



30

— JAHRE —

AUF DER ÜBERHOLSPUR

Konzernkennzahlen

 Konzernkennzahlen
Download

BEDEUTSAMSTE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN:

ERTRAGSKENNZAHLEN ¹⁾		2018	2019	2020	2021	2022
Umsatz	in m€	1.559,6	1.520,1	1.530,4	2.041,7	2.437,2
EBITDA	in m€	252,5	240,8	233,5	332,2	381,1
EBIT	in m€	161,2	131,7	107,2	193,5	235,3
EBITDA-Marge	in Prozent	16,2%	15,8%	15,3%	16,3%	15,6%
EBIT-Marge	in Prozent	10,3%	8,7%	7,0%	9,5%	9,7%

WEITERE FINANZIELLE KENNZAHLEN:

ERTRAGSKENNZAHLEN ¹⁾		2018	2019	2020	2021	2022
Ergebnis nach Steuern	in m€	114,2	95,7	69,5	142,9	170,6
Ergebnis nach Minderheiten	in m€	67,5	54,5	34,9	82,5	169,9

BILANZKENNZAHLEN		31.12.18	31.12.19	31.12.20	31.12.21	31.12.22
Bilanzsumme	in m€	1.353,9	1.613,9	1.686,0	2.033,7	2.550,6
Eigenkapital	in m€	550,8	618,6	654,1	765,6	914,4
Eigenkapitalquote	in Prozent	40,7%	38,3%	38,8%	37,6%	35,8%
Working Capital Employed ²⁾	in m€	245,3	274,2	181,5	160,5	186,7
Nettoverschuldung ³⁾	in m€	323,3	395,8	312,4	189,9	256,5
Gearing ⁴⁾	in Prozent	58,7%	64,0%	47,8%	24,8%	28,1%

CASH-FLOW UND INVESTITIONEN		2018	2019	2020	2021	2022
Cash-Flow aus Betriebstätigkeit	in m€	85,5	257,4	312,8	367,4	280,3
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	in m€	-102,1	-165,7	-147,0	-195,1	-283,1
Free Cash-Flow ⁵⁾	in m€	-16,7	91,6	165,8	172,2	-2,8
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	in m€	-63,3	-20,6	-104,7	-27,6	-91,3
Investitionen ^{1) 6)}	in m€	165,1	148,9	150,2	178,5	267,5

WERTSCHAFFUNG		31.12.18	31.12.19	31.12.20	31.12.21	31.12.22
ROCE (Return on Capital Employed) ⁷⁾	in Prozent	16,6%	12,7%	9,7%	17,4%	19,2%
ROE (Return on Equity) ⁸⁾	in Prozent	21,2%	16,4%	10,9%	20,1%	20,3%
ROIC (Return on Invested Capital) ⁹⁾	in Prozent	13,6%	10,6%	7,7%	13,0%	15,5%

BÖRSENKENNZAHLEN ¹⁰⁾		31.12.18	31.12.19	31.12.20	31.12.21	31.12.22
Kurs per 31.12.; Börse SIX Swiss Exchange ¹¹⁾	in CHF	60,60	54,00	71,10	94,00	67,10
Anzahl der Aktien ¹¹⁾	in m Stk.	22,54	22,54	22,54	33,80	33,80
Marktkapitalisierung	in m CHF	1.365,84	1.217,09	1.602,50	3.176,87	2.267,75
Ergebnis je Aktie	in €	2,99	2,42	1,56	3,34	5,03
Buchwert je Aktie ¹²⁾	in €	24,44	27,45	29,02	22,65	27,06

BEDEUTSAMSTE NICHTFINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN:

		2018	2019	2020	2021	2022
Mitarbeiter ¹³⁾	Anzahl	4.303	4.368	4.586	5.249	6.088
Absatz Motorräder ¹⁴⁾	Stückzahl	261.454	280.099	270.407	332.881	375.492
Absatz E-Fahrräder	Stückzahl	-	-	56.064	76.916	74.479
Absatz Powered Two-Wheelers (PTWs) ¹⁵⁾	Stückzahl	261.454	280.099	326.471	409.797	449.971
Absatz Fahrräder (ohne Elektroantrieb)	Stückzahl	-	-	17.213	25.837	43.986
Absatz gesamt: Motorräder und (E-) Fahrräder	Stückzahl	261.454	280.099	343.684	435.634	493.957

WEITERE NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN:

		2018	2019	2020	2021	2022
Produktion Motorräder weltweit ¹⁶⁾	Stückzahl	259.051	260.564	265.321	323.931	381.823
Produktion Motorräder in Mattighofen ¹⁷⁾	Stückzahl	171.297	160.098	140.252	178.992	222.041
t CO ₂ -e pro verkauftes Fahrzeug (Scope 1-3) ¹⁸⁾	in t CO ₂ -e	3,84	3,83	3,67	3,80	3,74
Flottenemissionen Motorräder ¹⁹⁾	Ø in g/km	81,82	79,09	78,93	79,65	79,59
Flottenverbrauch	Ø in l/100 km	3,52	3,41	3,39	3,41	3,39
Anzahl Mitarbeiter F&E in % der Gesamtmitarbeiter	in Prozent	15,80	18,10	17,60	18,60	19,40
F&E-Aufwendungen vom Umsatz	in Prozent	8,70	9,10	9,00	8,00	8,70
Anteil der weiblichen Mitarbeiter	in Prozent	22,96	22,59	22,37	24,16	25,43

- 1) Vorjahr 2018 beinhaltet 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) Eigenkapital / Anzahl der Aktien

13) Mitarbeiterstand zum Stichtag (inklusive Leiharbeiter); Vorjahr 2018 beinhaltet auch den aufgegebenen Geschäftsbereich (Pankl-Gruppe).

14) Inklusive von Partner Bajaj abgesetzte Motorräder.

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

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

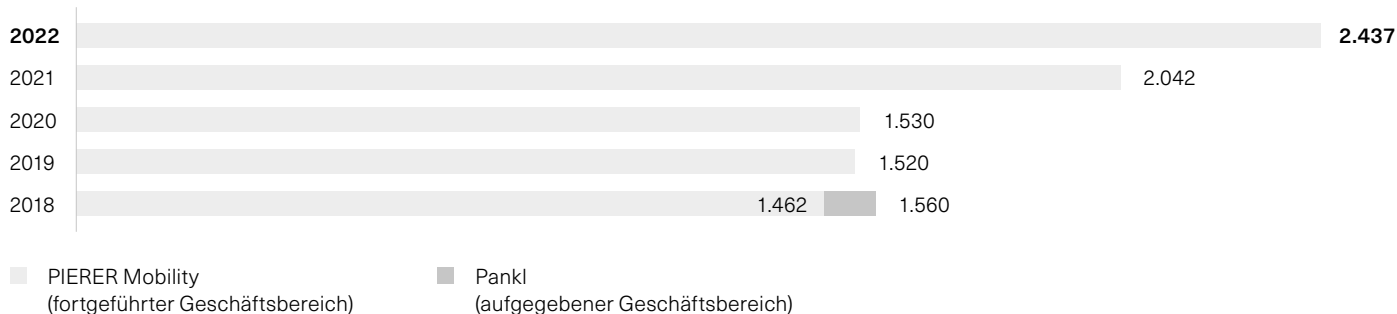
17) Jahresproduktionsmenge im Headquarter in Österreich exklusive X-BOW.

18) Berechnung exklusive E-Bicycles, rückwirkend auch für das Jahr 2021 angepasst.

19) Die CO₂-Flottenemissionen sind im Berichtsjahr wegen des unvermindert starken Absatzwachstums bei ICE-Modellen mit mittleren und großen Hubräumen (>500cm³) um lediglich 0,06g/km gesunken. Der falsch erfasste CO₂ Emissionswert eines KTM Modells von Partner Bajaj erforderte rückwirkend eine Korrektur des Flottenemissionswerts für die Berichtsjahre 2021 und 2020.

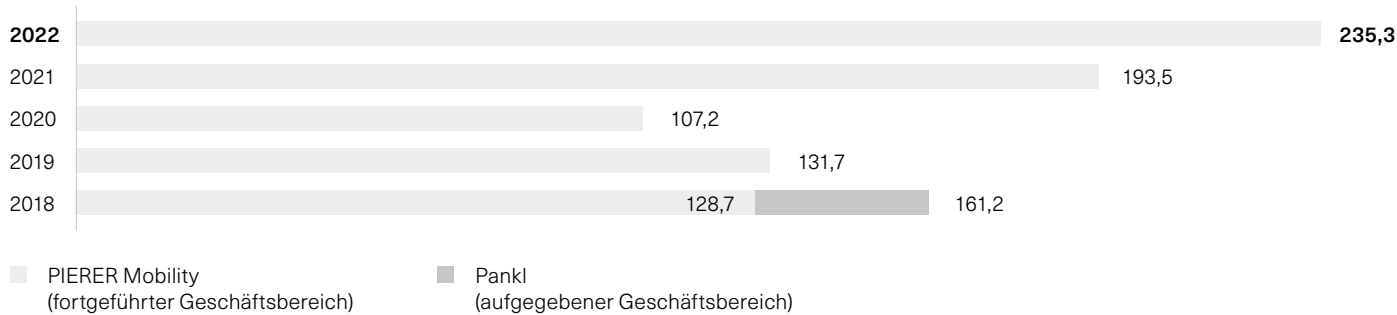
UMSATZ

in €m



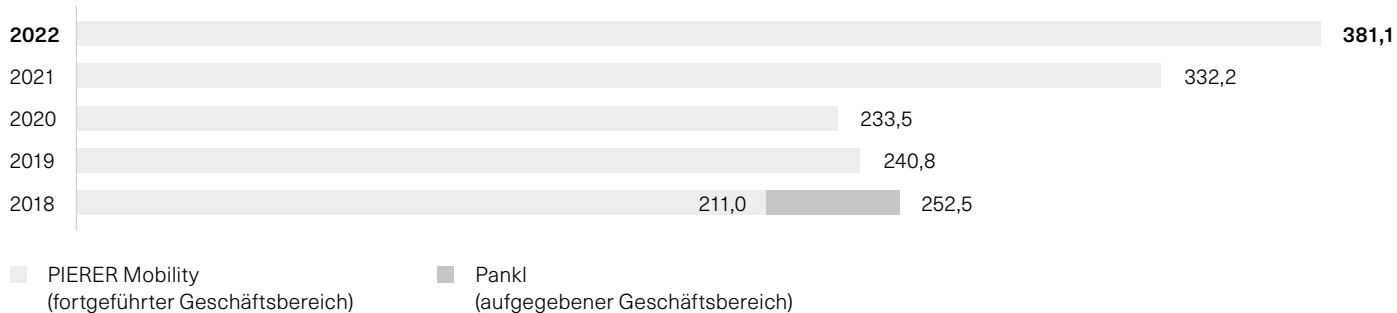
EBIT

in €m



EBITDA

in €m



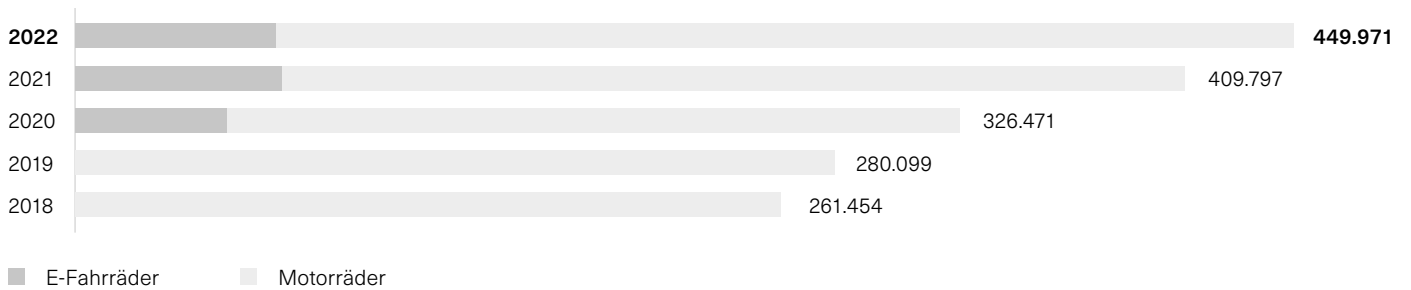
MITARBEITER

Anzahl zum Stichtag



ABSATZ POWERED TWO-WHEELERS (PTWS)

Anzahl zum Stichtag



30 Jahre auf der Überholspur

PIERER MOBILITY DNA

Kontinuierliches Wachstum & starker Fokus auf Rendite

- Seit **1992 ~16% CAGR** beim **Absatz**, was im Jahr 2022 zu einem Umsatz von **EUR ~2.437 Mio.** führt.
- EBITDA-Marge **~15%** und starke **Free-Cash-Flow Generierung**
- Ziel: Ø Free-Cash-Flow von 3-5% des Umsatzvolumens nachhaltig zu erreichen.

Innovation – die Zukunft von PTWs

- Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung liegen bei **rund 8 - 9% des Umsatzes**
- Technologieoffenheit – Fokus auf **E-Antriebe & E-Fuels**
- Umsatz E-Mobilität: **EUR ~175 Mio.** in 2022
- Zwischen 2019 - 2022 **~34 % CAGR** beim Absatz

Menschen & Netzwerk

- **~6.100 Mitarbeiter**, davon **rund 1.200 in der Forschung & Entwicklung**
- Starkes Händlernetz mit **rund 6.000 Partnern**

Wachstum durch Übernahmen und strategische Partnerschaften

- Investitionen in Infrastruktur
- Portfolioerweiterung bei Motorrädern und (E-)Fahrrädern, Erschließung neuer Märkte
- Aufbau und Entwicklung von strategischen Partnerschaften weltweit

Premium Marken

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

Wertschöpfung durch Nachhaltigkeit

- **Nachhaltigkeitsprozess** auf Basis einer Wesentlichkeitsanalyse
- **ESG-Programm** (Environmental Social Governance) mit relevanten Schwerpunktbereichen



Kennzahlen Highlights Nachhaltigkeit 2022

161 €M

in die Produktentwicklung
INVESTIERT

79,59 G/KM

FLOTTEN-EMISSIONEN¹⁾

10,8

LOST TIME
FREQUENCY INJURY RATE³⁾

80%

Einkaufsvolumen
INNERHALB EUROPAS
für die Serienproduktion

98,1%

ERNEUERBARE ENERGIE⁴⁾

-38,0%

RESTABFALLMENGE⁵⁾

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

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

19,1%

Absatz elektrifizierte
TWO-WHEELERS²⁾

2,8 €M

in die Mitarbeiterweiterbildung
INVESTIERT

23,2 €M

in alternative Antriebstechnologie
INVESTIERT

0

COMPLIANCE FÄLLE,
Vorfälle mit Bußgeld oder Strafe
NACH RÜCKRUFEN

25,4%

WEIBLICHE MITARBEITER

120.000

WEITERBILDUNGSSTUNDEN
für Mitarbeiter

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

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

5) Senkung ergibt sich gegenüber dem Referenzjahr 2019, berechnet mit der Abfallmenge aus den produzierenden Standorten der KTM-Gruppe in Mattighofen und Munderfing (Österreich).

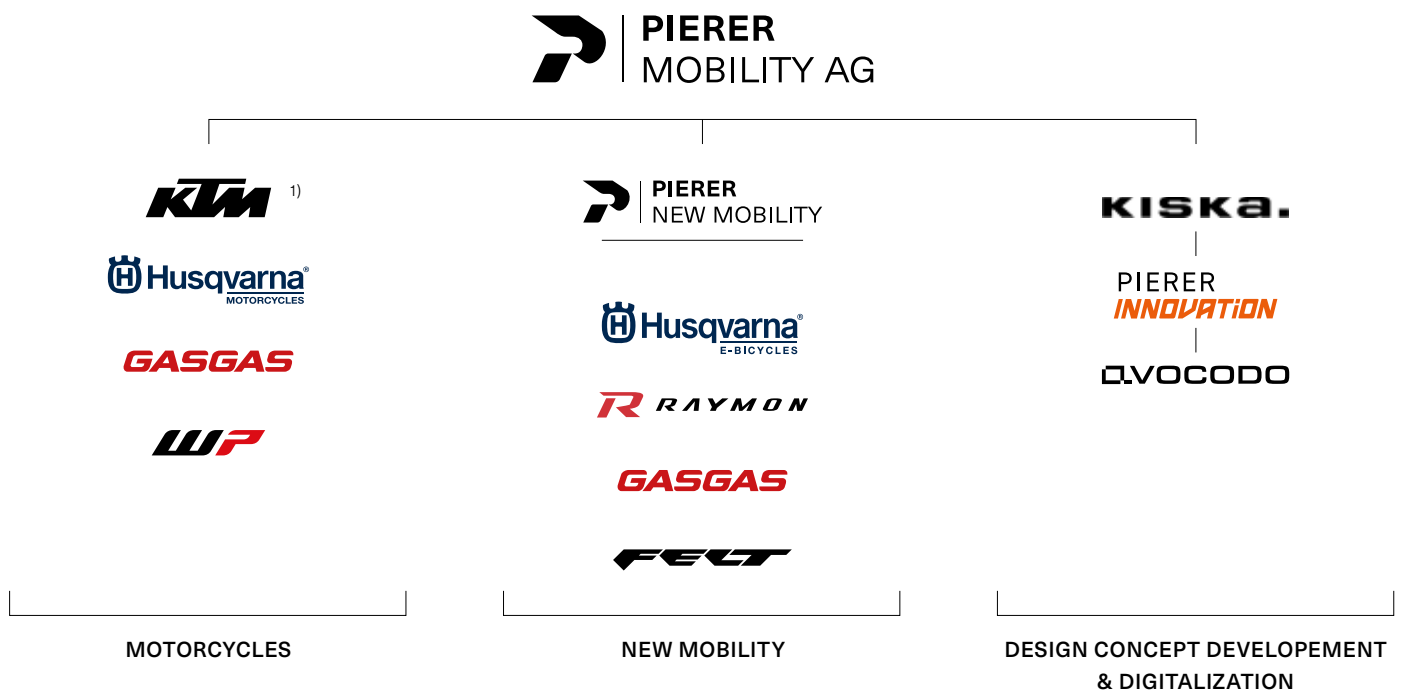


Inhalt

Konzernkennzahlen	2
30 Jahre auf der Überholspur	6
Konzernstruktur	12
Die Säulen unseres Erfolgs	13
Produktionsstätten weltweit	14
Vorwort des Vorstandes	17
Organe der Gesellschaft	20
Bericht des Aufsichtsrates	21
KTM	
Die Rennsportmarke mit extremer Performance	29
Husqvarna	
MotorcyclesDie Pioniermarke mit smarter Performance	35
GASGAS	
Die dynamische Marke mit unwiderstehlicher Performance	41
WP	
SuspensionKompromisslose Leistung durch	
Rennsporttechnologie	47
PIERER New Mobility	
Die Zukunft der Zweirad-Mobilität	51
Forschung und Entwicklung	55
Digitale Innovationen	
Gemeinsam in die Zukunft	61
Mitarbeiter als zentraler Erfolgsfaktor	65
Aktie & Investor Relations	68
Corporate Governance	73
Corporate Governance Bericht 2022 nach ÖCGK	74
Corporate Governance (RLCG) der SIX Swiss Exchange	84
Lagebericht zum Konzernabschluss	105
Konzernabschluss	131
Konzernanhang	141
Bestätigungsvermerk	216
Bericht zum Konzernabschluss	216
Sonstige gesetzliche und andere	
rechtliche Anforderungen	219
Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer	219
Erklärung des Vorstandes	220
Finanzkalender	221
Impressum	221
Kontakt	221

Konzernstruktur

VEREINFACHTE DARSTELLUNG NACH BEREICHEN, 31. DEZEMBER 2022



100%-Beteiligungen: KTM AG, Husqvarna Motorcycles GmbH, GASGAS Motorcycles GmbH, WP Suspension GmbH; PIERER New Mobility GmbH (mit den Marken Husqvarna E-Bicycles, R Raymon, GASGAS und FELT); PIERER Innovation GmbH, Avocodo GmbH; 50%-Beteiligung: KISKA GmbH
Sonstige Beteiligungen: ACstyria Mobilitätscluster GmbH 12,3%; Platin 1483. GmbH 100%, Pierer E-Commerce GmbH 100%

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

GLOBALISIERUNG

Strategisches, kontinuierliches Wachstum festigt unsere Position als globaler Mobilitätskonzern.

MENSCHEN

„From riders for riders“: wir alle sind verbunden durch Leidenschaft, Begeisterung und Leistung, um gemeinsam erfolgreich zu sein

Die Säulen unseres Erfolgs

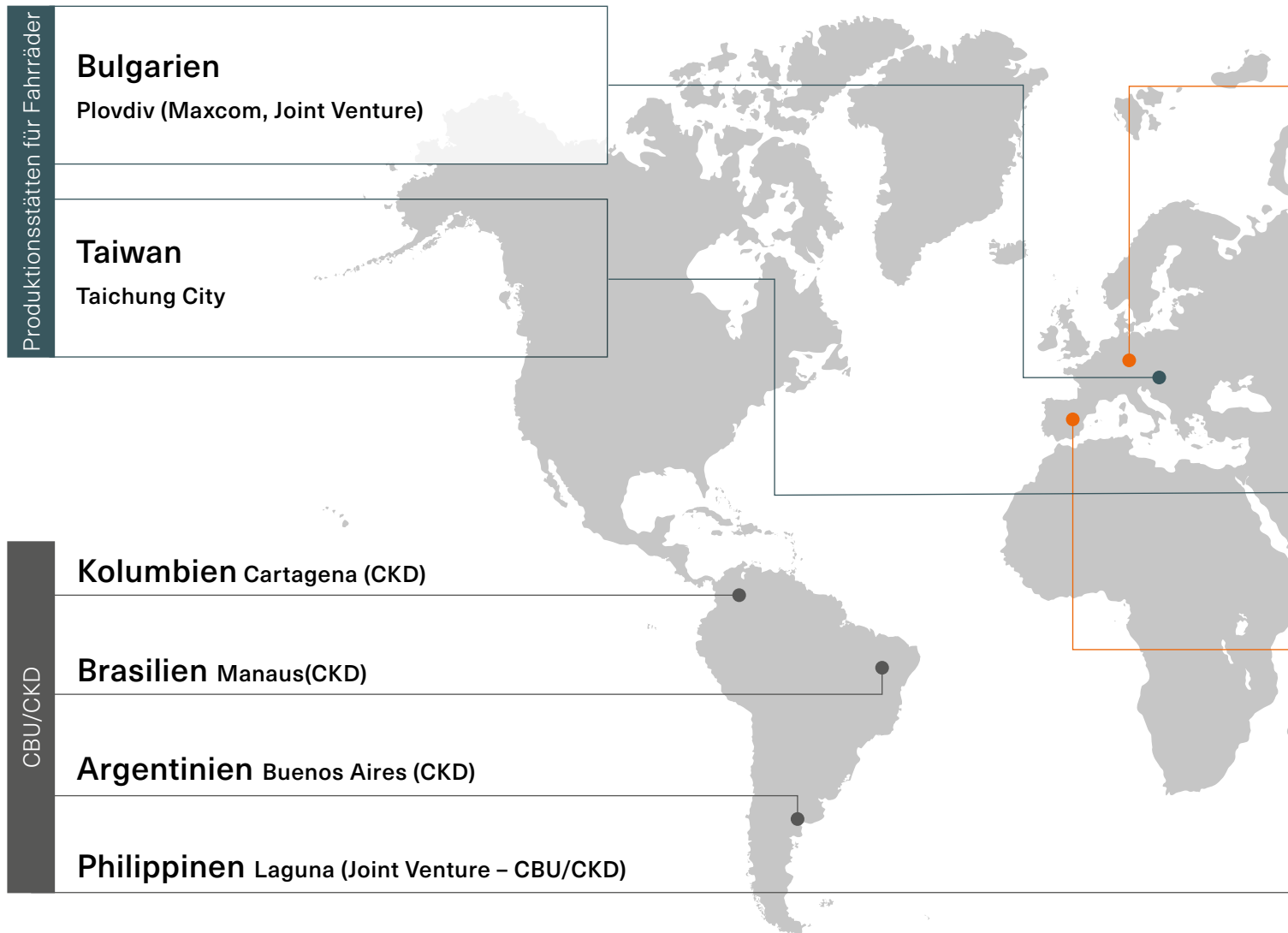
INNOVATION

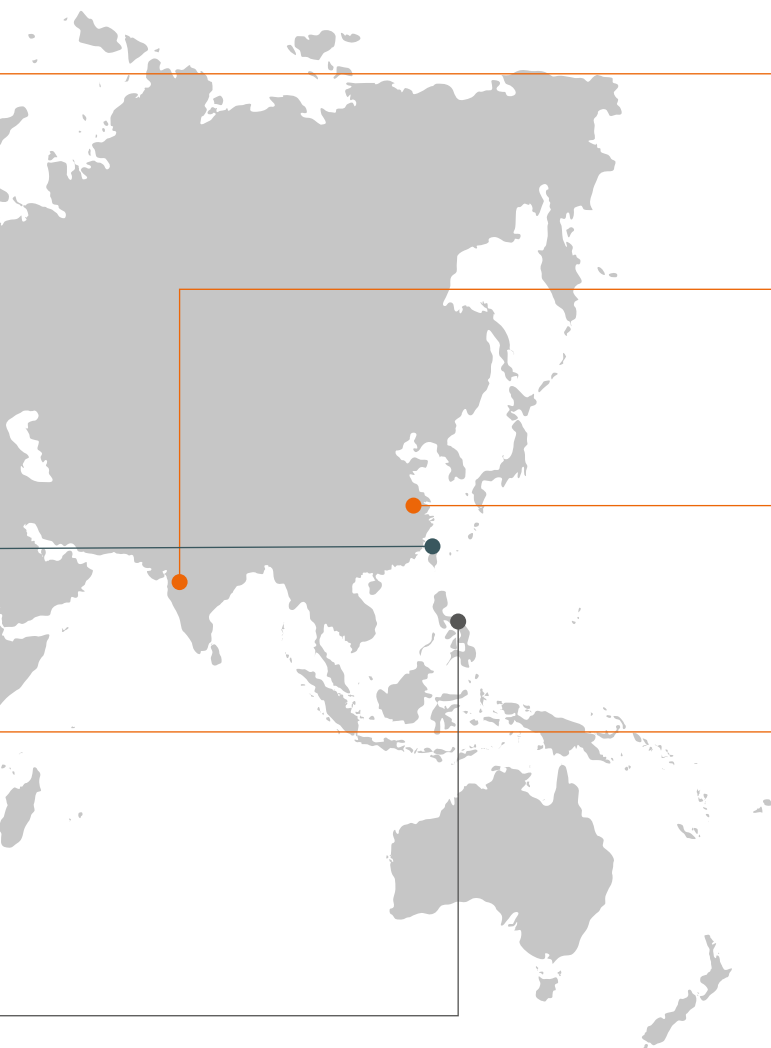
Wir schauen immer nach vorne. Als hochinnovatives Unternehmen ist Forschung & Entwicklung für uns eine treibende Kraft – von der Rennstrecke auf die Straße. Technologieführerschaft ist das Ergebnis.

MARKEN

Mit unseren starken, globalen Marken sprechen wir ein breites Publikum an. Fokussiert. Differenziert. Konsistent. Jede Marke mit ihrem individuellen Markenversprechen.

Produktionsstätten weltweit



**Österreich, Mattighofen (Headquarter)**

~220.000 produzierte Motorräder in 2022

Indien, Puna (Bajaj-Gruppe)

~150.000 produzierte Motorräder in 2022

China, Hangzhou (CFMOTO, Joint Venture)

~19.000 produzierte Motorräder in 2022

Spanien, Girona

~1.000 produzierte Motorräder in 2022



Vorwort des Vorstandes

Das vergangene Jahr war geopolitisch wie auch wirtschaftlich von außergewöhnlichen Herausforderungen geprägt. Aufgrund der gestiegenen Energiepreise, hervorgerufen durch den Krieg in der Ukraine, und der immer noch spürbaren Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, insbesondere im Hinblick auf Beschaffung und globale Lieferketten, spitzte sich die ohnehin unsichere Lage bei den Zulieferketten in der ersten Jahreshälfte weiter zu. Das führte zu Engpässen bestimmter Zulieferkomponenten im Motorrad- und Elektrofahrradbereich. Durch unsere hohe Flexibilität in der Produktions- und Vertriebsplanung war es uns möglich, einen kontinuierlichen Betrieb aufrecht zu erhalten. So konnten wir die angespannte Verfügbarkeitsituation erfolgreich managen und ein weiteres Rekordjahr sowohl umsatz-, als auch ergebnisseitig erzielen.

Angetrieben durch die anhaltend hohe globale Nachfrage nach motorisierten Zweirädern erreichte der Motorradbereich mit 375.492 verkauften Motorrädern (KTM, Husqvarna, GASGAS) ein Absatzplus von rund 13 %. Trotz massiver Versorgungsprobleme konnte die Fahrrad-Division ebenfalls ein Absatzwachstum von mehr als 15 % erzielen und 118.465 E-Bicycles & Fahrräder (Vorjahr: 102.753) der Marken Husqvarna, R RAYMON, GASGAS und FELT verkaufen.

In Europa lag der Absatz an die Händler bei 122.028 Motorrädern (+2 %) und 96.056 Fahrrädern (-5 %). Knapp zwei Drittel der Motorräder (253.464 Stück) wurden in den Märkten außerhalb Europas, und hier insbesondere in Nordamerika (+67 %) abgesetzt. Im Fahrradbereich stellt die DACH-Region nach wie vor den größten Absatzmarkt mit rund 67 % dar. Dennoch ist es gelungen, den Absatzanteil in Nordamerika von knapp 1 % auf rund 11 % zu erhöhen.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2022 konnte die PIERER Mobility-Gruppe die globalen Motorradzulassungen weiterhin auf hohem Niveau halten, obwohl sowohl der europäische (-3 %) als auch der nordamerikanische Motorradmarkt (-5,7 %) leicht rückläufig waren. Der Marktanteil aller drei Marken (KTM, GASGAS und Husqvarna Motorcycles) liegt somit in Europa bei rund 10 % bzw. bei 12 % in Nordamerika. Ebenfalls leicht rückgängig ist der australische (inklusive Neuseeland) Motorradmarkt. Dennoch gelang in diesem Markt ein Anstieg des Marktanteiles der drei Marken gesamt auf rund 21 %. Der relevante indische Motorradmarkt befindet sich hingegen deutlich im Aufschwung (+23 %). Unser Kooperationspartner **Bajaj** setzte in Indien knapp 50.000 KTM und Husqvarna Motorräder ab, resultierend in einem Marktanteil von 5 %. In Indien wurde zusätzlich ein bedeutender Meilenstein mit der führenden Premium-Motorradmarke KTM erreicht. Das einmillionste Motorrad - eine KTM Adventure 390 - ist im Jänner 2023 im Bajaj-Produktionswerk Chakan in Pune (Indien) vom Produktionsband gefahren. In diesem Werk der Bajaj Auto Limited werden Motorräder der Marken KTM (125 cm³ bis 390 cm³) und Husqvarna (125 cm³

bis 401 cm³) seit 2011 für den globalen Vertrieb mitentwickelt und produziert.

Im Rahmen von strategischen Partnerschaften konnte das Unternehmen die Produktionskapazitäten in den letzten Jahren diversifizieren und die Wettbewerbsfähigkeit auf dem globalen Markt erhöhen. Dabei hervorzuheben ist die mittlerweile 15-jährige sehr erfolgreiche Allianz mit Bajaj in Indien. Daneben stärken die Kooperationen mit CFMOTO in China und das Joint Venture mit Maxcom in Bulgarien sowohl die Fahrrad- als auch die Motorradproduktion nachhaltig.

Ein wichtiger Meilenstein für das Unternehmen war der Abschluss einer strategischen Kooperation mit dem italienischen Premium-Motorradhersteller **MV Agusta**. Im Rahmen dieser strategischen Partnerschaft der beiden europäischen Motorradhersteller wird KTM die MV Agusta SpA in der Supply Chain unterstützen und den Einkauf übernehmen. Darüber hinaus wird im Zuge dieser Kooperation MV Agusta SpA ihre Produktpalette teilweise über das weltweite Vertriebsnetz der PIERER Mobility vertreiben. Auch die Intensivierung der Zusammenarbeit mit **CFMOTO** wurde durch die neu gegründete Tochtergesellschaft der KTM Gruppe CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH, Munderfing (Österreich) vorangetrieben. Das Unternehmen übernimmt den Vertrieb von CFMOTO-Motorrädern in Europa, insbesondere in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Spanien und Großbritannien. Hervorzuheben sind auch die großen Erfolge im **Motorrad-Rennsport**. Unter den drei Marken KTM, Husqvarna und GASGAS wurden sowohl im Straßen- als auch im Offroadsport weitere 17 Weltmeistertitel gewonnen. Im Jänner 2023 gewann Kevin Benavides die ruhmreiche Rallye Dakar auf einem KTM Motorrad. Toby Price (KTM) und Skyler Howes (Husqvarna) komplettieren mit den Rängen zwei und drei das Podium und somit einen perfekten Start in die Motorsportsaison 2023.

Geschäftsverlauf

Die PIERER Mobility-Gruppe erzielte im Geschäftsjahr 2022 trotz anhaltender Supply Chain-Disruptionen einen Rekordumsatz in Höhe von € 2.437,2 Mio. (Vorjahr: € 2.041,7 Mio.), was einem Umsatzplus von 19,4 % entspricht. Das EBIT der Unternehmensgruppe verbesserte sich um 21,6 % auf € 235,3 Mio. (Vorjahr: € 193,5 Mio.). Das entspricht einer EBIT-Marge von 9,7 %. Das operative Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) liegt mit € 381,1 Mio. um knapp € 50 Mio. über dem Vorjahreswert von € 332,2 Mio. Die EBITDA-Marge beläuft sich auf 15,6 %. Das Ergebnis nach Steuern liegt mit € 170,6 Mio. um 19,4 % über dem Vorjahr. Aufgrund des hohen Investitionsniveaus und einer gestiegenen Kapitalbindung im Working Capital ist der Free Cash-Flow mit € -2,8 Mio. im Jahr 2022 leicht negativ. In den letzten drei Geschäftsjahren wurde ein durchschnittlicher Free Cash-Flow von 5,6 % vom Umsatz

erwirtschaftet, welcher über der nachhaltigen Zielbandbreite von 3 bis 5 % des Umsatzes liegt. Durch die starke Eigenkapitalbasis und die langfristigen Finanzierungen stehen ausreichende Liquiditätsreserven nachhaltig zur Verfügung. Die Eigenkapitalquote liegt zum Bilanzstichtag bei 35,8 %.

Im Geschäftsjahr 2022 haben alle drei Motorradmarken für den immer größer werdenden Kundenstamm wieder eine Vielzahl an neuen oder überarbeiteten Modellen sowohl im Offroad- als auch im Straßensegment eingeführt. Mit 268.575 verkauften KTM Motorrädern, 75.266 verkauften Husqvarna Motorrädern und 31.651 verkauften GASGAS Motorrädern im Geschäftsjahr 2022 hat die Gruppe insgesamt 375.492 Motorräder (+12,8 % zum Vorjahr) abgesetzt und festigte damit mit den drei Motorradmarken ihre Präsenz in den wichtigen Motorradabsatzmärkten. In den Vertriebsregionen von Europa lag der Absatz bei 122.028 Motorrädern (+1,6 %). Rund zwei Drittel der produzierten Motorräder (253.464) wurden in Märkten außerhalb Europas abgesetzt. Besonders stark war das Wachstum in Nordamerika mit 109.711 abgesetzten Motorrädern (+66,8 %). Erfreulich zeigte sich auch die Entwicklung in Südamerika mit 37.613 (+15,5 %) und in Asien mit 31.803 (+6,6 %) abgesetzten Motorrädern. In Australien war der Absatz mit rund 19.478 Motorrädern in etwa auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 20.811 Stück). In Indien/Nepal lag der Absatz bei rund 51.484 Stück (-14,6 %).

Mit 74.479 E-Bicycles und 43.986 non-E-Bicycles konnte die Fahrrad-Division mit den Marken Husqvarna, R RAYMON, GASGAS und FELT ein Absatzwachstum von in Summe 15,3 % erzielen und insgesamt 118.465 Fahrräder verkaufen. Rund 81 % des Absatzes entfallen auf Europa, hier insbesondere auf die DACH-Region. Im ersten Halbjahr 2022 erfolgte auch die Markteinführung der aktualisierten Electric-Balance Bike-Versionen 12eDrive und 16eDrive, die als Modelle aller drei Konzernmarken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS erhältlich sind. Diese Räder sind elektrisch betriebene Fahrzeuge, die mit ihrer Vielseitigkeit die perfekte Einstiegsplattform für die allerjüngsten zukünftigen Biker bieten und gleichzeitig ein neues Marktsegment darstellen.

Mitarbeiter

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat sich die Mitarbeiteranzahl um 839 Mitarbeiter erhöht. Zum 31.12.2022 beschäftigte die PIERER Mobility-Gruppe weltweit 6.088 Mitarbeiter (Vorjahr: 5.249), davon 5.050 in Österreich (rund 83,0 %). Im Bereich Forschung & Entwicklung sind rund 1.200 Mitarbeiter tätig (entspricht ~19,4 % der Belegschaft). 2022 betrug der Anteil der weiblichen Beschäftigten rund 25,4 %.

Der Arbeitsmarkt ist herausfordernder denn je. Aus diesem Grund ergreifen wir laufend Maßnahmen, um als Arbeitgeber attraktiv

zu bleiben. Unsere Gruppe verfolgt den Ansatz, durch Weiterbildungsangebote für bestehende Mitarbeiter interne Karrierewege zu öffnen und ein lebenslanges Lernen zu ermöglichen. Im vergangenen Jahr haben wir rund 2,8 Mio. Euro in die Mitarbeiterweiterbildung investiert. Weiters wurde im September am Hauptstandort in Mattighofen das neue Schulungszentrum für Lehrlinge eröffnet. Wir setzen mit unserer Personalstrategie stark auf die eigene Lehrlingsausbildung, um so den Herausforderungen des Fachkräftemangels zu begegnen. Zum Bilanzstichtag waren rund 200 Lehrlinge beschäftigt, ausgebildet wurde in 20 verschiedenen Lehrberufen.

Investitionen

Im Geschäftsjahr 2022 wurden in das weitere Wachstum € 293,4 Mio. inklusive Leasing (IFRS 16) investiert, davon ca. € 161,4 Mio. in Produktentwicklung & Werkzeuge, € 106,1 Mio. in Betriebsanlagen & Infrastruktur sowie € 25,9 Mio. in Leasingprojekte. Trotz makroökonomischer Herausforderungen auf globaler Ebene haben Investitionen in die (Weiter-)Entwicklung bestehender und neuer Modelle, Elektromobilität und High-Tech-Modernisierung aktuell und auch in Zukunft höchste Priorität. Im Einklang mit unseren strategischen Zielen werden die Ausgaben für Investitionen in Forschung und Entwicklung dem bereits hohen Niveau der Vorjahre entsprechen. Die Forschungsquote lag im Berichtsjahr bei 8,7 % des Umsatzes.

Eine der erheblichen Einzelinvestitionen mit rund 53 Mio. USD stellte im vergangenen Jahr der Weiterbau und die Fertigstellung des neuen Headquarters von KTM North America in Murrieta (Kalifornien) dar. Auf einer Fläche von ca. 14.000 m² entstand ein Firmencampus mit Büro- und Motorsportgebäude sowie Lagerflächen. Zu den weiteren wesentlichen Einzelinvestitionsprojekten gehören im Berichtsjahr 2022 neben der Anschaffung neuer Produktionsanlagen zur Modernisierung der Fertigung der Kauf von Grundstücken zur Sicherung zukünftiger Expansionen und die Innenausbauten des neuen Logistikzentrums in Munderfing (Österreich) das seit 2022 in Betrieb ist. Darüber hinaus wurde in den neuen Produktionsstandort für GASGAS Trial-Modelle in Terrassa (Spanien) investiert, wo im Juni 2022 die Serienproduktion aufgenommen wurde. 2022 wurden umfassende Investitionen auch in das gemeinschaftliche Projekt von PIERER New Mobility mit MAXCOM Ltd. in Bulgarien getätigt.

Ausblick

Im Geschäftsjahr 2023 setzt die PIERER Mobility-Gruppe weiterhin auf Wachstum in ihren Kernbereichen, sowohl bei den Motorrädern als auch bei den (E-)Fahrrädern. Der Vorstand rechnet mit einem **Umsatzwachstum** zwischen 6 und 10 % bei einer EBIT-Marge von 8 bis 10 %.

Der Vorstand geht von einem mittel- bis langfristig wachsenden Motorradmarkt aus, obwohl aktuelle Entwicklungen zu einer kurzfristigen Abschwächung der Nachfrage nach Motorrädern führen können. Das Wachstum beim Absatz von **Motorrädern** wird vor allem von der anhaltend hohen Nachfrage in Nordamerika und Australien getragen werden. Für Europa wird mit einem leichten Rückgang des Marktes gerechnet. In Bezug auf die Absatzzahlen erwartet das Unternehmen, dass der Motorradmarkt für Qualitäts-Premiumprodukte insgesamt positiv bleibt.

Im Bereich **New Mobility / (E-)Bicycles** birgt der Markt für E-Mobilität im Allgemeinen kurz-, mittel- und langfristig großes Wachstumspotenzial. Als Teil dieses Marktes stellen neue Mobilitätskonzepte eine gesunde, nachhaltige und individuelle Fortbewegungsart dar. Analog zum Motorradmarkt geht die Gruppe von einem mittel- bis langfristig wachsenden Markt aus, wobei auch hierbei die aktuellen Entwicklungen zu einer kurzfristigen Abschwächung der Nachfrage im Jahr 2023 führen können.

Mit dem Angebot einer breiten Palette von innovativen Produkten durch die Marken Husqvarna E-Bicycles, GASGAS und FELT ist die PIERER Mobility-Gruppe auch im **Fahrradbereich** nachhaltig zuversichtlich und bestrebt, ihren Marktanteil weiter auszubauen. Durch die verfolgte Markenstrategie und durch die Fokussierung auf neue Produktentwicklungen soll der Umsatz kontinuierlich gesteigert werden.

Im Geschäftsjahr 2022 sah sich die Gruppe mit Herausforderungen in den internationalen Lieferketten konfrontiert, da Kapazitäts- und Lieferengpässe bei einzelnen Lieferanten sowie in der internationalen Transportlogistik zu Lieferverzögerungen führten. Zwar rechnet sie für das Geschäftsjahr 2023 mit einer Milderung dieser Problematiken, die Situation dürfte jedoch weiter angespannt bleiben. Neben unterschiedlichen Maßnahmen, die als Reaktion auf diese globalen Probleme in der Lieferkette ergriffen wurden, wurde 2022 die PIERER E-Bikes Asia Ltd. als lokale Präsenz in Taiwan gegründet. Durch diese neue Tochtergesellschaft wird die Gruppe in ihrem Supply Chain Management maßgeblich unterstützt und somit ihr Beschaffungsrisiko mit dem direkten Zugang zum asiatischen Markt reduziert.

Entsprechend ihrer Vision, ein globaler Marktführer bei elektrisch betriebenen Zweirädern mit einer Motorleistung von 250W bis 15KW zu werden, wird für PIERER Mobility der Schwerpunkt der Entwicklungsarbeit bei Motorrädern in den nächsten Jahren verstärkt auf alternative, insbesondere elektrifizierte Antriebe im Bereich bis 250 cm³ liegen.

Die urbane Mobilität der Zukunft ist von Geschwindigkeitsbegrenzungen und kurzen Distanzen gekennzeichnet und könnte daher von elektrisch betriebenen

Antrieben profitieren. Daher wird der Schwerpunkt der Entwicklungsarbeit auf der Entwicklung von verschiedenen Modellen mit Niedrigvolt-Technologie (48 Volt) liegen. Die Mitgliedschaft im „Swappable Battery Motorcycle Consortium“ (SBMC) soll die Entwicklung und Verbreitung von tauschbaren Batteriesystemen und die Öffnung von technischen Standards beschleunigen. Wir in der PIERER Mobility-Gruppe gehen davon aus, dass die Elektrifizierung von Zweirädern mit höheren Anforderungen an Leistung und Distanz (über 250 cm³) keine geeignete Alternative für die Masse darstellt. Hierfür können synthetische Kraftstoffe („E-Fuels“) einen Beitrag zur CO2 Neutralität leisten.

