft, der Kultur, der Sprache und den Ideen der Mitarbeiter zum Ausdruck kommt. Im Berichtsjahr waren Mitarbeiter aus 59 Nationalitäten in der Unternehmensgruppe beschäftigt. Zur Förderung und Unterstützung der Integration ausländischer Mitarbeiter besteht eine Zusammenarbeit mit „Hotspot Innviertel“ und mit ITG (Innovations- und Technologietransfer Salzburg GmbH). Zudem setzt das Unternehmen aktiv Maßnahmen zur Integration auf allen Ebenen. Hierzu werden definierte Arbeitsplätze an Menschen mit körperlichen und/oder geistigen Beeinträchtigungen vergeben. Zum 31.12.2021 waren insgesamt 48 Menschen mit Beeinträchtigung in der PIERER Mobility-Gruppe angestellt.

NACHHALTIGKEIT IM MITTELPUNKT

Als verlässlicher Arbeitgeber, fairer Geschäftspartner und Technologie-Pionier treiben wir die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte voran und produzieren diese möglichst umweltbewusst. So verhalten wir uns fair und verantwortungsvoll gegenüber Menschen, Umwelt als auch Wirtschaft und tragen zur Erreichung der globalen Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals - SDGs) bei. Unsere wesentlichen Themen, die wir zumindest jährlich auf Aktualität überprüfen¹, haben wir nachfolgenden vier ESG Bereichen zugeordnet.

Verlässlicher Arbeitgeber

Neben Globalisierung, Innovation und Marken sind unsere Beschäftigten die vierte Erfolgssäule. Als einer der größten Arbeitgeber in Oberösterreich haben wir, ihnen gegenüber, eine besondere Verantwortung. Unser Fokus liegt auf der Unterstützung menschenwürdiger Arbeit, der Bereitstellung von Bildungs- und Lernmöglichkeiten, der Förderung von Potenzialen und der Gewährleistung von Gesundheit und Sicherheit.

Nachhaltige Mobilität

Wir sichern unsere Rolle als Innovationsunternehmen durch ständige Entwicklungsarbeit. Als primäres Ziel setzen wir auf höchste Qualität, Sicherheit für unsere Kunden und treiben die Produkt- sowie Technologieentwicklung im Bereich nachhaltiger Mobilitätskonzepte wie zum Beispiel elektrifizierte Fahrzeuge, Reduktion der Geräusch- und Abgasemissionen voran.

Umweltbewusste Produktion

Als produzierendes Unternehmen sind wir uns unserer Auswirkungen auf die Umwelt bewusst und setzen auf den sicheren und effizienten Einsatz von Ressourcen. Unsere Recyclingstrategie setzt auf Stoffkreisläufe und hohe Recyclingquoten.

Faire Geschäftspraktiken

Wir tragen zu nachhaltigem Wirtschaftswachstum bei. Dabei handeln wir sowohl im Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen als auch ethischen Grundsätzen. Wir sind an langfristigen sowie vertrauensvollen Geschäftsbeziehungen mit Geschäftspartnern (insbesondere Lieferanten) interessiert und stark in der Region verankert.

ESG Programm

Unser ESG Programm, das seit 2021 stets weiter ausgebaut wird, soll hinkünftig eine Übersicht aller ESG Maßnahmen abbilden, mit denen die wesentlichen ESG Themen und dazugehörige Ziele bearbeitet bzw. erreicht werden. Die Maßnahmen und Ziele in diesem ESG Programm werden in jährlichen Workshops mit den Fachbereichen entlang der als wesentlich identifizierten ESG Themen überprüft, aktualisiert oder neu aufgestellt. Die wesentlichen Themen sind den vier oben angeführten ESG Bereichen zugeordnet. Das ESG Programm wird im Anschluss dem Vorstand zur Freigabe vorgelegt. Eine erste Version des ESG Programms wurde 2021 in Anlehnung an den künftigen Prozess erstellt und ist in ausführlicher Form im Nachhaltigkeitsbericht 2021 veröffentlicht.

Governance

Als Reaktion auf das zunehmende Interesse der Stakeholder in Bezug auf Umwelt-, Nachhaltigkeits- und Governance-Fragen befindet sich unser ESG-Management im Ausbau. Das ESG-Team, bestehend aus Mitarbeitern der Bereiche Risikomanagement, Qualitätsmanagement und Investor Relations, steht in regelmäßiger Abstimmung mit ESG-Beauftragten / -Verantwortlichen aller Fachabteilungen. Für die Umsetzung des ESG-Prozesses sowie für die Erstellung und Erreichung der ESG-Ziele sind die Geschäftsführer / Bereichsleiter der jeweiligen Geschäftsbereiche / Divisionen verantwortlich. Überwacht und genehmigt werden die Ziele regelmäßig durch den Vorstand. Die Gesamtverantwortung ist beim CEO festgelegt. Weitere Informationen zu den Mitgliedern des Vorstands und ihren Verantwortungsbereichen finden sich in diesem Geschäftsbericht ab Seite 66.

¹ Unter Einbezug unserer Stakeholder wurde eine Wesentlichkeitsanalyse zuletzt im Berichtsjahr 2020 durchgeführt, deren Ergebnisse für den aktuellen Nachhaltigkeitsbericht unverändert bestätigt werden konnten.

Unser Beitrag zu den UN SDGs

Wir möchten mit unserer Geschäftstätigkeit zur Erreichung der globalen Ziele für nachhaltige Entwicklung beitragen (Fokus SDGs) sowie nachteilige Auswirkungen im Zuge der Geschäftstätigkeit hinsichtlich der Themen und Zielsetzungen vermeiden (weitere SDGs):

- 3 GESUNDE MENSCHEN UND WEITENTWICKELTE GEMEINSCHAFTEN**
 Verringerung der vermeidbaren Motorradunfälle durch Investitionen in Forschung und Entwicklung in zukunftsweisenden Lösungen für sichere Produkte (z.B. schräglagenabhängige ABS-System „Motorcycle Stability Control“, PTW-Abbiegewarnsystem, „Fahrzeug zu Fahrzeug (V2V)-Kommunikation“). Beiträge zur Sicherheit der Mitarbeiter und Mitarbeitergesundheit, z. B. durch Erhöhung der Sicherheitsstandards in der Produktion, Maßnahmen zur Verringerung von Unfällen in der Produktion sowie zur Förderung der körperlichen und geistigen Gesundheit der Beschäftigten. Arbeitssicherheits- und Mitarbeitergesundheitsrichtlinie. (Fokus SDG)
- 4 HOCHWERTIGE ARBEIT**
 Engagement für eine qualitativ hochwertige Ausbildung aktueller und potenzieller Mitarbeiter, intensive Zusammenarbeit mit weiterführenden Bildungseinrichtungen. Umfangreiche Aus- und Weiterbildungsangebote für Mitarbeiter (z.B. KTM_academy, KTM Young Pioneers College, KTM Digital Intrapreneurship MBA, Production Academy), Förderung der Frauen in MINT-Berufen.
- 5 GLEICHHEIT**
 Förderung der Chancengleichheit, diese wird in der Diversitäts- und Antidiskriminierungsrichtlinie festgehalten. Verhaltenskodex zur Beendigung von Diskriminierung. Flexible Arbeitsgestaltung. Fokus auf die Erhöhung des Frauenanteils in MINT-Berufen. Resultat sind ein Anstieg weiblicher Lehrlinge in technischen Bereichen wie auch der insgesamt Anstieg weiblicher Beschäftigter im Unternehmen, nicht zuletzt in Führungspositionen.
- 6 SAUBERES WASSER UND SAUBERE UMWELT**
 Fokus auf effiziente Wassernutzung. Lösemittelbasierte Teilwaschanlage zur Vermeidung von Wasserverschmutzung und kostenintensivem Abwassermanagement.
- 7 BEWAHRUNG UND SAUBERE ENERGIE**
 Photovoltaik-Anlage für das House of Brands in Munderfing; das Dach des Logistikzentrums in Munderfing ist für weitere Photovoltaik-Anlagen mit einer Fläche von 40.000 m² vermietet (Leistung ca. 4.000 kWp, Energie wird in das öffentliche Netz eingespeist). Steigerung der Energieeffizienz.
- 8 WACHSTUM, ARBEIT UND WEITENTWICKELTE GEMEINSCHAFTEN**
 Diversitäts- und Antidiskriminierungspolitik, Verhaltenskodex und Erklärung gegen moderne Sklaverei und Menschenhandel. Konzentration auf F&E-Aktivitäten, um durch stetiges Wachstum Vorreiter auf dem europäischen Motorradmarkt in Bezug auf Technologie, Vertrieb und Nachhaltigkeit zu sein. (Fokus SDG)
- 9 MODERNE INFRASTRUKTUR**
 Innovationsführer im Segment der Sportmotorräder. Hohe Innovationskultur und progressive F&E-Strategie, um durch stetiges Wachstum die Vorreiterrolle auf dem europäischen Motorradmarkt in Bezug auf Technologie, Vertrieb und Nachhaltigkeit weiter auszubauen. Eröffnung des Kompetenzzentrums für Elektromobilität im Jahr 2021. (Fokus SDG)
- 11 NACHHALTIGE STÄDTE UND GEMEINSCHAFTEN**
 Entwicklung von alternativen, emissionsarmen Mobilitätslösungen zur Verringerung der Luftverschmutzung. Arbeit mit Projektpartnern an nachhaltigen Mobilitätskonzepten in urbanen Gebieten. (Fokus SDG)
- 12 VERHALTENDE KONSUMIEREN UND PRODUZIEREN**
 Effiziente Nutzung natürlicher Ressourcen und Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und Wiederverwertung von Abfällen. Vollständige Rohstoffausnutzung einschließlich Rückführung in den Wertstoffkreislauf (z.B. Einsatz einer Motorölaufbereitungsanlage oder von Mehrweggebinden). Zertifizierter Abfallpartner; zertifiziertes Umweltmanagementsystem nach ISO14001:2015. (Fokus SDG)
- 13 KLIMASCHUTZ**
 ACEM Strategie zur Dekarbonisierung für Powered Two-Wheelers (PTWs) bis 2050. Einführung von mindestens drei elektrischen Plattformen mit mehreren Produkten bis 2024. Sukzessive Verringerung der Emissionen über den gesamten Produktlebenszyklus. Erster TCFD-Bericht im Jahr 2021, Ergebnisse fließen in die Definition von Zielen und Maßnahmen ein. (Fokus SDG)
- 16 FRIEDLICHE UND GERECHTE VERFAHREN**
 Verpflichtung zur Einhaltung nationaler Antikorruptionsvorschriften und internationaler Richtlinien (z. B. UNCAC, OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen). Verhaltenskodex bietet klare Richtlinien für den Umgang mit Korruption und Bestechung und ist den Vertragsabschlüssen als Vertragsbestandteil zugrunde gelegt.

AKTIE & INVESTOR RELATIONS

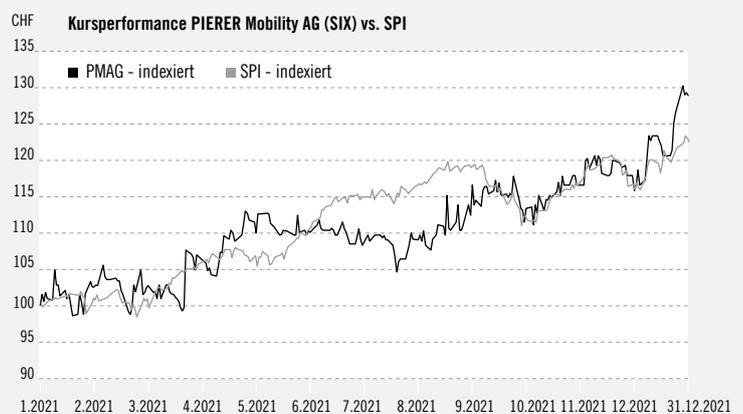
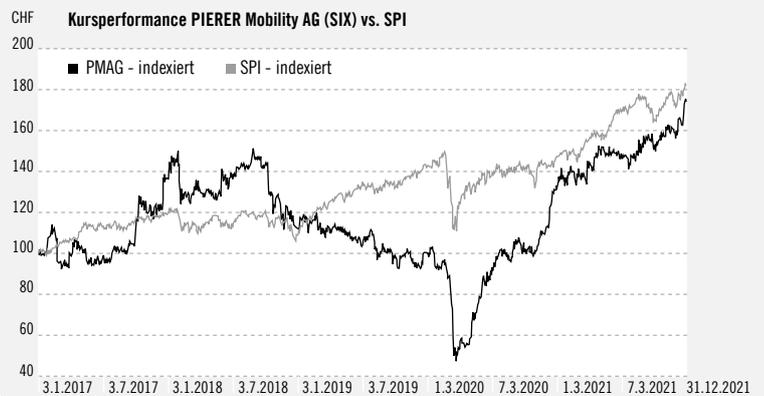
Das aktuelle Grundkapital in der Höhe von € 33.796.535 ist eingeteilt in 33.796.535 auf Inhaber lautende Stückaktien mit Stimmrecht, wobei jede Stammaktie am Grundkapital in gleichem Umfang beteiligt ist. Im Geschäftsjahr 2021 hat der Vorstand der Gesellschaft im Rahmen der Ausnutzung des genehmigten Kapitals mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Grundkapital gegen Sacheinlage von € 22.538.674,-- um € 11.257.861,-- auf € 33.796.535,-- durch Ausgabe von 11.257.861 neuen Aktien erhöht. Im Rahmen dieser Sacheinlage hat die indische Bajaj-Gruppe über die Pierer Bajaj AG rund 46,5 Prozent ihrer Aktien der KTM AG in die Gesellschaft eingebracht. Dadurch und nach Erwerb der noch restlichen von Bajaj gehaltenen rund 1,5% KTM-AG Anteile hat sich der Anteil der Gesellschaft an der KTM AG von vormals rund 51,7 Prozent auf rund 99,8 Prozent erhöht. Die restlichen 0,2 Prozent sollen gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung auf den Hauptgesellschafter PIERER Mobility AG in 2022 übertragen werden (Squeeze-Out).

Seit dem 14. November 2016 sind die Aktien der PIERER Mobility AG im International Reporting Standard der SIX Swiss Exchange primärkotiert (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. Seit dem 3. März 2020 notieren die Aktien der PIERER Mobility AG auch im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse (General Standard). Die Stifel Europe Bank AG (vormals MainFirst Bank AG) agiert als Designated Sponsor im Xetra-Handel. Spezialist am Handelsplatz der Frankfurter Wertpapierbörse ist die Baader Bank AG.

Die Wiener Börse AG hat die Aktien der PIERER Mobility AG auf eigene Initiative in den „global market“ von weltweit agierenden Unternehmen mit Wirkung ab dem 1. Oktober 2020 aufgenommen.

LISTING IM PRIME MARKET DER WIENER BÖRSE

Die PIERER Mobility AG hat die Aufnahme ihrer Aktien in den Amtlichen Handel (Segment den prime market) der Wiener Börse beantragt. Somit kam mit der PIERER Mobility AG als führender europäischer Zweiradhersteller ein wesentlicher Teil der Pierer Unternehmensgruppe mit einem zusätzlichen Listing an die Wiener Börse. Die Handelaufnahme im prime market, das Top-Segment der Wiener Börse, erfolgte am 1. März 2022. Mit diesem Schritt wurde dem großen Investoreninteresse im In- und Ausland begegnet.



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 60,6. Die Aktie schloss am letzten Handelstag des Geschäftsjahres 2019 (30.12.2019) bei CHF 54,0. Die weltweite Ausbreitung des Coronavirus traf im Frühjahr 2020 die Aktienmärkte massiv, es kam an den Börsen zu größeren Kursverlusten. Damit einhergehend ist auch die PMAG Aktie stark gefallen. 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 71,1 hat sich der Börsenkurs der PMAG-Aktie im Geschäftsjahr 2021 kontinuierlich gesteigert. Die PMAG-Aktie schloss am letzten Handelstag des Geschäftsjahres 2021 (30.12.2021) bei CHF 94,0. Der höchste Schlusskurs an der SIX Swiss Exchange lag im Berichtsjahr bei CHF 95,0; der niedrigste bei CHF 71,9. Die Marktkapitalisierung betrug per 31.12.2021 CHF 3.176,9 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 PMAG-Aktie bei Investoren. Neben dem Coverage durch die Bank Vontobel AG besteht eine Zusammenarbeit mit drei weiteren Analystenhäusern. Die Stifel Europe Bank AG (vormals MainFirst Bank AG) in Frankfurt hat ihre ausführliche Erstanalyse am 4. März 2020 veröffentlicht. Nach ihren regelmäßigen Analysen im vergangenen Geschäftsjahr erfolgte das jüngste Update im Februar 2022. Die Stifel Europe Bank AG hat ihre Kurserwartung bei CHF 105 (90) festgelegt und ihre Empfehlung auf „Buy“ gesetzt. Jefferies GmbH, mit Sitz in Frankfurt, hat ebenfalls das Coverage aufgenommen und ihre Erstanalyse im November 2021 erstellt, ebenfalls eine Kaufempfehlung ausgesprochen und das Kursziel mit CHF 110 beziffert. Die Edison Group erwartet, dass sich das Wachstum bei Motorrädern im Geschäftsjahr 2022 moderat fortsetzen wird und dass das starke Wachstum der Nachfrage nach E-Bikes anhält. Die Bank Vontobel AG geht in ihrer aktuellen Bewertung im Februar 2022 von einem Kursziel von bis zu CHF 108 aus und gibt erneut eine Kaufempfehlung ab.

RÜCKKAUF UND VERWENDUNG EIGENER AKTIEN

Die PIERER Mobility AG hat, gestützt auf den Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 4. Oktober 2019, am 22. Oktober 2019 einen Rückkauf eigener Inhaberaktien zum Marktpreis über die ordentliche Handelslinie begonnen. Das Rückkaufprogramm wurde von der Bank Vontobel AG durchgeführt und am 20. Jänner 2021 vorzeitig beendet. Die Anzahl der erworbenen Aktien betrug 224.043 Stück, oder rund 0,99 Prozent des Grundkapitals, im Wert von CHF 10.495.998,69 (höchstgeleiteter Gegenwert je Aktie: CHF 56,60; niedrigster geleiteter Gegenwert je Aktie: CHF 23,50; gewichteter Durchschnittsgegenwert der erworbenen Aktien: CHF 46,8481).

Auf Grundlage der Rückkaufs- und Wiederverkaufsermächtigung für eigene Aktien der außerordentlichen Hauptversammlung vom 4. Oktober 2019 hat der Vorstand der PIERER Mobility AG beschlossen, davon 30.703 Stück eigene Aktien (rund 0,14 Prozent des Grundkapitals) im August 2020 zu verwerten. Zweck dieser Veräußerung war die Verwendung eigener Aktien zur Begleichung des Kaufpreises und des Einlösungsbetrages für das Gesellschafterdarlehen in Höhe von insgesamt € 1.509.693,75 für den Erwerb der 35-prozentigen Beteiligung an der digitalen Handelsplattform DealerCenter Digital GmbH (DCD GmbH), München/Deutschland. Der Aufsichtsrat hat dieser Transaktion am 30. Juli 2020 seine Zustimmung erteilt. Die verbliebenen 193.340 eigenen Aktien wurden im Geschäftsjahr 2021 außerbörslich veräußert. Die Gesellschaft verfügte zum Stichtag 31. Dezember 2021 über keine eigenen Aktien.

DIVIDENDE

Der Vorstand wird laut der veröffentlichten Meldung vom 10. März 2022 der Hauptversammlung am 29. April 2022 die Ausschüttung einer

Dividende von € 1,-- je Aktie vorschlagen. Im Hinblick auf ein Ergebnis je Aktie von € 3,34 bedeutet das eine Ausschüttungsquote von 29,94%. Die Zahl der dividendenberechtigten Aktien beträgt zum 31.12.2021 33.796.535 Stück Aktien. Bei 33.796.535 dividendenberechtigten Aktien wird somit ein Betrag in Höhe von rund € 33,80 Mio. ausgeschüttet.

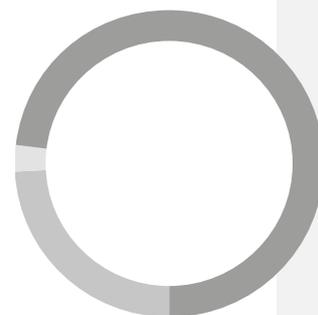
INVESTOR RELATIONS AKTIVITÄTEN

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. Um Transparenz, Service und Aktualität zu gewährleisten, werden alle Finanzberichte, Pressemeldungen, Ad-Hoc-Meldungen, Stimmrechtsmitteilungen sowie Unternehmenspräsentationen auf der Website des Unternehmens www.pierermobility.com veröffentlicht und stehen damit allen Aktionären zeitgleich zur Verfügung. Trotz Corona-Pandemie konnten alle geplanten Veranstaltungen sowohl virtuell als auch physisch abgehalten werden.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31.12.2021

Im Geschäftsjahr 2021 hielt die Pierer Bajaj AG, Österreich eine Beteiligung in Höhe von rund 73,3 Prozent des Grundkapitals der Gesellschaft. Rund 2,6 Prozent hielt Pierer Konzerngesellschaft mbH, Österreich. Der Streubesitz betrug rund 24,1 Prozent.

- Pierer Bajaj AG, Österreich: ~ 73,3%
- Pierer Konzerngesellschaft mbH, Österreich: ~ 2,6%
- Streubesitz: ~ 24,1%



WEITERE INFORMATIONEN ZUR PIERER MOBILITY-AKTIE

Investor Relations	Mag. Michaela Friepeß
Telefon	+43 7242 69 402
Fax	+43 7242 69 402 109
E-Mail	ir@pierermobility.com
Website	www.pierermobility.com
ISIN	AT0000KTMIO2
Valorenummer (Schweiz)	41860974
Wertpapierkürzel	PMAG
Reuters	PMAG.S
Bloomberg	PMAG SE, PMAG GY
Aktiengattung	auf Inhaber lautende nennbetragslose Stammaktien





CORPORATE GOVERNANCE 2021 NACH ÖCGK

01 BEKENNTNIS ZUM ÖSTERREICHISCHEN CORPORATE GOVERNANCE KODEX (ÖCGK)	64
02 ZUSAMMENSETZUNG DER ORGANE	65
Arbeitsweise des Vorstands	65
Zusammensetzung des Vorstands.....	66
Arbeitsweise des Aufsichtsrates	68
Zusammensetzung des Aufsichtsrates.....	69
Ausschüsse des Aufsichtsrates und deren Mitglieder	69
Unabhängigkeit des Aufsichtsrates.....	70
03 MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG VON FRAUEN	71
04 BESCHREIBUNG DES DIVERSITÄTSKONZEPTS	71
05 PRÜFUNGEN UND EXTERNE EVALUIERUNG	73
06 VERÄNDERUNGEN NACH DEM ABSCHLUSSSTICHTAG	73

CORPORATE GOVERNANCE RLCG DER SIX SWISS EXCHANGE	74
---	-----------

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT 2021 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 AT0000KTMIG02). Zudem sind die Aktien der PIERER Mobility AG seit dem 3. März 2020 im regulierten Markt (General Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse und 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 2021. Der Kodex ist unter www.corporate-governance.at in der jeweils aktuell gültigen Fassung öffentlich zugänglich.

Die PIERER Mobility AG (vormals KTM Industries 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 2021 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 2021.

„C-Regel 26“: DI Stefan Pierer hat mehr als vier Aufsichtsratsmandate außerhalb des PIERER Mobility Konzerns inne. Es handelt sich dabei um Aufsichtsratsmandate innerhalb des übergeordneten Pierer Industrie Konzerns.

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

„C-Regeln 39 und 41“: Da der Aufsichtsrat der PIERER Mobility AG im Geschäftsjahr 2021 aus nur vier Mitgliedern bestand, wurde auf die Einrichtung eines Nominierungsausschusses sowie eines eigenen Ausschusses, der zu Entscheidungen in dringenden Fällen befugt ist, 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 Gruppe 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. C-Regel 83 wird daher nur insoweit nicht entsprochen, als eine Beurteilung des Risikomanagements durch den Abschlussprüfer im Geschäftsjahr 2021 nicht erfolgt ist. Ab dem Geschäftsjahr 2022 ist geplant, dass der Abschlussprüfer eine unabhängige Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Risikomanagements gemäß C-Regel 83 durchführt.

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 veröffentlichen wir im Geschäftsbericht, im Halbjahresbericht, auf der Unternehmenswebsite und im Rahmen unserer 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 weisen wir im Finanzkalender hin. Sämtliche Informationen werden auf der Website unter der Rubrik „Investor Relations“ oder „Newsroom“ 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

Der Vorstand der PIERER Mobility AG setzte sich im Geschäftsjahr 2021 wie folgt zusammen (C-Regel 16 des ÖCGK):

Name Geburtsjahr	Funktion	Erstbestellung	Ende der laufenden Funktionsperiode	Verantwortungsbereiche
DI Stefan Pierer geb. 1956	Vorstandsmitglied (CEO)	2. Juni 2015*	31. Dezember 2023	<ul style="list-style-type: none"> ▪ strategische Gesamtleitung ▪ Produktmanagement ▪ Qualitätsmanagement ▪ Einkauf ▪ Supply Chain ▪ Internationale Projekte
Mag. Friedrich Roithner geb. 1963	Vorstandsmitglied (CFO)	2. Juni 2015**	31. Dezember 2023	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Finanzen ▪ (Konzern)Rechnungswesen ▪ Steuerangelegenheiten ▪ Rechtsangelegenheiten ▪ Risiko-Management
Mag. Hubert Trunkenpolz geb. 1962	Vorstandsmitglied	1. Jänner 2018	31. Dezember 2023	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vertrieb ▪ Marketing ▪ Kundendienst ▪ Joint Ventures
Mag. Viktor Sigl, MBA geb. 1974	Vorstandsmitglied	19. Dezember 2019	31. Dezember 2023	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Personal ▪ Organisation ▪ IT

* 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 ist Mag. Friedrich Roithner somit Vorstand der CROSS Industries AG (nunmehr PIERER Mobility AG).

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, ab 2011 Aufbau der Pierer Industrie AG, deren Alleinaktionär und Vorstandsvorsitzender er ist.

Weitere wesentliche Funktionen im Konzern:

- Vorstandsvorsitzender der KTM AG
- Aufsichtsratsmitglied der PIERER E-Bikes GmbH

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

- Aufsichtsratsvorsitzender der Pankl Racing Systems AG
- Aufsichtsratsmitglied der SHW AG
- Aufsichtsratsvorsitzender der Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)
- Aufsichtsratsmitglied der Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH
- Aufsichtsratsvorsitzender der Westpark Wels AG
- Verwaltungsrat der swisspartners Group AG
- Verwaltungsrat der Pierer Swiss AG

MAG. FRIEDRICH ROITHNER (CFO)**Beruflicher Werdegang:**

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. Seit Ende 2007 ist Friedrich Roithner im Management der PIERER Mobility-Gruppe tätig. Von März 2008 bis Juni 2010 war Friedrich Roithner Vorstand der Unternehmens Invest AG.

Weitere wesentliche Funktionen im Konzern:

- Aufsichtsratsvorsitzender der KTM AG
- Aufsichtsratsvorsitzender der KTM Components GmbH
- Aufsichtsratsvorsitzender der PIERER E-Bikes GmbH

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

- Aufsichtsratsmitglied der Pankl Racing Systems AG
- Aufsichtsratsmitglied der SHW AG
- Aufsichtsratsmitglied der Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)
- Aufsichtsratsmitglied der Westpark Wels 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. Seit 2007 ist Hubert Trunkenpolz auch Mitglied des Vorstandes der KTM AG und seit 2018 ist er im Vorstand der PIERER Mobility AG.

Weitere wesentliche Funktionen im Konzern:

- Vorstandsmitglied der KTM AG
- Geschäftsführer der PIERER E-Bikes GmbH

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 GROUP war er kaufmännischer Geschäftsführer im Bereich der internationalen Industriemontage. Seit 19. Dezember 2019 ist Viktor Sigl Vorstand der PIERER Mobility AG.

Weitere wesentliche Funktionen im Konzern:

- Vorstandsmitglied der KTM AG
- Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der KTM Components GmbH
- Aufsichtsratsmitglied der PIERER E-Bikes GmbH

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

- Keine.

ARBEITSWEISE DES AUFSICHTSRATES

Der Aufsichtsrat hat auch im Geschäftsjahr 2021 die ihm nach Gesetz, Satzung, ÖCGK und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben und Pflichten gewissenhaft wahrgenommen. Sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats und der Ausschüsse des Aufsichtsrats sind im Sinn des ÖCGK frei und unabhängig. Im Geschäftsjahr 2021 wurden insgesamt sieben Aufsichtsratssitzungen abgehalten. Lediglich bei einer Aufsichtsratssitzung war ein Aufsichtsratsmitglied entschuldigt abwesend; bei den übrigen sechs Aufsichtsratssitzungen waren sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrates anwesend. Die Sitzungen dauerten durchschnittlich rund zwei bis zweieinhalb Stunden. Weiters fanden zwei Sitzungen des Prüfungsausschusses statt; die Sitzungen dauerten durchschnittlich rund eine Stunde. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Geschäftsjahr 2021 in seinen Sitzungen regelmäßig mit der Überwachung der Projekte, dem Geschäftsverlauf und der Geschäftsplanung (Vorschau, Budget und Mehrjahresplanung) 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 2020, der Prüfung des Konzernabschlusses 2020, der Tagesordnung und den Beschlussvorschlägen für die außerordentliche Hauptversammlung und die 24. ordentliche Hauptversammlung, dem Finanzstatus sowie Vorstandsangelegenheiten gewidmet. Im Detail wird auch auf die Ausführungen im Bericht des Aufsichtsrates über das Geschäftsjahr 2021 verwiesen.

Weiters beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit dem Compliance Management sowie mit der Corporate Governance des Unternehmens. Der Aufsichtsrat hat entsprechend den Satzungsbestimmungen einen Vorsitzenden und einen Stellvertreter gewählt und entsprechend der gesetzlichen Verpflichtung einen Prüfungsausschuss bestellt.

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

Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhalten mindestens 7 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 Aufsichtsrats ordnungsgemäß eingeladen wurden und mindestens die Hälfte der gewählten Mitglieder, jedenfalls aber drei Mitglieder, darunter der Vorsitzende oder sein Stellvertreter, an der Sitzung persönlich 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, PIERER E-Bikes GmbH und Kiska GmbH und deren Tochtergesellschaften, Kapitalerhöhungen jeder Art bei der KTM AG, PIERER E-Bikes GmbH und 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 Vorstands 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 2 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 Aufsichtsrats geschlossen, die der Zustimmung des Aufsichtsrats 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 Revisionsystems überwacht. Der Prüfungsausschuss hat Nicht-Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) bis zu einer Höhe von TEUR 1.500 pro Geschäftsjahr genehmigt. Die Genehmigung gilt für das Geschäftsjahr 2022 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 2021 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

Der Aufsichtsrat der Gesellschaft setzte sich im Geschäftsjahr 2021 wie folgt zusammen:

Name Geburtsjahr	Funktion	Erstbestellung	Ende der laufenden Funktionsperiode	Weitere Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in anderen in- und ausländischen börsennotierten Gesellschaften
Josef Blazicek geb. 1964	Aufsichtsrats- vorsitzender	2008	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2025 beschließt	All for One Steeb AG (Deutschland) SHW AG (Deutschland)
Dr. Ernst Chalupsky geb. 1954	Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrates	2014	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2025 beschließt	Keine
Mag. Klaus Rinnerberger geb. 1964	Mitglied des Aufsichtsrates	2015	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2024 beschließt	SHW AG (Deutschland)
Ing. Alfred Hörtenhuber geb. 1955	Mitglied des Aufsichtsrates	2018	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2022 beschließt	SHW AG (Deutschland)

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATES UND DEREN MITGLIEDER

Der Prüfungsausschuss der Gesellschaft besteht aus drei Mitgliedern und setzt sich wie folgt zusammen:

Mag. Klaus Rinnerberger

- Vorsitzender, Finanzexperte

Josef Blazicek

- Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Ernst Chalupsky

- Mitglied

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

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 erlassen und bereitet den Vorschlag des Aufsichtsrats 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 2021 zu zwei Sitzungen zusammengekommen, an der auch ein Vertreter des Wirtschaftsprüfers teilgenommen hat.

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

Josef Blazicek

- Vorsitzender

Dr. Ernst Chalupsky

- Mitglied

Der Vergütungsausschuss der PIERER Mobility AG wurde in der Sitzung des Aufsichtsrats der PIERER Mobility AG vom 20. Dezember 2021 eingerichtet und ist daher im Geschäftsjahr 2021 zur ersten konstituierenden Sitzung zusammengetreten.

Da der Aufsichtsrat aus nicht mehr als 6 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.

Dr. Ernst Chalupsky ist Gesellschafter und Geschäftsführer der Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH. Die PIERER Mobility-Gruppe wird von der Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH in Rechtsangelegenheiten beraten. Die Beratungsleistungen werden zu marktüblichen Bedingungen in Anspruch genommen.

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, Onkeln, Tanten, Geschwister, Nichten, Neffen) eines Vorstandsmitgliedes des Unternehmens oder von Personen, die sich in einer in den vorstehenden Punkten beschriebenen Position befinden.

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 kein Mitglied des Aufsichtsrates Anteilseigner mit einer Beteiligung von mehr als 10% ist oder die Interessen eines solchen Anteilseigners vertritt.

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

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.

Zur Förderung von Frauen in MINT Berufen hat die KTM AG bereits Maßnahmen gesetzt (Girl's Day, technische Lehre), die laufend ausgebaut werden. Für die Akquirierung von weiblichen Lehrlingen setzt das Unternehmen auf den Kernaspekt regelmäßiger Information. Um die Zielgruppe zu erreichen sind vor allem Informationsveranstaltungen wie Lehrlingsmessen oder das Besuchen von Schulen wichtig, um mit den potenziellen Lehrlingen in einen Dialog zu treten und technische Ausbildungen nahbar zu präsentieren. In diesem Zusammenhang bieten Schnuppertage im Unternehmen eine ideale Plattform, um sein handwerkliches Geschick unter Beweis zu stellen oder seine Neigung, was die berufliche Orientierung betrifft, herauszufinden. Parallel dazu werden Social-Media-Kanäle bespielt, um gezielt Mädchen anzusprechen und so Informationen und News zu teilen. Beispielsweise wird der Beruf des Metalltechniker mit Hauptmodul Schweißtechnik nicht selten von Mädchen als Wunschberuf gewählt. Parallel finden Lehrberufe wie Mechatronik oder Kfz-Technik großen Anklang.

Durch die zunehmende Flexibilisierung der Arbeitsgestaltung wird auch hinkünftig die Vereinbarkeit von Beruf und Familie und damit die Rückkehr und die dauerhafte Bindung an das Unternehmen ermöglicht. Aufgrund der im Geschäftsjahr 2019 eingeführten Gleitzeitvereinbarung wurde ein großer Schritt im Bereich der Arbeitszeitflexibilisierung gesetzt, um gemäß der aktuellen Lebenssituation den Beruf mit familiären Anforderungen vereinbar zu gestalten.

Der Anteil an Frauen am gesamten Mitarbeiterstand betrug per 31. Dezember 2021 24,2%. Derzeit sind weder im Vorstand noch im Aufsichtsrat Frauen vertreten. In leitenden Stellungen sind in der PIERER Mobility AG 16% Frauen (+1% zum Vorjahr) vertreten. Seit 2018 ist der Frauenanteil im Konzern um rund 28,3% angestiegen. Die Unternehmensgruppe will 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. So strebt die Gruppe an, die Zahl der weiblichen Beschäftigten, insbesondere in der Produktion, in den nächsten Jahren weiter zu erhöhen.

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.

Ziele:

Ziel des Diversitätskonzepts ist es, dass der Vorstand mit Persönlichkeiten besetzt ist, die sich aufgrund ihrer unterschiedlichen Berufs- und Lebenserfahrungen 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 2021 hat sich die Zusammensetzung des Vorstands der PIERER Mobility AG nicht verändert. Der Vorstand besteht zum Ende des Geschäftsjahres 2021 aus 4 Mitgliedern, welche 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 2 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.

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:

Im Geschäftsjahr 2021 wurde der 24. ordentlichen Hauptversammlung seitens des Aufsichtsrates vorgeschlagen, die Aufsichtsratsmitglieder Dr. Ernst Chalupsky und Josef Blazicek, welche mit der Beendigung der 24. ordentlichen Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden wären, neuerlich in den Aufsichtsrat zu wählen. Der Wahlvorschlag des Aufsichtsrates wurde auf Grundlage der Anforderungen des § 87 Abs 2a AktG und des Corporate Governance Kodex abgegeben und berücksichtigte die Qualifikationen und Erfahrungen von Dr. Ernst Chalupsky und Josef Blazicek sowie die ausgezeichnete bisherige Zusammenarbeit mit ihnen. Die Hauptversammlung ist dem Wahlvorschlag des Aufsichtsrats gefolgt und hat Dr. Ernst Chalupsky und Josef Blazicek bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2025 beschließt, bestellt. Der Aufsichtsrat besteht zum Ende des Geschäftsjahres 2021 aus 4 Mitgliedern, die den Anforderungen des Konzepts entsprechen.

Ausblick: Es ist beabsichtigt, den Aufsichtsrat künftig zu erweitern und 2 weibliche Kandidaten für die Wahl in den Aufsichtsrat vorzuschlagen.

05 PRÜFUNGEN UND EXTERNE EVALUIERUNG

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, FN 269725 f, Kudlichstraße 41, 4020 Linz, wurde von der 24. ordentlichen Hauptversammlung zum Konzern- und Einzelabschlussprüfer der Gesellschaft für das Geschäftsjahr vom 01.01.2021 bis 31.12.2021 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 550 (Vorjahr: TEUR 511). Sonstige Leistungen betragen TEUR 127.

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

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

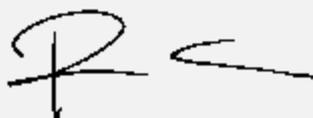
Die PIERER Mobility AG gab am 27. Jänner 2022 bekannt, die Aufnahme ihrer Aktien in den Amtlichen Handel (Segment: prime market) der Wiener Börse zu beantragen. Die Handelsaufnahme im prime market der Wiener Börse erfolgte am 1. März 2022, womit die PIERER Mobility AG nunmehr auch im Top-Segment der Wiener Börse gelistet ist. Als Europas führender "Powered Two-Wheeler"-Hersteller (PTW) mit einer Marktkapitalisierung von über EUR 3 Mrd. reihte sich der PIERER Mobility-Konzern damit in die Liga der 39 größten und meistgehandelten Unternehmen an der Wiener Börse ein. Mit diesem Schritt wurde dem großen Investoreninteresse im In- und Ausland begegnet. Das Primärlisting der Aktien der PIERER Mobility AG (ISIN: AT0000KTMIO2) bleibt weiterhin bei der Schweizer Börse SIX Swiss Exchange.

Wels, im März 2022

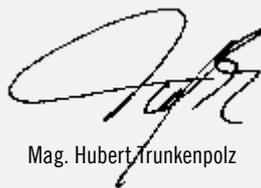
Der Vorstand



Dipl.-Ing. Stefan Pierer, CEO



Mag. Friedrich Roithner, CFO



Mag. Hubert Trunkenpolz



Mag. Viktor Sigl, MBA

CORPORATE GOVERNANCE RLCG DER SIX SWISS EXCHANGE

Die PIERER Mobility AG (vormals KTM Industries AG) unterliegt als in der Schweiz börsennotierte 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 primärkotiert (ISIN: AT0000820659, Valorenummer: 504.289). 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/wp-content/uploads/2021/10/2021-10-22_Satzung-PIERER-Mobility-AG.pdf).

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 mit ihrer Beteiligung an der KTM AG, (ii) Design, Konzeptentwicklung und Digitalisierung mit den Beteiligungen an der KTM Technologies GmbH, der PIERER Innovation GmbH, der KISKA GmbH, der Avocodo GmbH und der DealerCenter Digital GmbH und (iii) E-Bicycles mit der Beteiligung an der PIERER E-Bikes 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 130 im Geschäftsbericht sowie im Geschäftsbericht unter „Konzernstruktur“ der Seite 11 enthalten.

KTM AG

Die KTM AG hat ihren Sitz in Mattighofen, Österreich. Das Grundkapital der KTM AG beträgt EUR 10'678'706. An der KTM AG war die PIERER Mobility AG zum Stichtag 31. Dezember 2021 zu rund 99.757% beteiligt. In der außerordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre der KTM AG vom 16. Februar 2022 wurde ein Gesellschafterausschluss beschlossen. Nach Durchführung des Verfahrens wird die PIERER Mobility AG Alleinaktionärin der KTM AG sein.

In der KTM-Gruppe sind die Beteiligungen an der KTM Sportmotorcycle GmbH (100 Prozent), KTM Racing AG (100 Prozent), Husqvarna Motorcycles GmbH (100 Prozent), die KTM Sportcar GmbH (100 Prozent), die WP Suspension GmbH (100 Prozent), die GASGAS Motorcycles GmbH (100 Prozent), die KTM Beteiligungs GmbH (100 Prozent) und die KTM Immobilien GmbH (mittelbar über die KTM Beteiligungs GmbH sowie unmittelbar insgesamt 100 Prozent) sowie die Beteiligungen an den Vertriebsgesellschaften der KTM-Gruppe und der HUSQVARNA-Gruppe (Husqvarna Motorcycles GmbH und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften) 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 und GASGAS 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.

KTM Technologies / PIERER Innovation / Kiska / Avocado / DealerCenter Digital GmbH

Die KTM Technologies GmbH entwickelt innovative Produktkonzepte und setzt den Schwerpunkt auf neue Technologien für Sportmotorräder und zukunftssträchtige Mobilitätslösungen. Darüber hinaus ist das Unternehmen auf die Konzeptentwicklung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen und Plattformen spezialisiert.

Die PIERER Innovation GmbH beschäftigt sich mit digitaler Transformation und Innovation für das Kernprodukt. Dabei werden unterschiedliche Technologiefelder wie Künstliche Intelligenz, Big Data, Blockchain und Business Modeling betrieben.

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

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

Die DealerCenter Digital GmbH entwickelt digitale Beratungs- und Verkaufssysteme, die sich an der Schnittstelle von On- und Offline-Handel positionieren.

PIERER E-Bikes GmbH

Der Geschäftsbereich E-Bicycles der PIERER Mobility-Gruppe mit den Marken HUSQVARNA E-Bicycles, R RAYMON, GASGAS sowie FELT Bicycles ist in der PIERER E-Bikes GmbH gebündelt.

Aufstellung der aktiven nichtkотиerten Tochtergesellschaften

Eine detaillierte Aufstellung der aktiven nichtkотиerten Tochtergesellschaften der PIERER Mobility AG ist dem Beteiligungsspiegel (Seiten 191-193 des Geschäftsberichtes) zu entnehmen.

1.2. BEDEUTENDE AKTIONÄRE

Die Aktionärsstruktur der PIERER Mobility AG setzt sich zum Stichtag 31. Dezember 2021 wie folgt zusammen:

Pierer-Gruppe:	
Pierer Bajaj AG	73.32%
Pierer Konzerngesellschaft mbH	2.58%
Streubesitz	24,1%

Die Pierer-Gruppe hielt zum Stichtag 31. Dezember 2021 rund 75.90% 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 2021 sowohl über ein bedingtes, als auch über ein genehmigtes Kapital. Das genehmigte Kapital gemäß § 5 der Satzung beträgt EUR 11'269'337. Davon wurde bereits ein Betrag in Höhe von EUR 11'257'861 ausgenutzt. Zum Stichtag 31. Dezember 2021 verbleibt somit ein ausnutzbares genehmigtes Kapital in Höhe von EUR 11'476.

Das bedingte Kapital gemäß § 5a der Satzung beträgt EUR 25'000'000 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 Kapital.¹

Die entsprechende Satzungsbestimmung in § 5 Genehmigtes Kapital lautet:

§ 5 Genehmigtes Kapital

- Der Vorstand ist gemäß § 169 AktG ermächtigt, bis 26.04.2023 mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Grundkapital der Gesellschaft von EUR 22.538.674,00, allenfalls in mehreren Tranchen, gegen Bar- und/oder Sacheinlagen um bis zu EUR 11.269.337,00 durch Ausgabe von bis zu 11.269.337 Stück auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien auf bis zu EUR 33.808.011,00 zu erhöhen und den Ausgabebetrag sowie die Ausgabebedingungen und die weiteren Einzelheiten der Durchführung der Kapitalerhöhung im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat festzusetzen sowie allenfalls die neuen Aktien im Wege des mittelbaren Bezugsrechts gemäß § 153 Abs 6 AktG den Aktionären zum Bezug anzubieten.
- Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Bezugsrecht der Aktionäre ganz oder teilweise auszuschließen,
 - (i) wenn die Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen erfolgt und in Summe der rechnerisch auf die gegen Bareinlagen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegebenen Aktien entfallende Anteil am Grundkapital der Gesellschaft die Grenze von 10% (zehn Prozent) des Grundkapitals der Gesellschaft zum Zeitpunkt der Einräumung nicht übersteigt,
 - (ii) wenn die Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen erfolgt,
 - (iii) zur Bedienung einer Mehrzuteilungsoption (Greenshoe), und/oder
 - (iv) für den Ausgleich von Spitzenbeträgen.
- Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, Änderungen der Satzung, die sich durch die Ausgabe von Aktien aus dem genehmigten Kapital ergeben, zu beschließen.