Die vertieften bzw. neu geschlossenen Kooperationen mit CFMOTO und MV Agusta erweitern das Portfolio an vertriebenen Motorrädern durch die PIERER Mobility-Gruppe. Die Umsetzung erfolgt über die Integration von CFMOTO- und MV Agusta-Produkten in ihr Vertriebsnetz, beginnend mit dem Geschäftsjahr 2023. Während sich der Vertrieb von CFMOTO-Produkten auf bestimmte Länder in Europa konzentrieren wird, werden MV Agusta-Motorräder weltweit über neu gegründete Gesellschaften vertrieben werden.

Mit der Erweiterung der Produktpalette setzt die Unternehmensgruppe über die PIERER New Mobility GmbH ihre Philosophie als Anbieter nachhaltiger Mobilitätslösungen der Zukunft weiter fort. Die nächsten Expansionsschritte visieren die Erschließung neuer Märkte an. Eigenständige, differenzierte Vertriebskanäle sind die Säulen für eine erfolgreiche New Mobility-Strategie. Neben der 2022 weiter intensivierte Zusammenarbeit mit MAXCOM Ltd. wurde ein Joint Venture zur Abwicklung der Supply Chain, Lagerung und Logistik gegründet. Die Inbetriebnahme ist in der zweiten Jahreshälfte 2023 geplant. Um die anvisierte Produktions- und Absatzmenge durch die PIERER New Mobility GmbH und damit das angestrebte nachhaltige Unternehmenswachstum verwirklichen zu können, werden auch 2023 Investitionen in das gemeinschaftliche Projekt mit MAXCOM Ltd. getätigt.

Wels, im März 2023



DI Stefan Pierer
Vorsitzender des Vorstandes

Organe der Gesellschaft

Stand 31. Dezember 2022

VORSTAND



DI STEFAN PIERER CEO

Bestellt bis 31.12.2023



MAG. FRIEDRICH ROITHNER CFO

Bestellt bis 31.12.2023



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

Rajiv Bajaj

Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden

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

DI Dr. Iris Filzwieser

Mitglied des Aufsichtsrates

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

Mag. Michaela Friepeß

Mitglied des Aufsichtsrates

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

Srinivasan Ravikumar

Mitglied des Aufsichtsrates

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

Mag. 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,

die Entwicklung der Weltwirtschaft, die sich im Geschäftsjahr 2022 aufgrund des Russisch-Ukrainischen Krieges deutlich verlangsamt hat, führte zu einer erheblichen Eintrübung der wirtschaftlichen Aussichten. Auch die nachgelagerten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie sind unterdessen immer noch spürbar, insbesondere im Hinblick auf Beschaffung und globale Lieferketten. Neben Versorgungsengpässen war die Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2022 von erheblichen Preissteigerungen, gestiegene Inflationsraten und große Unsicherheiten auf den Kapitalmärkten beeinflusst. Darüber hinaus hat der Krieg in der Ukraine insbesondere zu einer erheblichen Steigerung der Energiepreise geführt, was sich auf die bereits angespannte Versorgungslage und damit auf die Wirtschaft insgesamt auswirkt. Trotz größter Herausforderungen, vor allem in der Zulieferkette, blickt die PIERER Mobility-Gruppe auf ein weiteres Rekordjahr zurück und steigerte im Geschäftsjahr 2022 ihren Umsatz um über 19 % auf einen neuen Rekordwert von € 2.437,2 Mio. bei einer Steigerung des operativen Betriebsergebnisses (EBIT) um über 21 % auf € 235,3 Mio. Rund 95% der Umsatzerlöse wurden außerhalb von Österreich erzielt.

Angetrieben durch die anhaltend hohe globale Nachfrage nach motorisierten Zweirädern erreichte der Motorradbereich mit 375.492 verkauften Motorrädern (KTM, HUSQVARNA, GASGAS) ein Absatzplus von rund 13%. Knapp zwei Drittel der Motorräder wurden in den Märkten außerhalb Europas, und hier insbesondere in Nordamerika abgesetzt. Darüber hinaus konnte die Fahrrad-Division ein Absatzwachstum von mehr als 15 % erzielen und 118.465 E-Bicycles & Fahrräder (HUSQVARNA, R RAYMON, GASGAS und FELT) verkaufen. Im Fahrradbereich stellt die DACH-Region nach wie vor den größten Absatzmarkt mit rund 67 % dar. Dennoch ist es gelungen, den Absatzanteil in Nordamerika von knapp 1 % auf rund 11 % zu erhöhen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2022 konnte die PIERER Mobility-Gruppe die globalen Motorradzulassungen weiterhin auf hohem Niveau halten, obwohl sowohl der europäische (-3 %) als auch der nordamerikanische Motorradmarkt (-5,7 %) leicht rückläufig waren. Der Marktanteil aller drei Marken (KTM, GASGAS und Husqvarna Motorcycles) liegt somit in Europa bei rund 10 % bzw. bei 12 % in Nordamerika. Ebenfalls leicht rückgängig ist der australische (inklusive Neuseeland) Motorradmarkt. Dennoch gelang in diesem Markt ein Anstieg des Marktanteiles der drei Marken gesamt auf rund 21 %. Der relevante indische Motorradmarkt befindet sich hingegen deutlich im Aufschwung (+23 %). Unser Kooperationspartner Bajaj setzte in Indien knapp 50.000 KTM und Husqvarna Motorräder ab, resultierend in einem Marktanteil von 5 %. In Indien wurde zusätzlich ein bedeutender Meilenstein mit der führenden Premium-Motorradmarke KTM erreicht. Das einmillionste Motorrad - eine KTM Adventure 390 - ist im Produktionswerk Chakan der Bajaj in Pune vom Produktionsband gefahren. In diesem Werk der Bajaj Auto Limited werden seit 2011 Motorräder für den globalen Vertrieb mitentwickelt und produziert.



Ein wichtiger Meilenstein für das Unternehmen war der Abschluss einer strategischen Kooperation mit dem italienischen Premium-Motorradhersteller MV Agusta. Im Rahmen dieser strategischen Partnerschaft der beiden europäischen Motorradhersteller wird KTM die MV Agusta SpA in der Supply Chain unterstützen und den Einkauf übernehmen. Darüber hinaus wird im Zuge dieser Kooperation MV Agusta SpA ihre Produktpalette teilweise über das weltweite Vertriebsnetz der PIERER Mobility vertreiben. Auch die Intensivierung der Zusammenarbeit mit CFMOTO wurde durch die neu gegründete Tochtergesellschaft der KTM Gruppe CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH, Munderfing, Österreich, vorangetrieben. Das Unternehmen übernimmt den Vertrieb von CFMOTO-Motorrädern in Europa, insbesondere in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Spanien und Großbritannien. Hervorzuheben sind auch die großen Erfolge im Motorrad-Rennsport. Unter den drei Marken KTM, Husqvarna und GASGAS wurden sowohl im Straßen- als auch im Offroad-Sport weitere 17 Weltmeistertitel gewonnen. Im Jänner 2023 gewann Kevin Benavides die ruhmreiche Rallye Dakar auf einem KTM Motorrad. Toby Price (KTM) und Skyler Howes (Husqvarna) komplettieren mit den Rängen zwei und drei das Podium und somit einen perfekten Start in die Motorsportsaison 2023.

ÜBERWACHUNGS- UND BERATUNGSTÄTIGKEIT DES AUFSICHTSRATES

Der Aufsichtsrat der PIERER Mobility AG hat die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahrgenommen, war in den grundlegenden Entscheidungen des Vorstands frühzeitig involviert und hat den Vorstand beratend begleitet. Der Vorstand der PIERER Mobility AG hat dem Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2022 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 sowie Vertragsabschlüsse mit besonderer Bedeutung für das Unternehmen. Die im Geschäftsjahr 2021 durchgeführte Sachkapitalerhöhung aus dem genehmigten Kapital führte zu einer Ausgabe von 11.257.861 neuen Aktien auf nunmehr 33.796.535 auf Inhaber lautende Stückaktien. Im Geschäftsjahr 2022 kam es zu keiner Änderung im Grundkapital der Gesellschaft. Ebenso wenig wurden eigene Aktien erworben oder veräußert, weshalb die

Gesellschaft zum Stichtag 31. Dezember 2022 keine eigenen Aktien hielt. Sämtliche Aktien der PIERER Mobility AG sind seit dem 14. November 2016 an der SIX Swiss Exchange (SIX) im International Reporting Standard hauptnotiert (ISIN AT0000KTM102). Zudem waren die Aktien der PIERER Mobility AG vom 3. März 2020 bis zum 18. Oktober 2022 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. Weiters erreichte die Gruppe auch die Aufnahme in den Nachhaltigkeitsindex SPI ESG / SPI ESG Weighted der SIX Swiss Exchange. Das Geschäftsjahr 2022 stand auch an der Börse vor allem im Zeichen des Ukraine-Krieges, welcher für große Unsicherheiten an den Kapitalmärkten sorgte und zu hohen Volatilitäten der Aktienmärkte führte. Das Risiko einer Rezession infolge der deutlichen Zinsschritte und ein möglicher Lieferstopp von russischem Erdgas beunruhigten die Anleger zusätzlich. Trotz der im Jänner 2022 von der PIERER Mobility AG veröffentlichten positiven Prognose für das Geschäftsjahr 2022, welche im August 2022 weiter angehoben wurde, büßte die PIERER Mobility-Aktie in den ersten Quartalen 2022 rund 42% ihres Wertes ein (Kurs 30.12.2021: CHF 94,0).

Über eine Vielzahl von Maßnahmen und Geschäftsvorfällen hat der Vorstand den Aufsichtsrat informiert und diese mit ihm intensiv und detailliert erörtert, so beispielsweise die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine, der insbesondere zu einer erheblichen Steigerung der Energiepreise führte und die nachgelagerten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, insbesondere im Hinblick auf Beschaffung und globale Lieferketten, auf das Unternehmen sowie die eingeleiteten Gegenmaßnahmen. So zeigt die zeitgleiche Überlappung vor allem dieser beiden Ereignisse im vergangenen Geschäftsjahr die vielen Seiten der Destabilisierung von Lieferketten, die zu Versorgungsengpässen und erheblichen Preissteigerungen nicht nur für die Weltwirtschaft, sondern auch für die Menschen weltweit führte. Die Inflationsraten, die sich kurz- und mittelfristig auf einem hohen Niveau einzupendeln scheinen, sind ein weiteres Ergebnis dieser vielschichtigen Krise. Hohe Rohstoffpreise erhöhen den Inflationsdruck und beeinträchtigen die Realeinkommen und Ausgaben. Anlass zu zusätzlichen Prüfungsmaßnahmen durch den Aufsichtsrat bestand nicht.

Im Geschäftsjahr 2022 wurden für den immer größer werdenden Kundenstamm wieder eine Vielzahl an neuen oder überarbeiteten Modellen der Marken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS, sowohl im Offroad- als auch im Straßenbereich in den Markt gebracht. Das breit aufgestellte Portfolio an Street-Modellen erstreckt sich von Naked-Bikes, Supersport- und Touring-Modellen im Einstiegssegment über ein breites Mittelklassensegment mit Ein- und Reihenzweizylindermodellen bis hin zu Premium-Motorrädern mit effizienten und leistungsstarken Zweizylindermotoren.

Hinsichtlich der Serienüberleitungen stand das Forschungsjahr 2022 besonders im Zeichen der Mittelklasse-Plattformen. In der ersten Jahreshälfte 2022 erfolgte ebenfalls die Markteinführung der aktualisierten Versionen der beiden so genannten Electric-Balance Bikes (kurz: E-Balance Bikes) 12eDrive und 16eDrive von STACYC™, die als Modelle aller drei Konzernmarken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS erhältlich sind. Bei diesen Rädern handelt es sich um elektrisch betriebene Fahrzeuge, die mit ihren vielfältigen Einsatzmöglichkeiten und ihrer Vielseitigkeit die perfekte Einstiegsplattform für die allerjüngsten Fahrer bieten und gleichzeitig ein neues Marktsegment darstellen. In der Fahrrad-Division standen in 2022 die weitere Etablierung der drei Marken Husqvarna E-Bicycles, R Raymon und GASGAS sowie die technische Weiterentwicklung und Qualitätssteigerung des Produktportfolios im Vordergrund der Aktivitäten. Der Startschuss für das neue Modelljahr 22 und die Präsentation der gesamten New Mobility-Produktkollektion aller Marken erfolgte vor allem während des Media Summit am 26. April 2022. Husqvarna E-Bicycles setzt den Fokus auf Innovation im Bereich der E-Mobilität. Mit der Marke GASGAS wurden im Jahr 2022 neue Wege beschritten und eine Vielzahl neuer elektrifizierter New Mobility-Produkte vom leichten All-Mountain-Bike bis zum leistungsstarken Enduro-Bike auf den Markt gebracht. Als jüngste Marke im Portfolio von PIERER New Mobility ist FELT auf Geschwindigkeit und Wettbewerb ausgerichtet und brachte im Geschäftsjahr 2022 ebenfalls zwei neue Plattformen auf den Markt. Obwohl der E-Mobility-Markt großes Wachstumspotenzial birgt, ist es absehbar, dass sich darauf hochwertige Produkte durchsetzen bzw. durchsetzen werden, was nach aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht zuletzt auch von der sich verändernden und umweltbewussteren Bevölkerungsstruktur abhängt. Gleichzeitig ist aber auch anzumerken, dass aktuelle makroökonomische Unsicherheiten sowie Einflüsse auf Verbraucherpreise nicht zuletzt aufgrund von hohen Inflationsraten unvorhersehbare Auswirkungen auf das Nachfrageverhalten bergen.

Im November 2022 erwarb die KTM AG 25,1 % an der MV Agusta Motor S.p.A. mit Sitz in Varese (Italien). Im Rahmen dieser strategischen Partnerschaft der beiden europäischen Motorradhersteller wird die KTM AG, ein Tochterunternehmen der PIERER Mobility AG, die MV Agusta bei der Supply Chain unterstützen, den Einkauf übernehmen und MV Agusta ihre Produktpalette teilweise über das weltweite Vertriebsnetz der PIERER Mobility vertreiben.

ARBEITSKULTUR UND SCHWERPUNKTE DER SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATES

Der Aufsichtsrat kam im Berichtsjahr zu vier Sitzungen zusammen. Zusätzlich gab es weitere telefonische Abstimmungsgespräche sowie Beschlussfassungen im elektronischen, fernmündlichen oder schriftlichen Verfahren. Die Aufsichtsratsarbeit war von einem

offenen und intensiven Austausch geprägt. In den Sitzungen des Aufsichtsrats erörterten seine Mitglieder die zur Entscheidung anstehenden Maßnahmen und Geschäfte jeweils eingehend mit dem Vorstand. Auf anstehende Beschlüsse bereiteten sich die Aufsichtsratsmitglieder regelmäßig anhand von Unterlagen vor, die der Vorstand zur Verfügung gestellt hatte.

In seinen Sitzungen befasste sich der Aufsichtsrat regelmäßig mit der Überwachung der Arbeit des Vorstandes, hat sich vom Vorstand über Projekte sowie den Geschäftsverlauf und die Geschäftsplanung unter Einbezug der nicht finanziellen Leistungsindikatoren informieren lassen und hat den Vorstand auch bei wesentlichen strategischen Weichenstellungen beratend begleitet. Weiters befasste sich der Aufsichtsrat auch mit der Corporate Governance des Unternehmens sowie dem Compliance Management. Im Geschäftsjahr 2022 wurde weiters der Verhaltenskodex der PIERER Mobility-Gruppe erneut überarbeitet und in der neuen Fassung vom 24. Oktober 2022 kundgemacht. Die Auseinandersetzung mit gesetzlichen Neuerungen, rechtlichen Rahmenbedingungen und neuen, zukunftsweisenden Technologien, bildeten weitere Schwerpunkte der Aufsichtsratsstätigkeit. Außerhalb der regulären Sitzungen wurde der Aufsichtsrat über besondere Vorgänge in Kenntnis gesetzt. Zusätzlich nahmen die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands bilaterale Termine zum Meinungs-austausch wahr. Über die wichtigsten Indikatoren der Geschäftsentwicklung und bestehende Risiken unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat auch durch mündliche Berichte.

In seiner ersten Sitzung vom **20. März 2022** hat sich der Aufsichtsrat vor allem mit der Erörterung und Beschlussfassung über die Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses 2021, des Lageberichts 2021, und der Prüfung des Konzernabschlusses 2021, des Konzernlageberichts 2021, 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. Beim Schweizer Geschäftsberichte-Rating werden seit bald 30 Jahren Geschäftsberichte jener Unternehmen bewertet, die im Swiss Performance Index SPI an der SIX Swiss Exchange vertreten sind, sowie die fünfzig umsatzstärksten Schweizer Unternehmen. Die hervorragende Arbeit des Unternehmens bei der Erstellung des Jahresabschlusses 2021 wurde auch gewürdigt: Von insgesamt 236 untersuchten Berichten (Online- und Print-Version) beim Schweizer Geschäftsberichte-Rating 2022 gehörte die PIERER Mobility AG zu den Top 20 am besten bewerteten Unternehmen und hat in der Kategorie "Value Reporting" den 13. Rang erreicht.

In der ordentlichen Hauptversammlung vom **29. April 2022** sind Rajiv Bajaj, Srinivasan Ravikumar, Dr. Iris Filzwieser und Mag. Michaela Friepeß, als weitere Mitglieder des Aufsichtsrates bestellt worden.

Die bestellten Aufsichtsratsmitglieder haben jeweils ihre Bestellung angenommen. Dr. Ernst Chalupsky und Ing. Alfred Hörtenhuber haben jeweils ihre Funktion als Mitglied des Aufsichtsrates mit Wirkung zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2022 zurückgelegt.

Die Schwerpunkte der Sitzung vom **22. Juni 2022** bildeten der Geschäftsverlauf der ersten fünf Monate 2022, die Berichte der Konzernunternehmen, sowie der Finanzstatus. Weiters wurde unter anderem über Reorganisationsmaßnahmen innerhalb der operativen KTM AG sowie den weiteren Ausbau des Joint Ventures mit MAXCOM berichtet. Aufgrund der anhaltend positiven globalen Nachfrage nach motorisierten Zweirädern (Motorrädern und E-Bicycles) gab der Vorstand am 29. August 2022 bekannt, die im ersten Quartal 2022 veröffentlichte Umsatzprognose für das Geschäftsjahr 2022 zu erhöhen. Trotz der deutlich verlangsamten Entwicklung der Weltwirtschaft aufgrund des russisch-ukrainischen Krieges konnte die Umsatzprognose der Gruppe für das Geschäftsjahr 2022 auf ein Wachstum von 10 bis 15 Prozent gegenüber dem Vorjahr angehoben werden (bisher prognostiziertes Umsatzwachstum für das Geschäftsjahr 2022: 6 bis 10 Prozent). In der Aufsichtsratssitzung vom **20. September 2022** standen der Geschäftsverlauf der ersten acht Monate 2022, der Statusbericht über das Joint Venture mit MAXCOM sowie die Gesellschaftsgründung in Nordamerika im Fokus. Die letzte Sitzung des Berichtsjahres 2022 fand am **20. Dezember 2022** statt und behandelte den Geschäftsverlauf nach 11 Monaten und den Ausblick auf das gesamte Geschäftsjahr 2022. In dieser Sitzung wurde weiters über die Konzernunternehmen und den Finanzstatus berichtet. Weiters wurde das Budget 2023 vorgelegt und diskutiert sowie zur Beschlussfassung gebracht. Am 27. Dezember 2022 gab der Vorstand bekannt, die im August 2022 veröffentlichte Umsatzprognose für das Geschäftsjahr 2022 erneut zu erhöhen. Die Umsatzprognose für das Geschäftsjahr 2022 wurde auf ein Wachstum von 15 bis 20 Prozent gegenüber dem Vorjahr angehoben (bisher prognostiziertes Umsatzwachstum für das Geschäftsjahr 2022: 10 bis 15 Prozent). Weiters wird der Vorstand in Abstimmung mit dem Hauptgesellschafter Pierer Bajaj AG dem Aufsichtsrat und der Hauptversammlung aufgrund des erwarteten Rekordergebnisses für das Geschäftsjahr 2022 eine Dividende in Höhe von mindestens EUR 2,- je dividendenberechtigter Aktie vorschlagen, was zumindest zu einer Verdoppelung gegenüber der Vorjahresdividende führt. Die vorläufigen Kennzahlen über das Geschäftsjahr 2022 der PIERER Mobility AG Gruppe wurde am 31. Jänner 2023 veröffentlicht.

Zur Sitzungsteilnahme der Aufsichtsratsmitglieder wird festgehalten, dass lediglich bei zwei Aufsichtsratssitzungen ein Aufsichtsratsmitglied entschuldigt abwesend war; bei den übrigen Aufsichtsratssitzungen waren sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrates anwesend.

UNABHÄNGIGKEIT UND EFFIZIENZ

Ein wichtiger Teil guter Corporate Governance ist die Unabhängigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Freiheit von Interessenkonflikten. Bei der Einschätzung der Unabhängigkeit seiner Mitglieder legt der Aufsichtsrat die Empfehlungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex zugrunde. Die Kriterien für die Bewertung der Unabhängigkeit sind in Regel 53 des ÖCGK dargestellt. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats sind mit Ausnahme von Rajiv Bajaj auf Grundlage dieser Kriterien zum Ende des Jahres 2022 alle Aufsichtsräte als unabhängig einzustufen. Rajiv Bajaj erfüllt als Managing Director, CEO und Aktionär der Bajaj Auto Ltd, welche ein wesentlicher Kooperationspartner der KTM AG ist, das zweite Unabhängigkeitskriterium nicht. Soweit andere Aufsichtsratsmitglieder Organfunktionen in Unternehmen innehaben, die in Geschäftsbeziehungen mit der PIERER Mobility Gruppe stehen, sehen wir keine Beeinträchtigung ihrer Unabhängigkeit.

Der Aufsichtsrat überprüft jährlich die Effizienz seiner Tätigkeit in Form einer Selbstevaluierung im Sinne der C-Regel 36 ÖCGK. Hierzu führte der Aufsichtsratsvorsitzende auf Basis eines detaillierten Fragebogens eine schriftliche Befragung aller Aufsichtsratsmitglieder zur gesamten Bandbreite relevanter Aufsichtsratsthemen durch und erörterte diese ausführlich in einer Sitzung des Aufsichtsrates. Themenfelder waren dabei insbesondere die Vorbereitung und der Ablauf der Aufsichtsratssitzungen, die Inhalte und Themen der Sitzungen, die Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und das Zusammenwirken mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer. Insgesamt wurde die Tätigkeit des Aufsichtsrats von seinen Mitgliedern als unverändert effizient eingeschätzt.

PRÜFUNGSAUSSCHUSS

Der Prüfungsausschuss überwacht insbesondere den Rechnungslegungsprozess, die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems und des Risikomanagement-Systems, ferner die Abschlussprüfung, die Unabhängigkeit und Qualifikation des Abschlussprüfers sowie dessen Leistungen einschließlich der Beauftragung von zusätzlich erbrachten Nichtprüfungsleistungen. Der Prüfungsausschuss bestand im Geschäftsjahr 2022 aus drei Mitgliedern. Bis zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2022 setzte sich der Prüfungsausschuss wie folgt zusammen: Mag. Klaus Rinnerberger (Finanzexperte und Ausschussvorsitzender), Josef Blazicek (als Vorsitzender des Aufsichtsrates) und Dr. Ernst Chalupsky (Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden). Mit Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung am 29.04.2022 löste das Aufsichtsratsmitglied Srinivasan Ravikumar Mag. Klaus Rinnerberger als Ausschussvorsitzenden ab; Mag. Klaus Rinnerberger wurde zum Stellvertreter gewählt. Nachdem Dr. Ernst Chalupsky mit Wirkung zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2022

aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden ist, wurde Frau Mag. Michaela Friepeß als neues weiteres Mitglied in den Prüfungsausschuss gewählt, sodass der Prüfungsausschuss weiterhin aus drei Mitgliedern besteht. Herr Mag. Klaus Rinnerberger fungiert weiterhin als Finanzexperte. Der Prüfungsausschuss kam im Berichtsjahr zu drei Sitzungen zusammen. Im Prüfungsausschuss wurden einzelne Sachgebiete vertiefend behandelt und anschließend dem Aufsichtsrat berichtet. Weiters stand der Prüfungsausschuss unterjährig mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer im laufenden Austausch zu den wesentlichen Themen zu Jahres- und Konzernabschluss. Insbesondere wurden Gespräche mit dem Abschlussprüfer zu Status und wesentlichen Themen der Abschlussprüfung geführt. Die Schwerpunkte in der Sitzung vom März 2022 waren die eingehende Erörterung aller Themen in Zusammenhang mit dem Jahres- und Konzernabschluss 2021. Zudem wurde die Bestellung des Abschlussprüfers für den Jahres- und Konzernabschluss 2022 initiiert, die vom Aufsichtsrat – gestützt auf die Empfehlung des Prüfungsausschusses – der Hauptversammlung am 29. April 2022 als Wahlvorschlag unterbreitet wurde. In der Sitzung im August 2022 wurde der Halbjahresabschluss 2022 der Gruppe im Beisein des Abschlussprüfers im Detail erörtert. In der Sitzung im Dezember 2022 gab der Abschlussprüfer eine Übersicht zum geplanten Ablauf sowie zu den Schwerpunkten der Prüfung für das Geschäftsjahr 2022. Weiters wurde gemäß Abschlussprüfungsrechts-Änderungsgesetz 2016, sowie Verordnung EU/537/2014 die Erbringung von Nichtprüfungsleistungen durch den Abschlussprüfer und seinem Netzwerk im Geschäftsjahr 2023 bis zu einer betraglichen 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 2022 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. Die Mitglieder des Vergütungsausschusses, welcher am 20. Dezember 2021 eingerichtet wurde, wurde im Geschäftsjahr 2022 neu gewählt. Josef Blazicek (als Vorsitzender) und Mag. Michaela Friepeß (als Stellvertreterin) wurden zu Mitgliedern des Vergütungsausschusses gewählt. Weiters wurde ein neuer Ausschuss für Compliance, Investor Relations (IR) und Nachhaltigkeit (ESG) geschaffen, deren Mitglieder Mag. Michaela Friepeß (als Vorsitzende) und Josef Blazicek (als Stellvertreter) sind. Der Vergütungsausschuss und der Ausschuss für Compliance, Investor Relations (IR) und Nachhaltigkeit (ESG) sind im Geschäftsjahr 2022 je zu einer Sitzung zusammengekommen.

JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSS SOWIE LAGEBERICHT UND KONZERNLAGEBERICHT

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Linz, („KPMG“) wurde von der ordentlichen Hauptversammlung der PIERER Mobility AG am 29. April 2022 zum Jahres- und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2022 gewählt. Der Aufsichtsratsvorsitzende hat KPMG den Auftrag zur Prüfung erteilt. Sowohl der Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022 als auch der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2022 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 2022 – wurden mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Abschlussprüfer hat bestätigt, dass der Jahresabschluss der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 den gesetzlichen Vorschriften entspricht und ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2022 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 2022 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 2022“) wurden im Prüfungsausschuss in der Sitzung vom 20. 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 2022 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 2023 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 2022 ist kein Anlass zur Beanstandung gegeben. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2022 gebilligt, der damit gem. § 96 Abs. 4 AktG festgestellt ist. Er nimmt den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht jeweils für das Geschäftsjahr 2022 zustimmend zur Kenntnis. Auch im Geschäftsjahr 2022 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 2022 stetig gefördert und ausgeweitet. Der Aufsichtsrat hat den Corporate Governance-Bericht sowie den Nachhaltigkeitsberichts (nichtfinanzieller Bericht gem. § 267a UGB) für das Geschäftsjahr 2022 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 2022 erzielten Bilanzgewinns schließt sich der Aufsichtsrat an.

Weiters wurde auf Empfehlung des Prüfungsausschusses ein Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2023 für die 26. ordentliche Hauptversammlung vorbereitet. Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Linz, wird als Abschlussprüferin für das Geschäftsjahr vom 01. Jänner 2023 bis 31. Dezember 2023 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 2023



Vorsitzender des Aufsichtsrates
Josef Blazicek





KTM

Die Rennsportmarke mit extremer Performance

Angetrieben von seiner ausgeprägten READY TO RACE-Mentalität kann KTM seine Stellung als Europas führender Hersteller von High-Performance-Sportmotorrädern für die Straße und das Offroad-Gelände behaupten. Die Wurzeln des Unternehmens liegen im österreichischen Mattighofen. Hier betrieben Hans Trunkenpolz und sein Sohn Erich ursprünglich eine Autowerkstatt und fertigten Ersatzteile, bevor sie das Familienunternehmen um den Verkauf von Motorrädern erweiterten. In den 1950er-Jahren entwickelten sie ein eigenes Motorrad-Design; 1953 brachten sie die ersten Motorräder unter dem Markennamen KTM auf den Markt. Schnell wurde der Motorsport zur Priorität und Leidenschaft des Unternehmens und KTM nahm erfolgreich an örtlichen Rennen teil. Die Buchstabenfolge KTM steht für Kronreif und Trunkenpolz – die beiden Unternehmensgründer – sowie Mattighofen. Im Laufe der Jahre hat sich KTM dank seiner READY TO RACE-Philosophie und Mentalität auf den Rennstrecken der Welt Respekt verschafft und einen starken Ruf aufgebaut. 333 Weltmeistertitel in 70 Jahren Rennsport sind der Beweis für die kompromisslose KTM-Rennmentalität. Die bemerkenswerten Leistungen weltweit spiegeln sich in jedem Produkt aus dem Hause KTM wider. Heute gehört das Unternehmen zu einem der innovativsten Herstellern von Straßenmotorrädern und Reiseenduros auf der ganzen Welt.

READY TO RACE
Purity | Performance |
Adventure | Extreme

Globale Markenpositionierung

Rennsport als treibende Kraft

Das Unternehmen entwickelt Mobilitätslösungen für Zweiräder und Lifestyleprodukte für einen immer größer werdenden Kundenstamm. Der Anspruch, am Markt stets konkurrenzfähig zu sein – ebenso wie der Vorsatz, immer auf dem neuesten Stand der Entwicklung und in den Köpfen der Kunden zu bleiben – entspringt dem starken Auftritt im Motorsport. KTM-Rennmotorräder stehen für Erfolg, von der Basis bis hin zur Elite. Darüber hinaus ist KTM in den verschiedensten Disziplinen allgegenwärtig, unabhängig von Motorgröße und Bereifung. Die Investitionen und Bemühungen von KTM tragen zur Entwicklung von Innovationen bei, die sich unter härtesten Bedingungen bewähren.

Es ist kein Zufall, dass der Rennsport und die Farbe Orange perfekt zusammenpassen. Die Markenwerte von KTM – PURITY,

PERFORMANCE, ADVENTURE und EXTREME – harmonieren hervorragend mit Stoppuhr, Startaufstellung, Startgatter und Zielflagge. Die seit langem bestehende Dominanz in den Offroad-Segmenten – von vorgegebenen Rennstrecken wie beim Motocross und Supercross bis hin zur Wildnis einer Rallye-Dakar-Etappe oder den technischen Feinheiten einer Endurostrecke – wird nun durch Triumphe auf Asphalt ergänzt: Meisterschaftsgewinne in sechs der letzten elf Grand-Prix-Jahre sind zu verzeichnen.

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

Highlights 2022

Einmal mehr hat KTM eine Produktpalette entworfen, die Motorradfahrer weltweit fasziniert hat. Die Vielfalt der Kollektion 2022 wurde nur durch die Exklusivität einiger Modelle übertroffen; die Serienproduktion ist oft innerhalb von Minuten nach der Ankündigung ausverkauft. Allerdings bedeutet Exklusivität nicht, dass es nicht für jede Altersgruppe und jedes Fahrkönnen das passende KTM-Modell gibt.

Im vergangenen Sommer bediente KTM den aktuellen Markt mit der größten Weiterentwicklung der KTM SX-Baureihe. Durch die Überarbeitung der Fahrwerks- und Motorentechnologie der 2- und 4-Takt-Modelle mit 50 cm³ bis 450 cm³ Hubraum wurde ein neues Anti-Squat-Konzept entwickelt, das mehr Stabilität, Agilität, Massenzentralisierung und Power bringt. Für die Marketing-Kampagne zur Produkteinführung der 2023-Neuheiten bediente man sich einiger der prominentesten Namen von Motocross-Rennen von KTM und betonte den kompromisslosen Anspruch an hohe Qualitätsstandards und Designdenken, der die KTM SX-Modelle zu den meistgejagten Motorrädern auf der Rennstrecke wie auch zu den begehrtesten Modellen in den Showrooms der Händler gemacht hat.

Die KTM 890 ADVENTURE R 2023 und die KTM 890 ADVENTURE 2023 richten sich an ein wachsendes Kundensegment, das Freiheit beim Motorradfahren großschreibt. Die mittelschweren Motorräder sind perfekt für potenzielle „neue“ Adventure-Fahrer sowie für all jene, die sich mehr Vielseitigkeit für ein größeres Spektrum an Bedingungen bei gleichzeitigem Beibehalten der führenden Eigenschaften in den Bereichen Elektronik und Design wünschen. Die große Resonanz auf die WORLD ADVENTURE WEEK 2022 – eine Challenge, die abenteuerlustige Fahrer von Argentinien bis Australien dazu motivierte, innerhalb von sieben Tagen 1.000 km zurückzulegen und verschiedene Herausforderungen zu bewältigen –, sowie die Begeisterung für die jüngste Ausgabe der EUROPEAN ADVENTURE RALLY in Südfrankreich zeugen von der Lebendigkeit

des Enduro-/Adventure-Marktes. Außerdem sind sie der Beweis für die starke Nachfrage nach den Charakteristika der KTM-Maschinen – vor allem Handling, Power, Ausstattung und Robustheit werden geschätzt – sowie den Möglichkeiten, die die Modelle bieten.

Als weitere Neuheit hat KTM den beliebten LC-Zweizylindermotor, der die KTM 790 DUKE und KTM 790 ADVENTURE im Jahr 2022 antrieb, überarbeitet und neu eingeführt. Für Straßenmotorradfahrer bedeutete das Comeback und die Modernisierung der ORIGINAL SCALPEL in Form der KTM 790 DUKE die Rückkehr eines der ultimativen Naked Bikes. Sein Leistungsgewicht und geschmeidiges Handling stehen auf der Visitenkarte des legendären Modells, das 2018 auf den Markt kam. Insbesondere die Zielgruppen in Schwellenländern und A2-Führerscheininhaber in Europa könnte die Neuauflage erneut ansprechen.

Die Markteinführung der BRABUS 1300 R Anfang des Jahres markierte die brandneue Partnerschaft zwischen KTM und dem deutschen Luxus-Fahrzeugtuning-Unternehmen. Mit dem 180 PS und 140 Nm Drehmoment starken V-Twin-Motor der KTM 1290 SUPER DUKE R EVO ist die BRABUS 1300 R eine beeindruckende Sonderedition. Die Tatsache, dass sie in weniger als zwei Minuten ausverkauft war, beweist außerdem, dass die Kunden einer Online-Vorbestellungsplattform vertrauen und diese auch nutzen. Dasselbe Vertriebssystem wurde auch für ein anderes Limited-Edition-Modell verwendet: Das KTM F&E-Team entwickelte eine verfeinerte Version des KTM RC 8C Rennmotorrads, das unter anderem über mehr rennsporttaugliche Features, beste WP Suspension-Komponenten und ein starkes MotoGP-Styling verfügt. Die 200 verfügbaren Maschinen waren in weniger als drei Minuten vergriffen.

Elektromobilität

Für KTM ist die elektrische Variante des Offroad-Portfolios eine wichtige Säule der E-Mobilitätsstrategie und -ausbildung. Die Motocross-Modelle bieten emissionsfreie und wartungsarme

Möglichkeiten, um Kinder und Jugendliche für das umweltfreundliche Fahren zu begeistern.

Die ersten Erlebnisse mit dem Fahrvergnügen auf Zweirädern richten sich an die Jüngsten unter den „Orange Bleeders“. Mit den Electric-Balance-Bikes KTM 12eDrive und KTM 16eDrive können Kinder loslegen und erstmals die Geschwindigkeit von ein paar km/h spüren. Die Elektromotoren und das robuste und sportliche Design der Modelle wecken die Lust am Fahren, bevor mit der neuen KTM SX-E 3 und der KTM SX-E 5 weitergefahren wird. Die erstklassigen

AUSBLICK 2023

Die Welt von KTM dreht sich rasant. Die Agenda für 2023 ist bereits vollgepackt mit weiteren Produkten aus dem österreichischen Mattighofen – gleichzeitig stehen auch ein paar besondere Unternehmensjubiläen an.

2023 feiert die Marke ihr 70-jähriges Bestehen und einen weiteren wichtigen Meilenstein der KTM-Geschichte, dem in der KTM-Motohall ein besonderer Platz gebührt: drei Jahrzehnte KTM DUKE. Das Straßenmotorrad trug wesentlich dazu bei, dass KTM in diesem Segment Fuß fassen und Dominanz erlangen konnte.

Mit der Einführung der umgestalteten KTM 890 ADVENTURE R wird die erste von sechs Phasen der #DARE2ADV-Kampagne eingeläutet. Im Rahmen der Initiative werden insgesamt sechs Modelle einer Reihe von Upgrades unterzogen.

Die KTM RC 8C 2023 ist ein echtes Aushängeschild, das die Entwicklung des Unternehmens und das Streben nach Überlegenheit auf asphaltierten Rennstrecken widerspiegelt – im Einklang mit den Erfolgen und der Markenbekanntheit, die durch die MotoGP™ Wettbewerbe erreicht wurden. Das Motorrad ist ein renntaugliches Werkzeug mit einem verstärkten LC8-Motor und typischen Eigenschaften wie optimaler Aerodynamik und WP PRO COMPONENTS-Federung, die genau für diesen Einsatzbereich entwickelt wurden. Amateur-Straßenrennfahrer und all jene, die die

Sportminibikes überzeugen mit High-End-Design, -Komponenten und -Leistung. Die KTM SX-E 5 konkurriert mit der KTM 50 SX, ihrem Pendant mit Verbrennungsmotor, als hervorragende Option für Junioren, die sich verbessern, aber auch den einen oder anderen Streckenabschnitt durchziehen wollen und ans Rennfahren denken. Die Konkurrenzfähigkeit des Motorrads wurde das zweite Jahr in Folge durch die anhaltende Popularität der europäischen Junior e-Motocross-Serie bewiesen, die im Rahmen der FIM MXGP Motocross-Weltmeisterschaft ausgetragen wird.

aufregende Freiheit eines Tages auf der Rennstrecke lieben, können beim KTM RC 8C-Treffen auf der MotoGP-Rennstrecke in Valencia im April in die Motorsportwelt eintauchen. Ehemalige GP-Sieger wie Jeremy McWilliams und Mika Kallio sind vor Ort; außerdem stehen die Technik-Crews von KTM und WP Suspension bereit, um KTM RC 8C-Besitzern und Fahrern spezielle Betreuung zu bieten.

REGIONALER ÜBERBLICK

Der gute Ruf und das Portfolio von Straßenmotorrädern von KTM sind weiterhin die treibende Kraft für den Absatz in diesem Bereich. Nach wie vor ist der europäische Markt eine Hochburg, aber auch in Lateinamerika – hier insbesondere bei Modellen mit kleinem Hubraum – sowie in Asien – vor allem in Ostasien, das in Hinblick auf Wachstum und Potenzial als einer der wichtigsten Märkte identifiziert wurde – konnten beachtliche Zuwächse erzielt werden.

In Zukunft möchte KTM seine Rennerfolge noch stärker hervorheben, um das Straßenmotorrad-Segment auszubauen und Nordamerika ins Visier zu nehmen: In diesem Zielmarkt konnte KTM 2022 das größte Wachstum erzielen; bekannt ist die Marke dort vor allem durch ihre Offroad-Modelle. Zusätzlich zum Ausbau des Street-Segments strebt KTM die Aufrechterhaltung seiner Vormachtstellung als Marktführer und Innovator im Offroad-Bereich an.



Matthias Walkner, 2022 Dakar Rally, Saudi Arabia
© KTM/Rally Zone

MOTORSPORT

RALLY

Als der kürzlich in den Ruhestand getretene KTM MotoGP™-Fahrer Danilo Petrucci seine KTM 450 RALLY im Januar 2022 zum Etappensieg bei seiner allerersten Dakar steuerte, fasste er viel von KTM's Rennsportgeist und -ansatz zusammen. Trotz seiner Knöchelverletzung und seines Rookie-Status bei einer der anspruchsvollsten Veranstaltungen im FIM-Kalender nutzte der Italiener sein konkurrenzfähiges Motorrad, um sich durch die arabischen Dünen zu pflügen und auf der fünften Etappe den ersten Platz zu belegen. Teamkollege und früherer Dakar-Sieger Matthias Walkner konnte die volle Distanz fahren und das Gesamtpodium erreichen, da die Beharrlichkeit des Rallye-Teams den Ton für das Jahr angab.

SUPERCROSS

Zur gleichen Zeit begann das AMA Supercross, und Marvin Musquin von Red Bull KTM Factory Racing holte sich in Runde 13 in St. Louis seinen ersten Sieg mit der neuen Generation der KTM 450 SX-F. Der Franzose wurde Vierter in der Gesamtwertung der Meisterschaft.

ROAD RACING

Im zweiten Monat des Jahres 2022 begann für KTM die sechste Saison in der MotoGP™. Bis November hatten Red Bull KTM Factory Racing und Tech3 KTM Factory Racing 20 Runden in einer anstrengenden, aber unterhaltsamen Meisterschaft absolviert, in der KTM mit Miguel Oliveira zwei Grands Prix gewann und Brad Binder drei weitere zweite Plätze einfuhr. Der Südafrikaner beendete die Saison mit seiner KTM RC16 auf dem sechsten Platz in der Gesamtwertung und KTM erreichte mit dem zweiten Platz seine bisher beste Platzierung in der Teamwertung.

In der Moto2™ gelang dem Red Bull KTM Ajo Team ein Doppelsieg. Augusto Fernandez sicherte sich zum zweiten Mal in Folge den Fahrertitel, während die Mannschaft von Aki Ajo erneut Teammeister wurde. Sowohl Fernandez als auch Rookie-Teamkollege Pedro

AUSBLICK 2023

KTM hat im Jahr 2022 viele sportliche Geschichten geschrieben, aber die Suche nach weiteren Rennerfolgen geht weiter. Die Red Bull KTM Factory Racing Teams haben mit Kevin Benavides, Toby Price und Matthias Walkner erneut die Rallye Dakar in Angriff genommen, bevor beim AMA Supercross Marvin Musquin, Aaron Plessinger und der zweifache 450SX Champion Cooper Webb versuchen werden, die Stadien zu beherrschen. MX2-Weltmeister Tom Vialle wird ein neuer und aufregender Akteur für die 250SX- und 250MX-Serien sein.

Die MotoGP™ bereitet sich auf die längste und anstrengendste

Acosta, der Moto3™-Weltmeister von 2021, gewannen sieben von 20 Grands Prix und standen insgesamt 15-mal auf dem Podium.

Ajos Moto3™ Projekt, zusammen mit dem Red Bull KTM Tech3 Team, holte sich die Trophäen in dieser engen Kategorie. Jaume Masia war zweifacher Grand-Prix-Sieger, während die anderen KTM GP Academy-Mitglieder Daniel Holgado und Deniz Öncü dank des RC4-Motorrads von KTM ebenfalls unter die ersten drei kamen. Vier KTM RC4 platzierten sich in den Top Ten der Meisterschaftsendwertung. Die GP Academy von KTM ist ein Talentförderungsprogramm, das vielversprechende Rennfahrer durch Wettbewerbe wie den Red Bull MotoGP™ Rookies Cup, Northern Talent Cup und JuniorGP in die Moto3™, Moto2™ und auch in die MotoGP™ bringt. Und noch mehr Namen rücken in die Reihen der Academy für 2023 und KTM's florierendes Teamnetzwerk im Grand Prix auf. Der jüngste Spanier, Jose Rueda, war der Sieger des Red Bull KTM Rookies Cup 2022 mit seiner KTM RC 250 R.

MOTOCROSS

Die Sommermonate des Motocross gehörten Tom Vialle von Red Bull KTM Factory Racing. Der Franzose taufte die neue KTM 250 SX-F mit zehn Triumphen und 15 Podestplätzen aus 18 Rennen und seinem zweiten MX2-Weltmeistertitel in nur vier Jahren Grand Prix im letzten Rennen. Vialle wechselt nun in den nordamerikanischen Flügel des Teams, um sich im AMA Supercross und Motocross zu versuchen.