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. Die Kapitalerhöhung der PIERER Mobility AG erfolgte ausschließlich gegen Sacheinlage von KTM Aktien durch die Pierer Bajaj AG und unter Bezugsrechtsausschluss der übrigen Aktionäre. Im Rahmen dieser Sachkapitalerhöhung wurde das Grundkapital der PIERER Mobility AG von EUR 22'538'674 um EUR 11'257'861 auf EUR 33'796'535 erhöht. Die Kapitalerhöhung wurde am 22. Oktober 2021 im Firmenbuch eingetragen. Infolge der teilweisen Ausnutzung des genehmigten Kapitals beträgt das verbleibende genehmigte Kapital EUR 11'476.

Bedingtes Kapital:

Die Hauptversammlung der PIERER Mobility AG hat am 27. April 2017 ein bedingtes Kapital beschlossen.²

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

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

¹ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/10/2021-10-22_Satzung-PIERER-Mobility-AG.pdf

² Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/10/2021-10-22_Satzung-PIERER-Mobility-AG.pdf

- d) Der Vorstand ist berechtigt, das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Finanzinstrumente im Sinne des § 174 AktG mit Zustimmung des Aufsichtsrates auszuschließen.
- e) Die bedingte Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft gemäß § 159 Abs 2 Z 1 AktG um bis zu EUR 25.000.000,00 durch Ausgabe von bis zu 25.000.000 auf Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennwert (Stückaktien) zur Ausgabe an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG, die unter Ausnutzung der in dieser Hauptversammlung eingeräumten Ermächtigung von der Gesellschaft ausgegeben werden, soweit die Gläubiger der Finanzinstrumente von ihrem Umtausch und/oder Bezugsrecht auf Aktien der Gesellschaft Gebrauch machen. Der Ausgabebetrag und das Umtauschverhältnis sind nach Maßgabe anerkannter finanzmathematischer Methoden sowie des Aktienkurses in einem anerkannten Preisfindungsverfahren zu ermitteln. Die neu ausgegebenen Aktien der bedingten Kapitalerhöhung sind im gleichen Maße wie die bereits bestehenden Aktien der Gesellschaft dividendenberechtigt. Der Vorstand ist ermächtigt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, Änderungen der Satzung, die sich durch die Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital ergeben, zu beschließen.

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 25.000.000,00 durch Ausgabe von bis zu 25.000.000 auf Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennwert (Stückaktien) zur Ausgabe an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG, die unter Ausnutzung der in dieser Hauptversammlung eingeräumten Ermächtigung von der Gesellschaft ausgegeben werden, 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.

2.3 KAPITALVERÄNDERUNGEN DER LETZTEN DREI BERICHTSJAHRE

Die Summe des Konzerneigenkapitals der PIERER Mobility AG betrug zum 31. Dezember 2019 EUR 618,6 Mio, zum 31. Dezember 2020 EUR 654,1 Mio. und zum 31. Dezember 2021 EUR 765,6 Mio. Informationen über die Veränderung des Eigenkapitals sind in der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung des Geschäftsberichts dargelegt (Seiten 126 - 127).

In der außerordentlichen Hauptversammlung der PIERER Mobility AG vom 4. Oktober 2019 wurde der Beschluss gefasst, ein Aktienrückkaufprogramm zu lancieren und bis zu 7,404% (entsprechend 20% des Free Floats) des Grundkapitals von PIERER Mobility AG zurückzukaufen. Die erworbenen Inhaberaktien konnten sowohl als Gegenleistung für den Erwerb von Unternehmen, zur Weiterveräußerung als auch zur Herabsetzung des Grundkapitals durch Einziehung eigener Aktien verwendet werden. Der Rückkauf eigener Inhaberaktien wurde am 22. Oktober 2019 aufgenommen, ab dem 7. April 2020 ausgesetzt und am 20. Jänner 2021 vorzeitig beendet. Im Rahmen des Rückkaufsprogramms wurden insgesamt 224'043 Stückaktien über die Börse erworben. Sämtliche im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms erworbenen eigenen Aktien wurden bis zum Stichtag wieder veräußert. Zum Stichtag hält die PIERER Mobility AG keine eigenen Aktien.

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 PARTIZIPATIONSSCHEINE/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 Bezugsrechtsausschluss 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 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.

³ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/10/2021-10-22_Satzung-PIERER-Mobility-AG.pdf

⁴ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/10/2021-10-22_Satzung-PIERER-Mobility-AG.pdf

Aufgrund der COVID-19-Krise wurde die 24. ordentliche Hauptversammlung der PIERER Mobility AG zum Zweck der Vermeidung der weiteren Ausbreitung des Coronavirus und zum Schutz der Aktionäre und sonstigen Teilnehmer als virtuelle Hauptversammlung ohne physische Anwesenheit der Teilnehmer durchgeführt. Gemäß der anlässlich der COVID-19-Krise erlassenen Gesellschaftsrechtlichen COVID-19-Verordnung gilt für die virtuelle Durchführung der Hauptversammlung einer Aktiengesellschaft, dass eine Teilnahmemöglichkeit an der Versammlung von jedem Ort aus mittels einer akustischen und optischen Verbindung in Echtzeit bestehen muss, damit der einzelne Aktionär dem Verlauf der Versammlung folgen kann. Zusätzlich muss der Aktionär in die Lage versetzt werden, während der Versammlung Wortmeldungen abzugeben und an Abstimmungen teilzunehmen. Die Stellung eines Beschlussantrags, die Stimmabgabe und die Erhebung eines Widerspruchs in der virtuellen Hauptversammlung erfolgen durch einen besonderen Stimmrechtsvertreter. Als besondere Stimmrechtsvertreter hat die Gesellschaft zumindest vier geeignete und von ihr unabhängige Personen zur Auswahl vorzuschlagen. Die Aktionäre werden somit im Wege eines Livestreams der Hauptversammlung zugeschaltet und üben ihr Antrags-, Stimm- und Widerspruchsrecht über diesen Stimmrechtsvertreter aus; Weisungsänderungen sind bis zum Ende der Generaldebatte möglich. Fragen werden von den Aktionären – auch während der virtuellen Hauptversammlung – elektronisch eingereicht, bis der Vorsitzende der Versammlung das Ende der Generaldebatte verkündet.

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.

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

⁵ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/10/2021-10-22_Satzung-PIERER-Mobility-AG.pdf

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.

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

Der Aufsichtsrat der PIERER Mobility AG bestand im Geschäftsjahr 2021 aus vier Mitgliedern und setzte sich wie folgt zusammen:

Name Geburtsjahr	Funktion für die PIERER Mobility AG	Erstbestellung	Ende der laufenden Funktionsperiode	Führungsaufgaben für eine Konzern- gesellschaft der PIERER Mobility AG
Josef Blazicek geb. 1964	Aufsichtsrats- vorsitzender	2008	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2025 beschließt	
Dr. Ernst Chalupsky geb. 1954	Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrates	2014	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2025 beschließt	▪ KTM AG (Österreich) (Aufsichtsratsmitglied)

⁶ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/10/2021-10-22_Satzung-PIERER-Mobility-AG.pdf

Name Geburtsjahr	Funktion für die PIERER Mobility AG	Erstbestellung	Ende der laufenden Funktionsperiode	Führungsaufgaben für eine Konzern- gesellschaft der PIERER Mobility AG
Mag. Klaus Rinnerberger geb. 1964	Mitglied des Aufsichtsrates	2015	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2024 beschließt	
Ing. Alfred Hörtenhuber geb. 1955	Mitglied des Aufsichtsrates	2018	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2022 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). Josef Blazicek steht weder mit der PIERER Mobility AG noch mit einer Konzerngesellschaft der PIERER Mobility AG in einer wesentlichen geschäftlichen Beziehung.

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.

Dr. Ernst Chalupsky, M.B.L.-HSG (geb. 1954), österreichischer Staatsbürger, ist Rechtsanwalt und Partner der international vertretenen Rechtsanwaltskanzlei SCWP Schindhelm. Dr. Ernst Chalupsky ist nach Abschluss seines Studiums an der Johannes Kepler Universität Linz und seiner Ausbildung als Rechtsanwaltsanwärter in einer renommierten oberösterreichischen Sozietät seit 1982 als Rechtsanwalt in Wels tätig. Bis zur Fusion mit Saxinger & Baumann zu SCWP im Jahre 2000 war Dr. Ernst Chalupsky als Partner in der Sozietät Chalupsky & Gumpoldsberger in Wels tätig. 1996/1997 absolvierte Dr. Ernst Chalupsky an der Universität St. Gallen das Masterstudium „Europäisches und internationales Wirtschaftsrecht“. Zudem ist Dr. Ernst Chalupsky Vorsitzender des Aufsichtsrats der Pierer Industrie AG (Österreich).

Im Aufsichtsrat der Gesellschaft ist Dr. Ernst Chalupsky seit dem Jahr 2014 vertreten. Derzeit übt Dr. Ernst Chalupsky die Funktion des Stellvertreters des Aufsichtsratsvorsitzenden der PIERER Mobility AG aus. Die laufende Funktionsperiode endet mit dem Ablauf der Hauptversammlung, die über das Geschäftsjahr 2025 beschließt.

Dr. Ernst Chalupsky ist Gesellschafter und Geschäftsführer der Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH. Die PIERER Mobility-Gruppe wird von der Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH in Rechtsangelegenheiten beraten. Die Beratungsleistungen werden zu marktüblichen Bedingungen in Anspruch genommen. Dr. Ernst Chalupsky steht weder mit der PIERER Mobility AG noch mit einer Konzerngesellschaft der PIERER Mobility AG in einer wesentlichen geschäftlichen Beziehung.

Mag. Klaus Rinnerberger (geb. 1964), österreichischer Staatsbürger, begann 1987 nach Abschluss des Jurastudiums in Wien seine berufliche Laufbahn als Auditor und Consultant bei Arthur Andersen & Co. Danach nahm er diverse Führungsfunktionen in der Automobilindustrie, u.a. als Mitglied des Vorstandes der Magna Automobiltechnik AG sowie der Magna Steyr AG ein. 2009 wechselte er in den Vorstand der Polytec Holding AG und hatte nach Herauslösung der Peguform aus der Polytec bis Dezember 2011 die Rolle des CEO der Peguform Gruppe inne. Zudem ist Mag. Klaus Rinnerberger auch Vorstandsmitglied der Pierer Industrie AG (Österreich). Mag. Klaus Rinnerberger steht weder mit der PIERER Mobility AG noch mit einer Konzerngesellschaft der PIERER Mobility AG in einer wesentlichen geschäftlichen Beziehung.

Im Aufsichtsrat der Gesellschaft ist Mag. Klaus Rinnerberger seit dem Jahr 2015 vertreten. Die laufende Funktionsperiode endet mit dem Ablauf der Hauptversammlung, die über das Geschäftsjahr 2024 beschließt.

Ing. Alfred Hörtenhuber (geb. 1955), österreichischer Staatsbürger, begann nach der Matura im Jahr 1975 seine berufliche Karriere bei der K. Rosenbauer KG in Leonding als Vertriebsassistent und später Exportleiter für Westeuropa. Er absolvierte berufsbegleitende Managementausbildungen am MSZG St. Gallen und am IMD Lausanne. 1985 trat er in die Miba-Gruppe zuerst als Marketingleiter, ab 1990 als Vorstand für Marketing, Forschung und Entwicklung in der Miba Sintermetall AG ein. 1998 wurde er CEO der Miba Friction Group und Mitglied des Vorstands in der Miba Holding AG. Seit

dem 6. Februar 2008 ist Alfred Hörtenhuber im Management der PIERER Mobility-Gruppe tätig. Herr Ing. Alfred Hörtenhuber war in der Zeit vom 2. Juni 2015 bis zum 31. Dezember 2017 Vorstandsmitglied der PIERER Mobility AG. Ing. Alfred Hörtenhuber steht weder mit der PIERER Mobility AG noch mit einer Konzerngesellschaft der PIERER Mobility AG in einer wesentlichen geschäftlichen Beziehung.

Im Aufsichtsrat der Gesellschaft ist Ing. Alfred Hörtenhuber seit dem 26. April 2018 vertreten. Die laufende Funktionsperiode endet mit dem Ablauf der Hauptversammlung, die über das Geschäftsjahr 2022 beschließt.

WESENTLICHE WEITERE FUNKTIONEN DER MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

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 Steeb AG	AR-Vorsitzender	Ja
	Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)	AR-Mitglied	Ja
	Pankl Racing Systems AG	stellvertretender AR-Vorsitzender	Ja
	Pierer Industrie AG	stellvertretender AR-Vorsitzender	Ja
	SHW AG	AR-Mitglied	Ja
	Pierer Bajaj AG	AR-Mitglied	Ja
Dr. Ernst Chalupsky			
	KTM AG	AR-Mitglied	Ja
	Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)	AR-Mitglied	Nein
	Pierer Bajaj AG	AR-Vorsitzender	Ja
	Pierer Industrie AG	AR-Vorsitzender	Ja
	Pöttinger Landtechnik GmbH	AR-Mitglied	Ja
	Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH	Geschäftsführer	Ja
Mag. Klaus Rinnerberger			
	HDC GmbH	AR-Mitglied	Nein
	Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)	Stellvertretender AR-Vorsitzender	Ja
	Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)	Vorstand	Nein
	Pankl Racing Systems AG	AR-Mitglied	Ja
	Pierer Industrie AG	Vorstand	Ja
	Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH	AR-Vorsitzender	Ja
	SHW AG	AR-Vorsitzender	Ja
Ing. Alfred Hörtenhuber			
	Pierer Industrie AG	Vorstand	Nein
	Pankl Racing Systems AG	AR-Mitglied	Ja
	Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH	stellvertretender AR-Vorsitzender	Ja
	SHW AG	stellvertretender AR-Vorsitzender	Ja

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 69).

3.5.2 Personelle Zusammensetzung sämtlicher Aufsichtsratsausschüsse, deren Aufgaben und Kompetenzabgrenzung

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.

Die Aufgaben eines Nominierungsausschusses werden aus Effizienzgründen vom gesamten Aufsichtsrat wahrgenommen, da der Aufsichtsrat der PIERER Mobility AG aus nicht mehr als 6 Mitgliedern besteht.

Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichtes nach den Bestimmungen des ÖCGK verwiesen (Ausschüsse des Aufsichtsrats und deren Mitglieder, Seiten 69-70).

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 68-69).

Im Geschäftsjahr 2021 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 2021 wurden insgesamt sieben Aufsichtsratssitzungen abgehalten. Die Sitzungen dauerten durchschnittlich rund zwei bis zweieinhalb Stunden. Weiters fanden zwei 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 68-69).

3.7 INFORMATIONS- UND KONTROLLINSTRUMENTE GEGENÜBER DEM VORSTAND

Die PIERER Mobility AG verfügt über ein kein eigenes Risikomanagement-System. Im Hinblick auf die Unternehmensgröße wurde keine eigene Stelle „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 2021.

Das Management-Informationssystem 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-Informationssystem.

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 2021 wie folgt zusammen:

Name Geburtsjahr	Funktion	Erstbestellung	Ende der laufenden Funktionsperiode	Verantwortungsbereiche
DI Stefan Pierer geb. 1956	Vorstandsmitglied (CEO)	2. Juni 2015*	31. Dezember 2023	<ul style="list-style-type: none"> ▪ strategische Gesamtleitung ▪ Produktmanagement ▪ Qualitätsmanagement ▪ Einkauf ▪ Supply Chain ▪ Internationale Projekte
Mag. Friedrich Roithner geb. 1963	Vorstandsmitglied (CFO)	2. Juni 2015**	31. Dezember 2023	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Finanzen ▪ (Konzern)Rechnungswesen ▪ Steuerangelegenheiten ▪ Rechtsangelegenheiten ▪ Risiko-Management
Mag. Hubert Trunkenpolz geb. 1962	Vorstandsmitglied	1. Jänner 2018	31. Dezember 2023	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vertrieb ▪ Marketing ▪ Kundendienst ▪ Joint Ventures
Mag. Viktor Sigl, MBA geb. 1974	Vorstandsmitglied	19. Dezember 2019	31. Dezember 2023	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Personal ▪ Organisation ▪ IT

* 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 ist Mag. Friedrich Roithner somit Vorstand der CROSS Industries AG (nunmehr PIERER Mobility AG).

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 Vorstandsvorsitzender der PIERER Mobility AG.

Weitere wesentliche Funktionen im Konzern:

- Vorstandsvorsitzender der KTM AG
- Aufsichtsratsmitglied der PIERER E-Bikes GmbH

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

- Aufsichtsratsvorsitzender der Pankl Racing Systems AG
- Aufsichtsratsmitglied der SHW AG
- Aufsichtsratsvorsitzender der Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)
- Aufsichtsratsmitglied der Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH
- Aufsichtsratsvorsitzender der Westpark Wels AG
- Verwaltungsrat der swisspartners Group AG
- Verwaltungsrat der Pierer Swiss AG

MAG. FRIEDRICH ROITHNER (geb. 1963), österreichischer Staatsbürger, war nach dem Studium der Betriebswirtschaftslehre an der Universität Linz bei einer international tätigen Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüfungskanzlei als Revisionsassistent (Schwerpunkt Steuerberatung und Wirtschaftsprüfung) tätig. Ab 1992 war Mag. Friedrich Roithner bei der Austria Metall AG tätig, wo er von 2002 bis 2006 Mitglied des Vorstandes war. Seit Ende 2007 ist Friedrich Roithner im Management der PIERER Mobility-Gruppe tätig. Mag. Friedrich Roithner ist Finanzvorstand der PIERER Mobility AG.

Weitere wesentliche Funktionen im Konzern:

- Aufsichtsratsvorsitzender der KTM AG
- Aufsichtsratsvorsitzender der KTM Components GmbH
- Aufsichtsratsvorsitzender der PIERER E-Bikes GmbH

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

- Aufsichtsratsmitglied der Pankl Racing Systems AG
- Aufsichtsratsmitglied der SHW AG
- Aufsichtsratsmitglied der Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)
- Aufsichtsratsmitglied der Westpark Wels 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 Audiovisual 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.

Weitere wesentliche Funktionen im Konzern:

- Vorstandsmitglied der KTM AG
- Geschäftsführer der PIERER E-Bikes GmbH

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 GROUP war er kaufmännischer Geschäftsführer im Bereich der internationalen Industriemontage. Seit 19. Dezember 2019 ist Viktor Sigl Vorstand der PIERER Mobility AG.

Weitere wesentliche Funktionen im Konzern:

- Vorstandsmitglied der KTM AG
- Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der KTM Components GmbH
- Aufsichtsratsmitglied der PIERER E-Bikes GmbH

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.

Aus der Spalte „noch aufrecht“ ergibt sich jeweils, ob die Mitgliedschaft in diesen Organen oder als Partner noch weiter fortbesteht:

VORSTAND	GESELLSCHAFT	POSITION	NOCH AUFRECHT
DI Stefan Pierer			
	HDC GmbH	Geschäftsführer	Nein
	K KraftFahrZeug Holding GmbH (Gesellschaft gelöscht)	Geschäftsführer	Nein
	Kiska GmbH	Geschäftsführer	Nein (seit Jänner 2022)
	KTM AG	Vorstandsvorsitzender	Ja
	KTM Components GmbH	AR-Mitglied / stellvertretender Vorsitzender	Nein
	P Immobilienverwaltung GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)	AR-Vorsitzender	Ja
	Pankl Racing Systems AG	AR-Vorsitzender	Ja
	PB Gastro GmbH	Geschäftsführer	Nein
	Pierer Bajaj AG	Vorstand	Ja
	PIERER Immobilien GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Pierer Beteiligungs GmbH	Geschäftsführer	Ja
	PIERER E-Bikes GmbH	AR-Mitglied	Ja
	PIERER IMMOREAL GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Pierer Industrie AG	Vorstandsmitglied	Ja
	Pierer Konzerngesellschaft mbH	Geschäftsführer	Ja
	Pierer Liegenschaft GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Pierer Swiss AG	Verwaltungsrat	Ja
	Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH	AR-Mitglied	Ja
	SHW AG	AR-Mitglied	Ja
	Swisspartners Group AG	Verwaltungsrat	Ja
	W Verwaltungs AG (Gesellschaft gelöscht)	AR-Mitglied	Nein
	Westpark Wels AG (vormals: Wirtschaftspark Wels Errichtungs- und Betriebs-Aktiengesellschaft)	AR-Vorsitzender	Ja
	Wohnbau-west Bauräger Gesellschaft m.b.H.	Geschäftsführer	Ja
Mag. Friedrich Roithner			
	abatec Beteiligungsverwaltungs GmbH	AR-Vorsitzender	Nein
	HDC GmbH	Geschäftsführer	Nein
	K KraftFahrZeug Holding GmbH (Gesellschaft gelöscht)	Geschäftsführer	Nein
	KTM AG	AR-Vorsitzender	Ja
	KTM Components GmbH	AR-Vorsitzender	Ja
	Pankl Racing Systems AG	AR-Mitglied	Ja

VORSTAND	GESELLSCHAFT	POSITION	NOCH AUFRECHT
	Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)	AR-Mitglied	Ja
	Pierer Bajaj AG	Vorstandsmitglied	Ja
	Pierer Beteiligungs GmbH	Geschäftsführer	Ja
	PIERER E-Bikes GmbH	AR-Vorsitzender	Ja
	PIERER IMMOREAL GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Pierer Industrie AG	Vorstandsmitglied	Ja
	SHW AG	AR-Mitglied	Ja
	W Verwaltungs AG (Gesellschaft gelöscht)	AR-Vorsitzender AR-Mitglied / stellvertretender Vorsitzender Vorstand	Nein Nein Nein
	Westpark Wels AG	AR-Mitglied	Ja
Mag. Hubert Trunkenpolz			
	GASGAS Motorcycles GmbH	Geschäftsführer	Ja
	HDC GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Husqvarna Motorcycles GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Husqvarna Motorcycles North America, Inc.	Geschäftsführer	Ja
	KTM AG	Vorstandsmitglied	Ja
	KTM Canada, Inc.	Geschäftsführer	Ja
	KTM Japan K.K.	Geschäftsführer	Ja
	KTM North America, Inc.	Geschäftsführer	Ja
	KTM Österreich GmbH	Geschäftsführer	Nein
	KTM Sportcar GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM Sportmotorcycle Deutschland GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM Sportmotorcycle GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM MOTOHALL GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM Racing GmbH	Geschäftsführer	Ja
	PIERER E-Bikes GmbH	Geschäftsführer	Ja
	W Verwaltungs AG (Gesellschaft gelöscht)	stellvertretender AR -Vorsitzender	Nein
Mag. Viktor Sigl, MBA			
	HDC GmbH	Geschäftsführer	Ja
	GASGAS Motorcycles GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Husqvarna Motorcycles GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM AG	Vorstandsmitglied	Ja
	KTM Beteiligungs GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM Components GmbH	stellvertretender AR-Vorsitzender	Ja
	KTM Immobilien GmbH (vormals KTM Motorrad AG, vormals KTM-Sportmotorcycle AG)	Geschäftsführer	Ja
	KTM Logistikzentrum GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM North America Inc.	Geschäftsführer	Ja
	KTM Österreich GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM Sportmotorcycle GmbH	Geschäftsführer	Ja
	KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH	Geschäftsführer	Nein

VORSTAND	GESELLSCHAFT	POSITION	NOCH AUFRECHT
	PIERER E-Bikes GmbH	Geschäftsführer AR-Mitglied	Nein Ja
	PIERER Innovation GmbH	Geschäftsführer	Ja
	W Verwaltungs AG (Gesellschaft gelöscht)	Vorstandsmitglied	Nein

4.3 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 2021 verwiesen (Seiten 8 - 11).