ENDURO

Die Red Bull KTM Enduro-Mannschaft hat in einem ähnlichen Zeitraum des Jahres die gleiche Leistung erbracht. Manuel Lettenbichler wurde zum Hard Enduro Weltmeister 2022 gekrönt. Der junge Deutsche gewann auf seiner KTM 300 EXC fünf der acht Saisonrennen. Josep Garcia holte sich mit seiner KTM 350 EXC-F den Team- und Konstrukteurstitel in Enduro2 und EnduroGP.

FLAT TRACK

Eine weitere FIM-Goldmedaille wurde mit dem Gewinn der Flat Track-Weltmeisterschaft 2022 durch Gerard Bailo hinzugefügt.

Saison aller Zeiten vor, in der Brad Binder und sein neuer Teamkollege Jack Miller mit 21 Grands Prix und der Einführung des Sprint-Rennformats konfrontiert werden, das 2023 mit der KTM RC16 42 Startplätze vorsieht. Red Bull KTM wird wieder mit sechs verschiedenen Protagonisten um die Meisterschaften in der Moto2™ und Moto3™ kämpfen. In der MXGP kehrt Jeffrey Herlings, die Nummer 1 des Jahres 2021, zurück und ist wieder voll einsatzfähig, während KTM in der MX2 mit Andrea Adamo, Sacha Coenen und Liam Everts unter den wachsamen Augen des neuen Teammanagers, der MXGP-Legende Tony Cairoli, in die Zukunft blickt. Manuel Lettenbichler wird wieder bei Events wie dem

Erzbergrodeo antreten, während Josep Garcia die FIM Enduro-Ambitionen von Red Bull KTM vorantreiben wird.

SIEGE & ERFOLGE 2022

Weltmeisterschaften Fahrerwertung

FIM MX2 Motocross Weltmeister
Tom Vialle (FRA)

FIM Hard Enduro Weltmeister
Manuel Lettenbichler (GER)

Moto2™ Weltmeister
Augusto Fernandez (ESP)

FIM Flat Track Weltmeister
Gerard Bailo (ESP)

Herstellerwertung

FIM EnduroGP Weltmeister

FIM Enduro2 Weltmeister

Red Bull KTM Factory Racing: Runner-up MotoGP™
Team-Meisterschaft

International Six Days Enduro

Individueller Gesamtsieger: Josep Garcia (ESP)

Herstellerwertung Team Auszeichnung

Red Bull KTM Factory Racing (AUT)



Matthias Walkner, 2022 Dakar Rally, Saudi Arabia
© KTM/Rally Zone



HUSQVARNA MOTORCYCLES

Die Pioniermarke mit smarter Performance

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

Im Laufe ihrer dynamischen 119-jährigen Geschichte hat die Marke mehrere Transformationen erlebt. Mit dem Wechsel in den Besitz der PIERER Mobility AG im Oktober 2013 hat sie ihre bisher erfolgreichste Ära begonnen.

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

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

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

Globale Markenpositionierung

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

Seit mehr als einem Jahrhundert steht die Marke Husqvarna im Mittelpunkt der Motorradentwicklung. Ihr Einfluss hat die starke Markenpositionierung in der Welt der Zweiräder kontinuierlich widergespiegelt. Husqvarna-Fahrer schätzen dieses reiche Erbe und

die Authentizität, die sie mit sich bringt. Gleichzeitig sucht die Marke ständig nach neuen Wegen, um innovative Maschinen zu entwickeln, die den Ansprüchen der Motorradfahrer gerecht werden.

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

Highlights 2022

Führende innovative Produkte

Neben der anhaltenden Beliebtheit der etablierten Modelle haben auch eine Reihe neuer Maschinen und technischer Entwicklungen zu den jüngsten Verkaufserfolgen von Husqvarna Motorcycles beigetragen. Mit weltweit mehr als 350.000 verkauften Motorrädern in den letzten acht Geschäftsjahren folgt die Marke seit 2013 diesem steilen Aufwärtstrend und setzt weiterhin auf verstärktes Wachstum, neue Märkte und die kontinuierliche Entwicklung einer breiteren Produktpalette.

Die **Norden 901**, die eine fortschrittliche Vision des Straßenmotorradsports erfüllt, erlebte 2022 ihr erstes volles Geschäftsjahr, in dem sie ihr globales Verkaufsziel mit rund 5.000 verkauften Einheiten erreichte. Ein Beweis, dass die Marke ihre Straßen- und Offroad-Kompetenz erfolgreich kombiniert hat, um sich sofort in einem neuen Markt zu etablieren. Die Norden 901 sorgte für viel Aufregung und Beifall, als sie auf der EICMA 2019 erstmals als Konzeptmodell vorgestellt wurde. Seit ihrer Ankunft in den Ausstellungsräumen im Jahr 2021 hat dieses Reisemotorrad die Fantasie unerschrockener Motorradfahrer auf der ganzen Welt beflügelt. Die Norden 901 bringt einen robusten und dennoch leichten Ansatz in das Mittelklasse-Abenteuer-Segment und beweist, dass die Marke Husqvarna einen Platz in dieser schnell wachsenden Klasse hat. Durch die Kombination von beispielhaften Offroad-Fähigkeiten mit unübertroffenem Komfort und Agilität auf Asphalt hat die Norden 901 Husqvarna Motorcycles in einen völlig neuen Marktbereich geführt.

Der Fokus auf Produktentwicklung ist eine Konsequenz des klaren Bekenntnisses von Husqvarna Motorcycles, die Marke weltweit als mutigen und seriösen Hersteller im Straßenmotorradsegment zu etablieren. Die Markenstrategie wurde verfeinert, um sich in Anbetracht der potenziell großen Absatzchancen besser auf

straßenorientierte Kunden zu konzentrieren.

Gleichzeitig wird das Engagement der Marke im Offroad-Bereich durch weitere Innovationen wie die 2-Takt-Einspritztechnik und einen neuen Elektrostarter, wie er bei den aktuellen Modellen 2023 **TC 125** und **TC 250** zum Einsatz kommt, gefestigt und verstärkt. Dies sind bedeutende Verbesserungen in der kontinuierlichen Weiterentwicklung dieser beliebten Modelle, womit sie den Maßstab für Premium-Motocross-Maschinen im hart umkämpften 2-Takt-Sektor setzen.

Die neuen 2023er 2- und 4-Takt-Modelle liefern weiterhin echte Motocross-Performance und bieten ein optimales Offroad-Erlebnis für Fahrer aller Leistungsklassen. Alle Motorräder der Serie wurden für das Jahr 2023 technisch weiterentwickelt.

Um das schwedische Erbe der Marke und die Rennerfolge des letzten Jahrhunderts zu ehren, wurde eine limitierte Serie von Motocross- und Enduro-Maschinen mit einer speziellen Lackierung hergestellt. Diese Heritage-Modelle haben einen unverwechselbaren schwedisch inspirierten Look mit einem dezenten Erscheinungsbild und basieren auf den bewährten technischen Plattformen der Motocross-, Enduro- und Cross-Country-Baureihen von Husqvarna Motorcycles aus dem Jahr 2023.

Innovative Technologien

Neben der Einführung der neuen Motocross-Modelle hat die Marke auch fortschrittliche **Konnektivitätsfunktionen** vorgestellt. Diese ermöglichen es den Fahrern, eingehende Anrufe, Musik und Turn-by-Turn-Navigation auf der Norden 901 zu verwalten oder die Leistung ihrer Motocross-Motorräder an ihr Fahrkönnen und die Streckenbedingungen anzupassen.

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

ELEKTROMOBILITÄT

Die Entwicklung von Husqvarna Motorcycles im Bereich alternativer Antriebstechnologien ist weit fortgeschritten. Angebote wie zum Beispiel für die urbane Elektromobilität werden die gleichen progressiven Designwerte aufweisen, mit denen die Marke seit mehr als einem Jahrhundert Maßstäbe für Qualität, Ästhetik und Leistung setzt.

AUSBLICK 2023

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

Die Portfolioerweiterung, die Stärkung der Markenbekanntheit und der fortlaufende Ausbau des Händlernetzes ermöglichen es Husqvarna Motorcycles, das volle Potenzial der Marke auszuschöpfen. Für das kommende Jahr ist eine weitere Expansion in neue Segmente und Märkte geplant, mit dem klaren Ziel, den Marktanteil und den Gesamtabsatz auf ein neues Niveau zu heben.

Basierend auf der erfolgreichen Integration der Norden 901 in das Produktportfolio der Marke wird dieses Modell um ein weiteres

REGIONALER ÜBERBLICK

Husqvarna Motorcycles, bekannt für seine etablierte Position in der Offroad-Branche, hat sein Produktangebot unter der Führung der PIERER Mobility AG durch die Einführung neuer Modelle und die Expansion in neue Segmente und Märkte erweitert.

Im Jahr 2020 kam Husqvarna in Indien, Südostasien und Lateinamerika in den Verkauf, um den Absatz zu steigern und die Marke weiter auszubauen. Im Jahr 2022 verzeichnete der nordamerikanische Markt ein deutliches Wachstum mit einem

Umfangreiche F&E- und Designbemühungen werden sich auf die Entwicklung von Lösungen für die urbane Elektromobilität in der nahen Zukunft konzentrieren.

Die Marke hat bereits Erfahrung mit Elektromotorrädern im Offroad-Segment mit der wettkampforientierten EE 5 sowie den Electric-Balance-Bikes 12eDrive und 16eDrive. Dies ist ein früher Ausdruck des Markenengagements, bahnbrechende Technologie und Leistung in die Welt des Motorradsports zu bringen und die Zweiradfahrer von morgen möglichst früh anzusprechen und zu fördern. Im Rahmen dieses Engagements hat Husqvarna Motorcycles eine Einsteigermaschine für Kinder, die brandneue **EE 3**, auf den Markt gebracht.

Mit Blick auf die Zukunft in Bezug auf die Fahrer wie auch auf die Maschinen war Husqvarna Motorcycles einer der Hersteller, die das zweite Jahr in Folge die europäische Junior **E-Motocross-Serie** unterstützten, die über fünf Runden parallel zur FIM Motocross-Weltmeisterschaft 2022 ausgetragen wird.

ergänzt, das Reisesegment erweitert und damit die Zielgruppe vergrößert.

Im Jahr 2023 wird sich Husqvarna Motorcycles auf die weitere Integration von Niedervolt-Elektromobilitätsprodukten in bestehende Segmente konzentrieren. Um ein noch breiteres Publikum anzusprechen, wird die Marke ihr erstes Produkt in der umfangreichen Produktpalette für urbane Mobilität auf den Markt bringen: einen elektrischen Stand-up-Scooter. Mit der Einführung dieses Modells wird die Marke Husqvarna als erste überhaupt eine E-Commerce-Initiative für PIERER Mobility umsetzen.

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

Anstieg der verkauften Einheiten um 69 %, während die Marke ihre starke Position in Europa beibehält.

Mit Blick auf die Zukunft wird Husqvarna Motorcycles seine Position weltweit festigen und weiter ausbauen, indem es mit Lösungen für die urbane Mobilität und einem erweiterten Straßenmotorradangebot in neue Gebiete und Marktsegmente vordringt.

MOTORSPORT

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

FACTORY RACING

Seit der Einführung des globalen Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing Teams im Jahr 2015 hat Husqvarna Motorcycles seine Position als dominierende Kraft im Offroad-Rennsport konsequent ausgebaut. Mit 113 Weltmeistertiteln im Jahr 2022 bleibt dieser Fokus so entschlossen wie eh und je. Auf internationaler Ebene fahren die Elite-Rennfahrer von Husqvarna Motorcycles weiterhin Rennsiege und Podiumsplätze in allen Disziplinen ein.

ENDURO | OFFROAD | RALLYE

In einer weiteren harten Saison gewann der Brite Billy Bolt mit seiner Husqvarna FE 350 den SuperEnduro-Weltmeistertitel 2022 und verteidigte damit seinen Erfolg von 2021. Bolt beendete die Serie mit einem Doppelsieg, indem er bei den letzten beiden Läufen der Meisterschaft den ersten Platz belegte. Teamkollege Colton Haaker wurde Dritter in der Serie und unterstrich damit die starke Präsenz von Husqvarna Motorcycles in diesem Wettbewerb.

Der schwedische Fahrer Mikael Persson erlebte eine unglaubliche Saison 2022 und wurde Zweiter in der Enduro3-Weltmeisterschaft. Während der gesamten Saison holte der Husqvarna Factory Racing-Fahrer auf seiner TE 300 in der hart umkämpften Enduro3-Kategorie zwei Rennsiege und 11 Podiumsplätze. Persson fügte seinem Erfolg von 2022 den Sieg in der Enduro3-Klasse des FIM International Six Days Enduro hinzu.

In der Welt der Rallye-Wettbewerbe belegte Luciano Benavides von Husqvarna Factory Racing dank starker Leistungen auf seiner FR 450

Rallye während der gesamten Saison den vierten Gesamtrang in der FIM World Rally-Raid Championship. Teamkollege Skyler Howes lieferte bei der Rallye du Maroc 2022 starke und konstante Leistungen ab und sicherte sich so seinen ersten Gesamtsieg in der Meisterschaft.

MOTOCROSS | SUPERCROSS

Der amerikanische Star Malcolm Stewart hatte eine beeindruckende Saison, nachdem er für das Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing Team unterschrieben hatte, um die AMA Supercross-Meisterschaft zu bestreiten. Mit der bisher besten Saison seiner Karriere fuhr er mit seiner FC 450 auf den dritten Gesamtrang in der anspruchsvollen 450SX-Klasse.

Husqvarna Motorcycles behauptet sich weiterhin in der wichtigen 250cm³ MX2 Serie. Der Niederländer Kay de Wolf festigte seine sich schnell entwickelnden Fähigkeiten mit einem sechsten Platz in der Meisterschaft 2022 und sein Teamkollege und Landsmann Roan van de Moosdijk belegte den 13-ten Gesamtplatz.

ROAD RACING

Ein fünfter Platz bei der letzten Runde der MotoGPTM-Saison in Valencia brachte den FR 250 GP-Fahrer Ayumu Sasaki vom Sterilgarda Husqvarna Max Racing Team auf den vierten Platz der Moto3™-Weltmeisterschaft. Teamkollege John McPhee, der beim letzten Rennen in Malaysia seinen ersten Rennsieg für Husqvarna Motorcycles holte, fuhr auf Platz 11 in der Serie. Gestärkt durch diese ermutigenden Ergebnisse wird Husqvarna Motorcycles im Jahr 2023 auch in der Moto2™-Weltmeisterschaft vertreten sein. Die Marke hat sich mit dem äußerst wettbewerbsfähigen Intact GP Moto2™ Team zusammengeschlossen, um LIQUI MOLY Husqvarna Intact GP zu bilden und um die Moto2™ und Moto3™ Titel zu kämpfen. Husqvarna Motorcycles hat seit der Rückkehr in die Weltmeisterschaft im Jahr 2020 in jeder Saison Grands Prix gewonnen.

AUSBLICK 2023

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

Im Jahr 2023, in dem Husqvarna Motorcycles sein 120-jähriges Bestehen feiert, wird die Marke weiterhin auf ihren beneidenswerten Ruf bauen und Fahrern auf der ganzen Welt leistungsstarke Maschinen zur Verfügung stellen.



Husqvarna 701 Supermoto MY23
© Husqvarna/Sebas Romero

SIEGE & ERFOLGE 2022

Weltmeister

FIM SuperEnduro Weltmeisterschaft Billy Bolt (GBR)

FIM Motocross 85 Weltmeisterschaft Gyan Doensen (NED)

FIM Seitenwagen-Motocross-Weltmeisterschaft
Etienne Bax und Ondrej Čermák (EST)

Herstellertitel

FIM SuperEnduro Weltmeisterschaft

FIM Motocross 85 Weltmeisterschaft



GASGAS

Die dynamische Marke mit unwiderstehlicher Performance

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

Nach der Übernahme durch die PIERER Mobility AG Ende 2019 profitiert GASGAS nun von den hochmodernen Produktionsanlagen, den weltweit führenden Forschungs- und Entwicklungszentren, dem spezialisierten Marketingwissen sowie dem äußerst erfolgreichen Motorsportzentrum der Unternehmensgruppe. GASGAS konzentriert sich auf einen jugendlichen Slogan, der sich an den Endverbraucher richtet, und fordert Fahrer aller Altersgruppen, Geschlechter und Fähigkeiten spielerisch und direkt auf: "GET ON THE GAS!" Mit einer wachsenden Produktpalette, die Motocross-, Mini-Motocross-, Enduro-, Trial-, Rallye-, Cross-Country-, Electric-Balance-Bikes, E-Bikes und Big-Bore-Straßenmotorräder umfasst, bietet heute keine andere Marke eine so vielfältige Auswahl an Dirt-Bikes wie GASGAS. Auf der Rennstrecke ist GASGAS eine führende Marke in zahlreichen FIM-Weltmeisterschaften.

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



Globale Markenpositionierung

GASGAS-Motorräder stellen einen aufregenden und zugänglichen Einstieg in die Welt der Hochleistungs-Offroad-Motorräder dar. Sie bieten Produkte, die benutzerfreundlich sind und Fahrspaß garantieren. GASGAS kann auf eine reiche und stolze Tradition im Bereich der Offroad-Motorradrennen und Trial-Wettbewerbe

zurückblicken und hat einen unverwechselbaren spanischen Stil mit einem einladenden, bodenständigen Charakter. GASGAS bietet eine robuste und wachsende Palette von Hochleistungsmotorrädern an, die es immer mehr Fahrern ermöglicht, die Freude am Motorradfahren und am Rennsport zu teilen.

Highlights 2022

GASGAS hat unter der Führung der PIERER Mobility AG ein signifikantes und schnelles Wachstum erfahren. Die Marke hat sich in kürzester Zeit eine engagierte Fangemeinde aufgebaut, die dazu beigetragen hat, dass sich die Zahl der verkauften Einheiten von 2020 (8.648) auf 2021 mehr als verdoppelt hat (22.790). Mit der Einführung von vier neuen Motorrädern verzeichnete GASGAS ein beachtliches Wachstum im Offroad-Bereich.

fahren. Mit dem MC-E 3 kann GASGAS neue, jüngere Kunden ansprechen und gleichzeitig eine nahtlose Verbindung zwischen den etablierten GASGAS Electric-Balance-Bikes und den Mini-Motocross-Modellen der Marke herstellen.

Neue Produktionsstätte in Terrassa, Spanien

GASGAS unterstreicht sein Engagement für Trial-Motorräder und bleibt den spanischen Wurzeln der Marke treu. 2022 eröffnete GASGAS eine brandneue, hochmoderne Produktionsstätte in Terrassa, Spanien. Das neue Werk, das strategisch günstig im Zentrum des spanischen Trial-Marktes liegt, ermöglicht GASGAS die Produktion von Motorrädern, die dem Trial-Markt ein Höchstmaß an Qualität und Zuverlässigkeit bieten. Da 70% der Unternehmen, die Teile für die Produktion liefern, sich in der Nähe des Werks befinden, ermöglicht die geografische Lage einen flexiblen, anpassungsfähigen und skalierbaren Produktionsprozess.

Im Frühjahr 2022 brachte GASGAS seine ersten Straßenmotorräder auf den Markt, das SM 700 und das ES 700. Diese dynamischen neuen Modelle, die den GASGAS-Charakter auf die Straße bringen, signalisieren den Beginn eines aufregenden neuen Kapitels für GASGAS, da die Marke sich von einem reinen Offroad-Motorradhersteller löst und zum ersten Mal Straßenmodelle in ihr Produktportfolio aufnimmt.

In der Produktionsstätte in Terrassa wird die neueste Generation der GASGAS-Versuchsmodelle hergestellt, die Mitte 2022 erfolgreich auf den Markt gebracht wurden. Diese Motorräder sind die ersten GASGAS-Produkte, die mit dem kombinierten Wissen der Offroad-Experten der Gruppe in Österreich und der Trial-Experten in Spanien hergestellt werden. Alle Modelle wurden so entwickelt, dass sie äußerst benutzerfreundlich sind und gleichzeitig die weltbekannte GASGAS-Trial-Performance-DNA beibehalten. Alle sechs Modelle zeichnen sich durch verbesserte Fahrbarkeit und Zuverlässigkeit, einen neuen Look sowie technische Highlights aus und setzen neue Maßstäbe für die Performance von Trial-Bikes.

Dieser Schritt, zusammen mit dem Engagement von GASGAS im internationalen Straßenrennsport, stellt die Marke einem breiteren Motorradpublikum vor und öffnet die Tür zu unzähligen neuen Kunden. Die SM 700 ist für den Einsatz auf der Straße konzipiert, während die ES 700 ein hochleistungsfähiges Motorrad für gemischtes Terrain ist – die Vielseitigkeit beider Maschinen garantiert eine Vielzahl von Einsatzmöglichkeiten. Seit der Markteinführung im April 2022 wurden mehr als 4.100 Exemplare der SM 700 und ES 700 produziert, und im November kamen die aufregenden Straßenmotorräder in den USA in den Handel.

Neue Modelle

Das Angebot an GASGAS-Motorrädern wächst von Jahr zu Jahr und wurde 2022 deutlich erweitert. Das völlig neue MC-E 3 – das kleinste batteriebetriebene Dirtbike der Marke – wurde eingeführt, um Kindern ab vier Jahren den Umgang mit einem echten Motorrad zu ermöglichen und sie zu ermutigen, von klein auf im Gelände zu

Ebenfalls im Jahr 2022 wurde die GASGAS RX 450F vorgestellt. Das in limitierter Auflage produzierte Rallye-Motorrad ist eine Nachbildung von Sam Sunderlands Rallye-Dakar-Siegermaschine, die mit einer umfassenden Auswahl an rennsportorientierten Nachrüstkomponenten ausgestattet ist und darauf abzielt, den Kunden eine hochspezialisierte Maschine zu bieten, die einem echten Werksmotorrad sehr nahekommt und in der Lage ist, die härtesten Rallye-Raid-Events der Welt zu bestreiten. Außerhalb des Wettbewerbs hat GASGAS 2021 die "United in Dirt"-Tour ins Leben gerufen: eine Veranstaltung, zu der nur geladene Gäste kommen und die in ausgewählten Ländern Europas stattfindet. Das Ziel ist es, allen Teilnehmern die Marke GASGAS näher zu bringen und ihnen die Möglichkeit zu geben, verschiedene Modelle auf speziellen Strecken und Rundkursen zu fahren. Das GASGAS-Personal beantwortet alle Fragen, berät bei der Einstellung des Motorrads und sorgt dafür, dass alle Beteiligten eine lohnende und

lehrreiche Zeit mit GASGAS verbringen. Im Jahr 2022 reiste die "United in Dirt"-Tour nach Belgien, Spanien, Frankreich, Italien und Großbritannien und empfing fast 500 Kunden, rund 80 Journalisten, 30 Händler und 10 Influencer.

AUSBLICK 2023

Mit einer einladenden, lebendigen Persönlichkeit und einer umfassenden Motorradpalette ist GASGAS als Teil der PIERER Mobility-Gruppe auf dem Vormarsch und hat eine spannende und erfolgreiche Zukunft vor sich. In nur wenigen Jahren hat die Marke mehrere neue Offroad-Modelle für Fahrer aller Altersgruppen eingeführt, die ersten Straßenmotorräder auf den Markt gebracht und die Trial-Reihe wiederbelebt, um sicherzustellen, dass alle Modelle Spitzenleistungen erbringen. Die globale GASGAS-Markenbekanntheit wird durch den Einstieg in die MotoGP™-Weltmeisterschaft im Jahr 2023 deutlich erhöht.

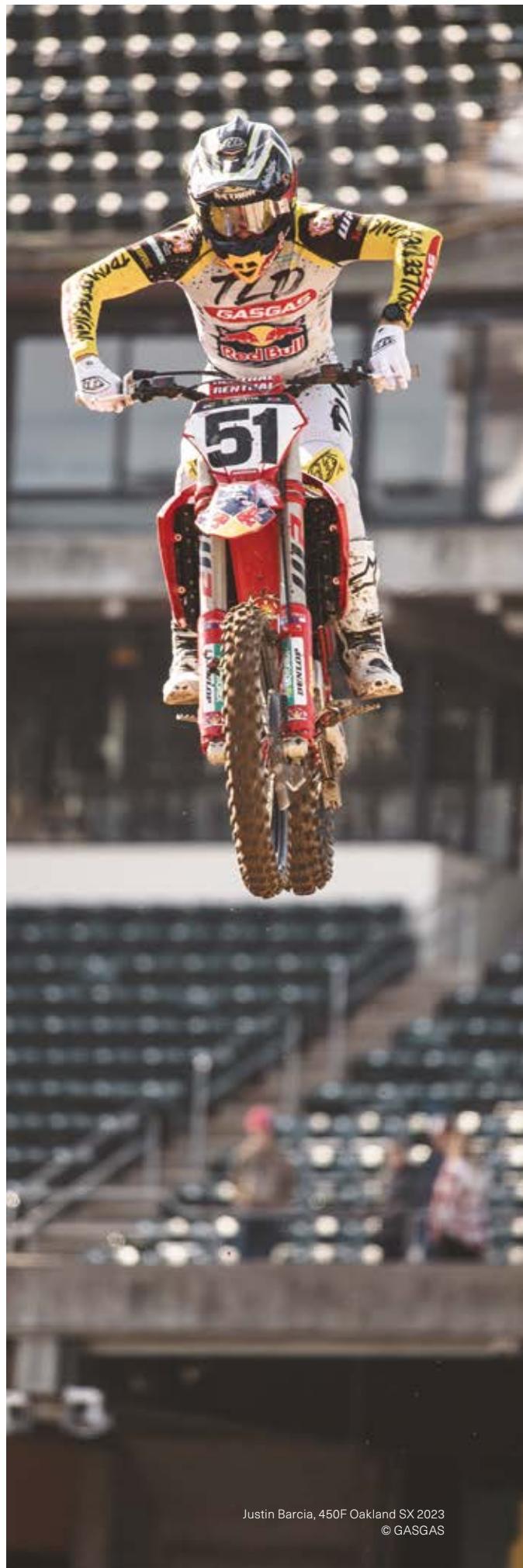
GASGAS ist weltweit für seine Offroad-Expertise bekannt und wird in den kommenden Jahren mit einer ständig wachsenden Produktpalette an Offroad-Motorrädern weiter wachsen. Insbesondere die GASGAS-Motocross- und Enduro-Produktpalette wird erweitert, und es sind weitere neue Einstiegermodelle geplant, die allesamt weiterhin fortschrittliche Technologie, Benutzerfreundlichkeit und Qualität bieten werden.

GASGAS wird auch weiterhin in der MXGP, AMA Supercross und Pro Motocross, EnduroGP, Hard Enduro und natürlich Trial antreten. Mit einem ständig wachsenden Kader an talentierten Rennfahrern erwartet GASGAS, in den kommenden Saisons weitere Weltmeistertitel zu gewinnen.

Neben den globalen Rennsportaktivitäten hat GASGAS eine Reihe von bekannten Markenbotschaftern in der Offroad-Welt, die alle genau das vermitteln, was die gesamte Motorradpalette in der Standardausführung abseits der Rennstrecke zu leisten vermag. Ergänzend zum umfassenden Motorradportfolio wird die PG&A-Kollektion in den kommenden Jahren ausgeweitet und mehr Menschen die Möglichkeit geben, ihre Leidenschaft für die Marke mit stilvoller Kleidung und Markenzubehör auf der Rennstrecke als auch abseits zum Ausdruck zu bringen.

REGIONALER ÜBERBLICK

Europa ist nach wie vor der größte Markt, während Nordamerika mit 67 % mehr verkauften Einheiten im Jahr 2022 gegenüber 2021 einen beeindruckenden Aufschwung verzeichnet. Ein aufstrebender und wichtiger Markt für GASGAS ist Lateinamerika. Mit einer Verdoppelung der abgesetzten Einheiten im Vergleich zu 2021 und der Ausweitung des Händlernetzes auf vier weitere Länder im Geschäftsjahr 2022 wird sich dieser Trend und das anhaltende Gesamtwachstum voraussichtlich bis 2023 und darüber hinaus fortsetzen.



MOTORSPORT

Wettkämpfe und Siege auf höchstem Niveau im internationalen Motorsport sind für GASGAS äußerst wichtig. Sie ermöglichen es der Marke, die Qualität und Zuverlässigkeit der Motorräder hervorzuheben und tragen zur Entwicklung der Serienmodelle zum Nutzen aller Kunden bei. Bis heute hat GASGAS 34 Weltmeistertitel errungen.

Das Jahr 2022 war für GASGAS sehr erfolgreich. Angefangen mit dem ersten Gesamtsieg in der Motorradklasse bei der legendären Rallye Dakar, folgte der Sieg in der FIM World Rally-Raid Championship dank der weiterhin beeindruckenden Form von Sam Sunderland. Eine weitere Premiere für GASGAS gab es in der Moto3™-Weltmeisterschaft durch Izan Guevara, der seinen und GASGAS' ersten Weltmeistertitel im Straßenrennen holte. Im Enduro-Bereich feierte der Italiener Andrea Verona einen Doppelerfolg: Er wurde in derselben Saison sowohl EnduroGP- als auch Enduro1-Weltmeister. Die globale Präsenz der Marke festigte sich durch Siege und Podiumsplätze in der TrialGP, MXGP, Moto2™ und den AMA Supercross- und Pro Motocross-Serien.

ENDURO | OFFROAD | RALLYE

Die FIM EnduroGP-Weltmeisterschaft ist der Ort, an dem GASGAS in den letzten Jahren seine größten Erfolge feiern konnte, wobei 2022 die bisher erfolgreichste Saison war. Der Italiener Andrea Verona sicherte sich seinen dritten Enduro1-Titel, bevor er sich die prestigeträchtige EnduroGP-Krone als Bester in allen Leistungsklassen holte. Eine unglaubliche Leistung für jeden Enduro-Rennfahrer. Verona zeigte die wahren Fähigkeiten der GASGAS EC 250F.

Im Rallyesport erzielte GASGAS Factory Racing, ähnlich wie im Endurosport, einen historischen Doppelerfolg. Sam Sunderland gewann im Januar mit einem überwältigenden Sieg bei der Rallye Dakar das größte Rallye-Rennen der Welt. Der Brite setzte seine Siegesserie auch in der FIM World Rally-Raid Championship fort, wo er zwei der vier Läufe gewann und sich den Weltmeistertitel sicherte.

MOTOCROSS | SUPERCROSS

GASGAS Factory Racing ist weiterhin stark in der FIM Motocross-Weltmeisterschaft vertreten. Angeführt wurde das Team in der MXGP-Klasse vom zweifachen MX2-Weltmeister Jorge Prado. Unterstützt wurde er in der MXGP-Klasse von dem italienischen Rennfahrer Mattia Guadagnini. GASGAS wurde in der MX2-Weltmeisterschaft von der deutschen Sensation Simon Langenfelder vertreten. Der Youngster stürmte in der ersten Runde der Saison zu einem Doppelsieg und wurde am Ende Dritter in der Gesamtwertung. Im AMA Supercross und Pro Motocross konnte GASGAS einen Rennsieg und mehrere Podiumsplätze einfahren, sowohl in den Stadien der USA als auch auf den legendären Outdoor-Rennstrecken, auf denen die größte nationale Rennserie der Welt stattfindet. Das talentierte Trio Justin Barcia, Michael Mosiman und Pierce Brown kehrt 2023 mit komplett neuen Motorrädern zurück und will auf der ermutigenden Saison 2022 aufbauen.

ROAD RACING

Izan Guevara wurde 2022 zum Moto3™-Weltmeister gekrönt und bescherte GASGAS seinen ersten internationalen Erfolg im Straßenrennen. In der erst zweiten Saison von GASGAS auf Asphalt kombinierte der Spanier seine sieben Rennsiege mit einer unglaublichen Konstanz und gewann den Titel zwei Runden vor Schluss. Zweiter im Titelrennen wurde Sergio Garcia, der in der Endabrechnung der Meisterschaft für einen historischen GASGAS-Sieg sorgte. GASGAS machte auch seine ersten Schritte in der Moto2™-Weltmeisterschaft mit Jake Dixon und Albert Arenas und sicherte sich mehrere Pole-Positions und Podiumsplatzierungen in der Debütsaison des Teams.

TRIAL

Der Trial-Sport ist für GASGAS nach wie vor von großer Bedeutung, da es sich hierbei um eine sehr spezielle Sportart handelt, in der die Marke weiterhin auf höchstem Niveau antritt – In- wie auch Outdoor. Nach einem Podiumsergebnis und starken Platzierungen in der Weltmeisterschaftssaison 2022 wird ein verstärktes Fahreraufgebot für 2023 GASGAS wieder in den Kreis der TrialGP-Sieger führen.

AUSBLICK 2023

Mit einer wachsenden Zahl von Weltmeistern, talentierten Rennfahrern in allen Disziplinen und Motorrädern der neuen Generation ist GASGAS Factory Racing bestens gerüstet, um die 34 Weltmeistertitel weiter auszubauen.

Eine der aufregendsten Entwicklungen für 2023 ist der Einstieg in die prestigeträchtige MotoGP™-Weltmeisterschaft. Mit zwei spanischen Fahrern, Pol Espargaro und Augusto Fernandez, wird GASGAS gegen die Besten in dieser Serie antreten, die als Höhepunkt des Motorradsports gilt. Das Projekt wird die Marke GASGAS und ihre Vision vor einem breiten, weltweiten Publikum präsentieren und ihre Position als echter Marktführer weiter stärken.

SIEGE & ERFOLGE 2022

Weltmeister

FIM EnduroGP Weltmeister – Andrea Verona
 FIM Enduro1 Weltmeister – Andrea Verona
 FIM Moto3™ Weltmeister – Izan Guevara
 FIM World Rally-Raid Sieger – Sam Sunderland
 Dakar Rally Sieger – Sam Sunderland





WP SUSPENSION

Kompromisslose Leistung durch Rennsporttechnologie

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

HIGHLIGHTS 2022

INNOVATIVE PRODUKTENTWICKLUNG

Der Motorsport ist geprägt von schnellem Wandel. Durch den direkten Kontakt zu zahlreichen erfolgreichen Motorsportteams ist WP Suspension in der Lage, die neuesten Erfahrungen von der Rennstrecke in die Produktentwicklung einfließen zu lassen und den schnelllebigen Anforderungen mit innovativen Ideen zu begegnen. Die intensive Forschungs- und Entwicklungsarbeit von WP Suspension hat das Unternehmen zu einem Marktführer in einem hart umkämpften Markt gemacht.

Im Jahr 2022 wurden die erfolgreichen XACT PRO COMPONENTS entsprechend der neuen Generation von Husqvarna und KTM Motocross-Bikes aktualisiert. Die XACT PRO Motocross-Reihe, die auch für kleinere Hubräume erhältlich ist, ist auf den Rennstrecken immer präsenter und gehört dank der CONE VALVE- und SUPERTRAX-Technologie zu den meistgepriesenen Produkten. Darüber hinaus wurde im Jahr 2022 XACT PRO für Honda-Motocross-Modelle mit der Kampagne "4 all the riders" auf den Markt gebracht, womit nach Kawasaki im Jahr 2021 eine weitere Marke in diesem Segment vertreten ist. WP Suspension aktualisiert und verbessert kontinuierlich eine breite Palette an technischem Zubehör, das bei Teams und Fahrern beliebt ist, um deren neueste Anforderungen zu erfüllen.

ERFOLGE IM RENNSPORT

Durch die unermüdliche Entwicklungsarbeit und den hohen Qualitätsanspruch hat sich WP Suspension als erfolgreiche Marke im Offroad-Motorsport etabliert. Nahezu alle Rennserien werden von WP Suspension mitgestaltet und unterstützt. Diese Siege sind Zeugnis der technischen Überlegenheit im Motorsport.

WP Suspension hat an allen großen Erfolgen des PIERER Mobility Engagements im Motorsport mitgewirkt.

Die Ergebnisse in allen Elite-Kategorien des Motorsports sind der Beweis für die harte Arbeit an kontinuierlicher Verbesserung, Qualität und Leistung für jene Fahrer, die danach streben, einen Schritt weiterzugehen als der Rest. Ob auf der Motocross-Strecke, auf der Straße oder in den Bergen, WP PRO COMPONENTS machen den Unterschied.

AUSBLICK 2023

Im Jahr 2023 will WP Suspension seine globale Vorreiterrolle beibehalten und seine Ressourcen für die kontinuierliche Entwicklung der neuesten Technologien deutlich verstärken.

Das Unternehmen wird sich weiterhin auf Innovationen konzentrieren, um die anspruchsvollen Kundenbedürfnisse in der wettbewerbsintensiven Motorsportwelt zu erfüllen. Diese Anstrengungen stellen sicher, dass die Marke ihrer Verpflichtung zu Leistung und Innovation sowohl im Offroad- als auch im Straßenbereich gerecht wird und professionelle Rennfahrer wie auch passionierte Hobbyfahrer weltweit mit erstklassigen Fahrwerken und technischem Zubehör unterstützt.

Weitere Entwicklungen und Ziele

WP Suspension verfügt aufgrund der Unternehmensstruktur und der Zugehörigkeit zur PIERER Mobility-Gruppe über einige wesentliche Alleinstellungsmerkmale. Dadurch ist WP Suspension in der Lage, den gesamten Profi- und Amateursportmarkt mit hochwertigen,

AUSBAU UND ENTWICKLUNG DES VERTRIEBS

Im Jahr 2022 konzentrierte sich die Vertriebsabteilung weiterhin auf den Ausbau und die Entwicklung des weltweiten WP Suspension Händlernetzes. Trotz herausfordernder Bedingungen in vielen Bereichen der Wirtschaft ist es WP Suspension im abgelaufenen Geschäftsjahr gelungen, weitere Vertriebspartner zu gewinnen und die Anzahl der WP Authorized Center auf weit über 200 weltweit zu erhöhen. Im Jahr 2021 wurde der Grundstein gelegt, die Vertriebsstrukturen quantitativ wie 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 ebnete WP Suspension den Weg, um 2022 seine Vorreiterposition im Markt zu stärken und die Marke für weitere potenzielle Kundengruppen zu erschließen.

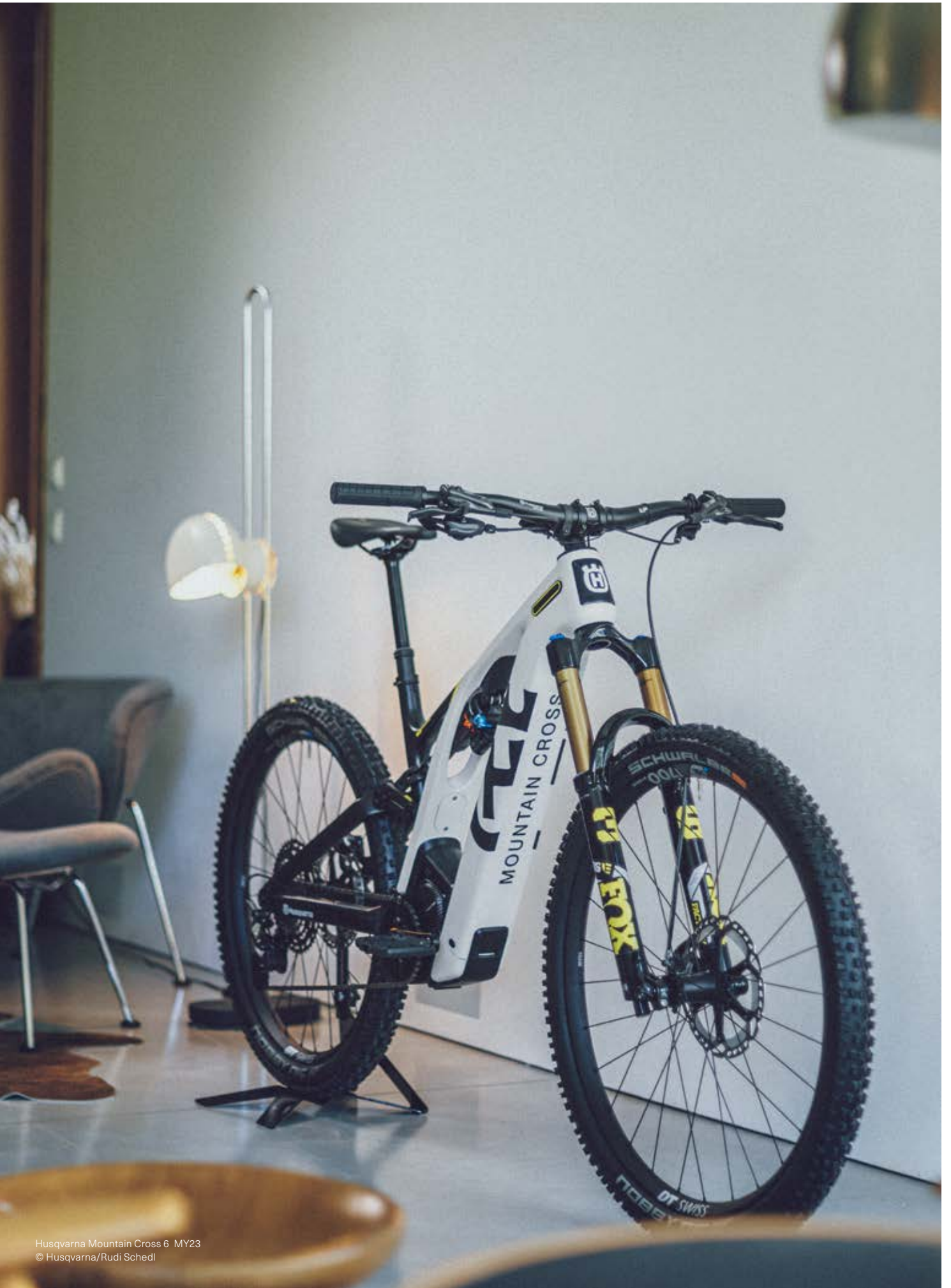
innovativen Fahrwerkskomponenten und den neuesten Produktentwicklungen zu bedienen. Die jüngste Umstrukturierung des Unternehmens, gepaart mit den Impulsen aus dem Produktmanagement der vergangenen Jahre, gibt WP Suspension die Möglichkeit und Agilität, noch schneller und effizienter auf spontane Marktentwicklungen zu reagieren und das Produktportfolio in den Folgejahren besser an die Gegebenheiten anzupassen.

Im Mittelpunkt aller Bemühungen steht dabei die Befriedigung der Kundeninteressen, unabhängig von Motorradmarke und Fahrkönnen. Im Jahr 2023 wird WP Suspension diese Identität als Bindeglied der gesamten Motorsportgemeinschaft weiter pflegen und stärken. Die Vertriebs- und Marketingstruktur des Unternehmens wird sich weiterhin auf die Erhöhung des Marktanteils im Premium-Motorrad-Ersatzteilmarkt konzentrieren. Die erhöhten Marketing-Ressourcen werden es WP Suspension ermöglichen, seine klare Position als führender Hersteller von Premium-Fahrwerkskomponenten weiter zu festigen.



Billy Bolt, Factory Racing 1st Rd. Hard Enduro 2022
© Husqvarna / Future7Media

Performance |
Innovation



Husqvarna Mountain Cross 6 MY23
© Husqvarna/Rudi Schedl

PIERER NEW MOBILITY

Die Zukunft der Zweirad-Mobilität

2022 war ein weiteres erfolgreiches Jahr für das Unternehmen mit spürbarem Wachstum in den meisten Segmenten – trotz anhaltender Herausforderungen in der Lieferkette auf dem globalen Fahrradmarkt.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat sich die PIERER E-Bikes GmbH in PIERER New Mobility GmbH umbenannt, um das Engagement der Konzerngruppe für die kontinuierliche Weiterentwicklung der Zweiradmobilität zu unterstreichen. Die neuen Synergieeffekte kamen zur rechten Zeit, denn das Unternehmen startete seine Aktivitäten in Nordamerika und Australien und verstärkte seine Präsenz in den bestehenden europäischen Märkten.

Im Jahr 2022 hat PIERER New Mobility an verschiedenen Fronten Fortschritte gemacht und sich stetig weiterentwickelt. Vom Rebranding von FELT und der Vorstellung der neuen Modelle über eine sehr starke nordamerikanische Händlertagung bis hin zum

Eintritt in neue Segmente durch die Übernahme von JOHANSSON Cargo und Syntace Components durch die Konzernmutter PIERER Industrie.

PIERER New Mobility hat auch strategisch in die Unternehmensinfrastruktur investiert. So etwa mit einem neuen Standort in Taichung City (Taiwan), wo Branchenexperten in den Bereichen Qualität, Lieferketten und Management angesiedelt sind – eine strategische Entscheidung, um enger mit asiatischen Industriepartnern zu kooperieren.

Die 45-Millionen-Euro-Investition in eine Partnerschaft mit dem größtem Fahrradhersteller Osteuropas, Maxcom Ltd., schreitet wie geplant voran, das Werk soll 2023 in Betrieb genommen werden.