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 2021 verwiesen (Seiten 11 - 20). An ehemalige Mitglieder des Aufsichtsrates oder des Vorstandes wurden im Berichtsjahr 2021 keinerlei Vergütungen geleistet oder sonstigen geldwerten Vorteil gewährt.

Die Mitglieder des Vorstands 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**	25.653.860	75,90%
Mag. Friedrich Roithner	Ja	Nein	97.700	0,29%
Mag. Hubert Trunkenpolz	Ja	Nein	31.800	0,09%
Mag. Viktor Sigl, MBA	Ja	Nein	17.000	0,05%
Josef Blazicek	Nein	Ja	100.000	0,30%
Dr. Ernst Chalupsky	Ja	Nein	13.231	0,04%
Ing. Alfred Hörtenhuber	Ja	Nein	5.300	0,02%
Mag. Klaus Rinnerberger	Ja	Nein	79.874	0,24%

* 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 ab.⁸

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 im Amtsblatt zur „Wiener Zeitung“ veröffentlicht, 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 vor.⁹ 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. 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 Fassung zum 31. Dezember 2021 eine Opting-out Klausel im Sinne des schweizerischen Finanzmarktinfrastrukturgesetz (FinFraG).

⁷ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/10/2021-10-22_Satzung-PIERER-Mobility-AG.pdf

⁸ Siehe dazu die Satzung auf der Webseite der PIERER Mobility AG: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/10/2021-10-22_Satzung-PIERER-Mobility-AG.pdf

⁹ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/10/2021-10-22_Satzung-PIERER-Mobility-AG.pdf

Als Gesellschaft mit Sitz in Österreich, deren Beteiligungspapiere in der Schweiz hauptkotiert sind, untersteht die PIERER Mobility AG am Bilanzstichtag den im FinFraG enthaltenen Bestimmungen über öffentliche Kaufangebote. Gemäß Art. 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, der Frankfurter Wertpapierbörse 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.

8. REVISIONSSTELLE

8.1 DAUER DES MANDATS UND AMTSDAUER DES VERANTWORTLICHEN PRÜFUNGSPARTNERS

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Linz, wurde von der 24. ordentlichen Hauptversammlung zum Konzern- und Einzelabschlussprüfer der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2021 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 Dr. Helge Löffler, er trat sein Amt erstmals für das Geschäftsjahr 1.1.2019 - 31.12.2019 an.

8.2 REVISIONSHONORAR

Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichtes nach den Bestimmungen des ÖCGK verwiesen (Prüfungen und Externe Evaluierung, Seite 73).

8.3 ZUSÄTZLICHE HONORARE

Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichtes nach den Bestimmungen des ÖCGK verwiesen (Prüfungen und Externe Evaluierung, Seite 73).

8.4 AUFSICHTS- UND KONTROLLINSTRUMENTE GEGENÜBER DEM ABSCHLUSSPRÜFER

Der Wirtschaftsprüfer hat im Berichtsjahr an jeweils zwei Sitzungen des Aufsichtsrats und 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 Hinblick auf die für die geprüfte Gesellschaft erbrachten zusätzlichen Leistungen geprüft und überwacht.

Die Vergütung des Wirtschaftsprüfers wird regelmäßig auf Marktüblichkeit überprüft. Der verantwortliche Prüfungspartner für die Gesellschaft rotiert jeweils alle 7 Jahre (interne Rotation). Infolge der Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 vom 16. April 2014 über spezifische Anforderungen an die Abschlussprüfung bei Unternehmen von öffentlichem Interesse muss die PIERER Mobility AG spätestens für das Geschäftsjahr 2024 den Abschlussprüfer wechseln (externe Rotation).

9. INFORMATIONSPOLITIK

Die Gesellschaft unterhält im Sinne einer dauernden Informationsquelle auf der Internetseite <https://www.pierermobility.com/investor-relations/uebersicht/> 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 einerseits die Zulassung der Aktien der PIERER Mobility AG zum regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse. Die Aktien der Gesellschaft notieren seit dem 3. März 2020 im General Standard der Frankfurter Wertpapierbörse. Seit dem 1. März 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 2021 Jahresfinanzberichte sowie Halbjahresfinanzberichte der PIERER Mobility AG erstellt und in deutscher und englischer Sprache veröffentlicht.

Insgesamt haben diese Schritte dazu geführt, dass die in Österreich ansässige PIERER Mobility AG, deren Aktien nunmehr in der Schweiz primärnotiert und zudem in Deutschland gelistet sind, sowohl österreichische, als auch deutsche und schweizerische Vorschriften und Informationspflichten zu beachten hat.

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/berichte/>). 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/berichte/>). 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 Art. 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 unter <https://www.pierermobility.com/investor-relations/ir-kontakt/> (Investor Relations Push Verteiler Anmeldung) 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 im Impressum am Ende dieses Geschäftsberichtes.

10. HANDELSSPERRZEITEN

Die PIERER Mobility AG unterlag im Geschäftsjahr 2021 aufgrund der Zulassung der Aktien zum regulierten Markt (General Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Marktmissbrauch (Marktmissbrauchsverordnung, 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 2021 folgende generellen Handelssperrezeiten für Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen, eingerichtet:

- 28. Februar 2021 bis 30. März 2021 (vor Veröffentlichung des Jahresfinanzberichts 2020 am 30. März 2021);
- 1. August 2021 bis 31. August 2021 (vor Veröffentlichung des Halbjahresfinanzberichts 2021 am 31. August 2021).

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

LAGEBERICHT ZUM KONZERN- ABSCHLUSS

1. ENTWICKLUNG DER PIERER MOBILITY-GRUPPE.....	96
2. WIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND MARKTENTWICKLUNG	99
3. FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN	100
4. NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG.....	105
5. FORSCHUNG & ENTWICKLUNG UND NEUE MODELLE.....	106
6. CHANCEN- UND RISIKOBERICHT	108
7. ANGABEN GEMÄSS § 243A (ABS 1) UGB.....	113
8. WESENTLICHE MERKMALE DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS § 243A (ABS2) UGB.....	116
9. AUSBLICK.....	118



LAGEBERICHT ZUM KONZERNABSCHLUSS

PER 31.12.2021 DER PIERER MOBILITY AG, WELS

1. ENTWICKLUNG DER PIERER MOBILITY-GRUPPE

DAS UNTERNEHMEN

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

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

ABSATZ- UND UMSATZENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2021

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

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

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

ERWERB FELT BICYCLES

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

VEREINFACHUNG DER BETEILIGUNGSSTRUKTUR MIT BAJAJ

Als wichtiger Meilenstein für das Unternehmen ist der Abschluss der Vereinfachung der Beteiligungsstruktur zwischen der Pierer-Gruppe und der indischen Bajaj-Gruppe im 4. Quartal 2021 zu sehen. Die Bajaj-Gruppe brachte dabei wie geplant im ersten Schritt ein Aktienpaket im Ausmaß von 46,5%

an der operativen Tochtergesellschaft KTM AG in die von der Pierer-Gruppe gehaltene Mehrheitsaktionärin der PIERER Mobility AG, die Pierer Bajaj AG, ein. Dafür erhielt Bajaj eine Beteiligung an der Pierer Bajaj AG im Ausmaß von 49,9%. In einem zweiten Schritt wurde dieses zwischenzeitlich von der Pierer Bajaj AG gehaltene 46,5% KTM-Aktienpaket im Rahmen einer knapp 50%igen Sachkapitalerhöhung in die PIERER Mobility AG eingebracht. Dabei wurden 11.257.861 neuer Aktien ausgegeben. Diese Sachkapitalerhöhung aus dem genehmigten Kapital in Höhe von € 895 Mio., das entspricht exakt 49,9% des bestehenden Grundkapitals, wurde unter Bezugsrechtsausschluss durchgeführt. Zur Zeichnung wurde ausschließlich die Pierer Bajaj AG zugelassen.

Durch dieses „Uplifting-Projekt“ inklusive Kapitalerhöhung stieg die Beteiligung der Pierer Mobility an der operativen KTM AG (nach Erwerb der noch restlichen von Bajaj gehaltenen rund 1,5% KTM AG-Anteile) auf 99,75% (Vorjahr: 51,71%). Die restlichen 0,25% sollen gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung auf den Hauptgesellschafter PIERER Mobility AG in 2022 übertragen werden (Squeeze-Out). Somit wird in der PIERER Mobility Gruppe nachhaltig eine klare Struktur geschaffen und dabei die Minderheitenanteile („Minorities“) auf ein zu vernachlässigendes Niveau reduziert.

STRATEGISCHE PARTNERSCHAFTEN

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

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

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

Zur Erweiterung der Fahrrad- und E-Bike-Produktionskapazität wurde 2021 mit MAXCOM Ltd. ein 50:50 Joint Venture für die E-Bike Fertigung in Plovdiv, gegründet. Auf einem Areal von 130.000 m² entsteht eine hochmoderne E-Bike Produktions- und Assemblierungsstätte. Es wird auch internationalen Zulieferern die Möglichkeit gegeben, sich am Standort anzusiedeln. Die Inbetriebnahme ist in der zweiten Jahreshälfte 2023 geplant. Die jährliche Produktionskapazität beträgt rund 350.000 Stück. PIERER Mobility AG bringt ihre gesamte Fahrzeugentwicklungs- und Produktionskompetenz in das Joint Venture ein. MAXCOM Ltd. ist einer der größten Fahrradhersteller in Osteuropa und Mitglied der MAXEUROPE-Gruppe in Bulgarien. Maxcom produziert bereits für die PIERER E-Bikes GmbH Fahrräder der Marken R RAYMON, zunehmend aber auch Husqvarna E-Bicycles.

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

ERHÖHUNG GLOBALER MARKENBEKANNTHEIT DURCH SENSATIONELLE ERFOLGE IM MOTORSPORT

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

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

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

COVID-19 PANDEMIE

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

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

Die Motorrad-Produktion beim strategischen Partner Bajaj lief weitgehend auf Normalbetrieb und die Versorgung von kleinmotorigen KTM und Husqvarna Straßenmotorrädern (bis 400 cm³) für den weltweiten Vertrieb der PIERER Mobility-Gruppe war sichergestellt. Die in einigen Ländern durchgeführten Lockerungen national-regulatorischer Lockdown-Maßnahmen führten zu einer teilweisen Wiedereröffnung des weltweiten Händler-Netzwerkes. Die unverändert hohe Nachfrage nach motorisierten Zweirädern, die maßgeblich aus einer Änderung des Konsumentenverhaltens hinsichtlich der Benutzung des öffentlichen Verkehrs und einer Zurückhaltung bei Reisen resultiert, stellt eine Folge hieraus dar. So setzten sich die bereits im vergangenen Jahr verzeichneten Erholungseffekte beim Retail-Absatz in allen relevanten Absatzmärkten fort.

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

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

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

2. WIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND MARKTENTWICKLUNG

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

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

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

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

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2021 konnte die PIERER Mobility-Gruppe die starken Zulassungszahlen des Vorjahres bestätigen und die globalen¹ Zulassungen auf hohem Niveau konstant halten. Das Marktumfeld des **Motorradmarktes** legte im Vergleich zu 2020 um ca. 9% zu.

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

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

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

Der noch im vergangenen Jahr von der Corona-Pandemie stark getroffene Markt in **Indien** konnte sich in 2021 deutlich erholen und im rund 9,6 Mio. Einheiten umfassenden Gesamtmotorradmarkt ein Wachstum von 2% verzeichnen. Im relevanten S2/S3-Segment, in dem die Marken KTM und Husqvarna Motorcycles einen Marktanteil von 7% aufweisen, konnten über die Vertriebswege des strategischen Partners Bajaj wie auch schon im Vorjahr ca. 60.000 Motorräder abgesetzt werden.

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

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.

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

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

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

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

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

3. FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

BEDEUTSAMSTE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN:

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

WEITERE FINANZIELLE KENNZAHLEN:

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

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

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

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

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

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

3) Gearing = Nettoverschuldung / Eigenkapital

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

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

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

7) ROE = Ergebnis nach Steuern / durchschnittliches Eigenkapital

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

GESCHÄFTSENTWICKLUNG UND ANALYSE DER ERTRAGSKENNZAHLEN

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

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

Das operative Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) liegt mit € 332,2 Mio. um rund € 100 Mio. über dem Vorjahreswert von € 233,5 Mio.

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

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



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

MOTORCYCLES

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

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

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

ABSATZ NACH REGIONEN GJ 2021

- 36,1% Europa
- 19,8% Nordamerika (inkl. Mexiko)
- 18,1% Indien / Indonesien (über Bajaj)
- 26,0% Rest der Welt



UMSATZ NACH REGIONEN GJ 2021

- 52,3% Europa
- 24,8% Nordamerika (inkl. Mexiko)
- 22,9% Rest der Welt



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

E-BICYCLES

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

Im Geschäftsjahr 2021 konnte im E-Bicycles-Segment ein Umsatz in Höhe von € 162,7 Mio. erzielt werden (Vorjahr: € 112,5 Mio.). Dies bedeutet ein Umsatzplus von knapp 45% im Jahresvergleich. Das EBITDA lag in 2021 bei € 11,4 Mio. (Vorjahr: € 6,5 Mio.) und das EBIT bei € 7,0 Mio. (Vorjahr: € 2,2 Mio.). Dies entspricht einer EBITDA-Marge von 7,0% (Vorjahr: 5,8%) und einer EBIT-Marge von 4,3% (Vorjahr: 2,0%). Das Ergebnis nach Steuern beläuft sich auf € 5,0 Mio. (Vorjahr: € 0,3 Mio.).

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

**ABSATZ NACH REGIONEN
GJ 2021**

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



**UMSATZ NACH REGIONEN
GJ 2021**

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



BILANZANALYSE

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

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

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

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

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere die Zahlungsmittel um € 155,2 Mio. und die Vorräte um € 106,4 Mio. und hier insbesondere aus dem Bestandsaufbau an unfertigen Erzeugnissen bzw. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen. Dies führte insgesamt zu einer deutlichen Erhöhung der kurzfristigen Vermögenswerte um 39,9% auf € 1.040,9 Mio.

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

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

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

LIQUIDITÄTSANALYSE

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

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

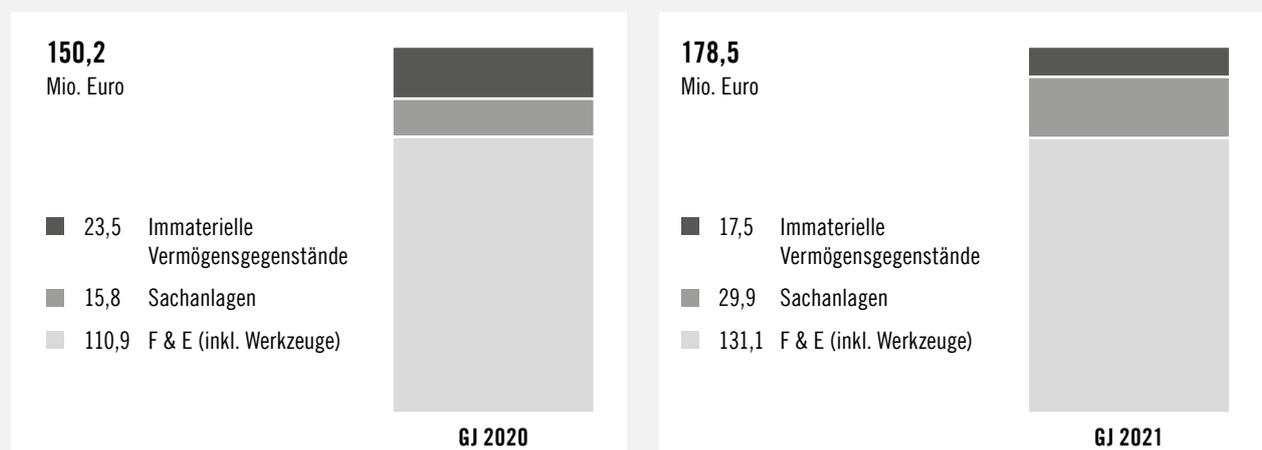
Aufgrund des ausgezeichneten Ergebnisses und des niedrigen Working Capital Standes wurde somit ein starker Free Cash-Flow in Höhe von € 172,2 Mio. generiert, was 8,4% der Umsatzerlöse entspricht. Der Free Cash-Flow konnte gegenüber dem Vorjahreszeitraum insgesamt um € 6,4 Mio. gesteigert werden.

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

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

INVESTITIONEN

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



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

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

4. NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

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

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

5. FORSCHUNG & ENTWICKLUNG UND NEUE MODELLE

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

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

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich ist mit dezentralen Standorten in Europa (insbesondere Österreich und Spanien), Amerika und Kolumbien global organisiert. Die zentrale Steuerung der Entwicklungsprogramme erfolgt im Forschungs- und Entwicklungshauptquartier der KTM AG in Mattighofen und Munderfing, wo ein Großteil der Mitarbeiter aus dem Forschungs- und Entwicklungsbereich auf einer Nutzfläche von über 20.000 m² angesiedelt ist. Mit dem Fokus auf den Leistungsbereich von 250W bis 11kW setzt die Gruppe die nächsten Schritte, um die Forschung & Entwicklung (F&E) im Bereich der Elektromobilität zu intensivieren und verfolgt in voller Fahrt ihre Vision, weltweit führend im Bereich der elektrisch angetriebenen Zweiräder (PTW) zu werden. So wurden im Berichtsjahr alle F&E-Aktivitäten in einer eigenen Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft - der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH (KTM F&E GmbH) - gebündelt und weiter ausgebaut, um die stetig steigende Taktfrequenz der Technologieentwicklung weiter gewährleisten zu können. Ein besonderer Schwerpunkt des vergangenen Jahres war der Bezug des neu erschlossenen F&E-Standortes in Anif bei Salzburg, der neben dem Bereich der E-Antriebs-Entwicklung innerhalb der F&E GmbH auch der KTM Technologies GmbH Raum für weiteres Wachstum bietet. Das Investitionsvolumen in das 7.780 m² große Kompetenzzentrum für E-Mobilität beläuft sich auf EUR 20 Millionen. Die hochmoderne Einrichtung bietet mehr als 150 Mitarbeitern Platz und ist unmittelbar neben dem KISKA Designstudio in Anif bei Salzburg/ Österreich, angesiedelt.

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

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

MOTORCYCLES

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

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

Weitere Highlights stellen die Serienproduktion der KTM RC Generation im Supersportsegment, der Serienhochlauf der HUSQVARNA Norden 901 sowie der Hochlauf der mit weitreichenden Updates versehenen Modelle KTM 1290 SUPER DUKE R und KTM 1290 SUPER DUKE GT dar. Den Anfang machte

das auf der Reihenzweizylinder-Midclass-Plattform basierende Modellderivat KTM 890 DUKE, dessen Serienstart vor Beginn der Motorradsaison im Februar 2021 stattfand. Mit der 890 DUKE rundet KTM die Naked-Bike-Palette ab und bietet damit einen direkten Nachfolger der äußerst populären 790 DUKE an, bei denen die Entwickler insbesondere bei Mechanik und Performance als auch hinsichtlich des Emissionsverhaltens signifikante Fortschritte erzielen konnten.

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

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

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

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

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

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

Parallel zu den oben genannten Initiativen im Bereich der Elektromobilität arbeitet die KTM Gruppe auch an Technologien zur weiteren Reduktion des Emissionsverhaltens von Motorrädern, die mit Verbrennungsmotoren ausgestattet sind. Die Entwicklungsstrategie im Bereich der Verbrennungsmotorenentwicklung ist klar auf eine Verbrauchs- und Emissionsreduktion ausgerichtet. Dazu zählen F&E-Aktivitäten in Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des thermodynamischen Systems (Kraftstoffeinspritzung, Verbrennung) als auch den Systemen zur Abgasnachbehandlung (Katalysatoren). Weiters werden Ansätze zur Verwendung von CO₂-freien bzw. CO₂-neutralen Kraftstoffen, die unter anderem aus dem in der Atmosphäre befindlichen CO₂ gewonnen werden, untersucht. Bereits jetzt sind alle Motoren in der Hubraumkategorie über 500 cm³ für den Betrieb mit synthetischen Kraftstoffen (e-Fuels) qualifiziert – weitere Motorenplattformen können innerhalb kurzer Reaktionszeiten umgestellt werden. In den besonders technologiegetriebenen Rennserien MotoGP™ und Moto3™ wird darüber hinaus ab der Saison 2024 der Einsatz sogenannter blended fuels, bei denen 40% des Kraftstoffes aus nicht fossilem Brennstoff bestehen, erprobt. Ab der Saison 2027 ist aus heutiger Sicht in der Königsklasse der Motorrad-WM ein vollständiger Umstieg auf synthetische Kraftstoffe geplant.

E-BICYCLES

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

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

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

Im Jahr 2021 präsentierte R RAYMON seinen Claim „Ride here. Ride now.“, der die Merkmale, das Wachstum und den Geist der Marke widerspiegelt. Als typisches Beispiel sticht der Allrounder TourRay E 5.0 mit dem sportlichen Yamaha PW-ST-Antrieb mit 60 Nm Drehmoment und dem semiintegrierten Yamaha-Akku mit 500 Wh hervor. Die Trekking-Power des TourRay machte es zum absoluten Bestseller in der E-Bike-Palette des Jahres 2021. Mit 27,5-Zoll-Rädern, Scheibenbremsen und einer SR Suntour-Federgabel mit 75 Millimetern Federweg bietet das TourRay E 5.0 viel Komfort und Traktion auf allen Untergründen. Im Jahr 2022 wird R RAYMON sein Portfolio abermals erweitern und in den Markt der leichten E-Mountainbikes einsteigen. Mit dem AirRay wird R RAYMON Perspektiven verändern – kombiniert es doch die typische Verspieltheit eines Trail-Bikes mit solider Performance und einer idealen Akkukapazität. Für diese drei Modelle wurden bewusst nicht die drehmomentstärksten Motoren und höchsten Akkukapazitäten ausgewählt. Stattdessen konzentrierte man sich auf eine ausgewogene Balance aus den drei Säulen Motor, Akku und Gewicht. Ausgerüstet mit dem AIR DRIVE-Motor powered by Yamaha (50 Nm Drehmoment), einem schlanken 2,8-Kilo-Kohlefaserrahmen, einem agilen Handling und einer Fahrdynamik auf höchstem Niveau wiegt das leichte E-Mountainbike R RAYMON AirRay 29" bei einem Federweg von ganzen 150 mm weniger als 20 Kilogramm. Im kommenden Jahr darf man weitere Innovationen erwarten; darunter neue Rahmenplattformen und -konzepte, während sich R RAYMON zugleich stärker im Sport-Segment etablieren will.

6. CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

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

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

RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

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

Unternehmen. Grundlagen dafür sind ein einheitliches und konzernweites, auf Monatsbasis aufgebautes Berichtswesen und eine laufende Überwachung der operativen und strategischen Pläne.

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

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

RISIKOMANAGEMENTSTRATEGIE

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



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

RISIKOMITIGATION

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

RISIKOBEWERTUNG

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

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

BEWERTUNGSMETHODIK

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

Die quantitative Bewertung folgt einem Szenario orientiertem Ansatz, bei dem folgende Kategorien unterschieden werden: Best Case (BC), Most Likely Case (MLC), und Worst Case (WC). Hierbei handelt es sich um eine klassische Dreiecksverteilung. Für vereinzelte Risiken kann, wenn notwendig, zusätzlich eine qualitative Bewertung verwendet werden, bzw. können für schwankungsorientierte Risiken alternative Verteilungen (Normalverteilung, etc.) herangezogen werden. Die Wahl der jeweiligen Verteilung ist abhängig von der Art des Risikos.

RISIKÜBERWACHUNG /-KONTROLLE

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

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

▪ MARKTRISIKEN

Konjunkturelles Risiko

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

Wettbewerb und Preisdruck

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

Absatzrisiko

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

Geopolitische Risiken

Darüber hinaus gilt es auch die geopolitischen Risiken verstärkt im Auge zu behalten. Insbesondere der Ukraine-Krieg wird die Weltwirtschaft negativ beeinflussen. Die PIERER Mobility Gruppe ist geschäftlich nicht unmittelbar von den militärischen Auseinandersetzungen in der Ukraine betroffen. Indirekt erhöht sich aber wie für die gesamte Industrie auch für die PIERER Mobility Gruppe die Gefahr vor allem weiter steigender Energie- und Rohstoffkosten sowie negativer Auswirkungen auf die Kapitalmärkte.

▪ BRANCHENSPEZIFISCHE RISIKEN

Beschränkungen des Motorradfahrens

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

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

Beschaffungsrisiko

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

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

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

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

Forschung und Entwicklung, Rennsport

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

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

▪ IT-RISIKEN

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

▪ FINANZIELLE RISIKEN

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

▪ SONSTIGE RISIKEN

Risiken durch Rechtliche Rahmenbedingungen

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

Betriebliches und Umweltrisiko

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

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

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

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

Personelle Risiken

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

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

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

7. ANGABEN GEMÄSS § 243A (ABS 1) UGB

1. Das Grundkapital beträgt EUR 33.796.535. Es ist zerlegt in 33.796.535 Stück auf Inhaber lautende, Stückaktien mit Stimmrecht, wobei jede Stammaktie am Grundkapital in gleichem Umfang beteiligt ist. Die Aktien gewähren die gewöhnlichen nach dem österreichischen Aktiengesetz den Aktionären zustehenden Rechte. Dazu zählt das Recht auf die Auszahlung der in der Hauptversammlung beschlossenen Dividende sowie das Recht auf Ausübung des Stimmrechtes in der Hauptversammlung. Die Aktien der PIERER Mobility AG sind seit dem 14. November 2016 an der SIX Swiss Exchange (SIX) im International Reporting Standard hauptnotiert (ISIN AT0000KTMIG02). Zudem sind die Aktien der PIERER Mobility AG seit dem 3. März 2020 im regulierten Markt (General Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse gelistet. Seit dem 1. März 2022 sind die Aktien der PIERER Mobility AG zusätzlich an der Wiener Börse (Amtlicher Handel) gelistet. Im Geschäftsjahr 2021 hat der Vorstand der Gesellschaft im Rahmen der Ausnutzung des genehmigten Kapitals mit Zustimmung des Aufsichtsrates beschlossen, das Grundkapital gegen Sacheinlage von EUR 22.538.674,-- um EUR 11.257.861,-- auf EUR 33.796.535,-- durch Ausgabe von 11.257.861 neuen Aktien zu erhöhen. Dabei hat die Mehrheitsaktionärin Pierer Bajaj AG ihr Aktienpaket in Höhe von rund 46,5 Prozent des Grundkapitals der KTM AG in die PIERER Mobility AG eingebracht. Die entsprechende Satzungsänderung wurde am 22. Oktober 2021 in das Firmenbuch eingetragen. Im Geschäftsjahr 2021 wurden keine eigene Aktien erworben. Am 20. Jänner 2021 wurde das Aktienrückkaufprogramm der PIERER Mobility AG vorzeitig beendet. Am 21. Jänner 2021 hat die Gesellschaft beschlossen, die eigenen Aktien ab dem 8. Februar 2021 an ausgewählte institutionelle Investoren und/oder strategische Geschäftspartner zum Kauf anzubieten. Im Geschäftsjahr 2021 wurden somit alle 193.340 Stück bestehenden eigene Aktien verkauft. Die Veränderung der nicht gebundenen Kapitalrücklagen von EUR 194.593.484,41 um EUR 891.996.720,59 auf EUR 1.086.590.205,00 resultiert einerseits aus dem Verkauf von 193.340 Stück eigenen Aktien sowie aus Sachkapitalerhöhung durch Sacheinlage von 5.042.925 Stück KTM AG Aktien durch die Pierer Bajaj AG (vormals: PTW Holding) AG).

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

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

- a) Die Ermächtigung des Vorstandes mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis 01.04.2022 Finanzinstrumente im Sinne des § 174 AktG, insbesondere Wandelschuldverschreibungen, Gewinnschuldverschreibungen und Genussrechte, mit einem Gesamtnennbetrag von EUR 150.000.000,00, die auch das Bezugs- und / oder das Umtauschrecht auf den Erwerb von insgesamt bis zu 25.000.000 Aktien der Gesellschaft einräumen können und / oder auch so ausgestaltet sind, dass ihr Ausweis als Eigenkapital erfolgen kann, auch in mehreren Tranchen und in unterschiedlicher Kombination, auszugeben.
- b) Für die Bedienung der Umtausch- und/oder Bezugsrechte kann der Vorstand das bedingte Kapital und/oder eigene Aktien verwenden.
- c) Ausgabebetrag und Ausgabebedingungen der Finanzinstrumente sind vom Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrates festzusetzen, wobei der Ausgabebetrag nach Maßgabe anerkannter finanzmathematischer Methoden sowie des Kurses der Aktien der Gesellschaft in einem anerkannten Preisfindungsverfahren zu ermitteln ist.
- d) Der Vorstand ist berechtigt, das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Finanzinstrumente im Sinne des § 174 AktG mit Zustimmung des Aufsichtsrates auszuschließen.
- e) Die bedingte Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft gemäß § 159 Abs 2 Z 1 AktG um bis zu EUR 25.000.000,00 durch Ausgabe von bis zu 25.000.000 auf Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennwert (Stückaktien) zur Ausgabe an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG, die unter Ausnutzung der in dieser Hauptversammlung eingeräumten Ermächtigung von der Gesellschaft ausgegeben werden, soweit die Gläubiger der Finanzinstrumente von ihrem Umtausch und / oder Bezugsrecht auf Aktien der Gesellschaft Gebrauch machen. Der Ausgabebetrag und das Umtauschverhältnis sind nach Maßgabe anerkannter finanzmathematischer Methoden sowie des Aktienkurses in einem anerkannten Preisfindungsverfahren zu ermitteln. Die neu ausgegebenen Aktien der bedingten Kapitalerhöhung sind im gleichen Maße wie die bereits bestehenden Aktien der Gesellschaft dividendenberechtigt. Der Vorstand ist ermächtigt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, Änderungen der Satzung, die sich durch die Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital ergeben, zu beschließen.

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

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

- a) Der Vorstand ist gemäß § 169 AktG ermächtigt, bis 26.04.2023 mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Grundkapital der Gesellschaft von EUR 22.538.674,00, allenfalls in mehreren Tranchen, gegen Bar- und / oder Sacheinlagen um bis zu EUR 11.269.337,00 durch Ausgabe von bis zu 11.269.337 Stück auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien auf bis zu EUR 33.808.011,00 zu erhöhen und den Ausgabebetrag sowie die Ausgabebedingungen und die weiteren Einzelheiten der Durchführung der Kapitalerhöhung im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat festzusetzen sowie allenfalls die neuen Aktien im Wege des mittelbaren Bezugsrechts gemäß § 153 Abs 6 AktG den Aktionären zum Bezug anzubieten.
- b) Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Bezugsrecht der Aktionäre ganz oder teilweise auszuschließen,
- (i) wenn die Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen erfolgt und in Summe der rechnerisch auf die gegen Bareinlagen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegebenen Aktien entfallende Anteil am Grundkapital der Gesellschaft die Grenze von 10% (zehn Prozent) des Grundkapitals der Gesellschaft zum Zeitpunkt der Einräumung nicht übersteigt,
 - (ii) wenn die Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen erfolgt,
 - (iii) zur Bedienung einer Mehrzuteilungsoption (Greenshoe), und / oder
 - (iv) für den Ausgleich von Spitzenbeträgen.

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

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

- a) Der Vorstand wird gemäß § 65 Abs 1 Z 8 AktG für die Dauer von 30 Monaten ermächtigt, eigene Aktien der Gesellschaft sowohl über die Börse als auch außerbörslich auch unter Ausschluss des quotenmäßigen Andienungsrechtes der Aktionäre zu erwerben und, ohne dass die Hauptversammlung vorher nochmals befasst werden muss, gegebenenfalls diese Aktien mit Zustimmung des Aufsichtsrates einzuziehen. Der Handel mit eigenen Aktien ist als Zweck des Erwerbs ausgeschlossen. Der Anteil der zu erwerbenden Aktien darf 10% des Grundkapitals nicht übersteigen. Der Gegenwert pro zu erwerbender Stückaktie darf jeweils den durchschnittlichen ungewichteten Börsenschlusskurs an der SIX Swiss Exchange der vergangenen 10 Handelstage um nicht mehr als 20% unterschreiten oder übersteigen. Die Ermächtigung kann ganz oder teilweise oder auch in mehreren Teilbeträgen und in Verfolgung eines oder mehrerer Zwecke durch die Gesellschaft, mit ihr verbundener Unternehmen oder für deren Rechnung durch Dritte ausgeübt werden. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, Änderungen der Satzung, die sich durch die Einziehung von Aktien ergeben, zu beschließen.

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

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

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

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

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

KONTROLLUMFELD

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

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

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

RISIKOBEURTEILUNG

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

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

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

KONTROLLMASSNAHMEN

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

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

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

KOMMUNIKATION UND ÜBERWACHUNG

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

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

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

Darüber hinaus basiert das interne Kontrollsystem auf genauen Informationen über die Prozesse für die Rechnungslegung und 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

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

Im Einklang mit der strategischen Zielsetzung zur Leistung eines Beitrags zur Emissionsreduktion und Emissionsneutralität bei den Motorrädern liegt in den nächsten Jahren der Fokus in der Entwicklung verstärkt auf alternativen Antrieben im Bereich bis 15KW. Im Bereich darüber wird die technologische Weiterentwicklung konventioneller Antriebsformen mit synthetischen Treibstoffen zur CO₂ Vermeidung vorangetrieben. Das Hauptziel ist es, das Innovations- und Entwicklungspotenzial im Bereich der Elektromobilität voll auszuschöpfen und mit E-Fuel angetriebenen Verbrennern als Global Player mit starken Marken den wachsenden Markt mitzugestalten und Marktanteile zu sichern. Bis 2024 werden mindestens drei elektrische Plattformen mit mehreren Produkten eingeführt.

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

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

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

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

Wels, am 11. März 2022

Der Vorstand der PIERER Mobility AG



Dipl.-Ing. Stefan Pierer



Mag. Friedrich Roithner



Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz



Mag. Viktor Sigl, MBA

Konzernabschluss
Download

KONZERNABSCHLUSS

Konzernbilanz	120
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	122
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	123
Konzern-Kapitalflussrechnung	124
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	126



KONZERNBILANZ

ZUM 31. DEZEMBER 2021

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

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

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2021 BIS 31.12.2021

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

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2021 BIS 31.12.2021

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

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 1.1.2021 BIS 31.12.2021

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

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

KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

TEUR	Anhang-Nr.
------	------------

Stand am 1. Jänner 2021

Ergebnis des Geschäftsjahres	
Sonstiges Ergebnis	31

Gesamtergebnis

Transaktionen mit Anteilseignern

Dividenden an Dritte	18, 31
Kauf/Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen	31
Konsolidierungskreisänderungen	7
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert worden sind	
Verkauf eigene Anteile	31
Kapitalmaßnahmen	
Sonstiges	

Stand am 31. Dezember 2021

TEUR	Anhang-Nr.
------	------------

Stand am 1. Jänner 2020

Ergebnis des Geschäftsjahres	
Sonstiges Ergebnis	31

Gesamtergebnis

Transaktionen mit Anteilseignern

Dividenden an Dritte	31
Kauf/Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen	31
Konsolidierungskreisänderungen	
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert worden sind	
Kauf eigene Anteile	31
Veräußerung eigene Anteile	31
Sonstiges	

Stand am 31. Dezember 2020

Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens

Grundkapital	Kapitalrücklagen	Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn	Rücklage nach IFRS 9	Ausgleichsposten Währungsumrechnung	Rücklage für eigene Anteile	Gesamt	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Konzern-eigenkapital Gesamt
22.539	9.949	339.548	-1.318	-2.016	-8.447	360.255	293.864	654.119
0	0	82.540	0	0	0	82.540	60.332	142.872
0	0	206	1.871	3.437	0	5.514	2.228	7.742
0	0	82.746	1.871	3.437	0	88.054	62.560	150.614
0	0	-11.173	0	0	0	-11.173	-13.275	-24.448
0	0	309.876	660	-548	0	309.988	-340.458	-30.470
0	0	0	0	0	0	0	2.784	2.784
0	0	0	156	0	0	156	0	156
0	0	5.148	0	0	8.447	13.595	0	13.595
11.258	0	-11.258	0	0	0	0	0	0
0	0	-733	0	0	0	-733	-66	-799
33.797	9.949	714.154	1.369	873	0	760.142	5.409	765.551

Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens

Grundkapital	Kapitalrücklagen	Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn	Rücklage nach IFRS 9	Ausgleichsposten Währungsumrechnung	Rücklage für eigene Anteile	Gesamt	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Konzern-eigenkapital Gesamt
22.539	9.949	305.078	-140	203	-5.220	332.409	274.800	607.209
0	0	34.911	0	0	0	34.911	34.544	69.455
0	0	352	-1.215	-2.219	0	-3.082	-1.589	-4.671
0	0	35.263	-1.215	-2.219	0	31.829	32.955	64.784
0	0	0	0	0	0	0	-13.739	-13.739
0	0	-660	0	0	0	-660	-345	-1.005
0	0	0	0	0	0	0	158	158
0	0	0	37	0	0	37	34	71
0	0	0	0	0	-4.569	-4.569	0	-4.569
0	0	0	0	0	1.342	1.342	0	1.342
0	0	-133	0	0	0	-133	0	-133
22.539	9.949	339.548	-1.318	-2.016	-8.447	360.255	293.864	654.119



KONZERNANHANG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

I. ALLGEMEINE ANGABEN.....	130	31. Konzerneigenkapital.....	151
1. Angaben zum Unternehmen	130	32. Finanzverbindlichkeiten	154
2. Grundsätze der Rechnungslegung.....	130	33. Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	155
3. Neu angewendete Standards und Interpretationen	131	34. Andere kurz- und langfristige Schulden und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	157
4. Zukünftig anzuwendende Standards und Interpretationen	131	35. Rückstellungen	159
5. Schätzungen und Ermessensentscheidungen	132	VI. ANGABEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG	159
II. KONSOLIDIERUNGSKREIS.....	133	VII. RISIKOBERICHT.....	160
6. Konsolidierungsgrundsätze und -methoden	133	36. Risikomanagement.....	160
7. Veränderungen im Konsolidierungskreis.....	134	37. Marktrisiken.....	161
III. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG	135	38. Branchenspezifische Risiken	162
IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	137	39. IT-Risiken.....	163
8. Umsatzerlöse	137	40. Finanzielle Risiken	163
9. Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	137	41. Sonstige Risiken.....	170
10. Vertriebs- und Rennsportaufwendungen.....	138	VIII. FINANZINSTRUMENTE UND KAPITALMANAGEMENT	171
11. Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	138	42. Grundlagen	171
12. Verwaltungsaufwendungen.....	138	43. Einstufung und beizulegende Zeitwerte	173
13. Sonstige betriebliche Aufwendungen	139	44. Aufrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten	178
14. Sonstige betriebliche Erträge.....	139	45. Hedging	180
15. Ergebnis aus At-Equity Beteiligungen	139	46. Kapitalmanagement.....	184
16. Finanz- und Beteiligungsergebnis	139	IX. LEASINGVERHÄLTNISSE.....	185
17. Ertragsteuern.....	140	47. Leasingverhältnisse als Leasingnehmer (IFRS 16)	185
18. Ergebnis je Aktie und Vorschlag für die Ergebnisverwendung	141	48. Leasingverhältnisse als Leasinggeber (IFRS 16)	187
19. Aufwendungen für den Abschlussprüfer	141	X. ERLÄUTERUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN SOWIE ZU DEN ORGANEN	188
20. Mitarbeiter	141	49. Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen	188
V. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ.....	142	50. Organe der PIERER Mobility AG	190
21. Firmenwert.....	142	51. Vorstands- und Aufsichtsratsbezüge	190
22. Immaterielle Vermögenswerte.....	142	XI. EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG	190
23. Sachanlagen	144	XII. KONZERNUNTERNEHMEN (BETEILIGUNGSSPIEGEL)	191
24. Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	146	XIII. FREIGABE DES KONZERNABSCHLUSSES.....	193
25. Latente Steueransprüche	147		
26. Sonstige langfristige Vermögenswerte.....	149		
27. Vorräte.....	149		
28. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.....	150		
29. Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte.....	151		
30. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.....	151		

I. ALLGEMEINE ANGABEN

1. ANGABEN ZUM UNTERNEHMEN

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

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

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

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

2. GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG

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

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

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

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

3. NEU ANGEWENDETE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

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

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

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

4. ZUKÜNFTIG ANZUWENDEDE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

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

Erstmalige Anwendung	Neue oder geänderte Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB
1. Jänner 2022		
	Änderungen an IFRS 3 – Verweis auf das Rahmenkonzept	14. Mai 2020
	Änderungen zu IAS 16 Sachanlagen – Einnahmen vor der beabsichtigten Nutzung	14. Mai 2020
	Änderungen zu IAS 37 Belastende Verträge – Erfüllungskosten von Verträgen	14. Mai 2020
	Verbesserungen zu IFRS 2018 – 2020 Änderungen an IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 und IAS 41	14. Mai 2020
1. Jänner 2023		
	IFRS 17 Versicherungsverträge (inklusive Änderungen an IFRS 17)	18. Mai 2017
	Änderungen IAS 1 und IFRS Practice Statement 2 – Angabe von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	12. Februar 2021
	Änderungen zu IAS 8 – Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Änderungen von Schätzungen und Fehler – Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen	12. Februar 2021

Das IASB und das IFRIC haben weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, welche aber im Geschäftsjahr 2021 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind bzw. **von der EU-Kommission noch nicht übernommen** wurden. Es handelt sich dabei um folgende Standards und Interpretationen:

Neue oder geänderte Standards und Interpretationen	Anwendungszeitpunkt IASB	Veröffentlicht durch das IASB	EU-Endorsement?
IAS 1 – Klassifizierung von Schulden als lang- oder kurzfristig (einschließlich Verschiebung des Zeitpunkt des Inkrafttretens)	1.1.2023	23.1.2020	Nein
Änderungen zu IAS 12 Ertragsteuern – Latente Steuern, die sich auf Vermögenswerte und Schulden beziehen, die aus einer einzigen Transaktion entstehen	1.1.2023	7.5.2021	Nein
Änderungen zu IFRS 17 Versicherungsverträge: Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 – Vergleichsinformationen	1.1.2023	9.12.2021	Nein

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

5. SCHÄTZUNGEN UND 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 130.711 (Vorjahr: TEUR 131.034) sowie die Marken „KTM“ in Höhe von TEUR 61.103 (Vorjahr: TEUR 61.103), „GASGAS“ in Höhe von TEUR 13.346 (Vorjahr: TEUR 13.346) und „FELT“ in Höhe von TEUR 3.707 (Vorjahr: TEUR 0) angesetzt. Weiterführende Informationen sind den Erläuterungen unter Punkt 21. „Firmenwert“ und Punkt 22. „Immaterielle Vermögenswerte“ zu entnehmen.
- Latente Steueransprüche auf nicht verfallbare steuerliche Verlustvorträge werden unter der Annahme angesetzt, dass zukünftig ausreichend steuerliches Einkommen zur Verwertung der steuerlichen Verlustvorträge erwirtschaftet wird. Bei Unsicherheiten in den Annahmen werden entsprechende Wertberichtigungen gebildet. Zum 31.12.2021 wurden aktive latente Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von TEUR 3.077 (Vorjahr: TEUR 7.721) aktiviert. Aufgrund der aktuellen Steuerplanung geht das Management von einer Verwertung der zum 31.12.2021 angesetzten Verlustvorträge innerhalb der nächsten fünf Jahre aus. Weitere Details zu den latenten Steuern sind den Erläuterungen unter Punkt 25. „Latente Steueransprüche“ zu entnehmen.
- Im Rahmen des Cash-Flow-Hedge-Accountings werden Einschätzungen zum Eintritt von künftigen Zahlungsströmen getroffen. Diese Cash-Flows könnten bezüglich Höhe und Zeitpunkt anders eintreten und damit Einfluss auf das Cash-Flow-Hedge-Accounting haben.
- Daneben bestehen Schätzungsunsicherheiten beim Ansatz und der Bewertung von Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer. Es werden Annahmen zu den folgenden Faktoren getroffen: Erwartungswerte, demografische Annahmen wie das Pensionsalter von Frauen/Männern und Mitarbeiterfluktuation sowie finanzielle Annahmen wie Rechnungszinssatz und künftige Lohn- und Gehaltstrends. Zum Bilanzstichtag waren Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer in Höhe von TEUR 28.763 (Vorjahr: TEUR 28.665) angesetzt. Weiterführende Informationen sind den Erläuterungen unter dem Punkt 33. „Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer“ zu entnehmen.
- Schätzungen bei den Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen. Für die Ermittlung der Rückstellungshöhe wurde ein direkter Zusammenhang pro Produktgruppe zwischen angefallenen Garantie- und Gewährleistungsaufwendungen an den Umsatzerlösen festgestellt. Der durchschnittliche Prozentsatz der Garantie- und Gewährleistungsaufwendungen an den Umsatzerlösen wird mehrmals jährlich geprüft und bei Bedarf angepasst. Zum 31.12.2021 wurden Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen in Höhe von TEUR 20.000 (Vorjahr: TEUR 14.612) angesetzt.
- Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden, die im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworben wurden, sowie der Nutzungsdauern dieser Vermögenswerte basiert auf Beurteilungen des Managements.
- Leasingverhältnisse
Es werden Einschätzungen über die Laufzeit und Zinssätze getroffen. Weitere Angaben dazu sind unter Punkt 23. „Sachanlagen“ sowie unter Punkt 47. „Leasingverhältnisse als Leasingnehmer“ zu finden.
- Bei den Vorräten bestehen Schätzungen im Zusammenhang mit Verbrauchsfolgeverfahren und Reichweitenanalysen. Zusätzlich werden auf Einzelfallbasis Wertberichtigungserfordernisse aufgrund langer Lagerdauer und eingeschränkter Absatzmöglichkeiten erfasst.