Mit den vorhandenen Strukturen ist PIERER New Mobility in der Lage, sein Momentum im Geschäftsjahr 2023 fortzusetzen.

HUSQVARNA E-BICYCLES

Seit seinem Eintritt in die E-Bike-Branche hat Husqvarna E-Bicycles auf Innovation als Fundament gesetzt, indem es neue Möglichkeiten und Erlebnisse im Bereich der Elektromobilität eingeführt hat. Im Einklang mit der Motivation der Marke, das Segment auf dem Weg zu einem zukunftsorientierten Fahrradunternehmen voranzutreiben, dehnt Husqvarna E-Bicycles seine Reichweite schrittweise auf neue, vielversprechende Märkte in der ganzen Welt aus.

Nach einem soliden Start in das Geschäftsjahr 2022 bietet Husqvarna E-Bicycles mit den limitierten Legacy Editions seine begehrtesten Modelle an. Die unverwechselbaren Husqvarna Modelle Hard Cross Legacy Edition und Mountain Cross Legacy Edition sorgten dafür, dass sowohl hartgesottene Bikepark-Fahrer als auch abenteuerlustige Mountainbiker mit Selbstvertrauen, Leidenschaft und Stil auf Trails unterwegs sein konnten.

Um den Bekanntheitsgrad und das Ansehen von Husqvarna in der internationalen Radsportmedienlandschaft weiter zu steigern, war Husqvarna E-Bicycles ein wichtiger Teil des „PIERER E-Bikes Media Summit“, der im Frühjahr 2022 am Hauptsitz der Marke in Österreich stattfand. Der internationale Mediengipfel bildete den idealen Rahmen für die erste weltweite Vorstellung des neuen Husqvarna Mountain Cross 6, eines Fahrrads, das die Blaupause für zukünftige innovative Produktentwicklungen darstellt. Das Fahrrad war ein

Publikumshit auf der weltbekanntesten EUROBIKE-Messe in Frankfurt/ Deutschland im Juni.

Die Zukunft sieht für Husqvarna E-Bicycles vielversprechend aus. Mit vielen neuen und innovativen Modellen, die in der ersten Hälfte des Jahres 2023 auf den Markt kommen, wird die Marke ihrer zentralen Vision treu bleiben, die höchsten Erwartungen an alternative Mobilität zu erfüllen und gleichzeitig die Basis für Updates zu bereiten, um das Produktportfolio im Jahr 2024 und darüber hinaus zu erweitern und zu vertiefen.

WETTBEWERBE

Nach dem Einstieg in die Elite-Wettbewerbe im Jahr zuvor war 2022 die erste vollständige Saison von Husqvarna E-Bicycles in der äußerst beliebten Enduro World Series Electric mit drei Elite-Rennfahrern. Nach fünf Runden endete die Teilnahme von Husqvarna E-Bicycles Racing an der eMTB Enduro World Series 2022 mit einem Sieg und einem Podiumsplatz in der Masters-Klasse durch Guido Tschugg. Simon Carlsson beendete seine Saison 2022 auf dem 17. und Alexandre Fayolle auf dem 28. Platz.

GASGAS BICYCLES

GASGAS Bicycles baut auf dem Erfolg von GASGAS im Motorradbereich auf und bietet Fahrern die Möglichkeit, Offroad-Trails mit leistungsstarken eMTBs zu erleben, die für Begeisterung sorgen. Im Jahr 2022 hat die Marke in wahrer GASGAS-Manier Wellen der Begeisterung und Vorfreude ausgelöst und ihre Reichweite mit Fans und Kunden in unterschiedlichsten Ländern, die Teil der GASGAS Bicycle-Welt wurden, weiter ausgebaut.

Mit seinen Wurzeln im Offroad-Motorradsports hat GASGAS im Jahr 2022 neue Wege beschritten und eine Vielzahl neuer E-Bikes auf den Markt gebracht, die eine breite Produktpalette vom leichten All-Mountain-Bike bis zum leistungsstarken Enduro-Bike abdecken. Eine energiegeladene Mischung aus knalligen Farben, technischem Know-how und einem klaren Fokus auf Leistung lädt die bestehende Community und neue Fahrer gleichermaßen ein, unbekannte Trails zu erkunden. Die im Motorsport gesammelten Erfahrungen und das Wissen über Technologien und Materialien werden in Zukunft eine noch größere Rolle bei der Entwicklung neuer E-Bikes spielen, wobei einige wichtige zukünftige Modelle bereits auf dem internationalen Mediengipfel der Gruppe angekündigt wurden.

GASGAS Bicycles arbeitet weiterhin mit GASGAS Motorcycles im Rahmen der beliebten „United in Dirt“-Tour zusammen – einer strategischen Initiative, die darauf abzielt, Händlern, Medien und Fahrern die gesamte Produktpalette von GASGAS vorzustellen und näherzubringen. Die Synergie erstreckt sich weiter über eine Reihe

FELT

FELT wurde in Kalifornien gegründet, einem Land der unternehmerischen Querdenker und technologiebegeisterten Fanatiker. Seit 1991 ist FELT bestrebt, die schnellsten Fahrräder der Welt zu entwickeln, mit dem Ziel, alle Radfahrer und Triathleten zu befähigen, die schnellsten Versionen ihrer selbst zu werden. Getrieben von aerodynamischer Innovation, Materialwissenschaft und Fahreroptimierung sowie purer Geschwindigkeit, hat es FELT den besten Athleten der Welt ermöglicht, unzählige Weltmeisterschaften, Grand-Tour-Etappensiege und Goldmedaillen zu gewinnen.

„FELT IS FAST“

FELT ist die Krönung des Portfolios von PIERER New Mobility und bietet ein starkes Sortiment an Rennsportprodukten und eine Marke, die sich auf Geschwindigkeit konzentriert. Die Marke FELT wurde auf der Grundlage von Werten wie schnell, wettbewerbsfähig, versiert und instinktiv begründet, um das beste Produkt für Rennfahrer und alle Athleten zu bieten.

von Botschaftern wie Adrian Guggemos, Laia Sanz, Taddy Blazusiak und Navas Petit.

Für 2023 und darüber hinaus besteht ein wichtiges Ziel der Marke darin, die Präsenz in der Fahrradwelt zu erhöhen und GASGAS als authentische und glaubwürdige Fahrradmarke zu etablieren. Als Startschuss hat GASGAS Bicycles die Zusammenarbeit mit Botschaftern aus dem Herzen der Radsport-Community eingeleitet. Zusätzlich wird eine Reihe von Markenbotschaftern und Meinungsführern aus der Motorrad- und Fahrradwelt einen authentischen, vom Radsport inspirierten Blickwinkel auf alles, was GASGAS repräsentiert, bieten.

WETTBEWERBE

GASGAS Bicycles trat erstmal bei einem Elite-Wettbewerb an und nahm an der letzten Runde der eMTB Enduro World Series in Italien teil. Der Wettbewerb ist der Höhepunkt des eMTB-Rennsports und der Inbegriff des Fortschritts, wenn es um den MTB-Sport mit E-Antrieb geht. Ausgestattet mit dem neuen G Enduro 3.0 entschied sich GASGAS, beim Saisonfinale in Italien dabei zu sein. Johannes Fischbach belegte gegen die Weltelite einen beeindruckenden 25. Platz. Da der Rennsport die ideale Spielwiese zum Testen und Entwickeln seiner Produkte bietet, hat GASGAS Bicycles spannende Pläne, um den internationalen E-Bike-Elitewettbewerb im Jahr 2023 und darüber hinaus weiter voranzutreiben.

SIEGE & ERFOLGE 2022

- Daniela Ryf, zehnfache Ironman-Weltmeisterin
- Human Power Health UCI Male Professional Continental Team, stolzer Gewinner der US National Road Championship und der Canadian National Road Championship im Jahr 2022.
- Human Power Health UCI Female World-Tour Professional Team, das 2022 erfolgreich die „Tour de France Femmes“ bestreitet
- Jenn Valente, die in Tokio 2020 (abgehalten im Sommer 2021) als erste US-Amerikanerin olympisches Gold im Radsport gewann und 2022 den Bahn-Weltmeistertitel im Omnium zu ihren Erfolgen hinzufügte.

MIT VOLLER GESCHWINDIGKEIT VORAUSS

Für 2023 ist FELT bereit, sich auf zwei kürzlich eingeführte Kernprodukte zu konzentrieren: das Breed Carbon und das IA 2.0. Das Ziel: Weltmeisterschaftssiege für beide in ihren jeweiligen Segmenten, nämlich Gravel und Triathlon. Durch die Verlegung des FELT Hauptsitzes nach Europa, der Wiege des Radsports, plant die Marke, in den kommenden Jahren ein zentraler Akteur im Radsport zu werden und sein Angebot auf alle Rennsegmente, einschließlich des Offroad-Bereichs, auszuweiten, während das Modellportfolio erweitert wird.

R RAYMON

R Raymon ist die unkomplizierte Fahrradmarke, die neue und/oder pragmatische Kunden anspricht – clever, einfach und auf den Punkt gebracht. Ob Fahrrad oder E-Bike, jeder Fahrer erhält ein faires Preis-Leistungs-Angebot über ein umfangreiches Portfolio an Fahrrädern und E-Bikes für alle Fahrergruppen.

Ein Beispiel dafür ist das neue AirRay, ein leichtes eMTB. Mit der neuen Kategorie setzt R Raymon einen wichtigen Meilenstein in

einem stark wachsenden Produktsegment. Ganz bewusst wurde bei den drei Modellen darauf geachtet, die drei Säulen – Motor, Akku und Gewicht – harmonisch aufeinander abzustimmen, um ein optimales Fahrerlebnis ohne Abstriche bei der Fahrleistung zu ermöglichen.

Im E-All-Mountain-Segment präsentiert R Raymon mit den neuen 2022-er Trailray E-Modellen weitere Highlights. Die Modelle bieten Fahrern viele Möglichkeiten für Spaß und Performance.

JOHANSSON

JOHANSSON Fahrräder sind solide Cargo-Bikes mit skandinavischem Design und moderner Technik, gepaart mit hervorragender Qualität zu erschwinglichen Preisen. Mit seinen vielseitigen Produkten bietet das JOHANSSON-Sortiment für jeden Anspruch die richtige Lösung.

Ein Beispiel dafür ist das Modell Oscar, ein Fahrrad für alle Fälle – es ist wendig, kompakt und sicher. Es bietet den ultimativen Fahrspaß

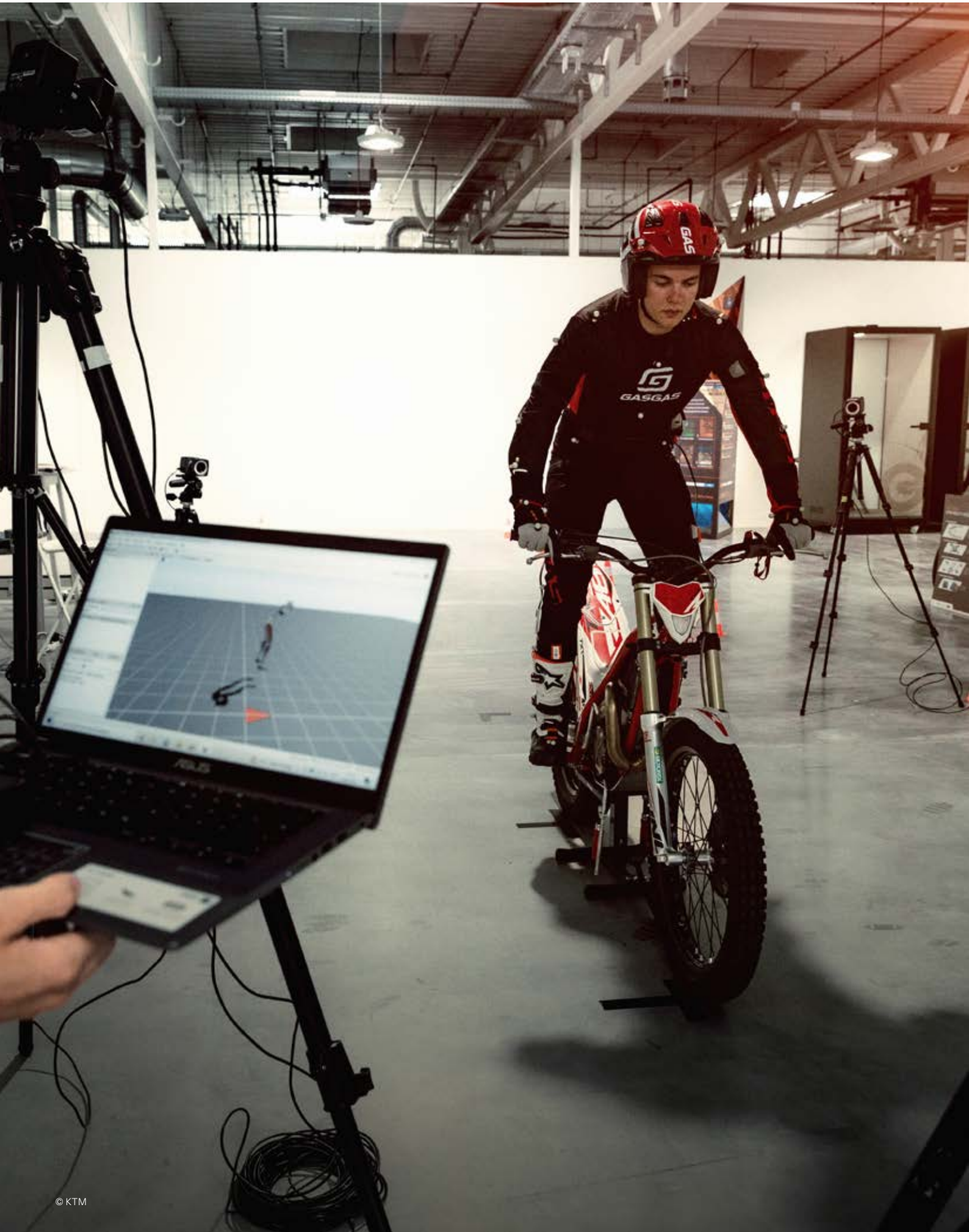
mit einem hohen Maß an Sicherheit. Eine Vielzahl von verschiedenen Fracht- und Motoroptionen machen Oscar zu einem vielseitigen Begleiter. Die innovative Neigetechnik mit integrierter Achsfederung der Oscar-Modellreihe sorgt für ein natürliches Fahrgefühl wie auf einem normalen Fahrrad, ohne dabei auf den Transport schwerer Lasten verzichten zu müssen. Mit den verschiedenen Beladungsmöglichkeiten ist es perfekt für fast alles.

AUSBLICK 2023

Der Blick in die Zukunft ist 2023 vielversprechend. Durch kontinuierliche, starke Partnerschaften mit Branchenexperten wie KISKA Design und dem in Barcelona ansässigen Forschungs- und Entwicklungszentrum Cero hat PIERER New Mobility eine breite Palette neuer, spannender Produkte in der Pipeline. Ausgestattet mit einem ausgefeilten Portfolio und fundiertem Know-how wird der

Geschäftsbereich seine Marktpräsenz in Ozeanien, Nordamerika und Europa weiter festigen und ausbauen. Dazu gehört die Stärkung der Partnerschaften mit dem stationären Handel und eine verfeinerte Multi-Channel-Vertriebsstrategie, einschließlich Motorrad- und unabhängiger Fahrradhändler.







Forschung und Entwicklung

Als initiale Geburtsstätte jedes Mobilitätskonzepts steht der Forschungs- und Entwicklungsbereich im besonderen Fokus der Unternehmensstrategie der PIERER Mobility AG. Sie bildet die Basis innovativer, zukunftsweisender Technologien für die Fortbewegung von morgen. Die Produktentwicklung ist seit jeher Teil der Unternehmens-DNA. Die F&E-Quote beträgt jährlich zwischen acht und zehn Prozent, das ist eine der höchsten innerhalb der Branche.

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

**Intensive F&E
Strategie, hohe
Forschungsquote**

ORGANISATION

Der bereits im Geschäftsjahr 2021 in die KTM Forschungs und Entwicklungs GmbH gebündelte F&E-Bereich der KTM AG ist mit dezentralen Standorten in Europa (Österreich, Spanien) und den USA global organisiert. Die zentrale Steuerung der Entwicklungsprogramme erfolgt im F&E-Hauptquartier in Mattighofen und Munderfing (Österreich), wo ein Großteil der hoch qualifizierten Mitarbeiter angesiedelt sind. Das Forschungs- und Entwicklungszentrum am Hauptsitz in Mattighofen ist ein Innovationsstandort mit einer Nutzfläche von über 20.000 m². Hier werden richtungweisende Produkte für das Powersport-Segment konzipiert, entwickelt und mit modernsten Mitteln erprobt. PIERER Mobility versteht es als ihre Mission, neue Standards im Motorradsegment zu setzen – insbesondere in den Bereichen Sicherheit, Performance und Technologie, um ihren Endkunden ein begeisterndes und emotionales Produkterlebnis bieten zu können.

Nach der Bündelung der F&E-Aktivitäten in einer eigenen Gesellschaft stellte die Integration der KTM Technologies GmbH (vormals KTM E-Technologies GmbH) eine weitere organisatorische

Änderung des abgelaufenen Geschäftsjahres 2022 dar.

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

HIGHLIGHTS 2022

GRUNDLAGENFORSCHUNG

• Nachhaltige Mobilität

Seit der Markteinführung der KTM FREERIDE E im Jahr 2014 gilt PIERER Mobility als Pionier auf dem Gebiet der Elektromobilität und beweist ihre umfassende Kompetenz in diesem Bereich. In den letzten Jahren wurde das Spektrum an elektrifizierten Fahrzeugen verschiedener Leistungskategorien auf alle Konzernmarken ausgedehnt. Die Entwicklung elektrifizierter Motorradmodelle erfolgt zum überwiegenden Teil in dem in den letzten Jahren aufgebauten hauseigenen Kompetenzzentrum in Anif.

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

Das Lärmemissionsverhalten von Motorrädern hat sich in den vergangenen Jahren zu einem bedeutenden Akzeptanzkriterium für diese Fahrzeugkategorie entwickelt. Während der Geräuschpegel für straßenzugelassene Motorräder durch

internationale Homologationsstandards vorgegeben und zunehmend gesenkt wird, gibt es für Offroad-Sportmotorräder keine einheitlichen Regulative. Aus diesem Grund wurde im vergangenen Jahr proaktiv an der Erforschung der Geräuschquellen der Offroad-Modelle und davon abgeleiteten Lösungsansätzen zur signifikanten Reduktion von Lärmemissionen gearbeitet.

Die KTM Forschungs und Entwicklungs GmbH ist Gründungsmitglied des Swappable Batteries Motorcycle Consortium (SBMC). Das im September 2021 nach intensiver Vorbereitungsarbeit gemeinsam mit weiteren führenden Motorradherstellern gegründete Konsortium wird in den kommenden Jahren einen gemeinsamen technischen Standard für ein Batterie-Wechselsystem inklusive entsprechender Lade- und Tauschstationen erarbeiten. Ziel ist es, durch internationale Standardisierung des Batteriesystems die Kundenerwartungen hinsichtlich Reichweite, Ladezeit und Kosten zu erfüllen und so einen wichtigen Beitrag zur weiteren Verbreitung elektrifizierter Mobilitätskonzepte in urbanen Lebensbereichen zu leisten.

• Sicherheits- und Assistenzsysteme

Neben der Weiterentwicklung der 2021 erstmals in einem Serienmodell erhältlichen adaptiven Geschwindigkeitsregelanlage und den in enger Zusammenarbeit mit BOSCH entwickelten Systemen für die neigungswinkelabhängige Traktionskontrolle und dem Antiblockier-Bremssystem wurde im abgelaufenen Forschungsjahr an einer Vielzahl weiterer intelligenter Sicherheits- und Assistenzsysteme gearbeitet, und umfassende

Tests wurden durchgeführt. Stellvertretend für eine Vielzahl an parallel vorangetriebenen Technologieentwicklungsprojekten ist die Forschung an kamerabasierten Assistenzsystemen und die Erprobung hochentwickelter radarbasierter Sensorik zur Erkennung von Objekten zu nennen. Ein weiterer Schwerpunkt im abgelaufenen Berichtsjahr lag beispielsweise in der Entwicklung neuer Ansätze im Bereich Lichttechnologien mit dem Ziel, Motorradfahrten bei Dunkelheit durch bessere Ausleuchtung der Fahrbahn sicherer zu machen. Mit der Einführung neuartiger Sicherheits- und Komfortfunktionen im Fahrzeug ging in den letzten Jahren eine deutliche Erhöhung der Komplexität des Elektrik-/Elektronik-Systems von Motorrädern einher. Aus diesem Grunde wurde im Jahr 2022 vor allem auch an der Entwicklung einer modularen Plattformarchitektur für Elektronikkomponenten gearbeitet. Ziel dieser Initiative ist es, schneller auf Produktanforderungen reagieren zu können, den Komplexitätsgrad in der Elektronik-Komponentenentwicklung zu reduzieren und das Funktions- und Qualitätsniveau weiter zu erhöhen.

- **Digitalisierung**

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

- **Material- und Oberflächenentwicklung**

Erfolge konnten auch im vor fünf Jahren gestarteten Forschungsprojekt „Imperceptible Textile Interfaces“ verzeichnet werden, welches die Schnittstelle zwischen Menschen und Motorrad neu betrachtet. Ziel ist es, ein leit- und widerstandsfähiges sowie druckempfindliches Garn zu entwickeln, um daraus funktionale „smarte“ Textilien herzustellen, und so unter anderem konventionelle Schalter oder Sensoren ersetzen zu können. Das breite Portfolio bietet weitreichende Möglichkeiten, von verschiedenen Oberflächen am Motorrad bis hin zu

Fahrerbekleidung, aber auch zur Reduktion des Fahrzeuggewichts und Erhöhung von Sicherheit und Komfort.

Der Einsatz hochwertiger Materialien in allen Fahrzeugen, die darin begründete Reduktion des Fahrzeuggewichts und das damit einhergehende Potential zur Verbrauchs- und Emissionsreduktion sowie Verbesserung der Fahrbarkeit sind eine weitere Säule der Entwicklungsphilosophie. Durch die intensiven Bemühungen der letzten Jahre konnte etwa das Gewicht unserer Offroad-Competition-Modelle mit jeder Generation weiter reduziert werden. Stellvertretend für eine Vielzahl an Forschungs- und Entwicklungsprojekten im Bereich der Material- und Oberflächenentwicklung wurde an der Entwicklung und Erprobung von Rädern und Fahrwerkskomponenten aus Faserverbundwerkstoffen, sowie an der Weiterentwicklung des Fertigungsprozesses von Kunststoffteilen mit Designelementen in Hybridbauweise gearbeitet. Ein zusätzlicher Schwerpunkt ist die Untersuchung des Einsatzes von Recyclingmaterialien und biologisch basierenden Werkstoffen auf Bauteilebene. Als Premiumhersteller im Motorradsegment strebt die PIERER Mobility stets danach, die Qualität ihrer Produkte laufend zu verbessern. Hier wurde an Initiativen zur detaillierten Betrachtung von Oberflächen wie Metall- und Kunststoffkomponenten gearbeitet und intensive Versuchsreihen durchgeführt, etwa Alterungsversuche oder die Resistenz gegenüber Chemikalien.

INDUSTRIALISIERUNG VON ENTWICKLUNGSPROJEKTEN

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

- **Offroad-Plattformen**

Die im Rahmen des globalen Motorsportengagements siegreich erprobten KTM und Husqvarna Motocross-Modelle wurden ihren abschließenden Dauerhaltbarkeitstests unterzogen, erfolgreich in Serie übergeleitet und in den weltweiten Verkauf gebracht. Hervorzuheben sind hierbei eine Vielzahl an technischen Lösungsansätzen – allen voran ein neuartiges Hybrid-Heckrahmenkonzept sowie weitreichende Überarbeitungen im Bereich des plattformübergreifend eingesetzten hochfesten Stahlrahmens. Der Serienhochlauf der vollständig überarbeiteten GASGAS Trial-Modelle, die ersten seit Akquisition, stellt einen weiteren Meilenstein für die spanische Traditionsmarke dar. Die Serienüberleitung im Bereich elektrisch angetriebener Motorradmodelle wird durch die markenübergreifend angebotenen KTM SX E3, Husqvarna EE3 und GASGAS MC E-3 Modelle abgerundet.

- **Street-Plattformen**

Das breit aufgestellte Portfolio an Street-Modellen der Konzernmarken KTM, Husqvarna und GASGAS erstreckt sich von Naked-Bikes, Supersport- und Touring-Modellen im Einstiegssegment über ein breites Mittelklassesegment

mit Ein- und Reihen-Zweizylindermodellen bis hin zu Premium-Motorrädern mit effizienten und leistungsstarken Zweizylindermotoren. Hinsichtlich der Serienüberleitungen stand das Forschungsjahr 2022 besonders im Zeichen der Mittelklasse-Plattformen. Die finale Erprobung der Husqvarna 901 Norden Explorer, einer Weiterentwicklung des im Vorjahr vorgestellten, erfolgreichen Schwestermodells Husqvarna 901 Norden sowie die Validierung und Produktionsüberleitung der KTM 890 ADVENTURE und KTM 890 ADVENTURE R Modelle gehörten zu den umfangreichsten Projekten. Der Serienhochlauf der ersten GASGAS Straßenmodelle, der agilen Supermoto GAGAS 700 SM und dessen Pendant für raues Gelände, die GASGAS 700 ES, sind ein wichtiger Teil der Markenstrategie der PIERER Mobility AG.

PROTOTYPENENTWICKLUNG

Damit aus einer Designstudie ein leistungsfähiges Motorrad wird, das höchsten Qualitätsstandards gerecht wird, durchläuft jedes Fahrzeugkonzept einen über viele Jahre weiterentwickelten Produktentstehungsprozess. Als zentralen Bestandteil dieses Prozesses werden Prototypen in verschiedenen Reifegraden bis zum eigentlichen Serienfahrzeug gefertigt und zahlreiche entwicklungsbegleitende Tests und umfassende Versuchsreihen durchgeführt. Am Ende der Entwicklungsphase steht ein Prototyp, der erstmals zur Gänze aus produktionstauglichen Werkzeugen gefertigt wurde. Dieses Fahrzeug wird für die abschließende Dauerhaltbarkeitsprüfung und Feinabstimmung aller Sicherheits- und Regelsysteme herangezogen, bevor im Anschluss daran die finale Serienüberleitungsphase beginnt.

Folgende Entwicklungsprojekte wurden unter anderem im Jahr 2022 in das **letzte Prototypenstadium** übergeführt:

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

NACHHALTIGKEIT DURCH FUNKTIONALEN LEICHTBAU UND INTELLIGENTE WERKSTOFFTECHNIK

Das richtige Material an der richtigen Stelle, Einsatz nachhaltigerer Materialien: unter diesen Prämissen werden bei KTM Technologies zukunftsfähige Produktlösungen geschaffen, die nicht nur Materialeigenschaften bestmöglich nutzen, sondern einen Schritt weitergedacht sind. Zukünftige Herausforderungen auf ökologischer und ökonomischer Ebene – Ökobilanz, Materialverfügbarkeit und Kreislaufwirtschaft – werden in den Entwicklungsprozess miteinbezogen.

Zu den Erfolgen des abgelaufenen Jahres zählen etwa ein hybrider

Bremsscheibenschutz und ein Motorschutz, die mit der im Haus entwickelten, patentierten CONEXUS Technologie hergestellt wurden. Diese neuartige Technologie ermöglicht das stoffschlüssige Verbinden verschiedener Materialien ohne einen zusätzlichen Fügeprozess wie Kleben oder Schrauben. Durch CONEXUS können aufwendige Prozesse, Energie und damit einhergehend CO₂ eingespart werden. Vor allem aber können durch den zielgerichteten Materialeinsatz Eigenschaftsprofile optimal ausgeschöpft werden. Die beiden Hybridbauteile zeichnen sich durch leichte, hochleistungsfähige Carbon-Composite Strukturen aus, welche mit einem schlagzähem Kunststoff gefügt werden. Die CONEXUS Technologie ermöglicht auch eine einfache und sortenreine Trennung der verwendeten Materialien zur Wiederverwertung. Um das CO₂-Einsparungspotential der Technologie zu verdeutlichen, wurde ein Bremsscheibenschutz entwickelt, der durch den Einsatz von natürlichen Flachfasern anstelle von Carbonfasern und der Verwendung eines bio-basierten Kunststoffes den CO₂-Fußabdruck beim Materialeinsatz um circa 70 % reduziert. Diese Innovation wurde in Paris mit dem „JEC Composites Innovation Award“, der höchsten Auszeichnung in der Composite-Industrie, prämiert. Im November folgte die renommierte Auszeichnung der Society of Plastic Engineers Europe, der SPE Award „Automotive Body Exterior“. Diese Auszeichnungen haben großes Interesse aus anderen Branchen an dieser Technologie geweckt, sodass bereits konkrete Projekte mit Partnern aus der Automobil- und Luftfahrtbranche initiiert wurden. Im Rahmen der Aktivitäten zur Verbesserung der Nachhaltigkeit wurden die zur Ökobilanzierung verwendeten Methoden und Tools weiterentwickelt. Die Ermittlung des CO₂-Fußabdrucks der eingesetzten Materialien ist ein wichtiges Element einer vollständigen Ökobilanz von Bauteilen und Gesamtfahrzeugen.

MOBILITÄTSLÖSUNGEN DER ZUKUNFT

Für das Unternehmen „H2X Global“, einem australischen Start-Up, das im Bereich von Nutzfahrzeugen mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb tätig ist, wurde ein neuartiges Karosseriekonzept entwickelt. Durch die innovative, an ein Origami angelehnte Konstruktion können die Energie- und Einmalkosten für neue Fahrzeuge deutlich reduziert werden. Dies stellt im Besonderen für Nutzfahrzeuge mit geringeren Stückzahlen einen großen Kostenvorteil dar.

Im August initiierte KTM Technologies im Rahmen der internationalen Gala „Living Legends of Aviation“ einen „Innovation Talk“. Zielsetzung der Diskussionsrunde war die Vernetzung von Luftfahrt- und Automobilbranchen, um Synergien für nachhaltige Mobilitätslösungen der Zukunft zu identifizieren. Die Virtualisierung der Produktentwicklung ist ein wichtiger Baustein zur Reduktion von Entwicklungszeiten, -kosten und Qualitätsrisiken. Letztlich ist die physische Freiprüfung von Komponenten und Gesamtfahrzeugen auf entsprechenden Prüfständen ein unerlässlicher Baustein bei der Validierung von Neuprodukten. Hierzu wurde am Standort Anif eine mit neuesten Prüfständen ausgestattete Prüffläche im Ausmaß von 300 m² geschaffen, um entwicklungsbegleitend die Qualitätssicherung der Produkte gewährleisten zu können.



KTM Motohall
© dnbuch media

MITARBEITER

Die Entwicklung, Erprobung und Serienüberleitung neuer Konzepte im insbesondere technologiegetriebenen Motorrad-Premiumsegment erforderten 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 31.12.2022 beschäftigte das Unternehmen 1.181 Mitarbeiter (Vorjahr: 976), das entspricht 19,4 % der gesamten Belegschaft im Bereich Forschung und Entwicklung. Operativ, ohne Nebeneffekt aus der Aktivierung und Abschreibung von Entwicklungsaufwendungen, wurden 8,7 % des Gesamtumsatzes für den Bereich Forschung und Entwicklung aufgewendet.

AUSBLICK 2023

Das Forschungsjahr 2023 hält eine Vielzahl an Projektinitiativen in den Bereichen Grundlagenforschung, Technologie- und Gesamtfahrzeugentwicklung bzw. Erprobung und Validierung bereit. Analog zu den Tätigkeiten des Berichtsjahres liegen die Schwerpunkte in der Motorenentwicklung insbesondere in der weiteren Effizienzsteigerung durch Optimierung des thermodynamischen Systems, Forschung an E-Fuels sowie generell an der Entwicklung und Erprobung von rein elektrischen Antriebssystemen und Energiespeichermodule. Der Bereich Elektrik-/Elektronikentwicklung umfasst die Entwicklung neuer Sicherheits- und Assistenzsysteme und innovativer Mensch-Maschine-Schnittstellen-Konzepte, die einen nachhaltigen Beitrag zur Reduktion von Unfällen leisten sollen. Weiters wird die Konsortialarbeit im Bereich Connected Motorcycles intensiv fortgesetzt. Hinsichtlich der Entwicklung und Validierung von Gesamtfahrzeugen wird eine Vielzahl an Projektinitiativen parallel

vorangetrieben. Neben Prototypen und deren anschließender Serienproduktionsüberleitung zählt vor allem auch die Arbeit an Fahrzeugkonzepten in früheren Reifegraden zu den wesentlichen Aktivitäten des Geschäftsjahres 2023.

Bei KTM Technologies wird der Fokus auf der Entwicklung neuer Konzepte in den Bereichen Bauteil- und Gesamtfahrzeug liegen, sowohl für die Unternehmensgruppe als auch für Kunden aus anderen Branchen. Ein weiterer Schwerpunkt wird auf die Themen Technologietransfer und Qualifikation von Materialien gesetzt sowie auf Prozesse und Methoden zur Optimierung der Nachhaltigkeit von Produkten und Bauteilen. Die Kernkompetenzen im Bereich Leichtbau und Composite sollen in diversen branchenübergreifenden Entwicklungsprojekten von Produkten für die Mobilität der Zukunft eingesetzt werden.



DIGITALE INNOVATIONEN

Gemeinsam in die Zukunft

PIERER INNOVATION GMBH FÜHRT NACHHALTIG DIGITALE TRANSFORMATION DURCH UND ENTWICKELT DIGITALE INNOVATIONEN FÜR DEN ZWEIRADMARKT.

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

Für diese Herausforderungen steht die PIERER Innovation GmbH und dazu wurden Digitalunternehmen wie Avocado GmbH und DC Digital GmbH in den Konzernverbund aufgenommen. Mit einem Team von über 60 Mitarbeitern betritt PIERER Innovation den Zukunftsraum und hebt die Digitalisierungsoffensive der Unternehmensgruppe auf ein neues Level. Zusammen mit Avocado und DC Digital stellt PIERER Innovation ein Kompetenzzentrum für digitale User Experience, Softwareentwicklung, Business Modeling und Data Science sowie die Evaluierung neuer digitaler Technologien dar und gestaltet die digitale Zukunft der PIERER Mobility AG.

WEICHENSTELLUNG FÜR DIGITALE STRATEGIE

Scouting-Spezialisten engagieren sich für einen kontinuierlichen Technologieaustausch und Trendanalysen, um den

gesellschaftlichen und kulturellen Wandel zu bewerten und neue interessante Anwendungen abzuleiten. Sie schaffen die Basis für die Entwicklung neuartiger Konzepte und Produkte.

Business Modeler und Data Scientisten haben sich zum Ziel gesetzt, Mehrwerte aus bestehenden und neuen Datenquellen zu generieren und daraus neue datenbasierte Services zu entwickeln.

Ein interdisziplinäres Team aus Produktmanagern, Designern und Softwarespezialisten kümmert sich um die breite Aufgabe, das Kundenerlebnis der Konzern-Produkte an jedem digitalen Berührungspunkt im Einklang zu den Marken in der digitalen Customer Journey erlebbar zu machen. Dazu braucht es eine stabile und starke Innovationspipeline. Die Vision ist die Entwicklung eines überzeugenden Technologieportfolios mit zielgerichteter Kommunikation und Service, das Innovationspotenzial über die gesamte Customer Journey hinweg – online und vor Ort für Einzelhändler – aufzeigt. Im Berichtsjahr wurden wesentliche digitale Innovationen entwickelt und auf Funktionstüchtigkeit, Mehrwert, Kostenverträglichkeit, Stabilität und effiziente Produktion geprüft und damit wesentliche Weichen der digitalen Strategie gestellt.

HIGHLIGHTS 2022

PIERER Innovation konzentriert sich weiterhin darauf, die Kunden- und Händlerzufriedenheit stetig zu verbessern. Dabei werden Kundenbedürfnisse mittels digitaler Bedarfsanalyse ermittelt. Mithilfe erfolgreich eingeführter Customer Experience Camps in Österreich und Deutschland wurden wertvolle Informationen von Endkunden gewonnen, welche in den Entwicklungsprozessen mitberücksichtigt werden. Es wird an digitalen Lösungen gearbeitet, die individuell auf die Kundenbedürfnisse zugeschnitten sind.

Da das Fahrzeug mittlerweile ein großer digitaler Sensor geworden ist, wird es auch immer mehr zum Dreh- und Angelpunkt des digitalen Kundenerlebnisses. PIERER Innovation hat sich frühzeitig darauf vorbereitet und richtet sich mit seinem wachsenden digitalen Angebot nach den Erwartungen und Wünschen der Kunden – vor, während und nach der Fahrt. Neben neuen Technologien und Services für Zweiradprodukte stehen dabei der Kunde und seine Ansprüche an moderne Mobilität im Mittelpunkt. Dieser Endkundenzentrierte Ansatz stellt nahezu jederzeit und ortsunabhängig digitale Dienste zur Verfügung.

PROJEKTE

Seit vielen Jahren bieten die Marken der PIERER Mobility Produkt-Konfiguratoren in zweidimensionaler Form an. PIERER Innovation hatte die Vision, durch interaktive Konfiguratoren mehr Erlebniswert zu schaffen, die Nutzer auch dazu bringen, nicht nur mehr technische Accessoires zu erwerben, sondern ihr Käuferlebnis auch in den sozialen Medien zu teilen. Der Fokus lag bei diesem Projekt auf einer innovativen 3D-Streaming-Technologie, die das konfigurierte Gesamtprodukt fotorealistisch darstellt, in unterschiedlichen Umgebungen bewegt und in alle Richtungen drehen kann. Dies wurde mit den **3D-Konfiguratoren** nach einer mehrjährigen Entwicklungszeit erfolgreich verwirklicht. Es konnten fünf verschiedene 3D-Konfiguratoren veröffentlicht werden. Diese erlauben eine hohe Benutzerinteraktion und funktionieren dennoch auf jedem Browser weltweit. Verschiedene Umgebungen emotionalisieren zusätzlich, was direkt im Einklang zum Markenerlebnis steht. 3D-Konfiguratoren werden um ein Vielfaches mehr genutzt als 2D-Konfiguratoren. Die Basis liefern die State-of-the-Art Technologien, für die in den letzten Jahren systematisch Experten aufgebaut wurden. Solch ein Netzwerk ist dem „Open Innovation“-Ansatz zu verdanken, der im digitalen PIERER-Netzwerk gelebt und sehr geschätzt wird.

WELTWEITER VORREITER

Die Digitalunternehmen der PIERER Mobility AG waren die ersten Unternehmen weltweit, die ein brandneues Streaming Service von Google einsetzen konnten und jetzt die Referenz für andere Automotive-, Consumer- und Luxus-Marken bilden. Dieses Service basiert auf der weltweit verbreiteten Gaming Engine UNREAL und wird von Google selbst auf deren Servern in Europa betrieben. Die nächsten Schritte werden nun in der Konvertierung in Richtung digital unterstützter Verkauf gesetzt. Die individuell erstellte Konfiguration wird an einen Händler weitergeleitet, damit er dem Endkunden ein fertiges Angebot erstellen kann.

Diese und andere Technologien sind ein Aufbruch zu neuen Ufern. Sie erlauben, dass „Use Cases“ neu aufgerollt, anders betrachtet und verbesserte Lösungswege gefunden werden können, wie etwa neue interaktive Verkaufunterstützung am Point-of-Sale beim Händler (über die eigens entwickelte Plattform DealerCenter), interaktive Ersatzteil-Finder, Online-Spiele, fotorealistische Platzierungen von Produkten in Online-Spielen, Avatare für Bekleidungs-Konfiguratoren und vieles mehr.

INTERAKTIV ERLEBEN

Weitere interaktive Erlebnisse, wie etwa ein virtueller Raum, in dem Kunden und Händler gemeinsam ein Motorrad konfigurieren können, lassen sich durch diese neuwertigen Technologien mit schnellen interaktiven Virtual Reality-Prototypen verwirklichen. Für die Skalierung solcher Lösungen braucht es in Zukunft industrialisierte Prozesse und sogenannte Toolchains.

Die aus den selbstentwickelten Toolchains bereitgestellten beeindruckenden 3D-Erlebnisse sind kosteneffizient und schneller in der Umsetzung als herkömmliche 2D-Technologien. Die Toolchain selbst wird laufend verbessert, da sich die Technologien in diesem Bereich rasant entwickeln. PIERER Innovation trägt diesem Umstand mit einem eigenen Competence Center Rechnung.

Als Ergebnis der Anwendung dieser 3D-Technologie wurden im Geschäftsjahr 2022 eine ganze Reihe verbesserter Animationen entwickelt und Ende des Jahres auch mit der KTM RC 390 veröffentlicht. Die Videos bestehen aus einer Kombination von Animationen, Actionszenen, Voice-Over und Feature-Highlights und können detailreich erklären, wie bestimmte technische Funktionen ein Motorrad zu einem absoluten Premiumfahrzeug machen. Das Innovation Team hat solche Animationen unter anderem für die komplexe „Feature Traction Control“ entwickelt, die ausschließlich mit Text, Audio oder Video nicht optimal hätten erklärt werden können.

Die dabei verwendeten Techniken können rasch und kosteneffizient auf andere Features und Produkte der PIERER Mobility angewandt werden. Neben KTM-Motorrädern wurden auch der neue X-BOW GT-RX und Husqvarna-Modelle in der Streaming Technologie umgesetzt und können so in Animationen, 3D-Renderings und im 3D-Konfigurator verwendet werden.

E-COMMERCE

Im Berichtsjahr 2022 wurde der begonnene Weg, die Webseiten aller Konzernmarken aktiver für Lead-Management und Verkaufunterstützung einzusetzen, konsequent weitergeführt. Eine ganze Reihe von „Special Editions“ wie etwa die Brabus 1300R oder die KTM RC 8C wurden online beworben, gelauncht und vorverkauft. Diese „Online Special Edition Launches“ waren höchst erfolgreich und die limitierte Anzahl an Motorrädern oft schon innerhalb weniger Minuten ausverkauft. PIERER Innovation hat dafür die technischen Prozesse umgesetzt, um dem Commerce-Team ein umfangreiches Rüstzeug für Online-Verkäufe zur Verfügung zu stellen.

INTERNET OF THINGS (IOT)

Um die erklärte Strategie, alle Powered-Two-Wheelers zu verbinden, mit Leben zu füllen und damit den Erfordernissen der nächsten zehn Jahre gerecht zu werden, wurde bereits Ende 2018 eine umfassende IOT-Initiative gestartet, die 2022 einen wichtigen Meilenstein erreicht hat. Nach intensiven Tests, Entwicklungen und einem strengen Auswahlverfahren wurde eine IOT-Plattform gewählt, die in der Lage ist, in der Zukunft alle PTW der PIERER Mobility umfassend, weltweit und langfristig zu verbinden, zu managen und upzudaten. Diese Plattform integriert die drei Kernfunktionen „Logging“, „Updating“ und „Commanding“ über die sowohl im Motorrad verbaute SIM-Karte als auch über die Mobiltelefone der Kunden. Damit setzt PIERER Mobility auf eine nachhaltige, effektive Lösung, die es erlaubt, zukünftig schnell eine Vielzahl neuer Funktionen zu entwickeln. Durch diese Entscheidung wurde ein großes F&E-Projekt innerhalb der PIERER Innovation abgeschlossen, das unter anderem 1,4 Millionen Testkilometer an Daten in vier Kontinenten ein- bzw. erfuhr, um wesentliche datenbasierte Grundlagen zu liefern.

Eine schlagkräftige, zuverlässige und effiziente IOT-Lösung braucht neben der IOT-Plattform auch eine tragfähige, flexible und weltweit belastbare Telekommunikationslösung. Dazu wurden über 80 MNOs (mobile network operator) und MVNOs (mobile virtual network operator) verglichen und durchleuchtet.