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

- **Entwicklungskosten**
Entwicklungskosten werden entsprechend der dargestellten Bilanzierungs- und Bewertungsmethode aktiviert. Die erstmalige Aktivierung der Kosten beruht auf Annahmen des Managements zur Einschätzung des zukünftigen wirtschaftlichen Nutzens der getätigten Aufwendungen und der techni-

schen Machbarkeit des entwickelten Produktes oder Verfahrens sowie dessen Marktgängigkeit.

- Ausbuchung von Forderungen im Rahmen von ABS- und Factoring-Vereinbarungen
Es werden Einschätzungen über die Ausbuchungsvoraussetzungen des IFRS 9 getroffen. Nähere Details sind dem Kapitel VIII. „Finanzinstrumente und Kapitalmanagement“ zu entnehmen.
- Supplier Finance
Es werden Einschätzungen über den Ausweis der Verbindlichkeiten im Rahmen des Supplier Finance Programmes getroffen. Weitere Angaben dazu siehe Punkt 34. „Andere kurz- und langfristige Schulden und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“.
- Konsolidierung
Bei der Festlegung, ob Beherrschung gemäß IFRS 10 vorliegt, übt das Management Ermessensentscheidungen zur Bestimmung der relevanten Aktivitäten der Tochterunternehmen aus.

Klimabezogene Annahmen:

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

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

II. KONSOLIDIERUNGSKREIS

6. KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE UND -METHODEN

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

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

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

7. VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS

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

	Vollkonsolidierte Gesellschaften	At Equity Gesellschaften
Stand zum 31.12.2020	66	4
Konsolidierungskreiszugänge	5	0
Konsolidierungskreisabgänge	-4	-1
Stand zum 31.12.2021	67	3
davon ausländische Unternehmen	47	2

Die PIERER Mobility AG, als Mutterunternehmen der PIERER Mobility-Gruppe, wurde in dieser Aufstellung nicht berücksichtigt. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften sowie deren Erstkonsolidierungszeitpunkte sind im Kapitel XII. „Konzernunternehmen (Beteiligungsspiegel)“ angeführt.

ÄNDERUNGEN VOLLKONSOLIDierter GESELLSCHAFTEN

▪ Konsolidierungskreiszugänge:

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

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

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

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

Die PIERER E-Bikes GmbH, Munderfing, Österreich, hat im Dezember 2021 zusammen mit der MAXCOM LTD, Plovdiv, Bulgarien, die PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bulgarien, ein Joint Venture-Unternehmen, das Fahrräder für die PIERER E-Bikes GmbH fertigen wird, gegründet. Die PIERER E-Bikes GmbH hält 50% der Anteile an dieser Gesellschaft und übt beherrschenden Einfluss im Sinne des IFRS 10 aus. Die Erstkonsolidierung der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD erfolgte per 2. Dezember 2021.

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

▪ Konsolidierungskreisabgänge:

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

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

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

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

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

ÄNDERUNGEN AT-EQUITY EINBEZOGENER GESELLSCHAFTEN

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

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

III. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

MOTORCYCLES:

Der KTM Teilkonzern bildet das Segment „Motorcycles“. Die KTM AG ist die Muttergesellschaft der KTM-Gruppe, welche die Entwicklung, Erzeugung und den Vertrieb von motorisierten Freizeitgeräten (Power Sports), insbesondere unter den Marken „KTM“, „Husqvarna Motorcycles“, „GASGAS“ und Komponenten der Marke „WP“ vorantreibt. Die KTM-Gruppe umfasst zum 31. Dezember 2021 49 in den Konzernabschluss einbezogene Tochtergesellschaften in Österreich, den USA, Japan, Südafrika, Mexiko, Indien, Australien und Neuseeland sowie in verschiedenen anderen Ländern in Europa und Asien. Darüber hinaus hält die KTM-Gruppe Beteiligungen an Assemblierungsgesellschaften auf den Philippinen und China.

E-BICYCLES:

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

SONSTIGE:

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

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

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

2021	Motorcycles	E-Bicycles	Sonstige	Konsolidierung	GESAMT
TEUR					
Umsatzerlöse (einschließlich Erlöse innerhalb der Segmente)	1.876.418	162.719	54.433	-51.840	2.041.730
Umsatzerlöse extern	1.876.222	162.717	2.791	0	2.041.730
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	192.763	7.032	-7.713	1.403	193.485
Investitionen ¹⁾	166.652	9.859	1.974	0	178.485
Abschreibungen	-132.482	-4.348	-1.888	0	-138.718
Anteil am Ergebnis von Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden	256	0	0	1.410	1.666
Bilanzsumme	1.891.760	110.409	362.274	-330.724	2.033.719
Eigenkapital	730.894	40.623	306.513	-312.479	765.551
Working Capital Employed	156.136	-4.904	7.743	1.479	160.454
Nettoverschuldung	-174.517	6.589	-22.806	857	-189.877
2020	Motorcycles	E-Bicycles	Sonstige	Konsolidierung	GESAMT
TEUR					
Umsatzerlöse (einschließlich Erlöse innerhalb der Segmente)	1.413.978	112.497	36.141	-32.234	1.530.382
Umsatzerlöse extern	1.413.959	112.424	3.999	0	1.530.382
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	105.304	2.216	-179	-100	107.241
Investitionen ¹⁾	147.949	1.513	718	0	150.180
Abschreibungen	-120.357	-4.333	-1.599	0	-126.289
Anteil am Ergebnis von Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden	-1.359	0	0	179	-1.180
Bilanzsumme	1.561.592	102.505	296.378	-274.441	1.686.034
Eigenkapital	634.969	32.810	246.213	-259.873	654.119
Working Capital Employed	173.982	4.299	-460	3.711	181.532
Nettoverschuldung	-281.786	-3.347	-34.738	7.458	-312.413

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

IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

8. UMSATZERLÖSE

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

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

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

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

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

9. HERSTELLUNGSKOSTEN DER ZUR ERZIELUNG DER UMSATZERLÖSE ERBRACHTEN LEISTUNGEN

Die Herstellungskosten des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

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

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

10. VERTRIEBS- UND RENNSPORTAUFWENDUNGEN

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

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

11. FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSaufWENDUNGEN

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

TEUR	2021	2020
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	8.534	4.432
Personalaufwand	29.210	24.238
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	8.420	8.008
Sonstige betriebliche Aufwendungen	3.384	966
Fördergelder und sonstige betriebliche Erträge	-16.218	-14.253
	33.330	23.391

Die in den Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen dargestellten Aufwandsarten umfassen Forschungs- sowie nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten. Der Personalaufwand ohne Effekte aus den aktivierten Entwicklungskosten beträgt TEUR 77.374 (Vorjahr: TEUR 61.614). Insgesamt betragen die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen (vor aktivierten Entwicklungskosten) TEUR 162.361 (Vorjahr: TEUR 137.713) und somit 8,0% (Vorjahr: 9,0%) vom Umsatz.

12. VERWALTUNGSaufWENDUNGEN

Die Verwaltungsaufwendungen des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

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

13. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

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

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

14. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

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

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

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

15. ERGEBNIS AUS AT-EQUITY BETEILIGUNGEN

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

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

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

16. FINANZ- UND BETEILIGUNGSERGEBNIS

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

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

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

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

17. ERTRAGSTEUERN

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

TEUR	2021	2020
Laufende Steuer	-34.933	-11.824
Latente Steuern	-13.783	-9.545
	-48.716	-21.369

Als Ertragsteuern sind die in den einzelnen Ländern gezahlten bzw. geschuldeten Steuern auf Einkommen und Ertrag sowie die latenten Steuern ausgewiesen. Die österreichischen Gesellschaften der PIERER Mobility-Gruppe unterliegen einem Körperschaftsteuersatz von 25,0%. Die Berechnung ausländischer Ertragsteuern basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen oder verabschiedeten Gesetzen und Verordnungen. Die angewandten Ertragssteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren von 9,0% bis 37,8%.

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

TEUR	2021	2020
Ergebnis vor Ertragsteuern	191.588	90.824
Erwarteter Steueraufwand/-ertrag	-47.897	-22.706
Nicht temporäre Differenzen und sonstige steuerliche Hinzurechnungen	-3.935	-93
Ansatz/Wertberichtigungen/Verbrauch von Verlustvorträgen	211	-4
Nicht steuerbare Ergebnisse aus Konsolidierungskreisänderungen	-776	-163
Steuern aus Vorperioden	-1.081	-1.058
Effekte ausländischer Steuersätze	-408	-827
Ergebnis aus Equity-Beteiligungen	488	-219
Investitionsbegünstigungen	3.850	3.932
Sonstiges	832	-231
	-48.716	-21.369

18. ERGEBNIS JE AKTIE UND VORSCHLAG FÜR DIE ERGEBNISVERWENDUNG

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

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

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

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

19. AUFWENDUNGEN FÜR DEN ABSCHLUSSPRÜFER

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

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

20. MITARBEITER

Der Mitarbeiterstand wird jeweils inklusive Leiharbeiter und externen Dienstnehmern dargestellt:

Stand am 1.1.2021	4.586
Veränderungen im Geschäftsjahr	663
Stand am 31.12.2021	5.249

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

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

V. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

21. FIRMENWERT

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

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

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

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

22. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

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

Jahre	Nutzungsdauer
Software	3 - 5
Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte	5

Bei selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten erfolgt eine Aufteilung des Herstellungszeitraumes in eine Forschungs-, Entwicklungs- und Modellpflegephase. In der Forschungs- und Modellpflegephase angefallene Kosten werden sofort ergebniswirksam erfasst. Die planmäßige Abschreibung von aktivierten Entwicklungskosten, die eindeutig Projekten zugeordnet werden können, erfolgt mit dem Beginn der Serienproduktion.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden Entwicklungskosten in Höhe von TEUR 112.959 (Vorjahr: TEUR 93.752) aktiviert sowie insgesamt TEUR 59.839 (Vorjahr: TEUR 50.705) abgeschrieben. Zum 31.12.2021 sind Entwicklungskosten mit einem Buchwert in Höhe von TEUR 353.856 (Vorjahr: TEUR 308.617) in den immateriellen Vermögenswerten enthalten.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer, wie die im Rahmen der ursprünglichen Kaufpreisallokation angesetzten Marken „KTM“ in Höhe von TEUR 61.103 und „GASGAS“ in Höhe von TEUR 13.346 sowie die im laufenden Geschäftsjahr 2021 erworbene Marke „FELT“ in Höhe von TEUR 3.707, werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern einem Werthaltigkeitstest gemäß IAS 36 unterzogen. Der Vorstand geht von einer unbestimmten Nutzungsdauer der Marken aus, da die Rechte in den relevanten Absatzmärkten keinen zeitlichen, rechtlichen oder vertraglichen Einschränkungen unterliegen und aufgrund der nachhaltigen Bekanntheit der Marken auch keine wirtschaftliche Entwertung vorliegt. Die beiden Marken „KTM“ und „GASGAS“ sind der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „KTM“ und die Marke „FELT“ der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „PIERER E-Bikes“ zugeordnet. Da die Marken keine Mittelzuflüsse erzeugen, die weitestgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte sind, erfolgt die Werthaltigkeitsprüfung im Rahmen der Werthaltigkeitstests der jeweiligen Firmenwerte „KTM“ und „PIERER E-Bikes“ (siehe Punkt 21. „Firmenwert“).

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

TEUR	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	Kundenstamm, Markenwerte, Entwicklungskosten	Geleistete Anzahlungen	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten:				
Stand am 1.1.2021	79.908	544.663	3.711	628.282
Zugänge	9.698	117.381	3.374	130.453
Abgänge	-10.929	-47.226	0	-58.155
Konsolidierungskreisänderungen	215	949	0	1.164
Währungsumrechnung	63	1	0	64
Umbuchungen	3.612	0	-3.612	0
Stand am 31.12.2021	82.567	615.768	3.473	701.808
Kumulierte Abschreibungen:				
Stand am 1.1.2021	50.718	150.729	0	201.447
Zugänge	13.539	61.416	0	74.955
Abgänge	-9.770	-38.396	0	-48.166
Konsolidierungskreisänderungen	-8	0	0	-8
Währungsumrechnung	19	0	0	19
Umbuchungen	0	0	0	0
Stand am 31.12.2021	54.498	173.749	0	228.247
Buchwert:				
Stand am 31.12.2021	28.069	442.019	3.473	473.561
Stand am 31.12.2020	29.190	393.934	3.711	426.835

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

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

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

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

23. SACHANLAGEN

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

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

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

Die Aufgliederung der Sachanlagen und seine Entwicklung im Geschäftsjahr 2021 sowie im Geschäftsjahr 2020 werden in den folgenden Tabellen dargestellt:

TEUR	Grund- stücke	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten:						
Stand am 1.1.2021	26.720	255.709	286.091	138.937	5.698	713.155
Zugänge	6.009	13.737	22.544	21.786	8.582	72.658
Abgänge	0	-4.262	-11.004	-16.043	-529	-31.838
Konsolidierungskreisänderungen	0	-213	-26	-660	0	-899
Währungsumrechnung	9	1.531	1	1.195	0	2.736
Umbuchungen	0	118	4.216	408	-4.742	0
Stand am 31.12.2021	32.738	266.620	301.822	145.623	9.009	755.812
Kumulierte Abschreibungen:						
Stand am 1.1.2021	338	63.532	204.426	88.640	0	356.936
Zugänge	210	15.321	27.693	20.538	0	63.762
Abgänge	0	-1.741	-10.639	-15.364	0	-27.744
Konsolidierungskreisänderungen	0	-87	-7	-113	0	-207
Währungsumrechnung	2	750	1	982	0	1.735
Umbuchungen	0	0	-18	18	0	0
Stand am 31.12.2021	550	77.775	221.456	94.701	0	394.482
Buchwert:						
Stand am 31.12.2021	32.188	188.845	80.366	50.922	9.009	361.330
Stand am 31.12.2020	26.382	192.177	81.665	50.297	5.698	356.219
TEUR						
TEUR	Grund- stücke	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten:						
Stand am 1.1.2020	23.096	213.792	256.109	123.507	10.310	626.814
Zugänge	2.208	10.067	22.357	13.063	4.740	52.435
Abgänge	0	-473	-1.020	-3.518	-3	-5.014
Konsolidierungskreisänderungen	1.426	33.856	130	6.577	0	41.989
Währungsumrechnung	-10	-1.665	-11	-1.238	0	-2.924
Umbuchungen	0	132	8.526	546	-9.349	-145
Stand am 31.12.2020	26.720	255.709	286.091	138.937	5.698	713.155

TEUR	Grund- stücke	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Summe
Kumulierte Abschreibungen:						
Stand am 1.1.2020	176	49.897	178.158	72.086	0	300.317
Zugänge	164	13.895	27.063	19.893	0	61.015
Abgänge	0	-108	-798	-2.801	0	-3.707
Konsolidierungskreisänderungen	0	511	10	454	0	975
Währungsumrechnung	-2	-663	-7	-992	0	-1.664
Umbuchungen	0	0	0	0	0	0
Stand am 31.12.2020	338	63.532	204.426	88.640	0	356.936
Buchwert:						
Stand am 31.12.2020	26.382	192.177	81.665	50.297	5.698	356.219
Stand am 31.12.2019	22.920	163.895	77.951	51.421	10.310	326.497

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

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

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

24. NACH DER EQUITY-METHODE BILANZIERTE FINANZANLAGEN

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

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

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

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

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

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

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 voll-konsolidierten oder at-Equity bewerteten Anteilen zum entsprechenden konzernalen Eigenkapital werden nur latente Steuern abgegrenzt, wenn eine Realisierung in absehbarer Zeit wahrscheinlich ist.

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

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

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

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

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

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

Die latenten Steuern haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

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

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

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

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

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

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

26. SONSTIGE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

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

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

27. VORRÄTE

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

Die Anschaffungskosten umfassen alle Kosten, die angefallen sind, um den Gegenstand in den erforderlichen Zustand und an den jeweiligen Ort zu bringen. Die Herstellungskosten umfassen die Material- und Fertigungseinzelkosten auf Basis einer Normalauslastung sowie angemessene Teile der Material- und 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	31.12.2021	31.12.2020
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	127.698	67.813
Unfertige Erzeugnisse	64.335	27.677
Fertige Erzeugnisse und Waren	213.141	203.254
	405.174	298.744

TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Vorratsbestand brutto	432.956	327.347
- Wertberichtigungen	-27.782	-28.603
Vorratsbestand netto	405.174	298.744

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

28. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

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

Die Wertberichtigungen auf Forderungen haben sich wie folgt entwickelt:

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

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

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

Die im Zusammenhang mit dem bestehenden ABS-Programm verkauften Forderungen werden entsprechend den Regelungen des IFRS 9 vollständig ausgebucht. Im Rahmen des ABS-Programms werden monatlich revolvingend versicherte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 250.000 (Vorjahr: TEUR 250.000) verkauft. Weitere Informationen zum ABS-Programm finden sich unter Punkt 43. „Einstufung und beizulegende Zeitwerte“.

30. ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

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

31. KONZERNEIGENKAPITAL

Die Entwicklung des Konzerneigenkapitals im Geschäftsjahr 2021 und im Geschäftsjahr 2020 ist im Konzernabschluss dargestellt.

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

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

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

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

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

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

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

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

2021 TEUR	KTM AG	Sonstige	Gesamt
Prozentsatz nicht beherrschender Anteile zum Stichtag	0,25% ¹		
Umsatzerlöse	1.876.418	165.312	2.041.730
Gewinn	146.067	-3.195	142.872
Sonstiges Ergebnis	6.364	1.378	7.742
Gesamtergebnis	152.431	-1.817	150.614
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn	60.201	131	60.332
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	2.235	-7	2.228
Langfristige Vermögenswerte	907.154	85.660	992.814
Kurzfristige Vermögenswerte	951.711	89.194	1.040.905
Langfristige Schulden	-610.265	-39.201	-649.466
Kurzfristige Schulden	-544.853	-73.849	-618.702
Nettovermögen	703.747	61.804	765.551
Buchwert der nicht beherrschenden Anteile	2.633	2.776	5.409
Cash-Flows aus der betrieblichen Tätigkeit	359.846	7.517	367.363
Cash-Flows aus der Investitionstätigkeit	-183.746	-11.377	-195.123
Cash-Flows aus der Finanzierungstätigkeit	-35.985	8.364	-27.621
Gesamt Cash-Flow	140.115	4.504	144.619
Dividenden an nicht beherrschende Anteile	13.275	0	13.275

¹ Bis Oktober 2021 betrug der Prozentsatz der nicht beherrschenden Gesellschaftern rund 48%

2020 TEUR	KTM AG	Sonstige	Gesamt
Prozentsatz nicht beherrschender Anteile zum Stichtag	48,29%		
Umsatzerlöse	1.413.978	116.404	1.530.382
Gewinn	71.210	-1.755	69.455
Sonstiges Ergebnis	-3.292	-1.379	-4.671
Gesamtergebnis	67.918	-3.134	64.784
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn	34.441	103	34.544
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	-1.589	0	-1.589
Langfristige Vermögenswerte	861.467	80.528	941.995
Kurzfristige Vermögenswerte	666.745	77.294	744.039
Langfristige Schulden	-536.004	-45.425	-581.429
Kurzfristige Schulden	-384.868	-65.618	-450.486
Nettovermögen	607.340	46.779	654.119
Buchwert der nicht beherrschenden Anteile	293.423	441	293.864
Cash-Flows aus der betrieblichen Tätigkeit	286.452	26.367	312.819
Cash-Flows aus der Investitionstätigkeit	-144.968	-2.041	-147.009
Cash-Flows aus der Finanzierungstätigkeit	-92.305	-12.384	-104.689
Gesamt Cash-Flow	49.179	11.942	61.121
Dividenden an nicht beherrschende Anteile	13.595	144	13.739

In den nicht beherrschenden Anteilen der KTM AG sind auch nicht beherrschende Anteile von Tochterunternehmen der KTM AG in Höhe von TEUR 876 enthalten und betreffen die beiden Gesellschaften CERO Design Studio S.L. und die KTM MOTOHALL GmbH. Der Buchwert der sonstigen nicht beherrschenden Anteile betrifft per 31.12.2021 im Wesentlichen die PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD. Zu den Beteiligungshöhen verweisen wir auf den Beteiligungsspiegel im Kapitel XII.

Die Auswirkungen der Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen sowie die Veränderung an dem den Anteilseignern zurechenbaren Eigenkapital während des Geschäftsjahres stellt sich wie folgt dar:

TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Erworbener (-) bzw. abgegangener (+) Buchwert nicht beherrschender Anteile	340.458	345
Erhaltener (+)/gezahlter (-) Kaufpreis an nicht beherrschende Anteilseigner	-30.470	-1.005
Im Eigenkapital erfasster Unterschiedsbetrag	309.988	-660

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

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

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

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

32. FINANZVERBINDLICHKEITEN

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

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

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

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

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

33. VERPFLICHTUNGEN FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

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

TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Abfertigungen	21.202	21.946
Jubiläumsgelder	7.561	6.719
	28.763	28.665

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 2.488 (Vorjahr: TEUR 2.218) gezahlt.