REICHWEITENKALKULATION FÜR ELEKTRISCH BETRIEBENE ZWEIRÄDER

Die Data Science & Business Modeling Units der PIERER Innovation beschäftigten sich 2022 mit vielen nachhaltigen Geschäftsmodellen und Services. Ein interessantes Themenfeld war dabei die Optimierung und Ausweitung der Reichweitenkalkulationen für elektrisch betriebene Zweiräder. Trotz zunehmender Beliebtheit der elektrischen Mobilität wird das Thema Reichweitenangst als einer der häufigsten Hindernisgründe für den Kauf oder die regelmäßige Nutzung genannt, da E-Fahrzeuge nur über eine begrenzte Energiespeicherkapazität verfügen. Zudem hängt der Energieverbrauch stark von den Umgebungsbedingungen und dem Verhalten des Fahrers ab. Standardisierte Restreichweitenkalkulationen führen zu Unzufriedenheit beim Kunden oder können gar zu Desinteresse an elektrischen Fahrzeugkategorien führen. Daher arbeitet die Unternehmensgruppe

intensiv daran, die Reichweite dynamisch und spezifisch für jeden Fahrer und seine Bedingungen einschätzen zu können, sowohl über die Berücksichtigung des Fahrverhaltens als auch über die Komplexität der Umgebungsvariablen. Ziel ist es einerseits, dem

Fahrer zu ermöglichen, fundierte Entscheidungen über die Routenplanung und das Lademanagement zu treffen und andererseits die bestehende Restreichweitenkalkulation zu verbessern.

AUSBLICK 2023

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

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

UNTERSTÜTZUNG GEBRAUCHTMARKT

Der Gebrauchtmarkt von Fahrzeugen ist stark durch die Kenntnis über den Zustand von Fahrzeugen und deren Komponenten geprägt. Verkäufer wollen den guten Produktzustand kommunizieren und Käufer wollen wiederum die Aussagen darüber verifizieren. Daten, die über die Lebensdauer eines Fahrzeugs anfallen, können zur Unterstützung dieser Prozesse genutzt werden. Das Data Science & Business Modeling Team arbeitet an Analysen und Konzeptionen von Services, die den Marktakteuren helfen können, höheres Vertrauen in Transaktionen zu schaffen und somit gegebenenfalls die Nutzung von Fahrzeugen oder Komponenten zu verlängern.

PIERER Innovation GmbH, Avocodo GmbH und DC Digital GmbH haben sich für 2023 klare Ziele gesetzt, kontinuierlich innovative Produkte herzustellen, an neuen zukunftsweisenden Technologien zu arbeiten und Prozesse weiterzuentwickeln. Dafür investieren die Unternehmen in nachhaltige Lösungen und loten die Möglichkeiten der Digitalisierung entlang der gesamten Wertschöpfungskette aus. Kreative Zusammenarbeit über alle Unternehmen hinweg soll das hoch-emotionale, positive Kundenerlebnis der Produkte in Zukunft weiterhin stärken.





Mitarbeiter als zentraler Erfolgsfaktor

Die Menschen, die täglich für den Erfolg der PIERER Mobility-Gruppe arbeiten, sind eine der vier Säulen der Unternehmensstrategie. Der Fokus liegt daher auf fairen und mitarbeiterfreundlichen Arbeitsbedingungen für die Belegschaft, der Unterstützung menschenwürdiger Arbeit, der Bereitstellung von Bildungs- und Lernmöglichkeiten, der Förderung von Potenzialen und der Gewährleistung von Gesundheit und Sicherheit.

BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG

Die PIERER Mobility-Gruppe beschäftigte zum 31.12.2022 weltweit 6.088 Mitarbeiter (Vorjahr: 5.249), davon 5.050 in Österreich (rund 83,0 %). 19,4 % der gesamten Belegschaft waren in der Forschung & Entwicklung tätig. 2022 betrug der Anteil der weiblichen Beschäftigten rund 25,4 %. An den Standorten Mattighofen, Munderfing, Thalheim und Schalchen ist das Unternehmen einer der größten Arbeitgeber in der Region Oberösterreich. Im Berichtsjahr 2022 waren hier 4.622 Mitarbeiter beschäftigt.

ATTRAKTIVER ARBEITGEBER

Um dem ständig im Wandel befindlichen Arbeitsmarkt zu begegnen, setzt PIERER Mobility als moderner Arbeitgeber laufend Maßnahmen, um das Umfeld für zukünftige und bestehende Mitarbeiter attraktiv zu gestalten. Qualifizierte Mitarbeiter zu finden und langfristig an das Unternehmen zu binden, ist besonders im nicht-urbanen Bereich eine große Herausforderung.

PIERER Mobility setzt in der Personalentwicklung auf das Know-how und die Potenziale ihrer Angestellten. Damit geht auch der Ansatz einher, interne Kandidaten gegenüber externen vorzuziehen. So werden intern Karrierewege ermöglicht. Die Initiative „**Mitarbeiter werben Mitarbeiter**“ im Produktionsbereich war in ihrer Fortsetzung auch im Jahr 2022 ein großer Erfolg. Durch eine Mitarbeiter-App wurde der Prozess weiterentwickelt und die Handhabung vereinfacht, die Einstellungsquote durch Empfehlungen konnte im Berichtsjahr auf 43,5 % gesteigert werden.

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

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

Nach den covidbedingten Ausfällen der vergangenen zwei Jahre wurden auch wieder verstärkt Karrieremessen bespielt, um

persönlich mit potenziellen Kandidaten in Kontakt zu treten.

Nach der **Arbeitszeitflexibilisierung** im Angestelltenbereich wurde vom Oktober 2022 bis Februar 2023 als Erprobung ein neues Schichtmodell, die Vier-Tage-Woche, für Beschäftigte in der Fahrzeugassemblierung eingeführt, das den Mitarbeitern wie auch dem Unternehmen mehr Flexibilität bietet. In diesen vier Monaten wurden die Arbeitsschritte an der Linie 2 sowie in beteiligten Abteilungen in diesem fortschrittlichen Arbeitsmodell durchgeführt. Die Arbeitszeit war geblockt (pro Tag zehn Stunden), dadurch ergaben sich längere Freizeitphasen für die Mitarbeiter.

Mitte 2022 wurde das Pilotprojekt **Werksbus** gestartet, das mittlerweile auf drei Linien ausgebaut wurde, und damit täglich rund 150 Mitarbeitern den Arbeitsweg zu den jeweiligen Produktionsstätten erleichtert.

AUS- UND WEITERBILDUNG

Die PIERER Mobility-Gruppe verfolgt den Ansatz, durch Weiterbildungsangebote für bestehende Mitarbeiter intern Karrierewege und lebenslanges Lernen zu ermöglichen. So sind Beschäftigte zufriedener und bleiben dem Unternehmen treu, während sie als wertvolle Wissensträger und Fachkräfte den Erfolg des Unternehmens sichern.

Um dieses Wissen innerhalb der Gruppe einer größeren Anzahl an Mitarbeitern zur Verfügung zu stellen, wurde 2022 die Trainingsoffensive **KTM_Insights** gestartet. Im Rahmen dieser Weiterbildungsinitiative wird Wissen über unterschiedliche Unternehmensbereiche, wie etwa fachspezifisches Wissen, Prozesse, Software oder Programme vermittelt. Dazu absolvieren die Wissensträger, die KTM_Experts genannt werden, eine interne Schulung, um danach ihr eigenes Training zu konzeptionieren. 2022 wurden im Rahmen des Programms die ersten zehn KTM_Experts ausgebildet.

Um das Bewusstsein für nachhaltiges Handeln im Unternehmen weiter zu schärfen, wurde 2022 ein E-Learning-Kurs zum **Abfallmanagement** eingeführt. Er gibt den Mitarbeitern einen Einblick in den richtigen Umgang mit Abfällen im Hinblick auf die Entsorgung und das Abfallmanagement im Unternehmen. Seit dem Start im Juni 2022 wurden 369 Mitarbeiter geschult.

In der „**Production Academy**“ wurden die Deutschkenntnisse der Mitarbeiter an den Produktionsstätten verbessert. Im abgelaufenen Geschäftsjahr gab es 203 Teilnehmer an den Kursen, die an die Schichten gekoppelt direkt im Betrieb stattfinden.

Um für die unterschiedlichsten Führungsherausforderungen

gewappnet zu sein, bietet die KTM_academy seit dem Jahr 2021/22 im Rahmen des Programms **#LeadershipNextLevel** Vertiefungstrainings zu vielen verschiedenen Führungsthemen an. Nach der regulären Führungskräfteausbildung haben leitende Angestellte die Möglichkeit, sich unter anderem zu Themen wie „Remote Leadership“, „Feedback als wichtiges Führungstool“, „Talentmanagement“ oder „Generationenmanagement“ weiterzuentwickeln. Im Jahr 2022 wurden insgesamt neun Vertiefungstrainings von 88 Führungskräften absolviert.

Die **Duale Akademie Österreich** bietet speziell AHS-Maturanten, Studierenden und Berufsumsteigern die Möglichkeit einer praktischen Ausbildung in unterschiedlichsten Bereichen. In der Zeit von maximal drei Jahren wird das bereits theoretisch erlernte Wissen mit der Praxis im Unternehmen verknüpft. Die KTM AG bildete im Jahr 2022 insgesamt sechs duale Akademiker in zwei Berufen aus. Auch die Avocodo GmbH setzt in Zusammenarbeit mit der CODERS.BAY in Linz auf das Ausbildungskonzept der Dualen Akademie sowie auf das Angebot der Arbeitsplatznahen Qualifizierung (AQUA), gefördert vom Arbeitsmarktservice Oberösterreich und vom Land Oberösterreich. So konnte das Unternehmen insgesamt drei neue Lehrlinge für den Bereich „Applikationsentwicklung – Coding“ bzw. „Systemtechnik“ gewinnen.

MINT BERUFE

Zur Förderung von Frauen in MINT-Berufen lädt die KTM AG etwa regelmäßig interessierte Mädchen ein, um einen Einblick in die technischen Ausbildungsmöglichkeiten des Unternehmens zu bekommen. Beim Girl's Day nehmen sie an einer Produktionsführung teil und dürfen auch selbst Hand anlegen, indem sie an verschiedenen Stationen Schlüsselanhänger fräsen, an Motoren arbeiten, Messungen an Elektrotafeln durchführen oder ganze Räder demontieren. Die Stationen werden von den Ausbildern des Unternehmens fachmännisch betreut. Die Zahl der Mädchen in technischen Lehrberufen steigt stetig. Bei KTM wurde 2022, nach zwei Jahren coronabedingter Pause, der Girl's Day wieder am Standort abgehalten.

LEHRLINGE

Um den Herausforderungen des Fachkräftemangels zu begegnen, setzt die Personalstrategie der Unternehmensgruppe stark auf die eigene Lehrlingsausbildung. Zum Bilanzstichtag 31.12.2022 waren rund 200 Lehrlinge beschäftigt (Vorjahr: rund 190), ausgebildet wurde in 20 verschiedenen Lehrberufen.

61 weibliche und 136 männliche Lehrlinge befanden sich im abgelaufenen Geschäftsjahr in einer Lehre, davon 75 % im technischen sowie 25 % im kaufmännischen Bereich. Während der Lehre werden die Lehrlinge nicht nur für den angestrebten Beruf ausgebildet, sondern erhalten zusätzliche Lerninhalte, darunter Office Schulungen wie auch Kurse im Metall- und KFZ-Bereich durch Ausbildungen bei externen Partnern. Der Großteil der Lehrlinge wird

in KFZ-Technik ausgebildet, derzeit 39 %, gefolgt vom Bereich Metalltechnik (37 %).

Am Standort Mattighofen wurde das Schulungszentrum für Lehrlinge umgebaut und im Herbst 2022 eröffnet. Dabei wurden seit 2019 2,5 Mio. Euro in eine moderne Ausbildungsinfrastruktur auf 3.000 m² investiert. Die neue Lehrwerkstatt ist durch die Investition in ein Pneumatik-Elektro-Labor, einen neuen Programmiererraum für CNC sowie Konstruktion mit 3D-Druck zu einer technisch erstklassig ausgestatteten Ausbildungsstätte gewachsen. Die **Lehrwerkstatt** bietet Kapazitäten für insgesamt 230 Lehrlinge.

Über 60 Lehrlinge erhalten über das Programm **Lehre mit Matura** eine Weiterbildung in den Gegenständen Mathematik, Deutsch und Englisch sowie einem Wahlpflichtfach. Diese Ausbildung ist der Berufsreifeprüfung gleichgestellt und ermöglicht damit auch den Hochschulzugang.

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

AUS- UND WEITERBILDUNGSSTUNDEN

Die Anzahl der Aus- und Weiterbildungsstunden für Mitarbeiter in Österreich betrug zum 31.12.2022 rund 120.000 Stunden (Vorjahr rund 124.000). Pro Mitarbeiter waren es durchschnittlich 22 (Vorjahr: rund 26 Stunden). Der Aufwand für die Aus- und Weiterbildungskosten betrug im Berichtsjahr rund EUR 2.793.000 global.

ARBEITSSICHERHEIT UND MITARBEITERGESUNDHEIT

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

Als produzierendes bzw. assemblierendes Unternehmen von Street- und Offroad-Motorrädern bestehen wesentliche Risiken für die Mitarbeiter grundsätzlich im Bereich der Werkstätten sowie im Bereich von Testfahrten. Die Unternehmensgruppe verfolgt einen strategischen Ansatz für Gefahrenminimierung nach dem **STOP-Prinzip** (**S**ubstitution, **T**echnische **S**chutzmaßnahmen, **O**rganisatorische Maßnahmen, **P**ersönliche Schutzmaßnahmen) und

implementiert laufend Vorsichtsmaßnahmen und spezielle Schulungen insbesondere in den Arbeitsbereichen mit hohem Gefahrenpotenzial.

Ein besonderer Fokus liegt seit einigen Jahren auf der bestmöglichen Vermeidung von Unfällen im Zuge von betrieblich erforderlichen Erprobungsfahrten mit Prototypen- und Serienmotorrädern. Mitarbeiter, die für Testfahrten zuständig sind, werden in der **KTM Riders Academy** geschult. Durch spezielle und regelmäßige Fahrtrainings wird sichergestellt, dass Mitarbeiter ein dem Berufsbild entsprechendes Fahrtraining absolvieren. Im Berichtsjahr 2022 haben insgesamt 211 Mitarbeiter die angebotenen Motorrad-Fahrtrainings in 34 Kursterminen besucht.

Für den Auf- und Ausbau der Themen **Sport und betriebliche Gesundheitsförderung**, gebündelt im Health & Safety Team, wurden im Berichtsjahr 2022 erste wichtige analytische Schritte gesetzt. Es wurden grundlegende strategische Eckpfeiler für die künftige Bereichsausrichtung und die Themenfelder festgelegt. Ein Steering Komitee (zusammen mit dem Arbeitsmedizinischen Dienst, Betriebsrat und Human Resources) wird künftig regelmäßig Schwerpunkte und Maßnahmen evaluieren. Die weitere Ausrollung ist für 2023 geplant.

Die **Corona-Pandemie** verlangte speziell in den ersten beiden Quartalen 2022 besondere Maßnahmen, um die Mitarbeiter zu schützen und die Aufrechterhaltung des Betriebsablaufs zu gewährleisten. Wegen dieser vorausschauenden Arbeitsweise und dem stetigen Austausch mit Behörden konnten die Maßnahmen wie auch Verordnungen der Regierung umfangreich und rasch umgesetzt werden. Dadurch wurde eine großflächige Ausbreitung im Unternehmen eingedämmt und das Risiko, sich im Unternehmen mit COVID-19 anzustecken, als gering eingeschätzt.

DIVERSITÄT UND CHANCENGLEICHHEIT

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

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

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

Seit 2018 ist der Frauenanteil im Konzern um rund 10,6 % angestiegen. Die Gruppe will die Tätigkeit in einem Industriebetrieb auch für weibliche Arbeitskräfte attraktiver machen und noch mehr Frauen für technische Berufe begeistern. Ziel ist es, die Zahl der weiblichen Beschäftigten, insbesondere in der Produktion und produktionsnahen Bereichen, in den nächsten Jahren kontinuierlich zu erhöhen.

Als internationaler Konzern wird Vielfalt bei PIERER Mobility geschätzt: in Herkunft, Kultur, Sprache und damit in den unterschiedlichen Ideen und Denkansätzen der Mitarbeiter. Im Berichtsjahr waren Mitarbeiter aus 68 Nationalitäten in der Unternehmensgruppe beschäftigt. Der Konzern ist jung und dynamisch, das spiegelt auch der Altersschnitt von 36,8 Jahren wider.



Aktie & Investor Relations

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

Seit dem 14. November 2016 sind die Aktien der PIERER Mobility AG im International Reporting Standard der SIX Swiss Exchange 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 1. März 2022 notieren die Aktien der PIERER Mobility AG auch im prime market, dem Top-Segment des Amtlichen Handels der Wiener Börse. Das Listing an der Frankfurter Wertpapierbörse (General Standard) wurde am 18. Oktober 2022 (letzter Handelstag) beendet.

POSITIVES ESG RATING ERMÖGLICHT AUFNAHME IN DEN NACHHALTIGKEITSINDEX DER SIX SWISS EXCHANGE

Die PIERER Mobility- Aktie ist seit dem 19. September 2022 im SPI ESG / SPI ESG Weighted-Indizes der SIX Swiss Exchange gelistet. Bei der Selektion der Unternehmen für diesen Index wird als Kriterium unter anderem die Nachhaltigkeitsanalyse des Emittenten durch Inrate, eine unabhängige Schweizer Rating-Agentur, berücksichtigt. PIERER Mobility konnte ihr ESG Impact Rating auf C+ verbessern und erfüllte damit die Voraussetzungen für die Aufnahme in diesen Nachhaltigkeitsindex der SIX Swiss Exchange. Zu den weiteren Aufnahmekriterien zählen folgende Komponenten: zum Stichtag darf nicht mehr als 5 % des Umsatzes in einem kritischen Sektor erwirtschaftet werden und das Unternehmen darf nicht vom Schweizer Verein für verantwortungsbewusste Kapitalanlagen zum Ausschluss empfohlen sein. Infolge der Selektion im abgelaufenen Geschäftsjahr umfasst die Liste des SPI ESG / SPI ESG Weighted-Indizes zusammen mit der PIERER Mobility AG etwa 160 Aktienemittenten.

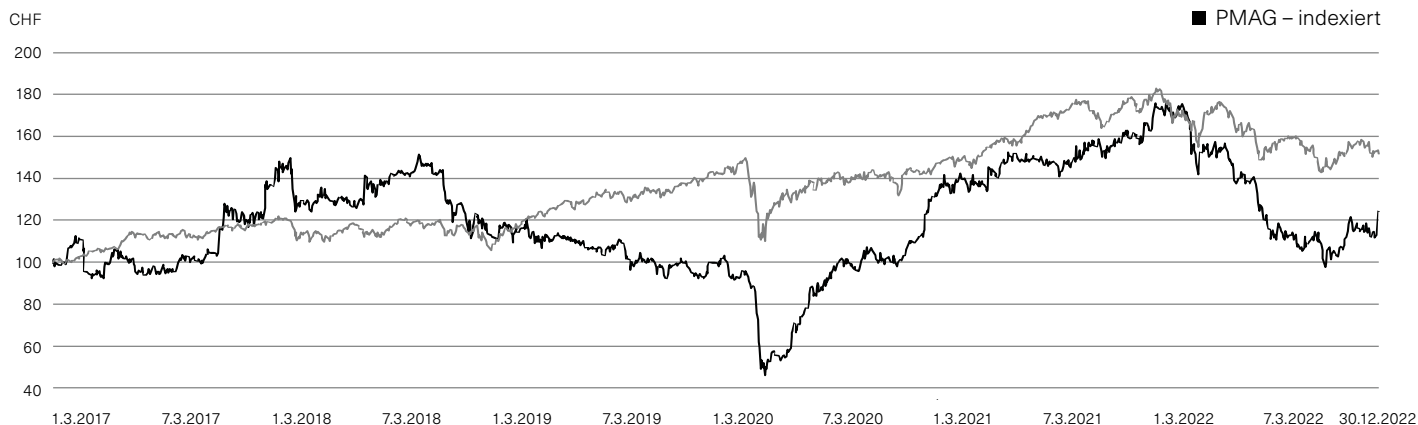
AUFNAHME IN DEN ATX GLOBAL PLAYERS INDEX DER WIENER BÖRSE

Zudem wurden die Aktien der PIERER Mobility AG ebenfalls am 19. September 2022 in den ATX Global Players Index (ATX GP) der Wiener Börse aufgenommen. Der ATX GP ist ein nach Streubesitz-Kapitalisierung gewichteter Preisindex der Wiener Börse und besteht aus allen Aktien, die an der Wiener Börse im „prime market“ gehandelt werden und mindestens 20 % ihres Umsatzes außerhalb Europas erwirtschaften.

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. 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 und schloss am letzten Handelstag des Geschäftsjahres 2021 (30.12.2021) bei CHF 94,0. Das Börsejahr 2022 stand vor allem im Zeichen des Ukraine-Krieges, welcher für große Unsicherheiten auf den Kapitalmärkten sorgte. Steigende Inflationsraten, hervorgerufen vor allem durch höhere Energiekosten, begegneten die Zentralbanken in Europa und den USA mit deutlichen Leitzinserhöhungen. Das Risiko einer Rezession infolge der deutlichen Zinsschritte und ein möglicher Lieferstopp von russischem Erdgas beunruhigten die Anleger zusätzlich. Diese herausfordernden Bedingungen führten zu hohen Volatilitäten auf den Aktienmärkten. Trotz der im Jänner 2022 von der PIERER Mobility AG veröffentlichten positiven Prognose für das Geschäftsjahr 2022,

Kursperformance PIERER Mobility AG (SIX) vs SPI



welche im August 2022 weiter angehoben wurde, büßte die PIERER Mobility-Aktie in den ersten Quartalen 2022 rund 42 % ihres Wertes ein (Kurs 30.12.2021: CHF 94,0). Dieser Abwärtstrend mündete am 3. Oktober 2022 in einem Schlusskurs-Tief von CHF 52,9. Der höchste Schlusskurs an der SIX Swiss Exchange lag am 13. Jänner 2022 noch bei CHF 95,0. Der Kursverlauf der PIERER Mobility AG-Aktie wurde somit im Jahr 2022 zunehmend von externen Faktoren und nicht von betriebswirtschaftlichen Kennzahlen bestimmt. Das vierte Quartal zeigte wieder eine positive Entwicklung und konnte ausgehend vom Tiefstkurs ein Plus von rund 27 % verzeichnen. Die PIERER Mobility AG schloss am letzten Handelstag des Geschäftsjahres 2022 (30.12.2022) mit CHF 67,1 bei einer Marktkapitalisierung von CHF 2.267,7 Mio. ab.

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

VEREINFACHUNG DER BETEILIGUNGSSTRUKTUR MIT BAJAJ

Ein wichtiger Meilenstein für PIERER Mobility war der Abschluss der Vereinfachung der Beteiligungsstruktur zwischen der Pierer-Gruppe und der indischen Bajaj-Gruppe im vierten Quartal 2021. Im Rahmen einer Sachkapitalerhöhung brachte dabei die indische Bajaj-Gruppe über die Pierer Bajaj AG rund 46,5 % ihrer Anteile an der KTM AG in die Gesellschaft ein und erhielt dafür im Gegenzug 11.257.861 neue Aktien. Durch diese Kapitalerhöhung stieg die Beteiligung der PIERER Mobility an der operativen KTM AG auf 99,8 % (zuvor 51,7 %). Im Berichtsjahr 2022 wurden die restlichen 0,2 % der Aktien an der KTM AG gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung im Rahmen eines Squeeze-Outs auf die Hauptgesellschafterin PIERER Mobility AG übertragen.

RESEARCH COVERAGE

Die Betreuung der PIERER Mobility AG durch Investmentbanken ist ein wichtiger Bestandteil in der umfassenden

Investor-Relations-Tätigkeit des Unternehmens und ist von besonderer Bedeutung für die Wahrnehmung und Einschätzung der PIERER Mobility-Aktie bei Investoren. Neben dem Coverage durch die Bank Vontobel AG¹ in Zürich besteht eine Zusammenarbeit mit zwei weiteren Analystenhäusern. Die Stifel Schweiz AG in Zürich hat im abgelaufenen Geschäftsjahr fünf Research-Kommentare bzw. Analyseberichte verfasst. Die jüngste Aktualisierung erfolgte nach Veröffentlichung der vorläufigen Ergebnisse im Jänner 2023. Die Stifel Schweiz AG hat ihre Kurserwartung bei CHF 92 festgelegt und ihre Empfehlung von „Buy“ bestätigt. Die Jefferies GmbH, mit Sitz in Frankfurt, hat in ihrem letzten Analyseupdate im Jänner 2023 ebenfalls eine Kaufempfehlung ausgesprochen und das Kursziel mit CHF 90 beziffert. Die Bank Vontobel AG geht in ihrer aktuellen Bewertung im Jänner 2023 von einem Kursziel von bis zu CHF 95 aus und bleibt bei ihrer Kaufempfehlung. Begründet wird dies mit dem organischen Wachstum in allen Kernbereichen.

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

DIVIDENDE

Der Vorstand wird in Abstimmung mit dem Hauptgesellschafter Pierer Bajaj AG laut den veröffentlichten Mitteilungen vom 27.12.2022 sowie 31.01.2023 der Hauptversammlung am 21.04. 2023 die Ausschüttung einer Dividende von EUR 2,-- je Aktie vorschlagen. Der Vorschlag resultiert aus dem erwarteten Rekordergebnis und die Annahme durch die Hauptversammlung würde zu einer Verdoppelung gegenüber der Vorjahresdividende führen. Im Hinblick auf ein Ergebnis je Aktie von € 5,03 bedeutet das eine Ausschüttungsquote von 39,76 %. Zum 31.12.2022 beträgt die Zahl der dividendenberechtigten Aktien 33.796.535 Stück Aktien. Bei 33.796.535 dividendenberechtigten Aktien wird somit ein Betrag in Höhe von rund € 67,60 Mio. ausgeschüttet.

Kursperformance PIERER Mobility AG (SIX) vs SPI



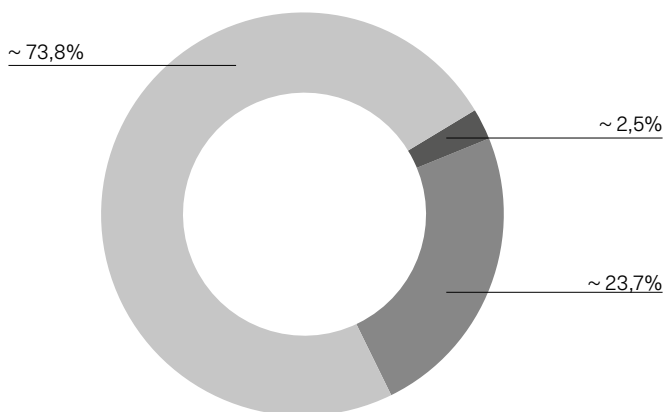
INVESTOR RELATIONS AKTIVITÄTEN

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 und Unternehmenspräsentationen wie auch Informationen zu Veranstaltungen für Investoren auf der Website des Unternehmens www.pierermobility.com veröffentlicht und stehen damit allen Aktionären zeitgleich zur Verfügung. Nach zwei Jahren coronabedingter Pause konnten alle geplanten Veranstaltungen auch wieder in Person abgehalten werden. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde außerdem ein Live-Webcast als neue Dialogform in der Kommunikation mit den Kapitalmarktteilnehmern eingeführt (betrifft die Telefonkonferenzen zur Präsentation der Halbjahres- und Jahresergebnisse).

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31.12.2022

Zum Ende des Geschäftsjahres 2022 hielt die Pierer Bajaj AG, Österreich eine Beteiligung in Höhe von rund 73,8 % des Grundkapitals der Gesellschaft. Rund 2,5 % hielt Pierer Konzerngesellschaft mbH, Österreich. Der Streubesitz betrug rund 23,7 %.

■ Pierer Bajaj AG, Österreich:	~ 73,8%
■ Pierer Konzerngesellschaft mbH, Österreich:	~ 2,5%
■ Streubesitz:	~ 23,7%



WEITERE INFORMATIONEN ZUR PIERER MOBILITY-AKTIE

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





Corporate Governance

Corporate Governance Bericht 2022 nach ÖCGK	74
01 Bekenntnis zum Österreichischen Corporate Governance Kodex (ÖCGK)	74
02 Zusammensetzung der Organe	75
03 Massnahmen zur Förderung von Frauen	81
04 Beschreibung des Diversitätskonzepts	82
05 Prüfungen und externe Evaluierung	83
06 Veränderungen nach dem Abschlussstichtag	83
Corporate Governance (RLCG) der SIX Swiss Exchange	84

Corporate Governance Bericht 2022 nach ÖCGK

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

(Segment: prime market) der Wiener Börse gelistet. Bis zum Ablauf des 18. Oktober 2022 waren die Aktien der Gesellschaft zudem im Regulierten Markt (General Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse notiert.

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 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 2022 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 2022.

„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-Regel 41“: Da der Aufsichtsrat der PIERER Mobility AG im Geschäftsjahr 2022 aus nur vier bzw. sechs Mitgliedern bestand, wurde auf die Einrichtung eines Nominierungsausschusses verzichtet, da dies zu keiner Effizienzsteigerung der Aufsichtsratsarbeit geführt hätte. Die Aufgaben des Nominierungsausschusses werden vom gesamten Aufsichtsrat wahrgenommen.

„C-Regel 49“: Der Abschluss von Verträgen mit Mitgliedern des Aufsichtsrates, durch die sich diese außerhalb ihrer Tätigkeit im

Aufsichtsrat gegenüber der Gesellschaft zu einer Leistung gegen ein nicht bloß geringfügiges Entgelt verpflichtet, 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 2022 nicht erfolgt ist. Ab dem Geschäftsjahr 2023 ist geplant, dass der Abschlussprüfer eine unabhängige Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Risikomanagements gemäß C-Regel 83 durchführt.

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.

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.

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 2022 wie folgt zusammen (C-Regel 16 des ÖCGK):

Name Geburtsjahr	Funktion	Erstbestellung	Ende der laufenden Funktionsperiode	Verantwortungsbereich
DI Stefan Pierer geb. 1956	Vorstandsmitglied (CEO)	2. Juni 2015*	31. Dezember 2023	strategische Gesamtleitung Produktmanagement Qualitätsmanagement Einkauf Supply Chain Internationale Projekte Nachhaltigkeit
Mag. Friedrich Roithner geb. 1963	Vorstandsmitglied (CFO)	2. Juni 2015**	31. Dezember 2023	Finanzen (Konzern)Rechnungswesen Steuerangelegenheiten Rechtsangelegenheiten Risiko-Management
Mag. Hubert Trunkenpolz geb. 1962	Vorstandsmitglied	1. Jänner 2018	31. Dezember 2023	Vertrieb Marketing Kundendienst Joint Ventures
Mag. Viktor Sigl, MBA geb. 1974	Vorstandsmitglied	19. Dezember 2019	31. Dezember 2023	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, 2011 begann er mit dem Aufbau der Pierer Industrie AG, deren Alleinaktionär und Vorstandsvorsitzender er ist.

Weitere wesentliche Funktionen im PIERER Mobility-Konzern:

- Vorstandsvorsitzender der KTM AG

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

- Aufsichtsratsvorsitzender der Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)
- Aufsichtsratsvorsitzender der Pankl Racing Systems AG
- Aufsichtsratsmitglied der Oberbank AG
- Aufsichtsratsmitglied der Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH
- Aufsichtsratsmitglied der SHW 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 PIERER Mobility-Konzern:

- Aufsichtsratsvorsitzender der KTM AG
- Aufsichtsratsvorsitzender der KTM Components GmbH

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

- Aufsichtsratsmitglied der Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)
- Aufsichtsratsmitglied der Pankl Racing Systems AG
- Aufsichtsratsmitglied der SHW AG
- Aufsichtsratsmitglied der Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH

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 PIERER Mobility-Konzern:

- Vorstandsmitglied der KTM AG

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

- Keine.

MAG. VIKTOR SIGL, MBA**Beruflicher Werdegang:**

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

Weitere wesentliche Funktionen im PIERER Mobility-Konzern:

- Vorstandsmitglied der KTM AG
- Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der KTM Components 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 2022 die ihm nach Gesetz, Satzung, ÖCGK und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben und Pflichten gewissenhaft wahrgenommen. Mit Ausnahme von Rajiv Bajaj sind sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats und der Ausschüsse des Aufsichtsrats im Sinn des ÖCGK frei und unabhängig. Im Geschäftsjahr 2022 wurden insgesamt vier Aufsichtsratssitzungen abgehalten. Lediglich bei zwei Aufsichtsratssitzungen war ein Aufsichtsratsmitglied entschuldigt abwesend; bei den übrigen Aufsichtsratssitzungen waren sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrates anwesend. Die Sitzungen dauerten durchschnittlich rund drei bis dreieinhalb Stunden. Weiters fanden drei Sitzungen des Prüfungsausschusses statt; die Sitzungen dauerten durchschnittlich rund eine Stunde. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Geschäftsjahr 2022 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 2021, der Prüfung des Konzernabschlusses 2021,

der Tagesordnung und den Beschlussvorschlägen für die 25. ordentliche Hauptversammlung, dem Finanzstatus sowie Vorstandsangelegenheiten gewidmet. Im Detail wird auch auf die Ausführungen im Bericht des Aufsichtsrates über das Geschäftsjahr 2022 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 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 New Mobility GmbH und KISKA GmbH und deren Tochtergesellschaften, Kapitalerhöhungen jeder Art bei der KTM AG, PIERER New Mobility 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 zwei Mitglieder angehören. Für jeden gebildeten Ausschuss bestellt der Aufsichtsrat ein Ausschussmitglied zum Vorsitzenden. Für die Einberufung, die Sitzungen und die Beschlussfassung eines Ausschusses gilt die Geschäftsordnung des Aufsichtsrates.

Der Aufsichtsrat kann auch ein einzelnes Mitglied mit der Aufsicht und Prüfung einzelner Geschäftsvorgänge beauftragen. Dieses Aufsichtsratsmitglied hat über seine Tätigkeit dem Aufsichtsrat zu berichten.

Es wurden keine Verträge zwischen der Gesellschaft und Mitgliedern des 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 Revisionssystems überwacht. Der Prüfungsausschuss hat Nicht-Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) bis zu einer Höhe von TEUR 2.000 pro Geschäftsjahr genehmigt. Die Genehmigung gilt für das Geschäftsjahr 2023 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 2022 hat sich der Aufsichtsrat mit der Effizienz seiner Tätigkeit, insbesondere mit seiner Organisation und Arbeitsweise, befasst und eine Selbstevaluierung im Sinne der C-Regel 36 ÖCGK vorgenommen.

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

ZUSAMMENSETZUNG DES AUFSICHTSRATES

In der 25. ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 29. April 2022 wurde der Aufsichtsrat von vier auf sechs Mitglieder aufgestockt und Herr Rajiv Bajaj, Herr Srinivasan Ravikumar,

Frau Dr. Iris Filzwieser und Frau Mag. Michaela Friepeß als Mitglieder des Aufsichtsrates gewählt. Dr. Ernst Chalupsky und Ing. Alfred Hörtenhuber haben mit Wirkung zum Ablauf der 25. ordentlichen Hauptversammlung ihre Funktion als Mitglied des Aufsichtsrates zurückgelegt.

Der Aufsichtsrat der Gesellschaft setzte sich im Geschäftsjahr 2022 somit wie folgt zusammen:

Name Geburtsjahr	Funktion	Unabhängig nach ÖCGK	Erst- bestellung	Ende der (laufenden) Funktionsperiode	Weitere Aufsichtsrats- mandate oder vergleichbare Funktionen in anderen in- und ausländischen börsen- notierten Gesellschaften
Josef Blazicek geb. 1964	Aufsichtsrats- vorsitzender	Ja	2008	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2025 beschließt	All for One Group SE (Deutschland)
Rajiv Bajaj geb. 1966	Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrates	Nein	29.04.2022	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt	keine
DI Dr. Iris Filzwieser geb. 1971	Mitglied des Aufsichtsrates	Ja	29.04.2022	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt	keine
Mag. Michaela Friepeß geb. 1972	Mitglied des Aufsichtsrates	Ja	29.04.2022	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt	keine
Srinivasan Ravikumar geb. 1957	Mitglied des Aufsichtsrates	Ja	29.04.2022	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt	keine
Mag. Klaus Rinnerberger geb. 1964	Mitglied des Aufsichtsrates	Ja	2015	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2024 beschließt	LEONI AG (Deutschland)
Dr. Ernst Chalupsky geb. 1954	Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrates	Ja	2014	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2021 beschloss (bis 29.04.2022)	keine
Ing. Alfred Hörtenhuber geb. 1955	Mitglied des Aufsichtsrates	Ja	2018	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2021 beschloss (bis 29.04.2022)	keine

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATES UND IHRE MITGLIEDER

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

Der **Prüfungsausschuss** der Gesellschaft wurde vom Aufsichtsrat mit Umlaufbeschluss vom 11. Mai 2022 neu gewählt. Dieser besteht aus drei Mitgliedern und setzt sich wie folgt zusammen:

Srinivasan Ravikumar
Vorsitzender

Mag. Klaus Rinnerberger
Stellvertretender Vorsitzender, Finanzexperte

Mag. Michaela Friepeß
Mitglied

Bis zur Beschlussfassung des Aufsichtsrates am 11. Mai 2022 gehörten dem Prüfungsausschuss Mag. Klaus Rinnerberger (als Vorsitzender), Josef Blazicek (als stellvertretender Vorsitzender) und Dr. Ernst Chalupsky (als Mitglied, mit Wirkung zum 29. April 2022 als Mitglied des Aufsichtsrates und des Prüfungsausschusses ausgeschieden) an.

Der Prüfungsausschuss ist für die Prüfung und Vorbereitung der Feststellung des Jahresabschlusses, des Gewinnverwendungsvorschlags und des Lageberichts sowie die Prüfung des Konzernabschlusses und des Corporate Governance-Berichts zuständig. Der Prüfungsausschuss hat einen Vorschlag für die Auswahl des Abschlussprüfers zu erstatten und bereitet den Vorschlag des 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 2022 zu drei Sitzungen zusammengekommen, an denen auch ein Vertreter des Wirtschaftsprüfers teilgenommen hat.

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

Josef Blazicek

Vorsitzender

Mag. Michaela Friepeß

Stellvertretende Vorsitzende

Der Vergütungsausschuss der PIERER Mobility AG wurde durch Umlaufbeschluss des Aufsichtsrates der Gesellschaft vom 11. Mai 2022 neu gewählt und ist im Geschäftsjahr 2022 zu einer Sitzung zusammengekommen. In dieser Sitzung hat sich der Vergütungsausschuss mit dem Vergütungsbericht befasst und allgemeine Fragen zur Vergütung des Vorstandes behandelt.

Bis zu seinem Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat mit Wirkung zum 29. April 2022 war Herr Dr. Ernst Chalupsky Mitglied des Vergütungsausschusses.

Im Geschäftsjahr 2022 wurde als weiterer, neuer **Ausschuss für Compliance, Investor Relations (IR) und Nachhaltigkeit (ESG)** geschaffen. Dieser besteht aus zwei Mitgliedern und setzt sich wie folgt zusammen:

Mag. Michaela Friepeß

Vorsitzende

Josef Blazicek

Stellvertretender Vorsitzender

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

Da der Aufsichtsrat aus nicht mehr als 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, Onkel, Tanten, Geschwister, Nichten, Neffen) eines Vorstandsmitgliedes des Unternehmens oder von Personen, die sich in einer in den vorstehenden Punkten beschriebenen Position befinden.

Der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrates, Rajiv Bajaj, ist Managing Director, CEO und Aktionär der Bajaj Auto Ltd., Pune,

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

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

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

03 MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG VON FRAUEN

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

Die PIERER Mobility AG unterstützt und fördert die Anstellung von Frauen, insbesondere im technischen Bereich. Als Hürde erweist sich, dass viele Führungspositionen eine technische Ausbildung erfordern und in vielen Ländern immer noch deutlich weniger Frauen als Männer technische Berufe ergreifen sowie technische Studien absolvieren.

Zur Förderung von Frauen in MINT Berufen hat die KTM AG bereits Maßnahmen gesetzt (Girl's Day, Lehre mit Matura), 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 verschiedene Besucher-Events im Unternehmen eine ideale Plattform, um seine Neigung, was die berufliche Orientierung betrifft, herauszufinden. 2022 bekamen im Rahmen der Langen Nacht der Lehre und an den Tagen der offenen Lehrwerksatt viele Interessierte einen Einblick in die Lehrlingsausbildung von KTM und konnten so für das Ausbildungsprogramm begeistert werden. Im Geschäftsjahr 2022 war rund ein Drittel der in der Unternehmensgruppe beschäftigten Lehrlinge weiblich. Die Zahl der Mädchen, die sich für technische Lehrberufe interessieren, steigt stetig.

Der Anteil an Frauen am gesamten Mitarbeiterstand betrug per 31. Dezember 2022 25,4 %. Derzeit sind im Vorstand keine, im Aufsichtsrat seit April 2022 zwei Frauen vertreten. In leitenden Stellungen sind in der PIERER Mobility AG 18,5 % Frauen (Vorjahr: 16,0 %) vertreten. Seit 2018 ist der Frauenanteil im Konzern um rund 10,6 % 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 und produktionsnahen Bereichen, in den nächsten Jahren kontinuierlich 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 2022 hat sich die Zusammensetzung des Vorstands der PIERER Mobility AG nicht verändert.

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:

Der Aufsichtsrat hat sich bis zu der 25. ordentlichen Hauptversammlung am 29. April 2022 aus vier Mitgliedern, die von der Hauptversammlung gewählt wurden, zusammengesetzt. Die 25. ordentlichen Hauptversammlung beschloss, entsprechend dem Wahlvorschlag des Aufsichtsrates zu Tagesordnungspunkt 8, die Anzahl der von der Hauptversammlung gewählten Aufsichtsratsmitglieder innerhalb der satzungsmäßigen Grenzen sowie auf Grundlage der Anforderungen des § 87 Abs 2a AktG und des Corporate Governance Kodex von vier auf sechs zu erhöhen. Mit Rücktrittserklärung vom jeweils 7. April 2022 haben die Aufsichtsratsmitglieder Dr. Ernst Chalupsky und Ing. Alfred Hörtenhuber jeweils ihre Funktion als Aufsichtsratsmitglied der

Gesellschaft mit Wirkung ab Beendigung der am 29. April 2022 stattgefundenen 25. ordentlichen Hauptversammlung niedergelegt. Nach Erhöhung der Anzahl der Kapitalvertreter gemäß dem Tagesordnungspunkt 8 wurden unter Berücksichtigung von

§ 86 Abs 7 AktG vier neue Mitglieder, darunter zwei Frauen in den Aufsichtsrat neu gewählt. Der Aufsichtsrat besteht zum Ende des Geschäftsjahres 2022 aus sechs Mitgliedern, die den im Konzept definierten Anforderungen entsprechen.

05 PRÜFUNGEN UND EXTERNE EVALUIERUNG

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, FN 269725 f, Kudlichstraße 41, 4020 Linz, wurde von der 25. ordentlichen Hauptversammlung zum Konzern- und Einzelabschlussprüfer der Gesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2022 bis 31. Dezember 2022 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 564 (Vorjahr: TEUR 550). Sonstige Leistungen betragen TEUR 56.

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

Der Gesellschaft sind keine wesentlichen Veränderungen von hierin berichtspflichtigen Sachverhalten, die sich zwischen dem 31. Dezember 2022 und dem Zeitpunkt der Aufstellung dieses Berichts ergeben haben, bekannt. Im Übrigen wird hinsichtlich Veränderungen

nach dem Abschlussstichtag auf das Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ im Anhang des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2022 verwiesen.

Wels, im März 2023

Der Vorstand

DI Stefan Pierer, CEO

Mag. Friedrich Roithner, CFO

Mag. Hubert Trunkenpolz

Mag. Viktor Sigl, MBA

BERICHT GEMÄSS DER RICHTLINIEN

Corporate Governance (RLCG) der SIX Swiss Exchange

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

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

- **Vorstand:** Dem Vorstand obliegen die eigenverantwortliche Geschäftsführung und Vertretung der Gesellschaft; er besitzt das Geschäftsführungs- und Vertretungsmonopol. Der Vorstand

unterliegt keinen Weisungen der Aktionäre oder des Aufsichtsrats, sondern agiert eigenverantwortlich und weisungsfrei. Lediglich für die Vornahme bestimmter außergewöhnlicher Geschäfte hat der Vorstand die Zustimmung des Aufsichtsrates einzuholen. Wo die Schweizer Corporate Governance Richtlinie Angaben zur Geschäftsleitung verlangt, werden analog Angaben zum Vorstand gemacht. Die Funktion des Vorstands entspricht jedoch nicht genau derjenigen der Schweizer Geschäftsleitung.