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

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

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

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

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

Der Bewertung der Verpflichtung liegen folgende Annahmen zugrunde:

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

Der Rechnungszins wurde unter der Berücksichtigung der durchschnittlichen Laufzeiten und durchschnittlichen Restlebenserwartung festgesetzt. Der Abzinsungssatz ist die Rendite, die am Abschlussstichtag für erstrangige, festverzinsliche Industriefinanzen 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 31.12.2021 folgende Auswirkungen auf den Barwert der zukünftigen Zahlungen gehabt:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Supplier Finance:

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

Neben konzernfremden Lieferanten wurde auch zwischen österreichischen Unternehmen der PIERER Mobility-Gruppe ein solches Programm abgeschlossen. Aus Sicht der PIERER Mobility-Gruppe ist kein Leistungsaustausch erfolgt, sondern es sind lediglich Fremdmittel aufgenommen worden, welche unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen werden. Der Ausweis der Cash-Flows erfolgt im Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit. Zum 31.12.2021 betragen die Verbindlichkeiten aus diesem Programm insgesamt TEUR 169.180 (Vorjahr: TEUR 122.875), davon werden zum 31.12.2021 im Konzernabschluss der PIERER Mobility AG die Beziehungen zwischen Konzernunternehmen in Höhe von TEUR 1.836 (Vorjahr: TEUR 3.317) als kurzfristige Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

Haftungsverhältnisse:

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

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

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

35. RÜCKSTELLUNGEN

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

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

Die Rückstellungen haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

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

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 1.1.2021	Zahlungs- wirksame Veränderung	Zahlungsunwirksame Veränderung					Buchwert 31.12.2021
			Erwerb	Umglie- derung	Konsolidie- rungskreis- änderungen	Trans- aktions- kosten	Abgrenzung Zinsen, Fremd- währungs- effekte	
Kurzfristige Finanzschulden	55.103	-49.976	0	32.513	-1.144	0	443	36.939
Langfristige Finanzschulden	413.853	79.528	0	-32.513	0	131	6	461.005
Leasingverbindlichkeiten (kurzfristig)	19.491	-18.431	0	18.928	-80	0	0	19.908
Leasingverbindlichkeiten (langfristig)	42.236	0	23.342	-18.928	-48	0	-1.068	45.534
Summe	530.683	11.121	23.342	0	-1.272	131	-619	563.386

TEUR	Buchwert 1.1.2020	Zahlungs- wirksame Veränderung	Zahlungsunwirksame Veränderung					Buchwert 31.12.2020
			Erwerb	Umglie- derung	Konsolidie- rungskreis- änderungen	Trans- aktions- kosten	Abgrenzung Zinsen, Fremd- währungs- effekte	
Kurzfristige Finanzschulden	69.772	-53.545	0	28.518	10.409	0	-51	55.103
Langfristige Finanzschulden	424.763	0	0	-28.518	17.498	103	7	413.853
Leasingverbindlichkeiten (kurzfristig)	16.586	-18.821	-47	21.773	0	0	0	19.491
Leasingverbindlichkeiten (langfristig)	45.546	0	18.463	-21.773	0	0	0	42.236
Summe	556.667	-72.366	18.416	0	27.907	103	-44	530.683

VII. RISIKOBERICHT

36. RISIKOMANAGEMENT

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

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

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

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

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

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

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

37. MARKTRISIKEN

▪ KONJUNKTURELLES RISIKO

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

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

▪ WETTBEWERB UND PREISDRUCK

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

▪ ABSATZRISIKO

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

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

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

38. BRANCHENSPEZIFISCHE RISIKEN

▪ BESCHRÄNKUNGEN DES MOTORRADFAHRENS

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

▪ BESCHAFFUNGSRISIKO

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

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

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

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

▪ FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG, RENNSPORT

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

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

▪ PRODUKTHAFTUNGSRIKIRO

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

39. IT-RISIKEN

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

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

Den stetig wachsenden IT- und Cyberrisiken werden durch die laufende Weiterentwicklung der IT- Sicherheitsmaßnahmen und den Einsatz aktueller IT-Sicherheitstechnologien begegnet. Mit einem mehrstufigen technischen Konzept unter Verwendung aktueller Sicherheitsfeatures wie Intrusion Prevention Systems und zusätzlichen davor oder intern betriebenen Security-Systemen werden Cyber-Angriffe abgewehrt. Zusätzlich werden verhaltensbasierende Security-Lösungen eingesetzt, um sicherheitstechnische Auffälligkeiten zu erkennen. Vorkommnisse werden mit einem Malware-Incident-Response-Prozess erkannt und behandelt. Parallel werden regelmäßige externe und interne Schwachstellenanalysen durchgeführt und mit einem etablierten Patch- und Update-Management-Prozess entgegnet. Regelmäßige externe und interne Sicherheitsaudits werden im Risikomanagement dokumentiert, etwaige Findings werden bewertet, priorisiert und danach einer Lösung zugeführt.

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

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

40. FINANZIELLE RISIKEN

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

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

▪ WÄHRUNGSRIKISKEN

Als weltweit tätiges Unternehmen ist die PIERER Mobility-Gruppe von weltwirtschaftlichen Rahmendaten wie der Veränderung von Währungsparitäten oder den Entwicklungen auf den Finanzmärkten beeinflusst. Insbesondere die Wechselkursentwicklung des US-Dollars, der im Fremdwährungsrisiko der KTM das höchste Einzelrisiko darstellt, ist für die Umsatz- und Ertragsentwicklung von Bedeutung. Durch die zunehmende Bedeutung des USD im Einkauf wird das Fremdwährungsrisiko beim USD wesentlich verringert („natural hedge“). Im Geschäftsjahr 2021 wurden rund 25 % der Umsätze (Vorjahr: 25 %) in US-Dollar erzielt. Durch Währungssicherungsmaßnahmen, insbesondere Hedging-Strategien, können diese Währungsverschiebungen weitestgehend zumindest über ein Modelljahr ausgeglichen werden.

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

Die Hauptursachen für Ineffektivität im Rahmen von Währungssicherungsgeschäften sind:

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

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

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

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

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

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

▪ ZINSÄNDERUNGSRISEN

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

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

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

wurde unterstellt, dass das Risiko am Bilanzstichtag im Wesentlichen das Risiko während des Geschäftsjahres repräsentiert. Als Steuersatz wurde der Konzernsteuersatz in Höhe von 25% verwendet. Außerdem wurde bei der Analyse unterstellt, dass alle anderen Variablen, insbesondere Wechselkurse, konstant bleiben.

Die Hauptursachen für Ineffektivität im Rahmen von Zinssicherungen sind:

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

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

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

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

▪ AUSFALLRISIKEN (KREDIT- BZW. BONITÄTSRISIKEN)

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

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

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

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

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

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum 31.12.2021 wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen TEUR	Nicht in der Bonität beeinträchtigt	In der Bonität beeinträchtigt	Summe
Nicht überfällig	129.036	0	129.036
Überfällig 1-30 Tage	15.182	0	15.182
Überfällig 31-60 Tage	1.884	0	1.884
Überfällig 61-90 Tage	1.212	0	1.212
Überfällig > 90 Tage	2.775	4.833	7.608
Gesamter Bruttobuchwert	150.089	4.833	154.921
Wertminderung	-103	-3.957	-4.060
Summe	149.985	876	150.861

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum 31.12.2020 wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen TEUR	Nicht in der Bonität beeinträchtigt	In der Bonität beeinträchtigt	Summe
Nicht überfällig	125.475	0	125.475
Überfällig 1-30 Tage	11.136	0	11.136
Überfällig 31-60 Tage	353	0	353
Überfällig 61-90 Tage	1.010	0	1.010
Überfällig > 90 Tage	4.731	6.358	11.089
Gesamter Bruttobuchwert	142.705	6.358	149.063
Wertminderung	-135	-4.041	-4.176
Summe	142.570	2.317	144.887

Zur Ermittlung des Wertminderungsbedarfes für nicht einzelwertberichtete Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden in der PIERER Mobility-Gruppe die Ausfälle der letzten Jahre evaluiert. Die Analyse hat ergeben, dass nur ein unwesentliches Risiko für Forderungen mit einer gewissen Überfälligkeit besteht. Die Einschätzung der Verlustquoten basiert auf historischen Ausfallquoten bezogen auf Überfälligkeiten und unter Bedachtnahme von zukunftsorientierten Informationen.

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands der finanziellen Liefer- und sonstigen Forderungen deuten zum Abschlussstichtag keine Anzeichen darauf hin, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden. Es liegen keine Konzentrationsrisiken vor.

Einschätzung der erwarteten Kreditverluste

Auf Basis der in der Vergangenheit tatsächlich beobachteten Ausfälle wurde eine durchschnittliche Ausfallquote in der KTM-Gruppe von 0,06% (Vorjahr: 0,06%) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ermittelt. Es wurde eine Auflösung von TEUR 5 (Vorjahr: TEUR 18) erfasst. Im Segment E-Bikes wurde auf Basis von Vergangenheitsdaten eine durchschnittliche Ausfallquote von 0,13% (Vorjahr: 0,39%) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ermittelt. Es wurde eine Zuführung von TEUR 28 (Vorjahr: TEUR 55) erfasst.

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

Entwicklung der Wertberichtigungen

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

Zahlungsmittel und -äquivalente, sonstige Vermögenswerte und Derivate

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

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

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

▪ LIQUIDITÄTSRISIKEN

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

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

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

TEUR	Buchwert 31.12.2020	Cash-Flows 2021			Cash-Flows 2022 bis 2025			Cash-Flows ab 2026		
		Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten										
Beizulegender Zeitwert – Sicherungsinstrumente										
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Markt- wert (keine Sicherungsbeziehung)	245	91	0	0	302	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlich- keiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderun- gen zugewiesen sind	748	0	0	748	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	2.085	346	0	1.186	1.027	0	0	0	0	0
Summe	3.078	437	0	1.934	1.329	0	0	0	0	0
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlich- keiten										
Zu fortgeführten Anschaffungs- kosten										
Verzinsliche Verbindlichkeiten	468.956	4.959	1.066	59.001	16.812	3.698	178.412	4.119	1.037	230.392
Verbindlichkeiten Leasing- verhältnisse	61.727	0	795	19.491	0	1.559	33.041	0	3.499	9.195
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	262.099	0	0	262.099	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlich- keiten (kurz- und langfristig)	54.975	0	23	54.125	0	150	850	0	0	0
Summe	847.757	4.959	1.884	394.716	16.812	5.407	212.303	4.119	4.536	239.587
Summe	850.835	5.396	1.884	396.650	18.141	5.407	212.303	4.119	4.536	239.587

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

41. SONSTIGE RISIKEN

▪ PROZESSRISIKEN

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

▪ RISIKEN DURCH RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

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

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

▪ BETRIEBLICHES- UND UMWELTRISIKO

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

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

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

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

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

▪ PERSONELLE RISIKEN

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

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

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

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

VIII. FINANZINSTRUMENTE UND KAPITALMANAGEMENT

42. GRUNDLAGEN

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

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

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN:

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

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

Bei Eigenkapitalinstrumenten (wie z.B. Anteile an nicht börsennotierten Unternehmen) kann die FVOCI-Option ausgeübt werden. Das führt dazu, dass Änderungen des beizulegenden Zeitwerts im sonstigen Ergebnis erfasst werden und die im sonstigen Ergebnis angesammelten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts nachfolgend nicht mehr in die Gewinn- und Verlustrechnung 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, abzüglich aufgrund von erkennbaren Risiken notwendigen Wertminderungen, angesetzt. Finanzielle Forderungen sind der Kategorie „at amortized cost“ zugeordnet und werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

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

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

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

Wertminderungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen keine wesentliche Finanzierungs Komponente 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. Beträgsmäßige Erläuterungen finden sich unter Punkt 40. „Finanzielle Risiken“.

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

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

Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

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

43. EINSTUFUNG UND BEIZULEGENDE ZEITWERTE

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

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

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

Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente			
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
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 31.12.2021	Kategorie IFRS 9	Fair-Value 31.12.2021
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte			
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	3.411	FVOCI	3.411
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.615	FVPL	4.615
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.410	FVOCI / FVPL	1.410
Summe	9.436		
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	373.509	AC	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	146.247	AC	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	51.020	AC	-
Summe	570.776		
Gesamt Summe	580.212		

TEUR	Buchwert 31.12.2020	Kategorie IFRS 9	Fair-Value 31.12.2020
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte			
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind	1.663	FVPL	1.663
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	532	FVOCI	532
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.051	FVPL	17.051
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.410	FVOCI / FVPL	1.410
Summe	20.656		
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	218.270	AC	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	127.836	AC	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	37.718	AC	-
Summe	383.824		
Gesamt Summe	404.480		

Die im Zusammenhang mit dem bestehenden ABS und Factoring-Programm verkauften Forderungen werden entsprechend den Regelungen des IFRS 9 vollständig ausgebucht. Im Rahmen des ABS-Programms werden monatlich revolvingend versicherte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 250.000 (Vorjahr: TEUR 250.000) verkauft. Zum Bilanzstichtag wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 166.358 (Vorjahr: TEUR 127.399) an Dritte verkauft. Bis zu einer vertraglich definierten Höhe trägt die PIERER Mobility-Gruppe weiterhin ein Risiko aus kreditrisikobedingten Ausfällen. Zum Stichtag 31.12.2021 beträgt das hieraus resultierende maximale Verlustrisiko TEUR 1.158 (Vorjahr: TEUR 994). Zum Zeitpunkt des Verkaufs wird der erwartete Verlust aufwandswirksam als Verbindlichkeit verbucht. Der Buchwert des anhaltenden Engagements beträgt zum 31.12.2021 TEUR 1.158 (Vorjahr: TEUR 994) und ist unter den anderen kurzfristigen Schulden ausge-

Beizulegender Zeitwert				Buchwert 31.12.2021				
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
-	3.411	-	3.411	-	-	-	-	3.411
-	-	4.615	4.615	-	-	-	4.615	-
1.194	-	216	1.410	-	-	216	1.194	-
-	-	-	-	373.509	-	-	-	-
-	-	-	-	146.247	-	-	-	-
-	-	-	-	51.020	-	-	-	-
Beizulegender Zeitwert				Buchwert 31.12.2020				
Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI	FVOCI Fair Value through OCI (ohne recycling)	FVPL Fair Value through P&L	Fair Value - Hedging Instruments
-	1.663	-	1.663	-	-	-	-	1.663
-	532	-	532	-	-	-	-	532
-	-	17.051	17.051	-	-	-	17.051	-
1.194	-	216	1.410	-	-	216	1.194	-
-	-	-	-	218.270	-	-	-	-
-	-	-	-	127.836	-	-	-	-
-	-	-	-	37.718	-	-	-	-

wiesen. Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert des anhaltenden Engagements. In der Berichtsperiode wurden aus dem anhaltenden Engagement TEUR 164 (Vorjahr: TEUR 42) und kumuliert seit Transaktionsbeginn TEUR 1.158 (Vorjahr: TEUR 994) erfolgswirksam erfasst. Im Rahmen des Factoring-Programms werden monatlich revolvingend versicherte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 65.000 (Vorjahr: TEUR 15.000) verkauft. Zum Bilanzstichtag wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 32.923 (Vorjahr: TEUR 11.720) an Dritte verkauft. Bis zu einer vertraglich definierten Höhe trägt die Gruppe weiterhin ein Risiko aus kreditrisikobedingten Ausfällen. Zum Stichtag 31.12.2021 beträgt das hieraus resultierende maximale Verlustrisiko TEUR 2.163 (Vorjahr: TEUR 0).

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

TEUR	Buchwert 31.12.2021	Kategorie IFRS 9	Fair-Value 31.12.2021
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten			
Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente			
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind	479	FVPL	479
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	1.509	FVOCI	1.509
Summe	1.988		
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten			
Zu fortgeführten Anschaffungskosten			
Verzinsliche Verbindlichkeiten	497.944	AC	519.425
Verbindlichkeiten Leasingverhältnisse	65.442	AC	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	395.581	AC	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	79.175	AC	-
Summe	1.038.142		
Gesamt Summe	1.040.130		

TEUR	Buchwert 31.12.2020	Kategorie IFRS 9	Fair-Value 31.12.2020
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten			
Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente			
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (keine Sicherungsbeziehung)	245	FVPL	245
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind	748	FVPL	748
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	2.085	FVOCI	2.085
Summe	3.078		
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten			
Zu fortgeführten Anschaffungskosten			
Verzinsliche Verbindlichkeiten	468.956	AC	495.649
Verbindlichkeiten Leasingverhältnisse	61.727	AC	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	262.099	AC	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	54.975	AC	-
Summe	847.757		
Gesamt Summe	850.835		

Beizulegender Zeitwert				Buchwert 31.12.2021				
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
-	479	-	479	-	-	-	-	479
-	1.509	-	1.509	-	-	-	-	1.509
-	-	519.425	519.425	497.944	-	-	-	-
-	-	-	-	65.442	-	-	-	-
-	-	-	-	395.581	-	-	-	-
-	-	-	-	79.175	-	-	-	-

Beizulegender Zeitwert				Buchwert 31.12.2020				
Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI	FVOCI Fair Value through OCI (ohne recycling)	FVPL Fair Value through P&L	Fair Value - Hedging Instruments
-	245	-	245	-	-	-	245	-
-	748	-	748	-	-	-	-	748
-	2.085	-	2.085	-	-	-	-	2.085
-	-	495.649	495.649	468.956	-	-	-	-
-	-	-	-	61.727	-	-	-	-
-	-	-	-	262.099	-	-	-	-
-	-	-	-	54.975	-	-	-	-

Das Nettoergebnis aus den Finanzinstrumenten nach den Bewertungskategorien gemäß IFRS 9 enthält Nettogewinne/-Verluste, Gesamtzins-erträge/-Aufwendungen sowie Minderungsverluste und setzt sich wie folgt zusammen:

2021 TEUR	aus Zinsen	aus der Folge- bewertung zum Fair Value	aus Wertbe- richtigung	aus Abgangs- ergebnis	aus Fremd- währungs- bewertung	Netto- ergebnis (Summe)
Finanzielle Vermögenswerte - Amortised Cost (AC)	1.865	0	-122	0	8.484	10.227
Fair Value through OCI (FVOCI) - Eigenkapitalinstrumente	0	0	0	0	0	0
Fair Value through PL (FVPL) - Eigenkapitalinstrumente	0	365	0	0	0	365
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Amortised Cost (AC)	-12.487	0	0	0	0	-12.487
Summe	-10.622	365	-122	0	8.484	-1.895

2020 TEUR	aus Zinsen	aus der Folge- bewertung zum Fair Value	aus Wertbe- richtigung	aus Abgangs- ergebnis	aus Fremd- währungs- bewertung	Netto- ergebnis (Summe)
Finanzielle Vermögenswerte - Amortised Cost (AC)	1.629	0	-1.087	-494	-2.158	-2.110
Fair Value through OCI (FVOCI) - Eigenkapitalinstrumente	0	-2	0	0	0	-2
Fair Value through PL (FVPL) - Eigenkapitalinstrumente	0	-262	0	0	0	-262
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Amortised Cost (AC)	-14.555	0	0	0	0	-14.555
Summe	-12.926	-264	-1.087	-494	-2.158	-16.929

Die Veränderungen der Wertberichtigung und der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten (Amortised Cost) sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen der jeweiligen Gemeinkostenbereiche ausgewiesen. Die restlichen Komponenten des Nettoergebnisses sind in den Finanzerträgen bzw. Finanzaufwendungen enthalten.

44. AUFRECHNUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND VERBINDLICHKEITEN

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

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

TEUR	Finanzielle Vermögenswerte (brutto)	Aufgerechnete bilanzielle Beträge (brutto)	Bilanzierte finanzielle Vermögenswerte (netto)	Effekt von Aufrechnungsrahmenvereinbarungen	Nettobeträge
Finanzielle Vermögenswerte 2021					
Sonstige finanzielle Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind					
Devisentermingeschäfte	385	0	385	-341	44
Zinsswaps	3.026	0	3.026	0	3.026
Summe	3.411	0	3.411	-341	3.070
Finanzielle Vermögenswerte 2020					
Sonstige finanzielle Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind					
Devisentermingeschäfte	2.195	0	2.195	-85	2.110
Summe	2.195	0	2.195	-85	2.110
TEUR	Finanzielle Schulden (brutto)	Aufgerechnete bilanzielle Beträge (brutto)	Bilanzierte finanzielle Schulden (netto)	Effekt von Aufrechnungsrahmenvereinbarungen	Nettobeträge
Finanzielle Schulden 2021					
Sonstige finanzielle Schulden - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind					
Devisentermingeschäfte	1.940	0	1.940	-341	1.599
Zinsswaps	48	0	48	0	48
Summe	1.988	0	1.988	-341	1.647
Finanzielle Schulden 2020					
Sonstige finanzielle Schulden - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind					
Devisentermingeschäfte	1.933	0	1.933	-85	1.849
Zinsswaps	1.145	0	1.145	0	1.145
Summe	3.078	0	3.078	-85	2.994

45. HEDGING

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

Der Konzern erfasst nur die Veränderung der Kassakurskomponente von Devisentermingeschäften als Sicherungsinstrument in der Absicherung von Zahlungsströmen. Die Veränderung der Terminkomponente wird separat als Kosten der Absicherung bilanziert und in eine Rücklage für Absicherungskosten ins Eigenkapital eingestellt bzw. bei Ergebniswirkung des Grundgeschäftes in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert (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 31.12.2021 (als auch im Vorjahr) bestehen keine derivativen Finanzinstrumente, bei denen keine Sicherungsbeziehung hergestellt werden konnte.