- **Aufsichtsrat:** Dem Aufsichtsrat sind die Bestellung und die Abberufung des Vorstands sowie insbesondere auch dessen Überwachung zugewiesen. Bestimmte Rechtsgeschäfte bedürfen überdies seiner Zustimmung. Wo die Schweizer Corporate Governance-Richtlinie Angaben zum Verwaltungsrat verlangt, werden analog Angaben zum Aufsichtsrat gemacht. Die Funktion des Aufsichtsrats entspricht jedoch nicht genau derjenigen des Schweizer Verwaltungsrates.
- **Hauptversammlung:** Der Hauptversammlung als dem obersten willensbildenden Organ der Gesellschaft obliegt die Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Aufsichtsrats und die Bestellung des Abschlussprüfers. Wo die Schweizer Corporate Governance-Richtlinie Angaben zur Generalversammlung verlangt, werden analog Angaben zur Hauptversammlung gemacht. Bezüglich dieser beiden Institute bestehen Unterschiede zwischen der österreichischen und der schweizerischen Rechtsordnung.

1. KONZERNSTRUKTUR UND AKTIONARIAT

1.1. KONZERNSTRUKTUR

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

Geschäftsgegenstand der PIERER Mobility AG ist insbesondere die Ausübung der Tätigkeit einer Holdinggesellschaft, insbesondere der Erwerb und die Verwaltung von Industrieunternehmen und von Unternehmen und Beteiligungen an Industrieunternehmen, die Umsetzung der Aktivitäten der Pierer Industrie AG auf dem Gebiet der Mobilität (Mobility), die Leitung der zur PIERER Mobility-Gruppe gehörenden Unternehmen und Beteiligungen und die Erbringung von Dienstleistungen für diese (Konzerndienstleistungen) sowie allgemein die Erbringung von Dienstleistungen auf dem Gebiet der Unternehmensberatung. Dieser Unternehmensgegenstand der Gesellschaft wird in § 2 der Satzung festgelegt, die auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar ist (https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/06/Satzung_PIERER-Mobility-AG_29-04-2022.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 und (ii) New mobility mit ihrer Beteiligung an der KTM AG, (iii) Design, Konzeptentwicklung und Digitalisierung mit den Beteiligungen an der PIERER Innovation GmbH, der KISKA GmbH und der Avocado 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 142 im Geschäftsbericht sowie im Geschäftsbericht unter „Konzernstruktur“ auf der Seite 12 enthalten.

KTM AG

Die KTM AG hat ihren Sitz in Mattighofen, Österreich. Nach Durchführung des Squeeze-Out im Geschäftsjahr 2022 ist die PIERER Mobility AG Alleinaktionärin der KTM AG.

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 Vertriebs-Tochtergesellschaften betreut. Weiters bestehen Beteiligungen an in- und ausländischen Vertriebsgesellschaften, die vertriebs- und marketingunterstützende Dienstleistungen in den lokalen Märkten für die KTM Sportmotorcycle GmbH, die Husqvarna Motorcycles GmbH und die GASGAS Motorcycles GmbH erbringen.

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

Der Geschäftsbereich New Mobility der PIERER Mobility-Gruppe mit den Marken Husqvarna E-Bicycles, R Raymon, GASGAS Bicycles

sowie FELT Bicycles ist in der PIERER New Mobility GmbH (vormals PIERER E-Bikes GmbH) gebündelt.

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der PIERER Mobility-Gruppe, gebündelt in der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, ist mit dezentralen Standorten in Europa (insbesondere Österreich und Spanien) und Amerika global organisiert. Die zentrale Steuerung der Entwicklungsprogramme erfolgt im F&E-Hauptquartier in Mattighofen und in Munderfing (Österreich). Hier werden richtungsweisende Produkte für das PTW-Segment konzipiert, entwickelt und mit modernsten Mitteln erprobt. Im Geschäftsjahr 2022 wurde die KTM Technologies GmbH organisatorisch in die KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH eingegliedert. Die KTM Technologies GmbH ist als Entwicklungsdienstleister für die Unternehmensgruppe (Innovations-Hub) und für Drittkunden mit Fokus auf die Automotive-, Luftfahrt- und Maschinenbauindustrie tätig. Ihre Leistungsschwerpunkte liegen in der Konzept- und Produktentwicklung, sowie in der Technologieentwicklung auf Basis ihrer ausgeprägten Gesamtfahrzeug-, Leichtbau-, und Werkstoffkompetenz.

PIERER Innovation / KISKA / Avocado

Die PIERER Innovation GmbH beschäftigt sich mit digitaler Transformation und Innovation für das Kernprodukt. Dabei werden unterschiedliche Technologiefelder wie Künstliche Intelligenz, E-Commerce, Internet of Things, Big Data, Data Science 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.

Aufstellung der aktiven nichtkотиerten Tochtergesellschaften

Eine detaillierte Aufstellung der aktiven nichtkотиerten Tochtergesellschaften der PIERER Mobility AG ist dem Beteiligungsspiegel (Seiten 211 - 213 des Geschäftsberichtes) zu entnehmen.

1.2. BEDEUTENDE AKTIONÄRE

Die Aktionärsstruktur der PIERER Mobility AG setzt sich zum Stichtag 31. Dezember 2022 wie folgt zusammen:

Pierer-Gruppe:	
Pierer Bajaj AG	73,82%
Pierer Konzerngesellschaft mbH	2,53%
Streubesitz	23,65%

Die Pierer-Gruppe hielt zum Stichtag 31. Dezember 2022 rund 76,35% 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 2022 sowohl über ein bedingtes als auch über ein genehmigtes Kapital. Das genehmigte Kapital gemäß § 5 der Satzung beträgt EUR 16'898'267 und wurde noch nicht ausgenutzt.

Das bedingte Kapital gemäß § 5a der Satzung beträgt EUR 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 29.04.2027 mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Grundkapital der Gesellschaft von EUR 33.796.535,00, allenfalls in mehreren Tranchen, gegen Bar- und / oder Sacheinlagen um bis zu EUR 16.898.267,00 durch Ausgabe von bis zu 16.898.267 Stück auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien auf bis zu EUR 50.694.802,00 zu erhöhen und den Ausgabebetrag sowie die Ausgabebedingungen und die weiteren Einzelheiten der Durchführung der Kapitalerhöhung im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat festzusetzen sowie allenfalls die neuen Aktien im Wege des mittelbaren Bezugsrechts gemäß § 153 Abs 6 AktG den Aktionären zum Bezug anzubieten.

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

- (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.

¹ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/06/Satzung_PIERER-Mobility-AG_29-04-2022.pdf

Bedingtes Kapital:

Die Hauptversammlung der PIERER Mobility AG hat am 27. April 2017 ein bedingtes Kapital beschlossen.¹ 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 Kurs 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.

Von der Ermächtigung zur Ausgabe von Finanzinstrumenten im Sinne des § 174 AktG auszugeben hat der Vorstand bis zum Auslaufen der Ermächtigung am 01.04.2022 keinen Gebrauch gemacht.

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 so weit durchgeführt werden, als die Gläubiger der Finanzinstrumente von ihrem Umtausch und / oder Bezugsrecht auf Aktien der Gesellschaft Gebrauch machen. Der Ausgabebetrag und das Umtauschverhältnis sind nach Maßgabe anerkannter finanzmathematischer Methoden sowie des Aktienkurses in einem anerkannten Preisfindungsverfahren zu ermitteln. Die neu ausgegebenen Aktien der bedingten Kapitalerhöhung sind im gleichen Maße wie die bereits bestehenden Aktien der Gesellschaft dividendenberechtigt. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, Änderungen der Satzung, die sich durch die Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital ergeben, zu beschließen.

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

2.3 KAPITALVERÄNDERUNGEN DER LETZTEN DREI BERICHTSJAHRE

Die Summe des Konzerneigenkapitals der PIERER Mobility AG betrug zum 31. Dezember 2020 EUR 654,1 Mio., zum 31. Dezember 2021 EUR 765,6 Mio. und zum 31. Dezember 2022 EUR 915,1 Mio. Informationen über die Veränderung des Eigenkapitals sind in der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung des Geschäftsberichts dargelegt (Seiten 138 - 139).

In der außerordentlichen Hauptversammlung der PIERER Mobility AG vom 4. Oktober 2019 wurde der Beschluss gefasst, ein

¹ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/06/Satzung_PIERER-Mobility-AG_29-04-2022.pdf

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 Rückkaufprogramms 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 Satzungsbestimmungen¹ 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

¹ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/06/Satzung_PIERER-Mobility-AG_29-04-2022.pdf

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 Satzung¹ 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. Aufgrund der COVID-19-Krise wurde die 25. 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 Widerspruchrecht 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.

¹ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/06/Satzung_PIERER-Mobility-AG_29-04-2022.pdf

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 Satzung¹ kann einem Aktionär generell nicht mehr Stimmen einräumen, als er Anteilsbesitz hat, allerdings ist die Beschränkung des Stimmrechts ab einer bestimmten Beteiligungshöhe zulässig. Der Aktionär hat drei Möglichkeiten, sein Stimmrecht auszuüben: Er kann für einen Antrag oder gegen einen Antrag stimmen oder sich der Stimme enthalten. In bestimmten Fällen der Befangenheit des Aktionärs ruht das Stimmrecht für die konkrete Beschlussfassung. Sofern das Gesetz nicht zwingend eine andere Mehrheit vorschreibt, beschließt die Hauptversammlung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen, und in jenen Fällen, in denen eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Widerspruchsrecht

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

Anfechtungsrecht

Jeder Aktionär ist berechtigt, Hauptversammlungsbeschlüsse anzufechten, wobei eine Anfechtung die nachträgliche Aufhebung eines wirksam zustande gekommenen Beschlusses bewirken kann. Anfechtbar sind alle Beschlüsse, die Gesetze oder die Satzung² 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.

¹ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/06/Satzung_PIERER-Mobility-AG_29-04-2022.pdf

² Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/06/Satzung_PIERER-Mobility-AG_29-04-2022.pdf

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.

In der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft vom 29. April 2022 wurde der Aufsichtsrat von vier auf sechs Mitglieder aufgestockt und Herr Rajiv Bajaj, Herr Srinivasan Ravikumar, Frau DI Dr. Iris Filzwieser und Frau Mag. Michaela Friepeß als Mitglieder des Aufsichtsrates gewählt. Dr. Ernst Chalupsky und Ing. Alfred Hörtenhuber haben mit Wirkung zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2022 jeweils ihre Funktion als Mitglied des Aufsichtsrates zurückgelegt.

Der Aufsichtsrat der PIERER Mobility AG bestand im Geschäftsjahr 2022 somit aus vier bzw. sechs Mitgliedern und setzte sich seit der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft vom 29. April 2022 wie folgt zusammen:

Name Geburtsjahr	Funktion für die PIERER Mobility AG	Erstbestellung	Ende der (laufenden) Funktionsperiode	Führungsaufgaben für eine Konzerngesellschaft der PIERER Mobility AG
Josef Blazicek geb. 1964	Aufsichtsrats- vorsitzender	2008	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2025 beschließt	
Rajiv Bajaj geb. 1966	Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrates	29.04.2022	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt	KTM AG (Österreich) (Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden)
DI Dr. Iris Filzwieser geb. 1971	Mitglied des Aufsichtsrates	29.04.2022	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt	
Mag. Michaela Friepeß geb. 1972	Mitglied des Aufsichtsrates	29.04.2022	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt	
Srinivasan Ravikumar geb. 1957	Mitglied des Aufsichtsrates	29.04.2022	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt	KTM AG (Österreich) (Aufsichtsratsmitglied)
Mag. Klaus Rinnerberger geb. 1964	Mitglied des Aufsichtsrates	2015	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2024 beschließt	
Dr. Ernst Chalupsky geb. 1954	Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrates	2014	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2022 beschloss (bis 29.04.2022)	KTM AG (Österreich) (Aufsichtsratsmitglied)
Ing. Alfred Hörtenhuber geb. 1955	Mitglied des Aufsichtsrates	2018	Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2022 beschloss (bis 29.04.2022)	

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.

Rajiv Bajaj (geb. 1966), indischer Staatsbürger, hat den Master of Science in Manufacturing Systems Engineering. Seine Karriere startete er bei Bajaj Auto Ltd. im Jahr 1990 in der Abteilung „Streamlines Manufacturing Systems“. 1995 wechselte Rajiv Bajaj die Abteilung und arbeitete als General Manager und Vice President in der Abteilung „R + D und Engineering“. Im Jahr 2000 begann er als stellvertretender Geschäftsführer mit der Neuausrichtung der Marketing-, Vertriebs- und Serviceschnittstellen und förderte Exportinitiativen. Im April 2005 wurde er Geschäftsführer der Bajaj Auto Ltd.

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

DI Dr. Iris Filzwieser (geb. 1971), österreichische Staatsbürgerin, graduierte, nach der Ausbildung an der HTL für Maschinenbau und Betriebswirtschaft in Wolfsberg, zum Diplomingenieur an der Montanuniversität Leoben. Im Juni 2005 promovierte sie zur Doktorin der Montanwissenschaften. Iris Filzwieser ist Gründerin und Geschäftsführerin der UrbanGold GmbH und Geschäftsführerin der Mettop GmbH. Zudem fungiert sie als Präsidentin des Austrian Cooperativ Research und sitzt im Leitungsbeirat der Deltaakademie, Montanuniversität Leoben. Darüber hinaus ist Iris Filzwieser in

weiteren Funktionen aktiv, unter anderem als Jurymitglied der österreichischen Forschungsgesellschaft FFG, Mitglied der Delegiertenversammlung des Wissenschaftsfonds FWF sowie als Board Member des DigiTeRRI Projektes der Montanuniversität Leoben. DI Dr. Iris Filzwieser 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 DI Dr. Iris Filzwieser seit dem Jahr 2022 vertreten. Die laufende Funktionsperiode endet mit dem Ablauf der Hauptversammlung, die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt.

Mag. Michaela Friepeß (geb. 1972), österreichische Staatsbürgerin, begann nach dem Studium der Handelswissenschaften ihre berufliche Karriere 1998 als Financial Analyst sowie im Bereich Business Development bei der GE Capital Bank in Wien und in Paris bis 2003. Im September 2003 wechselte sie in die PIERER-Gruppe. Vor dem Hintergrund ihrer umfassenden Praxiserfahrung und Spezialisierung im Bereich Kapitalmarkt und Corporate Governance hatte sie ferner zuletzt die Funktion als Compliance Officer der PIERER Mobility Gruppe inne. Zudem verantwortet sie als Mitglied des Vorstandes der Pierer Industrie AG weiterhin die Bereiche Investor Relations und Sustainability. Mag. Michaela Friepeß 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. Michaela Friepeß seit dem Jahr 2022 vertreten. Die laufende Funktionsperiode endet mit dem Ablauf der Hauptversammlung, die über das Geschäftsjahr 2026 beschließt.

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

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

Mag. 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.

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 Group SE	AR-Vorsitzender	Ja
	Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)	AR-Mitglied	Ja
	Pankl Racing Systems AG	stellvertretender AR-Vorsitzender	Ja
	Pierer Bajaj AG	AR-Mitglied	Ja
	Pierer Industrie AG	stellvertretender AR-Vorsitzender	Ja
	SHW AG	AR-Mitglied	Ja
Rajiv Bajaj	KTM AG	stellvertretender AR-Vorsitzender	Ja
	Pierer Bajaj AG	stellvertretender AR-Vorsitzender	Ja
DI Dr. Iris Filzwieser	Pierer Bajaj AG	AR-Mitglied	Ja
Mag. Michaela Friepeß	Pierer Bajaj AG	AR-Mitglied	Ja
	Pierer Industrie AG	Vorstandsmitglied	Ja
	Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH	AR-Mitglied	Ja
	SHW AG	AR-Mitglied	Ja
Srinivasan Ravikumar	KTM AG	AR-Mitglied	Ja
	Pierer Bajaj AG	AR-Mitglied	Ja
Mag. Klaus Rinnerberger	HDC GmbH	AR-Mitglied	Nein
	LEONI AG	AR-Vorsitzender	Ja
	Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)	Stellvertretender AR-Vorsitzender Vorstandsmitglied	Ja Nein
	Pankl Racing Systems AG	AR-Mitglied	Ja
	Pierer Industrie AG	Vorstandsmitglied	Ja
	Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH	AR-Vorsitzender	Ja
	SHW AG	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 79).

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 79-80).

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 77-78).

Im Geschäftsjahr 2022 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 2022 wurden insgesamt vier Aufsichtsratssitzungen abgehalten. Die Sitzungen dauerten durchschnittlich rund drei bis dreieinhalb Stunden. Weiters fanden drei Sitzungen des Prüfungsausschusses statt; die Sitzungen dauerten durchschnittlich rund eine Stunde (siehe dazu auch Corporate Governance Bericht nach den Bestimmungen des ÖCGK, Arbeitsweise des Aufsichtsrats, Seiten 77-78).

3.7 INFORMATIONEN- UND KONTROLLINSTRUMENTE GEGENÜBER DEM VORSTAND

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

Im Rahmen der internen Kontroll- und Reportingsystematik werden die erkennbaren Risiken in zahlreichen Bereichen des Unternehmens laufend erhoben und bewertet; die wesentlichen Ergebnisse werden vom Vorstand beurteilt und dem Aufsichtsrat zur Kenntnis gebracht. Weitere Informationen zum Risikomanagement finden sich im Anhang des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2022.

Das Management-Informationen-System der Gesellschaft bündelt eine Vielzahl von leistungsmessenden Indikatoren aus verschiedenen

Bereichen der PIERER Mobility-Gruppe sowie umfassende finanzielle Informationen und stellt diese dem Management der Gesellschaft zeitnah in aufbereiteter Weise elektronisch zur Verfügung. Der

Aufsichtsrat erhält monatliche sowie quartalsweise Berichte auf Basis von Informationen im Management-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 2022 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	strategische Gesamtleitung Produktmanagement Qualitätsmanagement Einkauf Supply Chain Internationale Projekte Nachhaltigkeit
Mag. Friedrich Roithner geb. 1963	Vorstandsmitglied (CFO)	2. Juni 2015**	31. Dezember 2023	Finanzen (Konzern)Rechnungswesen Steuerangelegenheiten Rechtsangelegenheiten Risiko-Management
Mag. Hubert Trunkenpolz geb. 1962	Vorstandsmitglied	1. Jänner 2018	31. Dezember 2023	Vertrieb Marketing Kundendienst Joint Ventures
Mag. Viktor Sigl, MBA geb. 1974	Vorstandsmitglied	19. Dezember 2019	31. Dezember 2023	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 PIERER Mobility-Konzern:

- Vorstandsvorsitzender der KTM AG

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

- Aufsichtsratsvorsitzender der Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)
- Aufsichtsratsvorsitzender der Pankl Racing Systems AG
- Aufsichtsratsmitglied der Oberbank AG
- Aufsichtsratsmitglied der Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH
- Aufsichtsratsmitglied der SHW 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 PIERER Mobility-Konzern:

- Aufsichtsratsvorsitzender der KTM AG
- Aufsichtsratsvorsitzender der KTM Components GmbH

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

- Aufsichtsratsmitglied der Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)
- Aufsichtsratsmitglied der Pankl Racing Systems AG
- Aufsichtsratsmitglied der SHW AG

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

Weitere wesentliche Funktionen im PIERER Mobility-Konzern:

- Vorstandsmitglied der KTM AG

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

- Keine.

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

Weitere wesentliche Funktionen im PIERER Mobility-Konzern:

- Vorstandsmitglied der KTM AG
- Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der KTM Components 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 / Organisation	Position	noch aufrecht
DI Stefan Pierer	HDC GmbH	Geschäftsführer	Nein
	Industriellenvereinigung Oberösterreich	Präsident	Ja
	K KraftFahrZeug Holding GmbH (Gesellschaft gelöscht)	Geschäftsführer	Nein
	KISKA GmbH	Geschäftsführer	Nein
	KTM AG	Vorstandsvorsitzender	Ja
	KTM Components GmbH	AR-Mitglied / stellvertretender AR-Vorsitzender	Nein
	Oberbank AG	AR-Mitglied	Ja
	P Immobilienverwaltung GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)	AR-Vorsitzender	Ja
	Pankl Racing Systems AG	AR-Vorsitzender	Ja
	PB Gastro GmbH	Geschäftsführer	Nein
	Pierer Bajaj AG	Vorstand	Ja
	PIERER Immobilien GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Pierer Beteiligungs GmbH	Geschäftsführer	Ja
	PIERER Immobilien GmbH & Co KG	Geschäftsführer	Ja
	PIERER New Mobility GmbH (vormals PIERER E-Bikes GmbH)	AR-Mitglied	Nein
	PIERER IMMOREAL GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Pierer Industrie AG	Vorstandsvorsitzender, CEO	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 GmbH (vormals: Westpark Wels AG)	AR-Vorsitzender	Nein
	Wohnbau-west Bauträger Gesellschaft m.b.H.	Geschäftsführer	Nein

Vorstand	Gesellschaft / Organisation	Position	noch aufrecht
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
	Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)	AR-Mitglied	Ja
	Pierer Bajaj AG	Vorstandsmitglied	Ja
	Pierer Beteiligungs GmbH	Geschäftsführer	Ja
	PIERER New Mobility GmbH (vormals PIERER E-Bikes GmbH)	AR-Vorsitzender	Nein
	PIERER IMMOREAL GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Pierer Industrie AG	Vorstandsmitglied, CFO	Ja
	SHW AG	AR-Mitglied	Ja
	W Verwaltungs AG (Gesellschaft gelöscht)	AR-Vorsitzender AR-Mitglied / stellvertretender Vorsitzender Vorstand	Nein Nein Nein
	Westpark Wels GmbH (vormals Westpark Wels AG)	Stellvertreter des AR-Vorsitzenden	Nein
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 New Mobility GmbH (vormals PIERER E-Bikes GmbH)	Geschäftsführer	Nein
W Verwaltungs AG (Gesellschaft gelöscht)	stellvertretender AR -Vorsitzender	Nein	

Vorstand	Gesellschaft / Organisation	Position	noch aufrecht
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
	PIERER New Mobility GmbH (vormals PIERER E-Bikes GmbH)	Geschäftsführer AR-Mitglied	Nein Nein
	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 2022 verwiesen (Seiten 10 - 12).

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

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

Es wird auf die Ausführungen des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2022 verwiesen (Seiten 13 - 23). An ehemalige Mitglieder des Aufsichtsrates oder des Vorstandes wurden im Berichtsjahr 2022 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**	25.802.103	76,35%
Mag. Friedrich Roithner	Ja	Nein	98.700	0,29%
Mag. Hubert Trunkenpolz	Ja	Ja	31.800	0,09%
Mag. Viktor Sigl, MBA	Ja	Nein	15.500	0,05%
Josef Blazicek	Nein	Ja	80.000	0,24%
Rajiv Bajaj	Nein	Nein	-	-
DI Dr. Iris Filzwieser	Nein	Nein	-	-
Mag. Michaela Friepeß	Ja	Nein	71.193	0,21%
Srinivasan Ravikumar	Nein	Nein	-	-
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 Satzung¹ der PIERER Mobility AG sieht keine gegenüber dem österreichischen Aktiengesetz höheren Stimmerefordernisse 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.²

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.

¹ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/06/Satzung_PIERER-Mobility-AG_29-04-2022.pdf

² Siehe dazu die Satzung auf der Webseite der PIERER Mobility AG: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/06/Satzung_PIERER-Mobility-AG_29-04-2022.pdf

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.¹ 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 zum 31. Dezember 2022 gültigen Fassung eine Opting-out Klausel im Sinne des schweizerischen Finanzmarktinfrastukturgesetz (FinFraG).

Als Gesellschaft mit Sitz in Österreich, deren Beteiligungspapiere in der Schweiz hauptnotiert sind, untersteht die PIERER Mobility AG am Bilanzstichtag den im FinFraG enthaltenen Bestimmungen über öffentliche Kaufangebote. Gemäß Artikel 135 Abs 1 FinFraG muss grundsätzlich jeder, der Berechtigungsrechte 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 (bis 18. Oktober 2022) sowie der Wiener Börse (seit 1. März 2022) 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 Kontrollerrlangung anzuzugehen.

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.

¹ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/06/Satzung_PIERER-Mobility-AG_29-04-2022.pdf

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 25. ordentlichen Hauptversammlung zum Konzern- und Einzelabschlussprüfer der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2022 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 83).

8.3 ZUSÄTZLICHE HONORARE

Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichtes nach den Bestimmungen des ÖCGK verwiesen (Prüfungen und Externe Evaluierung, Seite 83).

8.4 AUFSICHTS- UND KONTROLLINSTRUMENTE GEGENÜBER DEM ABSCHLUSSPRÜFER

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

Der Prüfungsausschuss hat einen Vorschlag für die Auswahl des Abschlussprüfers zu erarbeiten und bereitet den Vorschlag des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung für dessen Wahl vor. Darüber hinaus hat der Prüfungsausschuss mit dem Abschlussprüfer in einer Besprechung die Abwicklung der wechselseitigen Kommunikation festzulegen. Der Prüfungsausschuss hat weiters

Nicht-Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) zu genehmigen. Schließlich werden auch die Unabhängigkeit und die Tätigkeiten des Abschlussprüfers insbesondere im 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 die Zulassung der Aktien der PIERER Mobility AG zum regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse. Die Aktien der Gesellschaft notierten bis zum 18. Oktober 2022 (letzter Handelstag) im General Standard der Frankfurter Wertpapierbörse. Seit dem 1. März 2022 notieren die Aktien der PIERER Mobility AG wieder im Amtlichen Handel (Segment: prime market) der Wiener Börse AG.

Aufgrund der Notierung der Aktien der Gesellschaft in einem regulierten / geregelten Markt im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Nummer 21 der Richtlinie 2014/65/EU wurden im Geschäftsjahr 2022 Jahresfinanzberichte sowie Halbjahresfinanzberichte der PIERER Mobility AG erstellt und in deutscher und englischer Sprache veröffentlicht.

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

Der Jahresfinanzbericht ist spätestens innerhalb von vier Monaten nach Ende des Berichtszeitraums zu veröffentlichen und auf der

Internetseite zur Verfügung zu stellen (<https://www.pierermobility.com/investor-relations/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 Artikel 17 der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 zu veröffentlichenden Insider-Informationen und Director's Dealings-Meldungen über dieses System in deutscher und englischer Sprache zu verbreiten. Kursrelevante Ereignisse werden zeitgerecht über die Medien und auf der Website publiziert. Die Insider-Informationen der PIERER Mobility AG sind auf den Webseiten <https://www.pierermobility.com/newsroom/ad-hoc-news> sowie unter <https://issuerinfo.oekb.at/startpage.html> verfügbar und können weiters nach Anmeldung unter <https://www.pierermobility.com/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 auf der Webseite der Gesellschaft unter dem Link <https://www.pierermobility.com/investor-relations/ir-kontakt>.

10. HANDELSSPERRZEITEN

Die PIERER Mobility AG unterlag im Geschäftsjahr 2022 aufgrund der Zulassung der Aktien zum regulierten Markt (General Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse (bis 18. Oktober 2022) sowie zum Amtlichen Handel (Segment prime market) der Wiener Börse (ab 1. März 2022) den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Marktmissbrauch (Marktmissbrauchsverordnung, kurz: MAR). Artikel 19 Abs 11 MAR normiert ein Handelsverbot für Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen. Im Sinne der Bestimmungen der MAR gelten bei der PIERER Mobility AG nachstehende Personenkreise als Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen: (i) Personen die einem Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorgan der Gesellschaft (Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrates) angehören und (ii) Personen, die als höhere Führungskraft zwar keinem dieser Organe angehören, aber regelmäßig Zugang zu Insiderinformationen mit direktem oder indirektem Bezug zu diesem Unternehmen haben und befugt sind, unternehmerische Entscheidungen über zukünftige Entwicklungen und Geschäftsperspektiven der Gesellschaft zu treffen.

Das Handelsverbot umfasst direkte und indirekte Eigengeschäfte sowie Geschäfte für Dritte im Zusammenhang mit Aktien der Gesellschaft. Das Handelsverbot erstreckt sich auf den geschlossenen Zeitraum von 30 Kalendertagen vor Ankündigung eines Zwischenberichts oder eines Jahresabschlussberichts, zu deren Veröffentlichung die Gesellschaft verpflichtet ist.

Während eines solchen Handelsverbots dürfen Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen, nur im Einzelfall aufgrund außergewöhnlicher Umstände, wie beispielsweise schwerwiegende finanzielle Schwierigkeiten, die den unverzüglichen Verkauf von Anteilen erforderlich machen (Notverkauf), Geschäfte mit Aktien der Gesellschaft tätigen (Artikel 19 Abs 12 lit a MAR). Ebenfalls vom Handelsverbot ausgenommen sein können Geschäfte im Zusammenhang mit Arbeitnehmerbeteiligungsprogrammen, Optionen, Optionsscheinen, mit Pflichtaktien und Bezugsrechten sowie reine Depotüberträge (Art 19 Abs 12 lit b MAR). Zur Anwendung dieser Ausnahmen ist eine ausdrückliche Erlaubnis seitens der betroffenen Person bei der Gesellschaft einzuholen.

In Umsetzung von Artikel 19 Abs 11 MAR hat die PIERER Mobility AG im Geschäftsjahr 2022 folgende generellen Handelssperrzeiten für Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen, eingerichtet:

- 27. Februar 2022 bis 28. März 2022 (vor Veröffentlichung des Jahresfinanzberichts 2021 am 29. März 2022);
- 31. Juli 2022 bis 29. August 2022 (vor Veröffentlichung des Halbjahresfinanzberichts 2022 am 30. August 2022).

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

Lagebericht zum Konzernabschluss

per 31.12.2022 der PIERER Mobility AG, Wels

1.	Entwicklung der PIERER Mobility-Gruppe	106
2.	Wirtschaftliches Umfeld und Marktentwicklung	107
3.	Finanzielle Leistungsindikatoren	110
4.	Nichtfinanzielle Erklärung	115
5.	Forschung & Entwicklung und neue Modelle	115
6.	Chancen- und Risikobericht	119
7.	Angaben gemäß § 243a (Abs 1) UGB	125
8.	Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems § 243a (Abs2) UGB	127
9.	Ausblick	129

1. ENTWICKLUNG DER PIERER MOBILITY-GRUPPE

Das Unternehmen

Die PIERER Mobility AG ist die Leitgesellschaft für Europas führenden Hersteller motorisierter Zweiräder im Segment der Sportmotorräder und E-Bikes. Der Bereich Motorräder umfasst die vollständige Premium-Markenpalette von KTM, GASGAS und Husqvarna Motorcycles. Mit ihrer Innovationskraft ist die Gruppe durch ihre Motorradmarken ein wegweisender Technologieführer für nachhaltige Verbrennerkonzepte und die E-Mobilität. Mit den Fahrradmarken Husqvarna E-Bicycles, GASGAS Bicycles, FELT Bicycles und R Raymon wird das Zweiradsortiment komplementiert. Das Premium-Markenangebot bietet weiters Hochleistungs-komponenten der Marke WP sowie im 4-Radbereich den KTM X-BOW Hochleistungs-sportwagen. Im Rahmen von strategischen Partnerschaften konnte das Unternehmen die Produktionskapazitäten in den letzten Jahren diversifizieren und die Wettbewerbsfähigkeit auf dem globalen Markt erhöhen. Dabei hervorzuheben ist die mittlerweile 15-jährige sehr erfolgreiche Allianz mit Bajaj in Indien. Daneben stärken die Kooperationen mit CFMOTO in China und das Joint Venture mit Maxcom in Bulgarien sowohl die Fahrrad- als auch die Motorradproduktion nachhaltig. Mit führender Technologie im Bereich der Niedervolt-Elektromobilität will PIERER Mobility weltweit Marktführer bei elektrischen Zweirädern im Leistungsbereich von 250W bis 15 kW werden.

Seit dem 14. November 2016 sind die Aktien der PIERER Mobility AG im International Reporting Standard der SIX Swiss Exchange primär-kotiert. Am 29. März 2017 wurden die Aktien der PIERER Mobility AG in den Swiss Performance Index (SPI) der SIX Swiss Exchange aufgenommen. Seit dem 1. März 2022 notieren die Aktien der PIERER Mobility AG auch im prime market in Wien, dem Top-Segment des Amtlichen Handels der Wiener Börse. Zudem wurden die Aktien der PIERER Mobility AG am 19. September 2022 in den ATX Global Players Index (ATX GP) der Wiener Börse aufgenommen. Das Listing an der Frankfurter Wertpapierbörse (General Standard) wurde am 18. Oktober 2022 (letzter Handelstag) beendet.

Absatz- und Umsatzentwicklung im Geschäftsjahr 2022

Die PIERER Mobility-Gruppe steigerte im Geschäftsjahr 2022 trotz höchster Herausforderungen in der Zulieferkette den Konzernumsatz um 19,4 % auf einen neuen Rekordwert von € 2.437,2 Mio. (Vorjahr: € 2.041,7 Mio.). Mit 375.492 verkauften Motorrädern (Vorjahr: 332.881) im Geschäftsjahr 2022 erreichte der Motorradbereich ein Absatzplus von rund 13 %. Trotz massiver Versorgungsprobleme konnte die Fahrrad-Division ebenfalls ein Absatzwachstum von mehr als 15 % erzielen und 118.465 E-Bicycles & Fahrräder (Vorjahr: 102.753) verkaufen.

In Europa lag der Absatz an die Händler bei 122.028 Motorrädern

(+2 %) und 96.056 Fahrrädern (-5 %). Knapp zwei Drittel der Motorräder (253.464 Stück) wurden in den Märkten außerhalb Europas, und hier insbesondere in Nordamerika (+67 %) abgesetzt. Im Fahrradbereich stellt die DACH-Region nach wie vor den größten Absatzmarkt mit rund 67 % dar. In 2022 konnte in der Fahrrad-Division der Absatzanteil in Nordamerika von knapp 1 % auf rund 11 % erhöht werden.

Die PIERER Mobility-Gruppe konnte die globalen Zulassungen weiterhin auf hohem Niveau halten. Nach einem starken Anstieg der globalen Nachfrage nach Motorrädern im Vorjahr haben sich sowohl der europäische (-3 %) bei einem Volumen von ca. 730.000 Stück, als auch der nordamerikanische Motorradmarkt (-5,7 %) und einer Größe von ca. 470.000 Stück im Jahr 2022 geringfügig verringert und auf hohem Niveau stabilisiert. Der Marktanteil aller drei Marken (KTM, GASGAS und Husqvarna Motorcycles) liegt somit in Europa bei rund 10 % bzw. bei 12 % in Nordamerika. Ebenfalls leicht rückgängig ist der australische (inklusive Neuseeland) Motorradmarkt mit einem 10 %-igen Rückgang auf 60.000 neu registrierte Motorräder. Dennoch gelang in diesem Markt ein Anstieg des Marktanteiles der drei Marken gesamt auf rund 21 %. Der relevante indische Motorradmarkt befindet sich hingegen deutlich im Aufschwung (+23 %). Bajaj setzte in Indien knapp 50.000 KTM und Husqvarna Motorräder ab, resultierend in einem Marktanteil von 5 %.

Globaler Meilenstein: Das 1.000.000-ste KTM-Motorrad verließ das Produktionswerk des strategischen Partners Bajaj in Pune/ Indien

Die PIERER Mobility AG hat mit ihrer führenden Premium-Motorradmarke KTM in Indien einen bedeutenden Meilenstein erreicht. Das einmillionste Motorrad - eine KTM Adventure 390 - ist im Bajaj-Produktionswerk Chakan in Pune vom Produktionsband gefahren. In diesem Werk der Bajaj Auto Limited werden Motorräder der Marken KTM (125 cm³ bis 390 cm³) und Husqvarna (125 cm³ bis 401 cm³) seit 2011 für den globalen Vertrieb mitentwickelt und produziert.

Strategische Kooperation mit MV Agusta & Übernahme des europäischen Vertriebs für CFMOTO Motorräder

Im November 2022 erwarb die KTM AG im Rahmen einer Kapitalerhöhung 25,1 % an der MV Agusta Motor S.p.A. mit Sitz in Varese (Italien). MV Agusta ist ein traditionsreicher europäischer Motorradhersteller im Top-Premiumsegment, dessen Marke ein Symbol für die italienische Design- und Ingenieurskunst ist. Im Rahmen dieser strategischen Partnerschaft der beiden europäischen Motorradhersteller wird KTM die MV Agusta bei der Supply Chain unterstützen und den Einkauf übernehmen. Darüber hinaus wird im Zuge dieser Kooperation MV Agusta ihre Produktpalette exklusiv über das weltweite Vertriebsnetz der PIERER Mobility vertreiben.

Die Intensivierung der Zusammenarbeit mit CFMOTO wird auch durch die neu gegründete Tochtergesellschaft CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH, Munderfing, Österreich, vorangetrieben. Das Unternehmen übernimmt den Vertrieb von CFMOTO-Motorrädern in Europa, insbesondere in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Spanien und Großbritannien.

Große Erfolge im Rennsport 2022 - PIERER Mobility gewinnt mit KTM Rally Dakar 2023

Mit weiteren 17 Weltmeistertiteln im Jahr 2022 blickt die PIERER Mobility AG auf ein herausragendes Motorsportjahr zurück. Sowohl in der E1 als auch in der GP Klasse der klassischen EnduroGP Meisterschaft krönte sich GASGAS zum Sieger. Izan Guevara unterstrich eine perfekte Rennsaison mit dem Titel in der Moto3™-Weltmeisterschaft. Mit Manuel Lettenbichler sicherte sich KTM den Weltmeistertitel in der FIM Hard Enduro Weltmeisterschaft. Mit Speed und Konstanz entschied auch der Markenkollege Tom Vialle die MX2 Motocross Weltmeisterschaft für sich. Augusto Fernandez gewann in einem mitreißenden Finale den Moto2™ Weltmeistertitel für KTM. Durch zwei Laufsiege und mehreren Podiumsplatzierungen konnte sich das KTM Factory Racing Team den zweiten Platz in der Teamwertung der MotoGP sichern. Auch die Marke Husqvarna kann auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Billy Bolt dominierte in der FIM SuperEnduro Weltmeisterschaft und gewann nicht nur den Titel, sondern auch die Teamwertung für Husqvarna.

Genauso erfolgreich wie das vergangene Jahr endete, ging es mit dem ersten großen Erfolg im neuen Jahr weiter. Anfang des Jahres 2023 sicherte sich die PIERER Mobility AG den Dakar Titel Nummer

20 durch den Argentinier Kevin Benavides auf KTM in Saudi-Arabien. Toby Price (KTM) und Skyler Howes (Husqvarna) komplettieren mit den Rängen zwei und drei das Podium und somit einen perfekten Start in die Motorsportsaison 2023.

Auswirkungen des russisch-ukrainischen Krieges

Das Geschäft der PIERER Mobility-Gruppe ist von den militärischen Auseinandersetzungen in der Ukraine nicht direkt betroffen. PIERER Mobility hat keine Investitionen, sonstige Vermögenswerte oder sonstige wesentliche Geschäftsbeziehungen in der Ukraine, Russland oder Weißrussland und unterhält auch keine wesentlichen Geschäftsbeziehungen zu Lieferanten oder Händlern in diesen Ländern.

Strategische Unternehmensentscheidungen, Ziele und Maßnahmen wurden durch den Krieg bisher nicht beeinflusst und werden als solche auch nicht erwartet. In Summe ergeben sich damit keine wesentlichen finanziellen Auswirkungen auf den Abschluss des Geschäftsjahres 2022. Die PIERER Mobility-Gruppe erwartet auch keine direkten wesentlichen Auswirkungen des Krieges auf die erwarteten zukünftigen Cashflows, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie auf die aus heutiger Sicht absehbaren Entwicklungen.

Indirekt erhöht sich jedoch – wie in der gesamten Branche – das Geschäftsrisiko für die PIERER Mobility-Gruppe insbesondere durch weiter steigende Energie- und Rohstoffkosten sowie durch negative Auswirkungen auf die Weltwirtschaft.

2. WIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND MARKTENTWICKLUNG

Im vergangenen Geschäftsjahr 2022 hat sich die Entwicklung der Weltwirtschaft aufgrund des russisch-ukrainischen Krieges deutlich verlangsamt, was zu einer erheblichen Eintrübung der wirtschaftlichen Aussichten führte. Die nachgelagerten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie sind unterdessen immer noch spürbar, insbesondere im Hinblick auf Beschaffung und globale Lieferketten. So zeigt die zeitgleiche Überlappung vor allem dieser beiden Ereignisse im vergangenen Geschäftsjahr die vielen Seiten der Destabilisierung von Lieferketten. Eine der vielfältigen Auswirkungen sind Versorgungsengpässe und erhebliche Preissteigerungen nicht nur für die Weltwirtschaft, sondern auch für die Menschen weltweit.

Weitere wichtige, beispielhafte Ergebnisse dieser vielschichtigen Krise sind die Inflationsraten, die sich kurz- und mittelfristig auf einem hohen Niveau einzupendeln scheinen. Gleichzeitig trägt die erst zum Jahresende aufgebene Null-COVID-19-Politik in China durch Überlastung chinesischer Infrastruktur und Transportwege zu den

Engpässen bei den weltweit verfügbaren Ressourcen und Gütern bei. Dies stellt einen weiteren Treiber für Rohstoffpreise dar, was wiederum den Inflationsdruck erhöht und die Realeinkommen und Ausgaben beeinträchtigt. Darüber hinaus hat der Krieg in der Ukraine insbesondere zu einer erheblichen Steigerung der Energiepreise geführt, was sich auf die bereits angespannte Versorgungslage und damit auf die Wirtschaft insgesamt auswirkt.

Die oben beschriebene Situation resultiert schließlich in mit hoher Unsicherheit behafteten, stetig angepassten globalen Wachstumsprognosen führender Organisationen auf diesem Gebiet, wie dem Internationalen Währungsfonds (IWF), der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) und der Weltbank. Die jüngsten Schätzungen zeigen eine Erhöhung der Wachstumsprognosen für 2023 im Vergleich zu vorhergehenden Schätzungen zum Jahresende 2022. Dies spiegelt einerseits die vorherrschende Dynamik und Volatilität der wirtschaftlichen

Entwicklung wider, andererseits deuten die Anhebungen der Wachstumsprognosen auf abflachende weltwirtschaftliche Risiken und Inflationsraten, gestraffte Geld- und Fiskalpolitik sowie steigende Wirtschaftskraft hin. Die Einschätzungen des IWF basieren auf zahlreichen Annahmen zu den vielseitigen makroökonomischen Einflussfaktoren, insbesondere zur Preisentwicklung bei fossilen Energieträgern und sonstigen Ressourcen sowie dem allgemeinen Zinsniveau.

Für Industrieländer rechnet der IWF für das Jahr 2023 mit einem Wachstum von 1,2 % und für das nächste Jahr 2024 von 1,4 %. Für die Euro-Zone wird für 2023 ein Wachstum von 0,7 % prognostiziert.

Für das Jahr 2024 rechnet der IWF mit einem Wachstum von 1,6 % für die Euro-Zone, während das Wachstum insbesondere in Deutschland mit 0,1 % für 2023 und 1,4 % für 2024 unterdurchschnittlich prognostiziert wird.

Für die Schwellen- und Entwicklungsländer prognostiziert der IWF für das Jahr 2023 ein Wachstum der Wirtschaftsleistung von 4,0 %, für 2024 von 4,2 %. Für China wird eine Wachstumsrate von 5,2 % für das Jahr 2023 und 4,5 % für das Jahr 2024 prognostiziert. Für Indien wird ein Anstieg der Wirtschaftsleistung von 5,4 % für 2023 und von 6,8 % für 2024 prognostiziert.

Der IWF prognostiziert Inflationsraten in Höhe von 6,6 % für 2023 und in Höhe von 4,3 % für 2024. Damit liegt der IWF mit seinen Schätzungen der künftigen Inflationsraten ca. 1,7 Prozentpunkte über dem erwarteten Niveau von OECD und Weltbank. Der IWF hält fest, dass die Risiken für den weltwirtschaftlichen Ausblick weiterhin ungewöhnlich groß sind, da die künftige weltwirtschaftliche Entwicklung entscheidend von der erfolgreichen Kalibrierung der Geldpolitik, dem Verlauf des Krieges in der Ukraine und der wirtschaftlichen Erholung in China unter den Auswirkungen der aufgegebenen Null-COVID-19-Politik abhängt. Diese Einschätzung wird von der OECD und der Weltbank im Wesentlichen geteilt. Die Risiken für ein noch im Jahr 2022 prognostiziertes Szenario wirtschaftlicher Stagnation und zeitgleicher monetärer Inflation sind nach Einschätzung von IWF, OECD und Weltbank deutlich gesunken, sodass ein solches Szenario nicht erwartet wird. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Projektionen der wichtigsten Organisationen trotz der einleitend angeführten Herausforderungen niedrige globale Wachstumsraten erwarten lassen. Der globale Wirtschaftsabschwung wird als weniger schwerwiegend erwartet als dies die letzten Prognosen aus 2022 vermuten ließen, wenngleich alle Projektionen der globalen Wirtschaftsentwicklung mit großer Unsicherheit behaftet sind.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2022 entwickelte sich der globale **Motorradmarkt** positiv (+5,7 %). In **Europa**² sank der Motorradmarkt auf ein Volumen von ca. 730.000 Neuzulassungen zum 31.12.2022, was einem leichten Minus von -3 % entspricht. Der Marktanteil straßenzugelassener Motorräder von KTM, Husqvarna und GASGAS liegt bei 10,0 % (Vorjahr: 11,5 %; Werte ohne Einbezug von Motocross-Modellen). Während beispielsweise in Italien (+7 %) der Gesamtmarkt zulassungsfähiger Motorräder wuchs, zeichnete sich in großen Teilen Europas durchschnittlich ein leichter Rückgang (-3 %) ab.

In **Nordamerika**³, einem der wichtigsten Absatzmärkte für die PIERER Mobility-Gruppe, schrumpfte zwar der Gesamtmarkt leicht von 495.000 im Vorjahr auf 470.000 in 2022 (-5,7 %), der Marktanteil in der Gruppe stieg allerdings von 11,6 % im Vorjahr auf 11,8 %.

In **Australien** kühlte sich der Markt in etwa auf das Niveau von 2020 ab (-10 % bei einem gesamten Marktvolumen von 60.000 Stück; Vorjahr: +8 %). Die Marken KTM, Husqvarna und GASGAS konnten ihren Marktanteil allerdings ausbauen und weisen nunmehr einen Marktanteil von 20,6 % (Vorjahr: 19,7 %) auf. Neben dem Heimatmarkt Österreich stellt dies den größten prozentualen Marktanteil der PIERER Mobility-Gruppe weltweit dar.

Der relevante indische Motorradmarkt (S2/S3-Segment) befindet sich deutlich im Aufschwung (+23 %) und übersteigt 2022 das Volumen von 1 Mio. Einheiten. Dabei setzte der strategische Partner Bajaj in **Indien** knapp 50.000 Motorräder der Marken KTM und Husqvarna ab, was einem Marktanteil von 5 % (Vorjahr: 7 %) entspricht. Sowohl in China (Premium-Importeursmarkt) als auch in Japan (Motorräder >250cm³) verzeichneten die Märkte einen leichten (-4,4 % in Japan), bzw. einen deutlichen (-14 % in China) Rückgang, wobei speziell in China die restriktiven Coronamaßnahmen im Jahr 2022 zu dieser Verringerung geführt haben. Dennoch liegt der Marktanteil der PIERER Mobility-Gruppe in **Japan**, dem Heimatmarkt der großen japanischen Motorradhersteller, bei stabilen 3 % (Vorjahr: 3,3 %), während sich die Nachfrage in **China** nach KTM- und Husqvarna-Modellen in einem Marktanteil von 10,3 % (Vorjahr: 10,2 %) niederschlägt.

Der **E-Mobility-Markt** birgt großes Wachstumspotenzial. Es ist absehbar, dass sich darauf hochwertige Produkte durchsetzen bzw. durchsetzen werden. Das gestiegene Qualitäts- und Umweltbewusstsein der Verbraucher führt unmittelbar zu einer höheren Nachfrage auf dem relevanten Markt – ein nachgewiesener Trend, insbesondere auf Basis der Daten für den deutschen Absatzmarkt, der nach aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht zuletzt

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

2 Motorräder = 120cm³ 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 = 120cm³ inklusive Motocross, ohne Scooters und ATV's, inkl. Elektromotorräder in den beiden Märkten US und CA.

von der sich verändernden und umweltbewussteren Bevölkerungsstruktur abhängt. Gleichzeitig ist anzumerken, dass aktuelle makroökonomische Unsicherheiten, wie einleitend dargelegt, sowie Einflüsse auf Verbraucherpreise nicht zuletzt aufgrund von hohen Inflationsraten unvorhersehbare Auswirkungen auf das Nachfrageverhalten bergen.

Der jüngste Bericht 2022 der Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI) weist für das Jahr 2021 ein europäisches Absatzvolumen von rund 22 Millionen New Mobility-Produkten – in der Terminologie von CONEBI EPACs – aus. Dies ist ein moderates Wachstum im Vergleich zu 2020 von 0,8 %. Die Verkäufe von elektrifizierten Produkten übertreffen jedoch den gesamten Markt mit einem Anstieg von +11,5 % im Vergleich zu 2020 und einem Anteil von 22,8 % an den insgesamt verkauften Produkten. Die wichtigsten Länder in Bezug auf das Verkaufsvolumen bleiben dem Bericht zufolge Deutschland (4,7 Millionen Einheiten), Großbritannien (3,3 Millionen Einheiten) und Frankreich (2,0 Millionen Einheiten).

Nach Angaben des Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV) wurden in Deutschland im Jahr 2021 rund 4,7 Mio. New Mobility-Produkte abgesetzt, was einem Absatzrückgang von rund 5 % gegenüber dem Rekordjahr 2020 entspricht. Damit stabilisiert sich der Absatz auf einem deutlich erhöhten Niveau im Vergleich zum Zeitraum vor der COVID-19-Pandemie. Dieser Rückgang resultiert ausschließlich aus dem Segment nicht-elektrifizierter Zweiräder (-13,0 %), während die Verkäufe von elektrifizierten Produkten gegen den Trend um 3 % stiegen. In seinem Bericht für das Gesamtjahr 2021 bestätigt der ZIV die äußerst positiven Prognosen der Vergangenheit für den relevanten Markt. So rechnete der ZIV für 2021 mit 2,0 Millionen verkauften elektrifizierten Produkten in Deutschland (Vorjahr: 1,95 Millionen elektrifizierte Produkte). Deren Marktanteil liegt damit bei 42,6 % (Vorjahr: 38,7 %). Auch für ihren mittelfristigen Marktanteil hat der ZIV seine Schätzung erhöht: Mittelfristig soll der Anteil elektrifizierter New Mobility-Produkte am gesamten relevanten Markt in Deutschland 50 % betragen (Vorjahresschätzung: 40-50 %).

Auch eine Trendstudie der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PwC aus dem Jahr 2021¹ zeigt, dass der relevante Markt in den kommenden Jahren weltweit mit einer durchschnittlichen Rate von ca. 5,5 % jährlich wachsen wird. Getrieben wird diese Entwicklung vor allem durch stark wachsende Verkaufszahlen bei elektrifizierten New Mobility-Produkten (7,4 % p.a. laut Studie). Die größten Wachstumspotenziale liegen der Studie zufolge in den ostasiatischen sowie europäischen und nordamerikanischen Märkten mit einem geschätzten Absatzvolumen von ca. 210,4 Mio.

Produkten (geschätzter Wert des Absatzvolumens: ca. 80 Mrd. Euro), die im Jahr 2025 weltweit verkauft werden. Andere aktuelle Studien, z. B. von Grand View Research² oder Precedence Research³, bestätigen denselben erwarteten starken Wachstumstrend mit berechneten jährlichen globalen Wachstumsraten von 8,2 % bzw. 7,4 %, wobei Europa den am schnellsten wachsenden Markt (10,4 % bzw. 10,5 % CAGR) und das Segment elektrifizierter New Mobility-Produkte den am schnellsten wachsenden Produktbereich (10,2 % bzw. 10,3 % CAGR) darstellt.

1 Für weitere Informationen, siehe <https://www.pwc.com/it/it/publications/docs/pwc-global-bike-and-accessories-market.pdf> (Stand: 26. Jänner 2023).

2 Für einen Überblick, siehe <https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/bicycle-market> (Stand: 26. Jänner 2023).

3 Für einen Überblick, siehe <https://www.precedenceresearch.com/bicycle-market> (Stand: 26. Jänner 2023).

3. FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

BEDEUTSAMSTE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN:

ERTRAGSKENNZAHLEN		2021	2022	VDG. IN %
Umsatzerlöse	in € Mio.	2.041,7	2.437,2	19,4%
Betriebsergebnis vor Abschreibung (EBITDA)	in € Mio.	332,2	381,1	14,7%
EBITDA-Marge	in %	16,3%	15,6%	
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT)	in € Mio.	193,5	235,3	21,6%
EBIT-Marge	in %	9,5%	9,7%	

WEITERE FINANZIELLE KENNZAHLEN:

ERTRAGSKENNZAHLEN		2021	2022	VDG. IN %
Ergebnis nach Steuern	in € Mio.	142,9	170,6	19,4%
Ergebnis nach Minderheiten	in € Mio.	82,5	169,9	> 100%

BILANZKENNZAHLEN		31.12.2021	31.12.2022	VDG. in %
Bilanzsumme	in € Mio.	2.033,7	2.550,6	25,4%
Eigenkapital	in € Mio.	765,6	914,4	19,4%
Eigenkapitalquote	in %	37,6%	35,8%	
Working Capital Employed ¹	in € Mio.	160,5	186,7	16,4%
Nettoverschuldung ²	in € Mio.	189,9	256,5	35,1%
Gearing ³	in %	24,8%	28,1%	

CASH-FLOW UND INVESTITIONEN		2021	2022	VDG. in %
Cash-Flow aus Betriebstätigkeit	in € Mio.	367,4	280,3	-23,7%
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	in € Mio.	-195,1	-283,1	45,1%
Free Cash-Flow ⁴	in € Mio.	172,2	-2,8	< 100%
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	in € Mio.	-27,6	-91,3	< 100%
Investitionen ⁵	in € Mio.	178,5	267,5	49,9%

WERTSCHAFUNG		31.12.2021	31.12.2022	
ROCE (Return on Capital Employed) ⁶	in %	17,4%	19,2%	
ROE (Return on Equity) ⁷	in %	20,1%	20,3%	
ROIC (Return on Invested Capital) ⁸	in %	13,0%	15,5%	

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. € 25,9 Mio. (Vorjahr: € 24,6 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

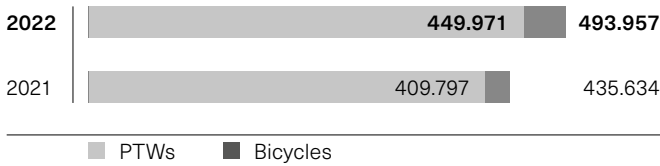
GESCHÄFTSENTWICKLUNG UND ANALYSE DER ERTRAGSKENNZAHLEN

Die PIERER Mobility-Gruppe blickt trotz anhaltender Supply Chain-Disruptionen auf ein neues Rekordgeschäftsjahr zurück. Im Geschäftsjahr 2022 erzielte die PIERER Mobility-Gruppe einen Rekordumsatz in Höhe von € 2.437,2 Mio. nach € 2.041,7 Mio. im Vorjahr, was einem Umsatzplus von 19,4 % entspricht. Rund 95 % der Umsatzerlöse wurden außerhalb von Österreich erzielt. Regional betrachtet entfielen 46,5 % der Umsatzerlöse auf Europa (-9,5 Prozentpunkte zum Vorjahr), 33,9 % auf Nordamerika inkl. Mexiko (+11,0 Prozentpunkte zum Vorjahr) und 19,6 % auf den Rest der Welt (-1,5 Prozentpunkte zum Vorjahr).

Das operative Betriebsergebnis (EBIT) verbesserte sich um 21,6 % auf € 235,3 Mio. (Vorjahr: € 193,5 Mio.), was einer EBIT-Marge von 9,7 % entspricht. Das operative Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) liegt mit € 381,1 Mio. um knapp € 50 Mio. über dem Vorjahreswert von € 332,2 Mio. Die EBITDA-Marge beläuft sich auf 15,6 %. Das Ergebnis nach Steuern liegt mit € 170,6 Mio. um 19,4 % über dem Vorjahr.

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

Absatz gesamt (Stück)



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

MOTORCYCLES

Im Geschäftsjahr 2022 konnte in der Motorrad-Division ein Umsatz von € 2.262,5 Mio. (Vorjahr: € 1.876,4 Mio.) erzielt werden. Angetrieben durch die anhaltend hohe globale Nachfrage nach motorisierten Zweirädern konnte somit eine Steigerung um 20,6 % gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres verzeichnet werden. Das EBITDA in Höhe von € 381,2 Mio. (Vorjahr: € 325,2 Mio.) und das EBIT in Höhe von € 241,0 Mio. (Vorjahr: € 192,8 Mio.) erhöhten sich damit deutlich gegenüber dem Vorjahr. Diese entsprechen einer EBITDA-Marge von 16,8 % (Vorjahr: 17,3 %) und einer EBIT-Marge von 10,7 % (Vorjahr: 10,3 %).

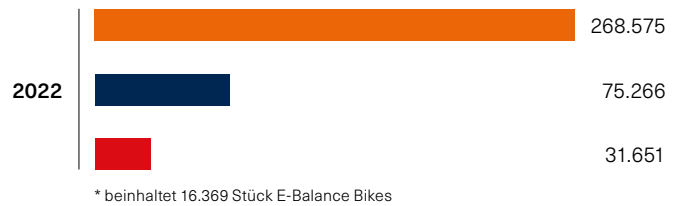
In Nordamerika verzeichnete der Motorradbereich ein Umsatzwachstum von 74,0 % auf € 811,3 Mio. Damit wurden 35,9 % des

Umsatzes in Nordamerika erzielt (Vorjahr: 24,8 %). In Europa blieb der Umsatz in etwa auf Vorjahresniveau bei € 977,4 Mio. (Vorjahr: € 980,8 Mio.), was einem Anteil von 43,2 % entspricht (Vorjahr: 52,3 %). In den übrigen Ländern konnte der Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 10,3 % auf € 473,8 Mio. gesteigert werden. Der Umsatzanteil in den übrigen Ländern beträgt 20,9 % (Vorjahr: 22,9 %).

Mit 268.575 verkauften KTM Motorrädern, 75.266 verkauften HUSQVARNA Motorrädern und 31.651 verkauften GASGAS Motorrädern im Geschäftsjahr 2022 konnte ein Absatz von 375.492 Motorrädern (2021: 332.881 Stück) erzielt werden (dies unter Berücksichtigung der in Indien und Indonesien von Partner Bajaj verkauften Motorräder). Die Motorrad-Division erreichte somit ein Absatzplus von 12,8 % und festigte damit mit ihren drei Motorradmarken ihre Präsenz in den wichtigen Motorradabsatzmärkten.

Absatz 2022 Motorräder (Stück)*

375.492



Absatz 2021 Motorräder (Stück)

332.881

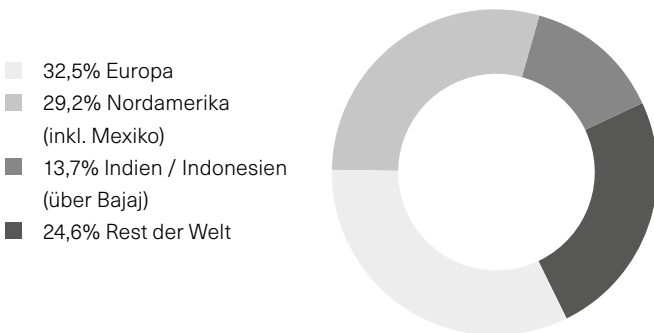


In den Vertriebsregionen von Europa lag der Absatz bei 122.028 Motorrädern (+1,6 %). Rund zwei Drittel der produzierten Motorräder (253.464) wurden in Märkten außerhalb Europas abgesetzt. Besonders stark war das Wachstum in Nordamerika, wo 109.711 Motorräder abgesetzt wurden, was einem Plus von 66,8 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Erfreulich zeigte sich auch die Absatzentwicklung in Südamerika mit 37.613 (+15,5 %) und in Asien mit 31.803 (+6,6 %) abgesetzten Motorrädern. Der Absatz in Australien war mit rund 19.478 abgesetzten Motorrädern in etwa auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 20.811 Stück). In Indien/Nepal lag der Absatz bei rund 51.484 Stück (-14,6 %).

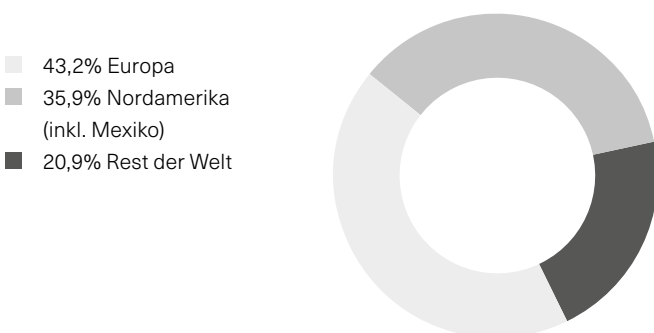
Im Geschäftsjahr 2022 wurden am Produktionsstandort Mattighofen 222.041 Motorräder produziert. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einer Steigerung von 43.049 Stück oder +24,1 %. Unter Berücksichtigung der von unserem Partner Bajaj Auto Ltd. in Indien produzierten kleinstmotorigen KTM- und Husqvarna-Modelle sowie

der in Spanien produzierten GASGAS-Trials wurden weltweit 381.823 Motorräder (+17,9 %) produziert.

Absatz nach Regionen GJ 2022



Umsatz nach Regionen GJ 2022



BICYCLES

In der Fahrrad-Division ist der Auf- und Ausbau der vier Marken „Husqvarna E-Bicycles“, „GASGAS Bicycles“, „FELT Bicycles“ und „R Raymon“ in vollem Gange. Die Sichtbarkeit aller Marken steigt durch Veranstaltungen, Messen und die neue Auftragsrunde für das Modelljahr 2022 stark an.

Um die notwendigen Produktionskapazitäten zu sichern, wurde im Vorjahr ein Joint Venture mit MAXCOM Ltd. gegründet, einem der größten Fahrradhersteller Osteuropas und einem bestehenden Hersteller der PIERER New Mobility GmbH. Auf einer Fläche von 130.000 Quadratmetern wird eine hochmoderne (E-)Bike-Produktionsstätte entstehen, die auch internationalen Anbietern die Möglichkeit bietet, sich am Standort anzusiedeln. Die jährliche Produktionskapazität wird bei rund 350.000 Einheiten liegen. Zudem wurde auch aufgrund der globalen Lieferkettenproblematik im Juni 2022 eine Tochtergesellschaft in Taiwan, die PIERER E-Bikes Asia Ltd. gegründet. Die PIERER E-Bikes Asia Ltd. wird die PIERER New Mobility in ihrem Supply Chain Management maßgeblich unterstützen und somit das Beschaffungsrisiko durch den direkten Zugang zum asiatischen Markt reduzieren. Schließlich soll die neue Tochtergesellschaft in Taiwan dazu beitragen, die gesetzten langfristigen

Unternehmens- und Umsatzziele zu erreichen.

Im Geschäftsjahr 2022 konnte in der Fahrrad-Division ein Umsatz in Höhe von € 171,2 Mio. erzielt werden (Vorjahr: € 162,7 Mio.). Dies bedeutet ein Umsatzplus von 5,2 % im Jahresvergleich. Der Umsatz lag hauptsächlich aufgrund von Engpässen in der Lieferkette und hier insbesondere bei den elektrischen Komponenten unter den budgetierten Erwartungen. Diesbezüglich ist das Unternehmen im ständigen Dialog mit ihren Lieferanten, um weitere mögliche Engpässe zu reduzieren. Das EBITDA lag in 2022 bei € 6,5 Mio. (Vorjahr: € 11,4 Mio.) und das EBIT bei € 2,5 Mio. (Vorjahr: € 7,0 Mio.). Dies entspricht einer EBITDA-Marge von 3,8 % (Vorjahr: 7,0 %) und einer EBIT-Marge von 1,4 % (Vorjahr: 4,3 %).

Mit 74.479 E-Bicycles (Vorjahr: 76.916) und 43.986 non-E-Bicycles (Vorjahr: 25.837) konnte die Fahrrad-Division mit den Marken HUSQVARNA, R RAYMON, GASGAS und FELT ein Absatzwachstum von in Summe 15,3 % erzielen und insgesamt 118.465 Fahrräder verkaufen (Vorjahr: 102.753). Von den im Geschäftsjahr 2022 abgesetzten E-Bicycles wurden 71,4 % unter der Marke R Raymon, 20,6 % unter der Marke Husqvarna E-Bicycles sowie 8,0 % unter der Marke GASGAS verkauft. Die Absätze der Fahrräder ohne Elektroantrieb verteilen sich auf die beiden Marken FELT und R Raymon annähernd gleich (im Vorjahr ausschließlich R Raymon).

Absatz 2022 (E-)Bicycles (Stück)

118.465



Absatz 2021 (E-)Bicycles (Stück)

102.753



■ (E-)Bicycles ■ Bicycles

Rund 81 % des Absatzes entfallen auf Europa und hier insbesondere auf die DACH-Region. Weitere 11 % betreffen die nordamerikanische und rund 7 % die asiatische Vertriebsregion. Der restliche Absatz (rund 1%) betrifft Südamerika und Australien.

Absatz nach Regionen GJ 2022

- 67,0% DACH-Region
- 14,1% Restliches Europa
- 18,9% Rest der Welt

**Umsatz nach Regionen GJ 2022**

- 71,5% DACH-Region
- 17,5% Restliches Europa
- 11% Rest der Welt

**BILANZANALYSE**

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

	2021		2022	
	Mio. €	in %	Mio. €	in %
Langfristige Vermögenswerte	992,8	48,8%	1.195,8	46,9%
Kurzfristige Vermögenswerte	1.040,9	51,2%	1.354,8	53,1%
Vermögenswerte	2.033,7	100,0%	2.550,6	100,0%
Eigenkapital	765,6	37,6%	914,4	35,8%
Langfristige Schulden	649,5	31,9%	625,6	24,5%
Kurzfristige Schulden	618,7	30,4%	1.010,6	39,6%
Eigenkapital und Schulden	2.033,7	100,0%	2.550,6	100,0%

Die Bilanzsumme der PIERER Mobility-Gruppe erhöhte sich gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 von € 2.033,7 Mio. auf € 2.550,6 Mio. um 25,4 %.

Die Erhöhung der langfristigen Vermögenswerte von € 992,8 Mio. auf € 1.195,8 Mio. liegt insbesondere analog zu den Vorjahren im Bereich von Entwicklungsprojekten, welche über den Abschreibungen liegen und zu einer Steigerung der immateriellen Vermögenswerte führten. Zudem stieg auch das Sachanlagevermögen vor allem aufgrund der Errichtung des neuen Headquartiers von KTM North America im kalifornischen Murrietta.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere die Vorräte um € 248,8 Mio. Die weiteren Veränderungen betreffen einerseits den Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Vermögenswerte und andererseits die Reduktion der Zahlungsmittel. Dies führte insgesamt zu einer Erhöhung der kurzfristigen Vermögenswerte um 30,2 %

auf € 1.354,8 Mio.

Die kurzfristigen Schulden erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 um € 391,9 Mio. (+63,4 %). Der Anstieg ist größtenteils auf den Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen. Die langfristigen Schulden reduzierten sich leicht um 3,7 % auf € 625,6 Mio.

Das Eigenkapital erhöhte sich im Geschäftsjahr 2022 um € 148,8 Mio. von € 765,6 Mio. auf € 914,4 Mio. Einerseits wurde durch das Ergebnis nach Steuern in Höhe von € 170,6 Mio. das Eigenkapital gestärkt. Andererseits führten Dividendenzahlungen in Höhe von € 34,3 Mio. und der Zukauf der Anteile an der KTM AG (Erhöhung der Anteile von 99,75 % auf 100 %) in Höhe von € 5,1 Mio. zu einer Verringerung des Eigenkapitals. Die sonstigen Effekte in Höhe von € 17,6 Mio. betreffen im Wesentlichen die ergebnisneutrale Erfassung von Fremdwährungsdifferenzen, die Bewertung von Finanzinstrumenten sowie die Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten

Versorgungsplänen. Die Eigenkapitalquote liegt mit 35,8% aufgrund der beschriebenen Bilanzerrhöhung unter dem Wert per 31. Dezember 2021 von 37,6%.

LIQUIDITÄTSANALYSE

Der Cash-Flow aus dem operativen Bereich lag im Geschäftsjahr 2022 bei € 280,3 Mio. und damit um 23,7 % unter dem Vorjahreswert von € 367,4 Mio., wofür insbesondere der Anstieg im Working Capital hauptverantwortlich war.

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionen betrug € -283,1 Mio. und liegt insgesamt deutlich über dem Vorjahreswert von € -195,1 Mio. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aufgrund der höheren Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen (Effekt € -64,6 Mio.). Zudem wurden die Investitionsausgaben durch die Investition in das neue US-Headquarter sowie den Kauf von 25,1 % der Anteile an der MV Augusta Motor S.p.A. erhöht.

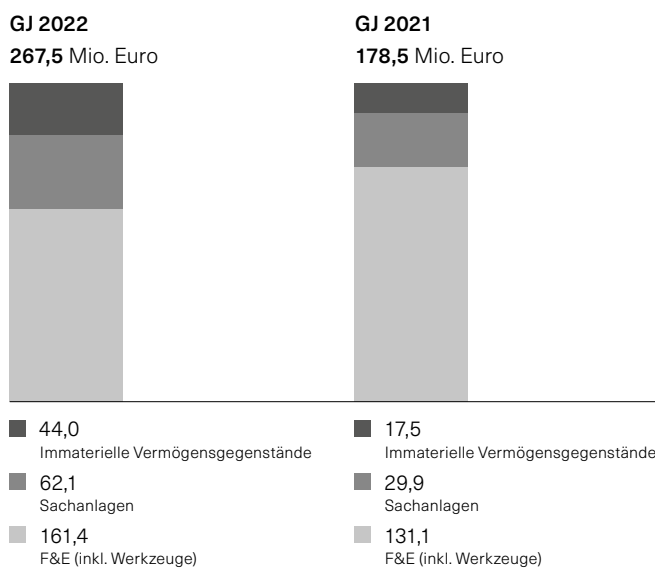
Aufgrund dieses hohen Investitionsniveaus und einer gestiegenen Kapitalbindung im Working Capital ist der Free Cash-Flow mit € -2,8 Mio. im Jahr 2022 leicht negativ. In den letzten drei Geschäftsjahren wurde ein durchschnittlicher Free Cash-Flow von 5,6 % vom Umsatz erwirtschaftet, welcher über der nachhaltigen Zielbandbreite von 3 bis 5 % des Umsatzes liegt.

Nach Berücksichtigung des Cash-Flows aus Finanzierungsaktivitäten in Höhe von € -91,3 Mio. verringerten sich die liquiden Mittel im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um € 94,8 Mio. (inklusive Fremdwährungseffekte von € -0,7 Mio.) auf € 278,7 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 € 293,4 Mio. (Vorjahr: € 203,1 Mio.) inklusive IFRS 16 Leasingzugänge in Höhe von € 25,9 Mio. (Vorjahr: € 24,6 Mio.) getätigt. Die Investitionen ohne Leasingprojekte verteilen sich auf Entwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge), Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände wie folgt:



Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden wie gewohnt hohe Investitionen in Serienentwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge) vorgenommen. Die nachhaltig hohen Investitionen in die Serienproduktentwicklung stellen einen der wesentlichen Erfolgsfaktoren der PIERER Mobility-Gruppe dar.

Eine der bedeutendsten Einzelinvestitionen in die Infrastruktur (Sachanlagen) des Geschäftsjahres 2022 stellte der Weiterbau und die Fertigstellung des neuen Headquarters von KTM North America in Murrieta, Kalifornien dar. Auf einer Fläche von ca. 14.000 m² entstand ein Firmencampus, der sowohl Büro- und Motorsportgebäude als auch Lagerflächen umfasst. Das Investitionsvolumen für den Bau des Gebäudes belief sich auf rund 53 Mio. USD.

Weitere wesentliche Einzelinvestitionsprojekte umfassten in 2022 die Anschaffung neuer Produktionsanlagen zur Modernisierung der Fertigung, den Kauf von Grundstücken zur Sicherung zukünftiger Expansionen sowie Innenausbauten des im Geschäftsjahr in Betrieb genommenen neuen Logistikzentrums in Munderfing. Darüber hinaus wurde in den neuen Produktionsstandort für GASGAS Trial-Modelle in Terrassa, Spanien, nördlich von Barcelona, investiert, wo im Juni 2022 die Serienproduktion aufgenommen wurde.

In 2022 wurden auch umfassende Investitionen in das gemeinschaftliche Projekt mit MAXCOM Ltd. in Bulgarien getätigt. Dabei handelt es sich um eines der bedeutendsten Investitionsprojekte von PIERER New Mobility in den nächsten Jahren.

Der Anstieg der Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände resultiert, neben den laufenden Investitionen in IT und Lizenzen, größtenteils aus dem Zugang von Markenrechten.

Aufgrund der hohen Investitionen in Kapazitäten und Infrastruktur in

den letzten Jahren und der Verlagerung der kleinmotorigen Husqvarna Motorcycles Straßenmodelle zum strategischen Partner Bajaj sind die benötigten Produktionskapazitäten in Österreich für die nächsten Jahre sichergestellt. Trotz makroökonomischer Herausforderungen auf globaler Ebene haben Investitionen in die (Weiter-)

Entwicklung bestehender und neuer Modelle, Elektromobilität und High-Tech-Modernisierung aktuell und auch in Zukunft höchste Priorität. Im Einklang mit den strategischen Zielen werden die Ausgaben für Investitionen in Forschung und Entwicklung dem bereits hohen Niveau der Vorjahre entsprechen.

4. NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

Die Gesellschaft erstellte für die PIERER Mobility-Gruppe einen konsolidierten nichtfinanziellen Bericht gemäß § 267a UGB für das Geschäftsjahr 2022, welcher Angaben zu Konzepten, nicht-finanziellen Risiken, Due Diligence Prozessen sowie Ergebnissen und Leistungsindikatoren hinsichtlich Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelangen, der Achtung von Menschenrechten, sowie der Bekämpfung von Korruption und Bestechung, enthält. Dieser Bericht

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

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

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

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

Operativ, ohne Nebeneffekt aus der Aktivierung und Abschreibung von Entwicklungsaufwendungen, wurden 8,7 % des Gesamtumsatzes für den Bereich Forschung und Entwicklung aufgewendet, dies entspricht in absoluten Werten € 213,2 Mio. (Vorjahr: € 162,4 Mio.).

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der PIERER Mobility-Gruppe ist mit dezentralen Standorten in Europa (insbesondere Österreich und Spanien) und Amerika global organisiert. Die zentrale Steuerung der Entwicklungsprogramme erfolgt im F&E-Hauptquartier in Mattighofen sowie in Munderfing, wo ein Großteil der MitarbeiterInnen 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, wo richtungsweisende Produkte für das Powersport-Segment konzipiert, entwickelt und mit modernsten Mitteln erprobt werden.

Die **KTM Technologies** GmbH mit Sitz in Anif bei Salzburg, Österreich, ist spezialisiert auf Mobilitätskonzepte der Zukunft insbesondere in den Bereichen Konzept-, Technologieentwicklung und Leichtbau. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist die anwendungsorientierte Entwicklung neuer Lösungen und Technologien, wobei im Bereich der Entwicklung von Fahrzeugkonzepten, unter anderem durch den Einsatz von Multimaterial, Composite und additiven Fertigungstechnologien, ein hohes Maß an Expertise vereint wird. Die KTM Technologies GmbH arbeitet als Innovations-Hub eng mit der KTM Forschungs- und Entwicklungs GmbH und Kunden aus anderen Industriezweigen zusammen. Zum Kreis von Partnern und Kunden gehören etablierte OEMs und Start-Ups aus Branchen wie

Automobil und Luftfahrt, Maschinenbau und der Sportartikelindustrie.

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

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

Das Lärmemissionsverhalten von Motorrädern hat sich in den vergangenen Jahren zu einem bedeutenden Akzeptanzkriterium für diese Fahrzeugkategorie entwickelt. Aus diesem Grund wurde im vergangenen Jahr proaktiv an der Erforschung der Geräuschquellen der Offroad-Modelle und davon abgeleiteten Lösungsansätzen zur signifikanten Reduktion von Lärmemissionen gearbeitet.

Die **KTM Forschungs und Entwicklungs GmbH** ist Gründungsmitglied des Swappable Batteries Motorcycle Consortium (SBMC). Das im September 2021 nach intensiver Vorbereitungsarbeit gemeinsam mit weiteren, führenden Motorradherstellern gegründete Konsortium wird in den kommenden Jahren einen gemeinsamen technischen Standard für ein Batterie-Wechselsystem inklusive entsprechender Lade- und Tauschstationen erarbeiten. Ziel ist es, durch internationale Standardisierung des Batteriesystems die Kundenerwartungen hinsichtlich Reichweite, Ladezeit und Kosten zu erfüllen und so einen wichtigen Beitrag zur weiteren Verbreitung elektrifizierter Mobilitätskonzepte in urbanen Lebensbereichen zu leisten.

Zu den Erfolgen des abgelaufenen Jahres zählen etwa ein hybrider Bremsscheibenschutz und ein Motorschutz, die mit der im Haus entwickelten, patentierten CONEXUS Technologie hergestellt wurden. Diese neuartige Technologie ermöglicht das stoffschlüssige Verbinden verschiedener Materialien ohne einen zusätzlichen Fügeprozess wie Kleben oder Schrauben. Durch CONEXUS können aufwendige Prozesse, Energie und damit einhergehend CO₂

eingespart werden. Vor allem aber können durch den zielgerichteten Materialeinsatz Eigenschaftsprofile optimal ausgeschöpft werden. Die beiden Hybridbauteile zeichnen sich durch leichte, hochleistungsfähige Carbon-Composite Strukturen aus, welche mit einem schlagzähen Kunststoff gefügt werden. Die CONEXUS Technologie ermöglicht auch eine einfache und sortenreine Trennung der verwendeten Materialien zur Wiederverwertung. Um das CO₂-Einsparungspotential der Technologie zu verdeutlichen, wurde ein Bremsscheibenschutz entwickelt, der durch den Einsatz von natürlichen Flachfasern anstelle von Carbonfasern und der Verwendung eines bio-basierten Kunststoffes den CO₂-Fußabdruck beim Materialeinsatz um circa 70 % reduziert. Diese Innovation wurde in Paris mit dem „JEC Composites Innovation Award“, der höchsten Auszeichnung in der Composite-Industrie, prämiert. Im November folgte die renommierte Auszeichnung der Society of Plastic Engineers Europe, der SPE Award „Automotive Body Exterior“. Diese Auszeichnungen haben großes Interesse aus anderen Branchen an dieser Technologie geweckt, sodass bereits konkrete Projekte mit Partnern aus der Automobil- und Luftfahrtbranche initiiert wurden. Im Rahmen der Aktivitäten zur Verbesserung der Nachhaltigkeit wurden die zur Ökobilanzierung verwendeten Methoden und Tools stark weiterentwickelt. Die Ermittlung des CO₂-Fußabdrucks der eingesetzten Materialien ist ein wichtiges Element einer vollständigen Ökobilanz von Bauteilen und Gesamtfahrzeugen.

Für das Unternehmen „H2X Global“, einem australischen Start-Up, das im Bereich von Nutzfahrzeugen mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb tätig ist, wurde ein neuartiges Karosseriekonzept entwickelt. Durch die innovative, an ein Origami angelehnte Konstruktion können die Energie- und Einmalkosten für neue Fahrzeuge reduziert werden. Dies stellt besonders für Nutzfahrzeuge mit geringeren Stückzahlen einen großen Kostenvorteil dar.

Im August 2022 initiierte KTM Technologies GmbH im Rahmen der internationalen Gala „Living Legends of Aviation“ einen „Innovation Talk“. Zielsetzung der Diskussionsrunde war die Vernetzung von Luftfahrt- und Automobilbranche, um Synergien für nachhaltige Mobilitätslösungen der Zukunft zu identifizieren.

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

Neben der Weiterentwicklung der 2021 erstmals in einem Serienmodell erhältlichen, adaptiven Geschwindigkeitsregelanlage und den

in enger Zusammenarbeit mit BOSCH entwickelten Systemen für die neigungswinkelabhängige Traktionskontrolle und das Antiblockier-Bremssystem wurde im abgelaufenen Forschungsjahr an einer Vielzahl weiterer intelligenter Sicherheits- und Assistenzsysteme gearbeitet und umfassende Erprobungen durchgeführt. Stellvertretend für eine Vielzahl an parallel vorangetriebenen Technologieentwicklungsprojekten ist die Forschung an kamera-basierten Assistenzsystemen und die Erprobung hochentwickelter radarbasierter Sensorik zur Erkennung von Objekten zu nennen. Ein weiterer Schwerpunkt des abgelaufenen Jahres lag beispielsweise in der Entwicklung neuer Ansätze im Bereich Lichttechnologien mit dem Ziel, Motorradfahrten bei Dunkelheit durch bessere Ausleuchtung der Fahrbahn sicherer zu machen. Mit der Einführung neuartiger Sicherheits- und Komfortfunktionen im Fahrzeug ging in den letzten Jahren eine deutliche Erhöhung der Komplexität des Elektrik-/Elektronik-Systems von Motorrädern einher. Aus diesem Grunde wurde im Jahr 2022 vor allem auch an der Entwicklung einer modularen Plattformarchitektur für Elektronikkomponenten gearbeitet. Ziel dieser Initiative ist es, schneller auf Produktanforderungen reagieren zu können, den Komplexitätsgrad in der Elektronik-Komponentenentwicklung zu reduzieren und das Funktions- und Qualitätsniveau weiter zu erhöhen.

Konnektivitäts-Funktionen, die einen Datenaustausch zwischen Fahrzeug und Zubehör wie etwa Smartphones ermöglichen, wurden in den letzten Jahren intensiv weiterentwickelt und zählen insbesondere im Premiumsegment zu unverzichtbaren Ausstattungsmerkmalen. Neben der Entwicklung von Komfortfunktionen wie Telefonie und Navigation stellen insbesondere die Entwicklung und Erprobung von Kommunikationssystemen zwischen dem Motorrad und anderen Fahrzeugen bzw. zwischen dem Motorrad und (Verkehrs-)Infrastruktur, wie etwa Ampelanlagen, einen zentralen Bestandteil der Aktivitäten des vergangenen Jahres dar.

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

Die im Rahmen des globalen Motorsportengagements siegreich erprobten KTM und HUSQVARNA Motocross-Modelle wurden ihren

abschließenden Dauerhaltbarkeitstests unterzogen, erfolgreich in Serie übergeleitet und in den weltweiten Verkauf gebracht. Besonders hervorzuheben sind hierbei eine Vielzahl an technischen Lösungsansätzen – allen voran ein neuartiges Hybrid-Heckrahmenkonzept sowie weitreichende Überarbeitungen im Bereich des plattformübergreifend eingesetzten hochfesten Stahlrahmens. Der Serienhochlauf der vollständig überarbeiteten GASGAS Trial-Modelle stellt einen weiteren Meilenstein für die spanische Traditionsmarke dar. Die Serienüberleitung im Bereich elektrisch angetriebener Motorradmodelle wird durch die markenübergreifend angebotenen KTM SX E3-, HUSQVARNA EE3- und GASGAS MC E-3-Modelle abgerundet.

Das breit aufgestellte Portfolio an Street-Modellen der Konzernmarken KTM, HUSQVARNA und GASGAS erstreckt sich von Naked-Bikes, Supersport- und Touring-Modellen im Einstiegssegment über ein breites Mittelklassesegment mit Ein- und Reihenzweizylindermodellen bis hin zu Premium-Motorrädern mit effizienten und leistungsstarken Zweizylindermotoren. Hinsichtlich der Serienüberleitungen stand das Forschungsjahr 2022 besonders im Zeichen der Mittelklasse-Plattformen. Die finale Erprobung der HUSQVARNA 901 Norden Explorer, einer Weiterentwicklung des im Vorjahr vorgestellten, erfolgreichen Schwestermodells HUSQVARNA 901 Norden, sowie die Erprobung und Produktionsüberleitung der KTM 890 ADVENTURE- und KTM 890 ADVENTURE R-Modelle gehörten zu den umfangreichsten Projekten. Der Serienhochlauf der ersten GASGAS Straßenmodelle, der agilen Supermoto GASGAS 700 SM und dessen Pendant für raues Gelände, die GASGAS 700 ES, sind ein wichtiger Teil der Markenstrategie der Gruppe.

Das Forschungsjahr 2023 hält eine Vielzahl an Projektinitiativen in den Bereichen Grundlagenforschung, Technologie- und Gesamtfahrzeugentwicklung bzw. Erprobung und Validierung bereit. Analog zu den Tätigkeiten des abgelaufenen Jahres liegen die Schwerpunkte in der Motorenentwicklung insbesondere in der weiteren Effizienzsteigerung durch Optimierung des thermodynamischen Systems, Forschung an E-Fuels sowie generell an der Entwicklung und Erprobung von rein elektrischen Antriebssystemen und Energiespeichermodulen. Der Bereich Elektrik-/Elektronikentwicklung umfasst die Entwicklung neuer Sicherheits- und Assistenzsysteme und innovativer Mensch-Maschine-Schnittstellen-Konzepte, die einen nachhaltigen Beitrag zur Reduktion von Unfällen leisten sollen. Weiters wird die Konsortialarbeit im Bereich Connected Motorcycles intensiv fortgesetzt. Bei KTM Technologies wird in 2023 der Fokus auf der Entwicklung neuer Konzepte im Bereich Bauteil- und Gesamtfahrzeug liegen, sowohl für die Unternehmensgruppe als auch für Kunden aus anderen Branchen. Ein weiterer Schwerpunkt wird im Bereich Technologietransfer und Qualifikation von Materialien gesetzt sowie auf Prozesse und Methoden zur Optimierung der Nachhaltigkeit von Produkten und Bauteilen. Die Kernkompetenzen der KTM Technologies im Bereich Leichtbau und Composite sollen in diversen branchenübergreifenden Entwicklungsprojekten von

Produkten für die Mobilität der Zukunft eingesetzt werden.

MODELLE MOTORRÄDER

Im Geschäftsjahr 2022 wurden für den immer größer werdenden Kundenstamm wieder eine Vielzahl an neuen oder überarbeiteten Modellen der Marken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS, sowohl im Offroad- als auch im Straßenbereich in den Markt gebracht. Nach dem Erscheinen der **KTM 890 DUKE R** Anfang 2020 brachte KTM im Februar 2022 die neue, überarbeitete 2022 KTM 890 DUKE R heraus. Die 2023 KTM 890 ADVENTURE R und die 2023 KTM 890 ADVENTURE richten sich an ein wachsendes Kundensegment, das Freiheit beim Motorradfahren sucht. Die mittelschweren Motorräder wurden als Lösung für potenzielle „neue“ Adventure-Fahrer präsentiert. Die überarbeitete 2023 KTM SXs-Modellpalette legt den Grundstein, um die Dominanz von KTM im Offroad-Segment weiter auszubauen. Als Teil der KTM SX-Modellreihe brachte KTM im August 2022 die neue 2023 KTM 50 SX Factory Edition heraus. Die 2023 KTM 450 SMR ist seit Juni 2022 erhältlich. Mit der neuesten Iteration der KTM EXC- und EXC-F-Modelle im Jahr 2023 untermauert KTM seinen Anspruch auf die Klassenführerschaft im Enduro-Offroad-Segment für alle Fahrer und Terrains, beginnend mit der 2-Takt-Einstiegsmaschine KTM 150 EXC und gekrönt von der klassenbesten 4-Takt-Maschine KTM 500 EXC-F. Die neuen Enduro-Modelle sind seit Mai 2022 bei den Händlern.

Darüber hinaus präsentierte KTM im dritten Quartal eine weitere Ergänzung des Produktportfolios auf vier Rädern. Mit dem neuen Supersportwagen KTM X-BOW GT-XR kombiniert KTM die im Motorsport bewährte READY TO RACE-DNA des KTM X-BOW GT2 mit den Anforderungen an ein straßentaugliches Fahrzeug.

Husqvarna Motorcycles hat sein Straßenprogramm, konkret die Svartpilen 401, Vitpilen 401 und die erst im letzten Jahr eingeführte Svartpilen 125, einer Generalüberholung unterzogen. Nach der Neugestaltung der Straßenmodelle ist auch die TE- und FE-Enduro-Reihe von Husqvarna Motorcycles des Modelljahres 2023 bei autorisierten Husqvarna Motorcycles-Händlern erhältlich. Ähnlich der Enduro-Modellreihe wurde auch die TC- und FC-Modellreihe 2023 von Husqvarna Motorcycles tiefgehend überarbeitet und dem neuesten Stand der Technik angepasst – mit dem Ziel die Technologieführerschaft zu behaupten. Ergänzend zum bereits überarbeiteten Modelljahr 2023 des Motocross- und Enduro-Lineups von Husqvarna Motorcycles und dessen neuen Spezifikationen und verwendeten Komponenten hat Husqvarna Motorcycles die neue Heritage-Serie dieser Motorräder vorgestellt, die seit September 2022 in streng limitierter Stückzahl über das Händlernetz erhältlich ist. Für die im vergangenen Jahr vorgestellte NORDEN 901, ein dynamisches und vielseitiges Tourenmotorrad für Abenteuer mit hervorragender Leistung auf der Straße und im Gelände, wurde im ersten Quartal 2022 technisches Zubehör vorgestellt, das seither erhältlich ist. Seit Juni 2022 ist auch die Husqvarna Motorcycles 2023

FS 450 erhältlich. Auch mit den beiden Motorrädern der 701 Enduro und 701 Supermoto des Modelljahres 2023 setzt Husqvarna Motorcycles neue Maßstäbe im Segment von Einzylinder-Motorrädern.