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

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

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

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

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

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

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

TEUR	Rücklage für die Absicherung von Zahlungsströmen	Rücklage für Kosten der Absicherung	In der Rücklage für die Absicherung von Zahlungsströmen verbleibende Salden aus Sicherungsbeziehungen, bei denen die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften nicht mehr angewendet wird
31.12.2021			
Wechselkursrisiko			
Verkäufe und Forderungen	-1.242	486	0
Käufe von Vorräten	144	0	0
Zinssatzänderungsrisiko			
Variabel verzinste Instrumente	1.985	0	0
Summe	887	486	0
31.12.2020			
Wechselkursrisiko			
Verkäufe und Forderungen	22	-102	0
Käufe von Vorräten	-154	0	0
Zinssatzänderungsrisiko			
Variabel verzinste Instrumente	-806	0	0
Summe	-938	-102	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	
31.12.2021				
Wechselkursrisiko				
Devisentermingeschäfte - Verkäufe und Forderungen	183.302	349	-1.934	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Devisentermingeschäfte - Käufe von Vorräten	4.615	36	-6	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Zinssatzänderungsrisiko				
Zinsswaps	166.114	3.026	-48	Andere kurzfristige Schulden
Summe	354.031	3.411	-1.988	

TEUR	Nominalbetrag	Buchwert		Posten in der Bilanz, in der das Sicherungsinstrument enthalten ist
		Vermögenswerte	Schulden	
31.12.2020				
Wechselkursrisiko				
Devisentermingeschäfte - Verkäufe und Forderungen	78.620	2.193	-806	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Devisentermingeschäfte - Käufe von Vorräten	34.128	1.660	-2.500	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Zinssatzänderungsrisiko				
Zinsswaps	108.167	0	-1.145	Andere kurzfristige Schulden
Summe	220.915	3.853	-4.451	

Die **Cash-Flow-Hedge-Rücklage** und die **Rücklage für Absicherungskosten** (nach Steuern) hat sich wie folgt entwickelt:

TEUR	Rücklage für Absicherungskosten	Cash-Flow Hedge-Rücklage	Summe
Stand am 1.1.2020	-314	278	-36
Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert wurde			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen - Währungsrisiko)	0	-220	-220
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Währungsrisiko)	314	0	314
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Zinsrisiko)	0	215	215
Vorräte			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Vorräten/Herstellungskosten - Währungsrisiko)	0	-71	-71
Veränderung im beizulegenden Zeitwert			
Zugang – Zinsrisiko	0	-887	-887
Zugang – Währungsrisiko	-102	-253	-355
Cash-Flow-Hedge-Rücklage aus Erstkonsolidierung	0	0	0
Stand am 31.12.2020 = Stand am 1.1.2021	-102	-938	-1.040

TEUR	Rücklage für Absicherungs- kosten	Cash-Flow Hedge-Rücklage	Summe
Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert wurde			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen - Währungsrisiko)	0	-1.265	-1.265
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Währungsrisiko)	102	0	102
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Zinsrisiko)	0	373	373
Vorräte			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Vorräten/Herstellungskosten - Währungsrisiko)	0	156	156
Veränderung im beizulegenden Zeitwert			
Zugang – Zinsrisiko	0	2.417	2.417
Zugang – Währungsrisiko	486	143	629
Cash-Flow-Hedge-Rücklage aus Erstkonsolidierung	0	0	0
Stand am 31.12.2021	486	886	1.372

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

DEVISENTERMINGESCHÄFTE

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

ZINSSWAPS

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

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

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

46. KAPITALMANAGEMENT

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

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

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

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

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	31.12.2021	31.12.2020
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	506.539	456.089
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	56.847	74.594
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-373.509	-218.270
Nettoverschuldung	189.877	312.413

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

TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Eigenkapital	765.551	654.119
Nettoverschuldung	189.877	312.413
Gearing	24,8%	47,8%

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

IX. LEASINGVERHÄLTNISSE

47. LEASINGVERHÄLTNISSE ALS LEASINGNEHMER (IFRS 16)

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

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

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

Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten

Der Buchwert der Nutzungsrechte stellt sich wie folgt dar:

TEUR	Grundstücke und Gebäude	Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	GESAMT
2021				
Stand zum 1.1.	29.991	16.180	13.891	60.062
- Abschreibungen	-8.399	-5.429	-6.480	-20.308
+ Zugänge zu Nutzungsrechten	8.975	6.792	8.859	24.626
- Abgänge von Nutzungsrechten	-1.419	0	-285	-1.704
+/- Währungseffekte, Umgliederungen	121	-16	105	210
Buchwert 31.12.2021	29.269	17.527	16.090	62.886
2020				
Stand zum 1.1.	28.073	15.803	16.303	60.180
- Abschreibungen	-6.898	-5.668	-6.188	-18.754
+ Zugänge zu Nutzungsrechten	8.905	6.162	4.417	19.484
- Abgänge von Nutzungsrechten	-45	-115	-547	-707
+/- Währungseffekte, Umgliederungen	-44	-2	-94	-140
Buchwert 31.12.2020	29.991	16.180	13.891	60.062

Der Barwert der Mindestleasingzahlungen stellt sich wie folgt dar:

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

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

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

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

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

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

Verlängerungsoptionen

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

48. LEASINGVERHÄLTNISSE ALS LEASINGGEBER (IFRS 16)

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

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

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

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

49. GESCHÄFTSBEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GESELLSCHAFTERNAHE UNTERNEHMEN:

Die PIERER Mobility AG ist seit Veranlagung 2014 Gruppenmitglied der Unternehmensgruppe gemäß § 9 KStG der Pierer Konzerngesellschaft mbH, Wels. Die KTM AG ist seit 2017 Mitglied dieser Steuergruppe im Sinne des österreichischen Körperschaftssteuergesetzes. Die steuerlichen Ergebnisse der Gruppenmitglieder werden dem Gruppenträger zugerechnet. Die zu leistenden Steuerumlagen zwischen dem Gruppenträger und jedem einzelnen Gruppenmitglied wurden in Form von einer Gruppen- und Steuerumlagevereinbarung geregelt. Steuerliche Verluste werden auf Ebene der jeweiligen Tochtergesellschaften evident gehalten und können auf dieser Ebene mit künftigen steuerlichen Gewinnen verrechnet werden.

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

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

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

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

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

ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN:

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

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

SONSTIGE UNTERNEHMEN:

Seit dem Jahr 2007 besteht eine Kooperation mit der indischen Bajaj-Gruppe. Die Bajaj-Gruppe ist der zweitgrößte Motorradhersteller in Indien mit einem Absatz von ca. 3,9 Mio. Motorrädern und Three-Wheelern im letzten Geschäftsjahr (Bilanzstichtag 31.3.2021). Den Schwerpunkt der Zusammenarbeit bildet die gemeinsame Entwicklung von Street-Motorrädern im Einstiegssegment, welche in Indien produziert und unter der Marke KTM von beiden Unternehmen in ihren Stammmärkten vertrieben werden.

Der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrates der KTM AG, Herr Rajiv Bajaj, ist Managing Director und CEO der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien. Das Aufsichtsratsmitglied der KTM AG Herr Srinivasan Ravikumar ist Director der Bajaj Auto International Holdings B.V., Amsterdam, Niederlande, und President of Business Development and Assurance der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien. Nach einer Vereinfachung der Beteiligungsstruktur im Geschäftsjahr 2021 hält die Bajaj Auto International Holdings B.V., ein Tochterunternehmen der Bajaj Auto Ltd., nunmehr 49,9% an der Pierer Bajaj AG, welche wiederum Mehrheitseigentümer (73,32 %) an der PIERER Mobility AG ist. Im Vorjahr war die Bajaj Auto International Holdings B.V direkt mit 47,99 % an der KTM AG beteiligt. Im Zuge dieser Umstrukturierung wurden 161.939 Stück eigene KTM AG-Aktien zu einem Kaufpreis in Höhe von EUR 179,00

je Aktie von Bajaj Auto International Holdings B.V gekauft und in der Folge mit Wirkung zum 18.12.2021 eingezogen. Gegenüber der Bajaj Auto Ltd. besteht zum 31.12.2021 eine Verbindlichkeit in Höhe von TEUR 9.681 (Vorjahr: TEUR 211). Die Aufwendungen in der Kategorie „Sonstige Unternehmen“ betreffen ebenfalls größtenteils die Bajaj Auto Ltd.

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

50. ORGANE DER PIERER MOBILITY AG

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

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

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

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

51. VORSTANDS- UND AUFSICHTSRATSBEZÜGE

Die **Vergütung für den Vorstand** 2021 der PIERER Mobility AG beinhaltet Gehälter, Sachleistungen, Prämien, Abfertigungen sowie Leistungen an die betriebliche Mitarbeitervorsorgekasse und betrug TEUR 8.256 (Vorjahr: TEUR 4.535). Weiters ergaben Bezüge für Mitglieder des Vorstandes aus Vorperioden keine Nachzahlung. Darüber hinaus bestehen keine Vereinbarungen über eine betriebliche Altersversorgung für den Vorstand und es wurden im Geschäftsjahr 2021 keine Pensionskassenzahlungen an den Vorstand geleistet.

Für das Geschäftsjahr 2021 (Auszahlung im Geschäftsjahr 2022) wird eine **Vergütung an den Aufsichtsrat** der PIERER Mobility AG von insgesamt TEUR 73 (Vorjahr: TEUR 57) vorgeschlagen.

Zum Bilanzstichtag bestehen keine Kredite und Vorschüsse an die Mitglieder des Aufsichtsrats der PIERER Mobility AG.

XI. EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

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

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

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

XII. KONZERNUNTERNEHMEN (BETEILIGUNGSSPIEGEL)

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

Gesellschaft	Erstkonso- lierungs- zeitpunkt	31.12.21		31.12.20	
		Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart	Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart
Vollkonsolidierte Gesellschaften:					
KTM AG, Mattighofen	31.5.2005	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM Immobilien GmbH, Mattighofen	31.5.2005	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM North America, Inc., Amherst, Ohio, USA	31.5.2005	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM-Motorsports Inc., Murrieta, CA, USA	31.5.2005	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Japan K.K., Tokyo, Japan	31.5.2005	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM-Racing AG, Frauenfeld, Schweiz	31.5.2005	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Sportcar GmbH, Mattighofen	31.5.2005	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM Motorcycles S.A. Pty. Ltd., Midrand, Südafrika	1.3.2009	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Sportmotorcycle Mexico C.V. de S.A., Lerma, Mexiko	1.6.2009	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Sportmotorcycle GmbH, Mattighofen	31.3.2011	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM-Sportmotorcycle India Private Limited, Pune, Indien	1.6.2012	99,75	KVA	51,71	KVA
Husqvarna Motorcycles GmbH, Mattighofen	1.1.2013	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM Sportmotorcycle Deutschland GmbH, Ursensollen, Deutschland	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Switzerland Ltd., Frauenfeld, Schweiz	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Sportmotorcycle UK Ltd., Northamptonshire, Großbritannien	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM-Sportmotorcycle Espana S.L., Terrassa, Spanien	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Sportmotorcycle France SAS, Saint-Priest, Frankreich	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Sportmotorcycle Italia S.r.l., Meran, Italien	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM-Sportmotorcycle Nederland B.V., Malden, Niederlande	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Sportmotorcycle Scandinavia AB, Örebro, Schweden	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM-Sportmotorcycle Belgium S.A., Gembloux, Belgien	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Canada Inc., Chambly, Kanada	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Hungária Kft., Budapest, Ungarn	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Central East Europe s.r.o., Bratislava, Slowakei	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Österreich GmbH, Mattighofen	31.12.2013	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM Nordic Oy, Vantaa, Finnland	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Sportmotorcycle d.o.o., Marburg, Slowenien	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Czech Republic s.r.o., Pilsen, Tschechien	31.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Sportmotorcycle SEA PTE. Ltd., Singapur, Singapur	1.1.2014	99,75	KVA	51,71	KVA
Husqvarna Motorcycles Deutschland GmbH, Ursensollen, Deutschland	31.12.2013	-	-	51,71	KVA
Husqvarna Motorcycles North America, Inc., Murrieta, CA, USA	1.12.2013	99,75	KVA	51,71	KVA
Husqvarna Motorsports, Inc., Murrieta, CA, USA	1.4.2015	99,75	KVA	51,71	KVA
Husqvarna Motorcycles S.A. Pty. Ltd., Northriding, Südafrika	1.4.2015	99,75	KVA	51,71	KVA

Gesellschaft	Erstkonso- lierungs- zeitpunkt	31.12.21		31.12.20	
		Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart	Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart
KTM Logistikzentrum GmbH, Mattighofen	16.9.2016	99,75	KVI	51,71	KVI
WP Suspension GmbH, Mattighofen	30.11.2016	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM Sportmotorcycle MEA DMCC, Dubai	30.11.2016	-	-	51,71	KVA
WP Suspension North America, Inc., Murrieta, CA, USA	31.8.2017	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM do Brasil Ltda., Sao Paulo, Brasilien	31.12.2017	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Components GmbH, Munderfing	30.11.2007	99,75	KVI	51,71	KVI
WP Immobilien GmbH, Munderfing	30.4.2005	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM Beteiligungs GmbH, Mattighofen	30.4.2018	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM Australia Holding Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Australia Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	99,75	KVA	51,71	KVA
HQVA Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM Motorcycles Distributers NZ Limited Wellington Central, Neuseeland	1.7.2019	99,75	KVA	51,71	KVA
Cero Design Studio S.L., Barcelona, Spanien	1.10.2019	49,88	KVA	25,86	KVA
GASGAS Motorcycles GmbH, Mattighofen	31.10.2019	99,75	KVI	51,71	KVI
GASGAS Motorcycles Espana S.L.U. (vormals: Canepa Investments S.L.), Terrassa, Spanien	1.1.2020	99,75	KVA	51,71	KVA
KTM MOTOHALL GmbH, Mattighofen	1.1.2020	89,78	KVI	46,54	KVI
KTM Racing GmbH, Mattighofen	29.2.2020	99,75	KVI	51,71	KVI
KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, Mattighofen, Österreich	31.3.2021	99,75	KVI	-	-
PIERER E-Bikes GmbH, Munderfing	25.2.2020	100,00	KVI	100,00	KVI
bikes&wheels 2 Radhandels GmbH (vormals: (4) SPORTS GmbH), Wels	30.4.2020	-	-	100,00	KVI
PIERER E-Bikes Deutschland GmbH (vormals: PEXCO GmbH), Schweinfurt, Deutschland	31.12.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Bikes Suisse GmbH (vormals: bikes&wheels Suisse GmbH), Frauenfeld, Schweiz	31.12.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
PEXCO France SAS, Saint-Priest, Frankreich	31.12.2019	-	-	100,00	KVA
PIERER E-Bikes Espana S.L. (vormals: bikes&wheels 2RUEDAS Espana S.L.), Terrassa, Spanien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Bikes France SAS (vormals: bikes&wheels France SAS), Saint-Priest, Frankreich	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Bikes Italia S.r.l. (vormals: bikes&wheels Italia S.r.l.), Meran, Italien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Bikes Scandinavia AB (vormals: bikes&wheels Scandinavia AB), Örebro, Schweden	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Bikes North America Inc. (vormals: bikes&wheels North America Inc.), Murrieta, CA, USA	1.10.2020	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Bikes UK Ltd. (vormals: Husqvarna Motorcycles UK Ltd.), Northamptonshire, Großbritannien ¹⁾	31.12.2013	100,00	KVA	51,71	KVA
PIERER E-Bikes Benelux, Gembloux, Belgien	29.11.2021	100,00	KVA	-	-
Felt GmbH, München, Deutschland	17.11.2021	100,00	KVA	-	-
PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bulgarien	21.7.2021	50,00	KVA	-	-
HDC GmbH (vormals: PF Beteiligungsverwaltungs GmbH), Wels	31.12.2016	100,00	KVI	100,00	KVI
KTM E-Technologies GmbH (vormals: KTM Technologies GmbH), Anif	1.10.2019	100,00	KVI	74,00	KVI

Gesellschaft	Erstkonsolidierungszeitpunkt	31.12.21		31.12.20	
		Anteilshöhe %	Konsolidierungsart	Anteilshöhe %	Konsolidierungsart
KTM Innovation GmbH, Wels	31.3.2018	100,00	KVI	100,00	KVI
Avocado GmbH, Linz	30.4.2019	100,00	KVI	100,00	KVI
Platin 1483. GmbH, Schweinfurt, Deutschland	31.12.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
DealerCenter Digital GmbH, Landshut, Deutschland	31.7.2021	75,46	KVA	45,00	KEA
Assoziierte Unternehmen:					
KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., Binan, Laguna, Philippinen	-	39,90	KEA	17,58	KEA
Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd., Hangzhou City, Zhejiang, China	-	48,88	KEA	25,34	KEA
Kiska GmbH, Anif	-	50,00	KEI	50,00	KEI
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte:					
Wethje Immobilien GmbH, Vilshofen-Pleinting, Deutschland	-	-	-	6,00	-
AC styria Mobilitätscluster GmbH, Grambach	-	12,33	-	12,33	-

¹⁾ im Vorjahr über die KTM-Gruppe gehalten

Legende:

KVI Vollkonsolidierung, Inland

KVA Vollkonsolidierung, Ausland

KEI Einbeziehung at-equity, Inland

KEA Einbeziehung at-equity, Ausland

XIII. FREIGABE DES KONZERNABSCHLUSSES

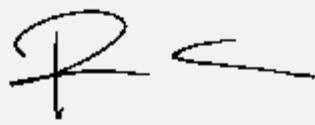
Der Konzernabschluss wird am 22.3.2022 (Vorjahr: 23.3.2021) vom Vorstand zur Prüfung durch den Aufsichtsrat, zur Vorlage an die Hauptversammlung und zur anschließenden Veröffentlichung freigegeben. Der Aufsichtsrat kann im Rahmen der ihm obliegenden Prüfung eine Änderung des Konzernabschlusses veranlassen.

Wels, am 11. März 2022

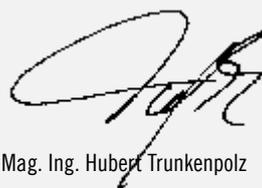
Der Vorstand der PIERER Mobility AG



Dipl.-Ing. Stefan Pierer



Mag. Friedrich Roithner



Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz



Mag. Viktor Sigl, MBA

BESTÄTIGUNGSVERMERK

BERICHT ZUM KONZERNABSCHLUSS

PRÜFUNGSURTEIL

Wir haben den Konzernabschluss der

PIERER Mobility AG, Wels,

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

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

GRUNDLAGE FÜR DAS PRÜFUNGSURTEIL

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

BESONDERS WICHTIGE PRÜFUNGSACHVERHALTE

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

ANSATZ VON ENTWICKLUNGSKOSTEN

Siehe Konzernanhang Punkt 22.

Das Risiko für den Abschluss

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

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

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

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben den Ansatz von Entwicklungskosten wie folgt beurteilt:

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

SONSTIGE INFORMATIONEN

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

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

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

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

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

VERANTWORTLICHKEITEN DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES PRÜFUNGS-AUS-SCHUSSES 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 bedeutendsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

BERICHT ZUM KONZERNLAGEBERICHT

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

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

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

Urteil

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

Erklärung

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

ZUSÄTZLICHE ANGABEN NACH ARTIKEL 10 AP-VO

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

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

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

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

AUFTRAGSVERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

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

Linz, 11. März 2022

KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft qualifiziert elektronisch signiert:
Dr. Helge Löffler Wirtschaftsprüfer

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.

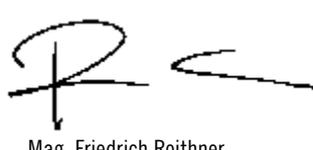
Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Jahresabschluss des Mutterunternehmens ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens vermittelt, dass der Lagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis 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 2022

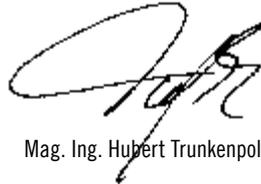
Der Vorstand der PIERER Mobility AG



Dipl.-Ing. Stefan Pierer



Mag. Friedrich Roithner



Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz



Mag. Viktor Sigl, MBA

FINANZKALENDER

1. Februar 2022	Veröffentlichung vorläufiger Jahreszahlen 2021
29. März 2022	Veröffentlichung Jahresfinanzbericht 2021
18. April 2022	Nachweisstichtag Hauptversammlung
29. April 2022	25. ordentliche Hauptversammlung
4. Mai 2022	Ex-Dividenden-Tag
5. Mai 2022	Nachweisstichtag „Dividenden“ (Record Date)
9. Mai 2022	Dividenden-Zahltag
30. August 2022	Bericht zum 1. Halbjahr 2022

IMPRESSUM

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

KONTAKT

Mag. Michaela Friepeß
Investor Relations, Sustainability
Telefon: +43 7242 69 402
E-Mail: ir@pierermobility.com
Website: www.pierermobility.com

Grafische Umsetzung: Grafik-Buero Elena Grätzer, 4615 Holzhausen, www.grafik-buero.at
Fotos: KTM-Archiv, Husqvarna Motorcycles/Husqvarna E-Bicycles-Archiv, WP-Archiv, GASGAS-Archiv, R Raymon

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.

SIEGE & ERFOLGE 2021

KTM

WELTMEISTER TITEL

FIM Grand Prix World Championship Moto2™
Remy Gardner (AUS)

FIM Grand Prix World Championship Moto3™
Pedro Acosta (ESP)

FIM MXGP Motocross World Championship
Jeffrey Herlings (NLD)

FIM Supercross World Championship
Cooper Webb (USA)

FIM Rally World Championship
Matthias Walkner (AUT)

FIM Enduro2 World Championship
Josep Garcia (ESP)

FIM Flat Track World Championship
Lasse Kurvinen (FIN)

HERSTELLER TITEL

FIM MXGP World Championship

FIM Supercross World Championship

FIM Rally World Championship

FIM Enduro2 World Championship

FIM Grand Prix World Championship Moto3™

FIM Moto3™ Junior World Championship

MOTOCROSS OF NATIONS

MXoN Nation Sieger
Italien, alle KTM

Sieger der MX2-Klasse
Rene Hofer (AUT)

Sieger der MXGP-Klasse
Jeffrey Herlings (NLD)

INTERNATIONAL SIX DAYS ENDURO

Einzel-Gesamtsieger
Josep Garcia (ESP)

Sieger Women Trophy
USA alle mit KTM & Husqvarna

Einzel-Gesamtsieger, Frauen
Brandy Richards (USA)

Hersteller Titel
Red Bull KTM Factory Racing (AUT)

US-MEISTERSCHAFTEN

Grand National Cross Country Gesamtsieger
Ben Kelly (USA)

AMA Hard Enduro East Champion
Trystan Hart (CAN)

National Grand Prix Champion
Dante Oliveira (USA)

WORCS Champion
Dante Oliveira (USA)

WORCS Pro-Am Champion
Brandy Richards (USA)

National Enduro Pro 2 Champion
Jesse Ansley (USA)

National Enduro Women Elite Champion
Mackenzie Tricker (AUS)

**AMA Extreme Grand Championship
Women Pro**
Shelby Turner (CAN)

EnduroCross Junior Champion
Will Riordan (AUS)

EnduroCross Women Pro Champion
Shelby Turner (CAN)

WORCS Women Pro Champion
Brandy Richards (USA)

National Grand Prix Women Pro Champion
Brandy Richards (USA)

West Hare Scrambles Champion
Austin Serpa (USA)

West Hare Scrambles Women Pro Champion
Kaitlyn Jacobs (USA)

US HERSTELLER TITEL

Grand National Cross Country Series

HUSQVARNA MOTORCYCLES

WELTMEISTER TITEL

FIM Hard Enduro World Champion
Billy Bolt (GBR)

US-MEISTERSCHAFTEN

AMA Extreme Grand Championship
Billy Bolt (GBR)

EnduroCross Champion
Colton Haaker (USA)

GNCC XC3 125 Pro-Am Champion
Jonathan Johnson (USA)

Sprint Enduro Women Pro Champion
Tayla Jones (AUS)

Hare & Hound Women Pro Champion
Britney Gallegos (USA)

GASGAS

WELTMEISTER TITEL

FIM Enduro1 World Championship
Andrea Verona (ITA)

FIM Enduro Women World Championship
Laia Sanz (ESP)

FIM Trial Women World Championship
Laia Sanz (ESP)

FIM Trial 125 World Championship
Jack Dance (GBR)

FIM Motocross 85 World Championship
Mattia Barbieri (ITA)

FIM Moto3™ Junior World Championship
Daniel Holgado (ESP)

HERSTELLER TITEL

FIM Enduro1 World Championship

US-MEISTERSCHAFTEN

GNCC XC2 Pro 250 Champion
Johnny Girroir (USA)

Sprint Enduro Pro 2 Champion
Johnny Girroir (USA)