Husqvarna Motorcycles setzt seine Pionierarbeit auf dem Gebiet der **elektrifizierten Motorräder** fort und überarbeitete 2022 seine elektrifizierten Kleinmotorräder EE 3 und EE 5 auf gewohnt hohem Qualitätsstandard der Marke. Mit einer Leistung, die der von benzinbetriebenen 50 cm³-Motorrädern entspricht, führt das EE 3 junge Fahrer in die Welt des Motocross ein, während sich das leistungsstärkere EE 5 auf den Motocross-Wettbewerb konzentriert. Die elektrischen Miniräder sind seit dem 3. Quartal über das Händlernetz erhältlich.

GASGAS Motorcycles hat die MC 450F Troy Lee Designs vorgestellt, das erste Team Edition Motocross-Bike. Darüber hinaus hat GASGAS seine Motocross-Baureihe für das neue Modelljahr 2023, das seit dem ersten Quartal 2022 erhältlich ist, mit einem neuen, lebendigen Look ausgestattet. Im zweiten Quartal 2022 stellte GASGAS Motorcycles seine ersten beiden Straßenmotorräder vor: Die GASGAS SM 700 und die GASGAS ES 700. Beide Modelle wurden im Laufe des Jahres 2022 in verschiedenen Ländern bei den Händlern zugänglich gemacht, wobei die Markteinführung in Nordamerika erst für 2023 geplant ist. Die in den letzten zwei Jahren entwickelte neue 2023er-Generation der GASGAS-Trial-Bikes wurde in vielen wesentlichen Punkten verbessert. Die neuen Trial-Bikes von GASGAS sind seit Ende August 2022 im Handel erhältlich.

Mit der streng limitierten 2023 GASGAS RX 450F Replica können Kunden ein Motorrad erwerben, das dem Motorrad, mit dem Sam Sunderland 2022 die Rallye Dakar gewonnen hat, fast vollständig entspricht. Zugleich hat GASGAS zwei neue Factory-Editionen veröffentlicht: Die GASGAS MC 450F Factory Edition und GASGAS MC 250F Factory Edition bieten höchste Offroad-Performance mit Komponenten der neuesten Generation.

In der ersten Jahreshälfte 2022 erfolgte die Markteinführung der aktualisierten Versionen der beiden so genannten Electric-Balance Bikes (kurz: **E-Balance Bikes**) 12eDRIVE und 16eDRIVE von STACYC™, die als Modelle aller drei Konzernmarken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS erhältlich sind. Bei diesen Rädern handelt es sich um elektrisch betriebene Fahrzeuge, die mit ihren vielfältigen Einsatzmöglichkeiten und ihrer Vielseitigkeit die perfekte Einstiegsplattform für die allerjüngsten zukünftigen Biker bieten und gleichzeitig ein neues Marktsegment darstellen. Mit einer Akkulaufzeit von bis zu 60 Minuten und einer Ladezeit von 30-60 Minuten für den 2-Ah-Akku des 12eDRIVE bzw. 45-60 Minuten für den 4-Ah-Akku des 16eDRIVE sowie einem Gewicht von nur 7,7 bzw. 9 kg bieten beide E-Balance Bikes dem Nachwuchs einen idealen Einstieg in das Erlernen des Fahrens auf zwei Rädern. E-Balance Bikes werden über die Vertriebswege von KTM, d. h.

Motorradhändler, als auch über die Vertriebswege von PIERER New Mobility vertrieben.

MODELLE FAHRRÄDER

Der Startschuss für das neue Modelljahr 22 und die Präsentation der gesamten New Mobility-Produktkollektion aller Marken erfolgte vor allem während des Media Summit am 26. April 2022.

Husqvarna E-Bicycles setzt den Fokus fundamental auf Innovation im Bereich der E-Mobilität ein. Die Motivation der Marke besteht vorrangig darin, zukunftsorientierte New Mobility-Produkte zu entwickeln. Husqvarna E-Bicycles präsentierte auf dem Media Summit das neue Husqvarna Mountain Cross 6 (MC6), ein Vollcarbon-E-MTB mit neuer Geometrie und Kinematik. Das MC6 wird die Position von Husqvarna E-Bicycles in der E-MTB-Branche dank seines ausgeprägten Carbon-Rahmendesigns mit einzigartiger Motormontageposition verbessern und dient als Blaupause für zukünftige innovative Produktentwicklungen. Das Jahr 2022 markierte auch die erste vollständige Saison von Husqvarna E-Bicycles in den Elite-Wettbewerben der beliebten Enduro World Series Electric mit drei Elite-Rennfahrern.

GASGAS Bicycles baut auf dem Erfolg und der Marke von GASGAS im Motorradbereich auf und bietet Fahrern die Möglichkeit, Offroad-Trails mit leistungsstarken eMTBs zu erleben. Mit seinen Wurzeln in

der Welt des Offroad-Motorradsports hat GASGAS im Jahr 2022 neue Wege beschritten und eine Vielzahl neuer elektrifizierter New Mobility-Produkte auf den Markt gebracht, die eine breite Produktpalette vom leichten All-Mountain-Bike bis zum leistungsstarken Enduro-Bike abdecken.

Als jüngste Marke im Portfolio von PIERER New Mobility ist **FELT** auf Geschwindigkeit und Wettbewerb ausgerichtet. Die Marke brachte im Geschäftsjahr 2022 unter anderem zwei neue Plattformen auf den Markt: Das Breed Carbon Gravel Race Bike und das triathlonspezifische IA 2.0. Für 2023 wird sich die Marke auf jene beiden Kernprodukte konzentrieren, um in den kommenden Jahren ein zentraler Akteur im Radrennsport zu werden und das Angebot auf alle Rennsegmente, einschließlich des Off-Road-Bereichs, bei zeitgleicher Erweiterung des Modellportfolios auszuweiten.

R RAYMON fokussiert ein ausgewogenes Preis-/Leistungsverhältnis. Ein weiterer Beweis dafür ist die Plattform der neuen, leichten E-Mountain-Trial-Bikes (E-MTBs). Der Entwicklungsfokus lag auf einer weitergehenden Harmonisierung der drei Säulen Motor, Akku und Gewicht. Im Geschäftsjahr 2022 wurde das AirRay, ein leichtes Trial-eMTB, neu eingeführt. Mit dieser neuen Produktkategorie setzte R RAYMON einen wichtigen Meilenstein in einem stark wachsenden Produktsegment. Im E-All-Mountain-Segment präsentierte R RAYMON mit den neuen 2022er TrailRay E-Modellen weitere Neuheiten.

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

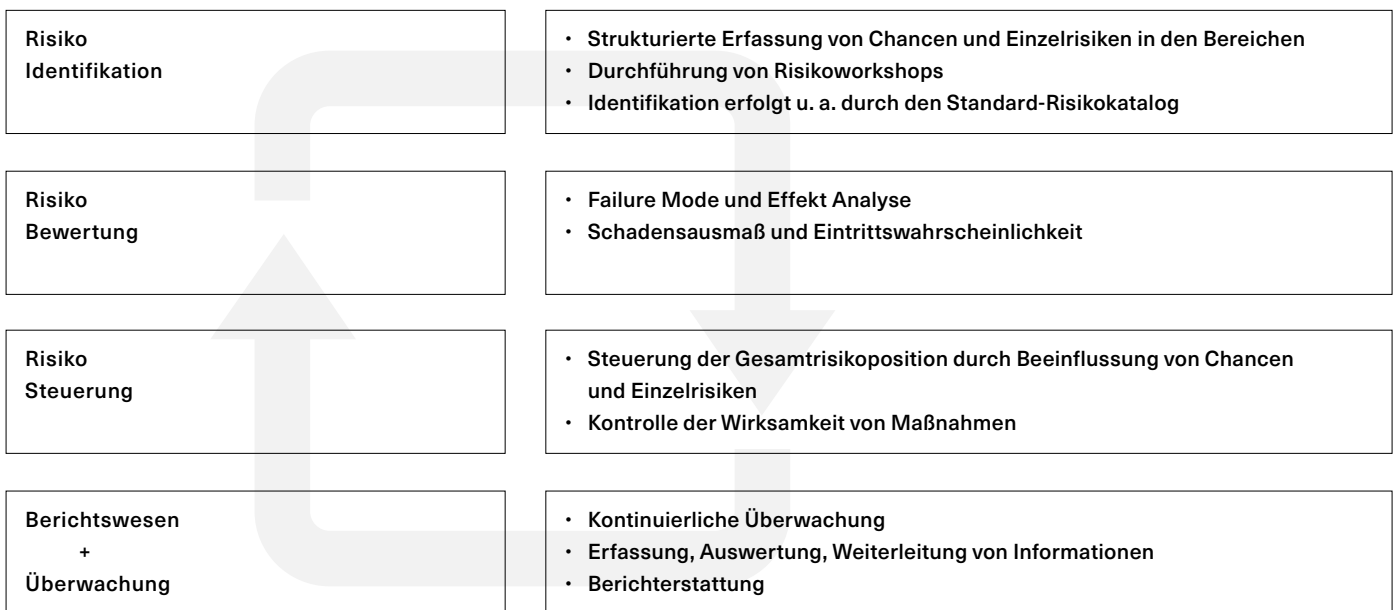
einheitliches und konzernweites, auf Monatsbasis aufgebautes Berichtswesen und eine laufende Überwachung der operativen und strategischen Pläne.

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 PIERER Mobility-Gruppe ist schwerpunktmäßig in der Motorrad- und Fahrradbranche tätig. Die Absatzmöglichkeiten sind von der allgemeinen konjunkturellen Lage in den Ländern und Regionen bestimmt, in denen die PIERER Mobility-Gruppe mit ihren Produkten vertreten ist. Wie die letzten Jahre gezeigt haben, ist insbesondere die Motorradbranche zyklisch und unterliegt starken Nachfrageschwankungen. Durch entsprechende Marktforschungen und -prognosen, welche in der Planung berücksichtigt werden, wird dem Risiko entgegengewirkt.

Führende Wirtschaftsinstitute gehen davon aus, dass die derzeit hohen Inflationsraten mittelfristig nicht anhalten werden, es sich also um ein vorübergehendes Phänomen handelt. Dennoch ergibt sich aus der aktuellen Situation ein globales konjunkturelles Beschaffungs- und Absatzrisiko, das auch die PIERER Mobility-Gruppe betrifft. Im Wesentlichen liegt dieses Risiko in den – bereits durch die globale Verknappung getriebenen – gestiegenen Beschaffungspreisen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Komponenten sowie in den gestiegenen Produktionsgemeinkosten, insbesondere bei den Energiepreisen, und den stark steigenden Transportkosten.

Auf der Beschaffungsseite begegnet die Gruppe dem Risiko aus steigenden Beschaffungspreisen durch mehrere Maßnahmen, wie z.B. die Nutzung alternativer Lieferketten und entsprechende

Aktivitäten zur Reduktion der anfallenden Kosten, die Umsetzung von Effizienzmaßnahmen bei Lieferantenpartnern durch Support Cost Engineering sowie die Vereinbarung von zeitlich befristeten Preiserhöhungen auf Basis von Indizes. Darüber hinaus hat die Gruppe bereits weitere wesentliche Maßnahmen zum Aufbau von Lagerbeständen und zur Absicherung der Produktion gesetzt. Aufgrund der Flexibilität im implementierten Produktionslayout ist die Gruppe auch in der Lage, bei globalen Entwicklungen, die zu immer engeren Lieferketten führen, die Produktionspläne bei Bedarf anzupassen. Schließlich ist PIERER Mobility bestrebt, die logistische Beschaffungsstruktur so anzupassen, dass die Transportwege und die damit verbundenen Kosten minimiert werden.

Die globalen Auswirkungen der hohen Inflationsraten könnten sich aber letztlich auch in einem veränderten, insgesamt reduzierten Konsumverhalten der Kunden niederschlagen. PIERER Mobility beobachtet derartige Auswirkungen auf das Konsumverhalten der Kunden laufend und stellt fest, dass die Nachfrage nach Produkten der PIERER Mobility-Gruppe als Qualitätsanbieter von PTWs nach wie vor ein hohes Niveau aufweist. Weiter steigende Zinsen im Zuge der Inflationsbekämpfung könnten möglicherweise den Druck auf die Händler erhöhen und ein Absatzrisiko für die Gruppe darstellen. Die Gruppe steht daher in enger Abstimmung mit ihrem Händlernetz und unterstützt dieses mit gezielten Programmen.

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, und der Intensivierung der Zusammenarbeit mit CFMOTO, festigt die Wettbewerbsfähigkeit in den globalen Märkten.

Der Fahrradmarkt entwickelt sich stark angebotsseitig: Einer moderaten Steigerung der Nachfrage steht eine höhere Steigerung des Angebots durch eine Entspannung der Lieferketten-Situation bei bestehenden Anbietern entgegen. So entstehen Preisdruck und ein verstärktes Ringen um Marktanteile. Die PIERER Mobility-Gruppe kann hier ihr renommiertes und umfassendes Händlernetz als Vorteil nutzen. Zudem wird durch Integration von Marken wie zuletzt FELT

Bicycles oder mit Lastenfahrrädern der Marke Johansson das Portfolio in verschiedene Richtungen attraktiv erweitert. Die Kooperation mit MAXCOM in Bulgarien verlagert die Wertschöpfungskette entscheidend nach Europa, schafft somit Resilienz und ermöglicht eine bessere Preisgestaltung.

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 sieht sich die PIERER Mobility-Gruppe, wie die gesamte Industrie auch, vor allem mit weiter steigenden Energie- und Rohstoffkosten sowie negativen Auswirkungen auf die Kapitalmärkte konfrontiert.

• 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. Seit 01.01.2021 werden für den EU-Raum und den Betrieb auf öffentlichen Straßen ausschließlich „Euro 5“ Fahrzeuge produziert (EU-Verordnung 168/2013 – zu den Euro 5-Anforderungen wird hier für weitere Informationen auf Seite 74 im Nachhaltigkeitsbericht 2021 verwiesen).

Beschaffungsrisiko

Im zweiten Jahr nach Ausbruch der COVID-19-Pandemie wurde der Konzern zunehmend mit der Halbleiterkrise und den damit verbundenen Engpässen von elektronischen Komponenten konfrontiert. Um die Lieferanten in dieser Situation zu unterstützen, griff PIERER Mobility 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 hatten.

Das erste Halbjahr 2022 bestätigte die Prognosen von Ende 2021 und führte zu Störungen in der Beschaffung wesentlicher elektrischer Komponenten. Dank der engen Zusammenarbeit entlang der gesamten Lieferkette konnten die entstandenen Rückstände kontrolliert und gegen Ende des ersten Halbjahres aufgeholt werden. Auch wenn es in der zweiten Jahreshälfte zu Verzögerungen durch globale Lieferkettenengpässe bei der Beschaffung bestimmter Komponenten kam, konnte der Bedarf der jeweiligen Produktionsstandorte längerfristig gedeckt werden.

Das Beschaffungsrisiko der Motorrad-Division 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 die PIERER Mobility großen Wert auf eine langfristige Zusammenarbeit mit unseren Lieferpartnern sowie die sorgfältige Auswahl leistungsfähiger neuer Lieferanten nach festgelegten Kriterien. Die Gruppe arbeitet kontinuierlich an der Weiterentwicklung der Beziehungen zu ihren Lieferanten. Ein tiefes gegenseitiges Verständnis der Prozesse ist dabei aus Sicht des Unternehmens wesentlich. Da die Qualität der Motorräder 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.

In der Fahrrad-Division 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 Mobility-Gruppe hat mehrere Lieferanten aus verschiedenen Ländern für E-Bicycles 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-Bicycles.

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 zu können, 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 ihre Produkte (Motorräder, E-Fahrräder bzw. Fahrräder ohne Elektroantrieb) 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 Antriebssysteme 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 potenziellen neuen Mitarbeitern hinauszutragen. Mit diversen crossmedialen Mitarbeiterkampagnen konnte das Unternehmen den Personalbedarf im Berichtsjahr weitgehend abdecken. Im Bereich Lehre wurde nicht nur auf eine zielgruppengerechte Ansprache geachtet, sondern auch ein eigener Bereich für die Eltern der zukünftigen Auszubildenden geschaffen, um frühzeitig über Chancen und Möglichkeiten zu informieren und Ungewissheiten vorzubeugen.

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.

Geplante Regulierung in der Europäischen Union für Verbrennungsmotoren

Als Baustein zur Erreichung des European Green Deal, der Nachhaltigkeitsstrategie der Europäischen Kommission, verfolgt die sogenannte „Fit for 55“-Strategie das Ziel, die Netto-Treibhausgasemissionen in der Europäischen Union bis 2030, um mindestens 55 % gegenüber dem Basisjahr 1990 zu senken.

Teil dieses Pakets ist die Änderung der Verordnung der CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, indem ab 2035 neu zugelassene Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zu 100% emissionsfrei sein müssen. Als emissionsfreie Fahrzeuge gelten – nach dem derzeitigen Vorschlag des EU-Rates – Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge. Um dem technologischen Fortschritt Rechnung zu tragen, ist eine Überprüfung alternativer Antriebslösungen im Jahr 2026 geplant; dies beinhaltet insbesondere auch den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen, sogenannten E-Fuels. Motorräder sind von der Verordnung nicht erfasst.

Als ACEM-Mitglied (European Association of Motorcycle Manufacturers) auf der Ebene der KTM AG unterstützt PIERER Mobility die Strategie zur Dekarbonisierung, die sich an den Zielen des europäischen Green Deal und des Klimaschutzgesetzes sowie der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität der Europäischen Kommission orientiert. Elektromobilität wird hierbei eine essenzielle Rolle speziell in urbanen Lebensräumen spielen. In schwer zu elektrifizierenden Marktsegmenten wie etwa im Bereich der Freizeit- und Reisemotorräder, für die in Bezug auf die Leistungsfähigkeit des Antriebes und der Reichweiten wesentlich höhere Anforderungen gelten, werden auch Lösungsansätze auf Basis des Verbrennungsmotors wichtig sein. Dazu werden neben der Elektrifizierung des Antriebes auch die Verwendung von CO₂-neutralen E-Fuels in Verbrennungsmotoren eingeschlossen. Diese Strategie gibt für die PIERER Mobility AG die Leitlinie zur Bearbeitung des wesentlichen ESG-Themas „Nachhaltige Mobilität“ vor; hier werden unter anderem alternative Antriebstechnologien oder Schadstoffausstoß der Fahrzeuge betrachtet.

Unabhängig von regulatorischen Vorgaben ist die PIERER Mobility-Gruppe bestrebt, Lösungen anzubieten, Emissionen nachhaltig zu reduzieren. Technologieoffenheit ist dafür ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Ein Mix aus elektrifizierten Motorrädern (48 Volt) im unteren Hubraumbereich (bis max. 250cm³) und solchen darüber, die mit E-Fuels betrieben werden, wird global als Zukunftsszenario in der Zweiradindustrie gesehen.

Hier wird auf die weiteren Ausführungen betreffend nichtfinanzielle bzw. nachhaltigkeitsbezogene Risiken (ESG Risiken) und klimabezogene Risiken im Nachhaltigkeitsbericht 2022 und TCFD Bericht 2022 verwiesen.

7. ANGABEN GEMÄSS § 243A (ABS 1) UGB

1. Das Grundkapital beträgt EUR 33.796.535. Es ist zerlegt in 33.796.535 Stück auf Inhaber lautende, Stückaktien mit Stimmrecht, wobei jede Stammaktie am Grundkapital in gleichem Umfang beteiligt ist. Die Aktien gewähren die gewöhnlichen nach dem österreichischen Aktiengesetz den Aktionären zustehenden Rechte. Dazu zählt das Recht auf die Auszahlung der in der Hauptversammlung beschlossenen Dividende sowie das Recht auf Ausübung des Stimmrechtes in der Hauptversammlung. Sämtliche Aktien der PIERER Mobility AG sind seit dem 14. November 2016 an der SIX Swiss Exchange (SIX) im International Reporting Standard hauptnotiert (ISIN AT0000KTM102). Zudem waren die Aktien der PIERER Mobility AG vom 3. März 2020 bis zum 18. Oktober 2022 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 2022 kam es zu keiner Änderung im Grundkapital der Gesellschaft. Ebenso wenig wurden eigene Aktien erworben oder veräußert, weshalb die Gesellschaft zum Stichtag 31. Dezember 2022 keine eigenen Aktien hielt.
2. Zwischen der Pierer Konzerngesellschaft mbH, der Pierer Industrie AG und der Pierer Bajaj AG einerseits (die „Pierer-Gruppe“) und der Bajaj Auto Ltd. und Bajaj Auto International Holdings B.V. andererseits (die „Bajaj-Gruppe“) besteht seit 29. September 2021 ein Syndikatsvertrag (der „Syndikatsvertrag 2021“), der die Rechte und Pflichten der beiden Unternehmensgruppen in Bezug auf die Beteiligung der Pierer Industrie AG und der Bajaj Auto International Holdings B.V. an der Pierer Bajaj AG als Mehrheitsaktionärin der PIERER Mobility AG regelt. Der Syndikatsvertrag 2021 sieht vor, dass die Geschäftsordnung für den Vorstand und den Aufsichtsrat der Pierer Bajaj AG im Falle einer Übertragung des Eigentums von Aktien der PIERER Mobility AG der Zustimmung der von Bajaj nominierten Aufsichtsratsmitglieder der Pierer Bajaj AG bedarf. Die Pierer Bajaj AG, die wirtschaftlich Herrn DI Stefan Pierer zuzurechnen ist, unterliegt angesichts des Syndikatsvertrags auf der Ebene der Pierer Bajaj AG somit Veräußerungsbeschränkungen. Dem Vorstand sind keine weiteren Beschränkungen bekannt, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen.
3. Nach Kenntnis der Gesellschaft bestand per 31. Dezember 2022 folgende direkte oder indirekte Beteiligung am Kapital der PIERER Mobility AG, die zumindest 10 von Hundert betragen:
 - Pierer Bajaj AG: 73,82 % (direkte Beteiligung);
 - Pierer Industrie AG: 73,82 % (indirekte Beteiligung);
 - Pierer Konzerngesellschaft mbH (direkte und indirekte Beteiligung): 2,53 % (direkte Beteiligung) und 73,82 % (indirekte Beteiligung).
4. Es gibt keine Aktien mit besonderen Kontrollrechten.
5. Es bestehen derzeit keine Mitarbeiterbeteiligungsmodelle.
6. Es bestehen keine über das Gesetz hinausgehenden Bestimmungen hinsichtlich der Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates und über die Änderung der Satzung.
7. Möglichkeiten, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen:

Berücksichtigt werden nur Möglichkeiten Aktien auszugeben oder zurückzukaufen, die zum Stichtag 31. Dezember 2022 noch aufrecht waren:

Aufgrund der in der Hauptversammlung vom 27. April 2017 beschlossenen Satzungsänderung enthält die Satzung der Gesellschaft als § 5a „Bedingtes Kapital“ folgende Bestimmung:

Das Grundkapital der Gesellschaft wird gemäß § 159 Abs 2 Z 1 AktG um bis zu EUR 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.

Diese bedingte Kapitalerhöhung dient zur Ausgabe von neuen Aktien an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG, die unter Ausnutzung der in der Hauptversammlung vom 27. April 2017 eingeräumten Ermächtigung von der Gesellschaft ausgegeben werden. Diese von der Hauptversammlung vom 27. April 2017 eingeräumte Ermächtigung Finanzinstrumente gemäß § 174 AktG auszugeben, ist im

Geschäftsjahr 2022 ohne Inanspruchnahme ausgelaufen. Eine bedingte Kapitalerhöhung im Sinne von Punkt § 5a „Bedingtes Kapital“ in der zum Stichtag geltenden Fassung der Satzung wird somit nicht stattfinden.

In der außerordentlichen Hauptversammlung vom 4. Oktober 2019 wurde folgender Beschluss gefasst:

Der Vorstand wird für die Dauer von fünf Jahren ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates eigene Aktien auch auf andere Art als über die Börse oder durch ein öffentliches Angebot zu jedem gesetzlich zulässigen Zweck zu veräußern oder zu verwenden und hierbei auch das quotenmäßige Kaufrecht der Aktionäre auszuschließen (Ausschluss des Bezugsrechtes) und die Veräußerungsbedingungen festzusetzen. Die Ermächtigung kann ganz oder teilweise oder auch in mehreren Teilbeträgen und in Verfolgung eines oder mehrerer Zwecke ausgeübt werden.

Zum Stichtag 31. Dezember 2022 besteht jedoch weder eine Ermächtigung des Vorstands eigene Aktien zu erwerben noch hält die Gesellschaft eigene Aktien.

In der Hauptversammlung vom 29. April 2022 wurden folgende Beschlüsse gefasst:

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

- (iii) zur Bedienung einer Mehrzuteilungsoption (Greenshoe), und / oder
- (iv) für den Ausgleich von Spitzenbeträgen.

8. Vereinbarungen der Gesellschaft, die bei einem Kontrollwechsel infolge eines Übernahmeangebotes wirksam werden, sich ändern oder enden sowie deren Wirkungen werden seitens der Gesellschaft nicht bekannt gegeben, da dies der Gesellschaft erheblich schaden würde.
9. Es existieren keine Entschädigungsvereinbarungen zwischen der Gesellschaft und ihren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebotes.

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

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

- Konzernweite Vorgaben für die Rechnungslegung
- Funktionstrennung als organisatorische Maßnahme
- Systemgestützte und prozessabhängige Kontrollen
- Prozessunabhängige Kontrollen
- Management von Risiken der Bilanzerstellung

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

KONTROLLUMFELD

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

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

In der Ablauforganisation setzt die PIERER Mobility-Gruppe auf ein ausgeprägtes und umfangreiches Regelwerk an Bilanzierungs-,

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

RISIKOBEURTEILUNG

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

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

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

KONTROLLMASSNAHMEN

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

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

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

KOMMUNIKATION UND ÜBERWACHUNG

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

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

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

Darüber hinaus basiert das interne Kontrollsystem auf genauen Informationen über die Prozesse für die Rechnungslegung und Finanzberichterstattung und schließt auch deren vorgelagerte Unternehmensprozesse, z. B. Bestellanforderungen oder Logistikprozesse, mit ein. Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems wird

vom Management dahingehend überprüft, dass die Ergebnisse, die in komprimierter Berichtsform an das Management übermittelt werden von ihm analysiert, bewertet und kommentiert werden.

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

9. AUSBLICK

Die PIERER Mobility-Gruppe setzt im Geschäftsjahr 2023 weiterhin auf Wachstum in ihren Kernbereichen, sowohl bei den Motorrädern als auch bei den (E-)Fahrrädern. Der Vorstand rechnet mit einem Umsatzwachstum zwischen 6 und 10 % bei einer EBIT-Marge von 8 bis 10 %.

Trotz des herausfordernden Umfeldes, insbesondere des Krieges in der Ukraine sowie der hohen Inflationsraten konnten die Motorradmarken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS ihre Marktanteile in allen wichtigen Absatzmärkten weitgehend behaupten. Obschon konfrontiert mit anhaltenden Problemen in den globalen Lieferketten, konnte die PIERER Mobility-Gruppe mit der Verfügbarkeit des neuen Modelljahres 2023 ihre Marktpräsenz stärken.

Die PIERER Mobility-Gruppe geht von einem mittel- bis langfristig wachsenden Motorradmarkt aus, obwohl aktuelle Entwicklungen zu einer kurzfristigen Abschwächung der Nachfrage nach Motorrädern führen können. Das Wachstum beim Absatz von Motorrädern wird vor allem von der anhaltend hohen Nachfrage in Nordamerika und Australien getragen werden. Für Europa wird mit einem leichten Rückgang des Marktes gerechnet. In Bezug auf die Absatzzahlen erwartet das Unternehmen, dass der Motorradmarkt für Qualitäts-Premiumprodukte insgesamt positiv bleibt.

Im Bereich New Mobility / (E-)Bicycles birgt der Markt für E-Mobilität im Allgemeinen kurz-, mittel- und langfristig großes Wachstumspotenzial. Als Teil dieses Marktes stellen neue Mobilitätskonzepte eine gesunde, nachhaltige und individuelle Fortbewegungsart dar. Analog zum Motorradmarkt geht die Gruppe von einem mittel- bis langfristig wachsenden Markt aus, wobei auch hierbei die aktuellen Entwicklungen zu einer kurzfristigen Abschwächung der Nachfrage in 2023 führen können.

Mit dem Angebot einer breiten Palette von innovativen Produkten durch die Marken Husqvarna E-Bicycles, R RAYMON, GASGAS und FELT ist die PIERER Mobility-Gruppe auch im Fahrradbereich nachhaltig zuversichtlich und bestrebt, ihren Marktanteil weiter auszubauen. Durch die verfolgte Markenstrategie und durch die Fokussierung auf neue Produktentwicklungen soll der Umsatz kontinuierlich gesteigert werden.

Im Geschäftsjahr 2022 sah sich die Gruppe mit Herausforderungen in den internationalen Lieferketten konfrontiert, da Kapazitäts- und Lieferengpässe bei einzelnen Lieferanten sowie in der internationalen Transportlogistik zu Lieferverzögerungen führten. Zwar rechnet die Gruppe für das Geschäftsjahr 2023 mit einer Milderung dieser Problematiken, die Situation dürfte jedoch weiter angespannt bleiben. Die PIERER Mobility-Gruppe hat bereits verschiedene Maßnahmen gesetzt, um negative Auswirkungen im Bereich des Supply Chain-Managements zu erkennen und zu minimieren. Die zu

erwartenden Herausforderungen und deren Folgen sollen durch die in den vergangenen Jahren überarbeitete und sukzessiv verfeinerte Lieferantenrisikobewertung sowie das implementierte Frühwarnsystem bei Auftreten globaler Ereignisse, die direkt oder indirekt die Lieferkette betreffen, gemäßigert werden. Neben Maßnahmen, die als Reaktion auf diese globalen Probleme in der Lieferkette ergriffen wurden, wurde im Juni 2022 die PIERER E-Bikes Asia Ltd als lokale Präsenz in Taiwan gegründet. Diese neu gegründete Tochtergesellschaft wird die PIERER Mobility-Gruppe in ihrem Supply Chain Management maßgeblich unterstützen und somit das Beschaffungsrisiko durch den direkten Zugang zum asiatischen Markt reduzieren.

Entsprechend der Vision der Gruppe, ein globaler Marktführer bei elektrisch betriebenen Zweirädern mit einer Motorleistung von 250W bis 15KW zu werden, wird der Schwerpunkt der Entwicklungsarbeit bei Motorrädern in den nächsten Jahren verstärkt auf alternative, insbesondere elektrifizierte Antriebe im Bereich bis 250 cm³ liegen.

Die urbane Mobilität der Zukunft ist von Geschwindigkeitsbegrenzungen und kurzen Distanzen gekennzeichnet und könnte daher von elektrisch betriebenen Antrieben profitieren. Daher wird der Schwerpunkt der Entwicklungsarbeit auf die Entwicklung von verschiedenen Modellen mit Niedrigvolt-Technologie (48 Volt) liegen. Die Mitgliedschaft im „Swappable Battery Motorcycle Consortium“ (SBMC) soll die Entwicklung und Verbreitung von tauschbaren Batteriesystemen und die Öffnung von technischen Standards beschleunigen. Die PIERER Mobility-Gruppe geht davon aus, dass die Elektrifizierung von Zweirädern mit höheren Anforderungen an Leistung und Distanz (über 250 cm³), abgesehen von einigen wenigen Nischenprodukten, keine geeignete Alternative für die Masse darstellt. Hierfür können synthetische Kraftstoffe („E-Fuels“) einen Beitrag zur CO₂ Neutralität leisten.

Im Jänner 2023 wurde die Produktion des 1.000.000sten Motorrads der Marken KTM und Husqvarna seit Bestehen der strategischen Partnerschaft mit der Bajaj-Gruppe in dessen Produktionswerk in Pune, Indien gefeiert. Die Kooperation mit Bajaj wird um die gemeinsame Entwicklung einer 48-Volt-Elektro-Zweiräder-Plattform erweitert. Die PIERER Mobility-Gruppe erwartet, dass bis 2030 zumindest ein Drittel des Konzernumsatzes mit elektrifizierten Zweirädern erwirtschaftet wird.

Die vertieften bzw. neu geschlossenen Kooperationen mit CFMOTO und MV Agusta erweitern das Portfolio an vertriebenen Motorrädern durch die PIERER Mobility-Gruppe. Die Umsetzung erfolgt über die Integration von CFMOTO- und MV Agusta-Produkten in ihr Vertriebsnetz, beginnend mit dem Geschäftsjahr 2023. Während sich der Vertrieb von CFMOTO-Produkten auf bestimmte Länder in Europa konzentrieren wird, werden MV Agusta-Motorräder weltweit über neu gegründete Gesellschaften vertrieben werden.

Mit der Erweiterung der Produktpalette setzt die PIERER Mobility-Gruppe über die PIERER New Mobility GmbH ihre Philosophie als Anbieter nachhaltiger Mobilitätslösungen der Zukunft weiter fort. Die nächsten Expansionsschritte visieren die Erschließung der Märkte in Großbritannien, Australien, Neuseeland sowie Südafrika an. Eigenständige, differenzierte Vertriebskanäle sind die Säulen der erfolgreichen New Mobility-Strategie der Gruppe. Die Zusammenarbeit mit MAXCOM Ltd. wurde im Geschäftsjahr 2022 weiter

intensiviert und ein Joint Venture zur Abwicklung der Supply Chain, Lagerung und Logistik gegründet. Die Inbetriebnahme ist in der zweiten Jahreshälfte 2023 geplant. Um die zukünftige anvisierte Produktions- und Absatzmenge durch die PIERER New Mobility GmbH und damit das angestrebte nachhaltige Unternehmenswachstum verwirklichen zu können, wurden in 2022 und werden auch in 2023 Investitionen in das gemeinschaftliche Projekt mit MAXCOM Ltd. getätigt werden.

Wels, am 15. März 2023

Der Vorstand der PIERER Mobility AG



Dipl.-Ing. Stefan Pierer



Mag. Friedrich Roithner



Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz



Mag. Viktor Sigl, MBA

Konzernabschluss

Konzernbilanz	132
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	134
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	135
Konzern-Kapitalflussrechnung	136
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	138

**Konzernabschluss
Download**

KONZERNBILANZ

zum 31. Dezember 2022

TEUR	Anhang-Nr.	31.12.2022	31.12.2021
Vermögenswerte:			
Langfristige Vermögenswerte:			
Firmenwert	21	130.655	130.711
Immaterielle Vermögenswerte	22	570.356	473.561
Sachanlagen	23	443.712	361.330
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	24	33.341	13.562
Latente Steueransprüche	25	13.782	9.617
Sonstige langfristige Vermögenswerte	26	3.999	4.033
		1.195.845	992.814
Kurzfristige Vermögenswerte:			
Vorräte	27	653.928	405.174
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	28	270.422	150.861
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	29	137.616	110.801
Steuererstattungsansprüche		14.087	560
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	30	278.738	373.509
		1.354.790	1.040.905
		2.550.635	2.033.719

TEUR	Anhang-Nr.	31.12.2022	31.12.2021
Eigenkapital und Schulden:			
Eigenkapital:			
Grundkapital	31	33.797	33.797
Kapitalrücklagen	31	9.949	9.949
Sonstige Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn	31	863.989	716.396
Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens		907.735	760.142
Nicht beherrschende Anteile	31	6.661	5.409
		914.396	765.551
Langfristige Schulden:			
Finanzverbindlichkeiten	32	458.620	506.539
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	33	26.154	28.763
Latente Steuerschulden	25	124.428	99.977
Andere langfristige Schulden	34	16.407	14.187
		625.609	649.466
Kurzfristige Schulden:			
Finanzverbindlichkeiten	32	76.635	56.847
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	34	737.602	395.581
Rückstellungen	35	44.037	23.105
Steuerschulden		5.203	9.852
Andere kurzfristige Schulden	34	147.152	133.317
		1.010.630	618.702
		2.550.635	2.033.719

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

für das Geschäftsjahr vom 1.1.2022 bis 31.12.2022

TEUR	Anhang-Nr.	2022	2021
Umsatzerlöse	8	2.437.200	2.041.730
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen ¹	9	-1.745.878	-1.469.426
Bruttoergebnis vom Umsatz		691.322	572.304
Vertriebs- und Rennsportaufwendungen ¹	10	-242.800	-208.901
Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	11	-55.352	-33.330
Verwaltungsaufwendungen ¹	12	-164.900	-137.008
Sonstige betriebliche Aufwendungen	13	-391	-1.990
Sonstige betriebliche Erträge	14	2.377	744
Ergebnis aus At-Equity Beteiligungen	15	4.994	1.666
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		235.250	193.485
Zinserträge	16	4.023	1.864
Zinsaufwendungen	16	-19.313	-12.858
Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis	16	-4.057	9.097
Ergebnis vor Steuern		215.903	191.588
Ertragsteuern	17	-45.280	-48.716
Ergebnis des Geschäftsjahres		170.623	142.872
davon Eigentümer des Mutterunternehmens		169.921	82.540
davon Nicht beherrschende Gesellschafter		702	60.332
Unverwässertes (=verwässertes) Ergebnis je Aktie (EUR)	18	5,03	3,34

¹ Vorjahresbetrag angepasst, siehe Konzernanhang Punkt 2. "Grundsätze der Rechnungslegung"

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

für das Geschäftsjahr vom 1.1.2022 bis 31.12.2022

TEUR	Anhang-Nr.	2022	2021
Ergebnis des Geschäftsjahres		170.623	142.872
Posten, die in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wurden oder anschließend umgegliedert werden können			
Fremdwährungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	31	1.684	4.492
Fremdwährungsumrechnung aus nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen	24, 31	-255	425
Bewertung Cash-Flow-Hedges	31	19.651	3.008
Latente Steuer auf die Bewertung von Cash-Flow-Hedges	31	-4.742	-752
		16.338	7.173
Posten, die nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden			
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	31, 33	1.606	759
Steuereffekt	31	-539	-190
		1.067	569
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		17.405	7.742
Gesamtergebnis		188.028	150.614
davon Eigentümer des Mutterunternehmens		187.326	88.054
davon Nicht beherrschende Gesellschafter		702	62.560

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

für das Geschäftsjahr vom 1.1.2022 bis 31.12.2022

TEUR	Anhang-Nr.	2022	2021
Betriebstätigkeit			
Ergebnis des Geschäftsjahres		170.623	142.872
+ (-) Zinsaufwendungen / Zinserträge	16	15.290	10.994
+ Steueraufwendungen	17	45.280	48.716
+ Abschreibungen auf Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	22, 23	145.858	138.717
+ (-) Dotierung (Auflösung) von langfristigen Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer		-1.517	554
(-) + Gewinne (Verluste) aus der Equity-Konsolidierung	15	-4.994	-1.666
(-) + Gewinne (Verluste) aus dem Abgang von Anlagevermögen	22, 23	10.199	12.286
+ (-) Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen (Erträge)	VI	-23.987	-13.284
+ Zinseinzahlungen		3.982	1.855
- Zinsauszahlungen		-18.880	-11.954
- Steuerzahlungen		-43.768	-31.048
+ Erhaltene Dividenden		984	1.022
Brutto Cash-Flow		299.070	299.064
- (+) Erhöhung (Verminderung) von Vorräten		-241.620	-104.641
- (+) Erhöhung (Verminderung) von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Vorauszahlungen, sonstigen kurz- und langfristigen Vermögenswerten		-154.610	298
+ (-) Erhöhung (Verminderung) von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Vorauszahlungen und anderen kurz- und langfristigen Schulden		377.495	172.642
Erhöhung (Verminderung) des Nettoumlaufvermögens		-18.735	68.299
Cash-Flow aus Betriebstätigkeit		280.335	367.363

TEUR	Anhang-Nr.	2022	2021
Investitionstätigkeit			
- Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	22, 23	-246.519	-181.922
- Auszahlungen für den Erwerb von nach der At-Equity Methode bilanzierten Unternehmen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten	7, 24	-16.017	-773
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen		300	599
+ Einzahlungen aus der Veräußerung von nach der At-Equity Methode bilanzierten Unternehmen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten	24	1.275	0
+ (-) Verkauf und Erwerb von Tochterunternehmen	7	-5.477	934
- Auszahlungen aus sonstigen Vermögenswerten		-16.687	-13.961
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit		-283.125	-195.123
Free Cash-Flow		-2.790	172.240
Finanzierungstätigkeit			
- Dividendenzahlungen an Dritte		-34.297	-24.448
+ Verkauf eigene Aktien	31	0	13.595
+ (-) Veräußerung / Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen	31	-4.804	-27.906
+ Aufnahme Forschungsdarlehen	VI	0	50.000
+ Aufnahme von langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten	32, VI	0	29.528
- Tilgung Schuldscheindarlehen	32, VI	-6.000	-3.500
- Tilgung Forschungsdarlehen	VI	-14.118	-25.368
- Rückzahlung von langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten	VI	-6.687	-11.101
- Tilgung Leasingverbindlichkeiten	VI, 47	-23.414	-18.431
+ (-) Veränderung sonstiger kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	VI	-1.975	-9.990
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit		-91.295	-27.621
Gesamt Cash-Flow		-94.085	144.619
+ Anfangsbestand der liquiden Mittel im Konzern		373.509	218.270
+ Veränderung durch Fremdwährungseffekte		-686	10.620
Endbestand der liquiden Mittel im Konzern		278.738	373.509

KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

TEUR	Anhang-Nr.
Stand am 1. Jänner 2022	
Ergebnis des Geschäftsjahres	
Sonstiges Ergebnis	31
Gesamtergebnis	
Transaktionen mit Anteilseignern	
Dividenden an Dritte	18, 31
Kauf/Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen	31
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert worden sind	
Kapitalmaßnahmen	31, 34
Sonstiges	
Stand am 31. Dezember 2022	

TEUR	Anhang-Nr.
Stand am 1. Jänner 2021	
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	
Verkauf eigene Anteile	31
Kapitalmaßnahmen	31
Sonstiges	
Stand am 31. Dezember 2021	

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
33.797	9.949	714.154	1.369	873	0	760.142	5.409	765.551
0	0	169.921	0	0	0	169.921	702	170.623
0	0	1.067	14.909	1.429	0	17.405	0	17.405
0	0	170.988	14.909	1.429	0	187.326	702	188.028
0	0	-33.797	0	0	0	-33.797	-500	-34.297
0	0	-3.298	0	0	0	-3.298	-1.506	-4.804
0	0	0	-23	0	0	-23	0	-23
0	0	-2.579	0	0	0	-2.579	2.556	-23
0	0	-36	0	0	0	-36	0	-36
33.797	9.949	845.432	16.255	2.302	0	907.735	6.661	914.396

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



Konzernanhang

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2022

I. Allgemeine Angaben	142	33. Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	173
1. Angaben zum Unternehmen	142	34. Andere kurz- und langfristige Schulden und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	175
2. Grundsätze der Rechnungslegung	142	35. Rückstellungen	176
3. Neu angewendete Standards und Interpretationen	143	VI. Angaben zur Kapitalflussrechnung	177
4. Zukünftig anzuwendende Standards und Interpretationen	143	VII. Risikobericht	178
5. Schätzungen und Ermessensentscheidungen	144	36. Risikomanagement	178
II. Konsolidierungskreis	147	37. Marktrisiken	178
6. Konsolidierungsgrundsätze und -methoden	147	38. Branchenspezifische Risiken	179
7. Veränderungen im Konsolidierungskreis	147	39. IT-Risiken	180
III. Segmentberichterstattung	149	40. Finanzielle Risiken	181
IV. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	151	41. Sonstige Risiken	188
8. Umsatzerlöse	151	VIII. Finanzinstrumente und Kapitalmanagement	190
9. Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	151	42. Grundlagen	190
10. Vertriebs- und Rennsportaufwendungen	152	43. Einstufung und beizulegende Zeitwerte	191
11. Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	152	44. Aufrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten	197
12. Verwaltungsaufwendungen	152	45. Hedging	198
13. Sonstige betriebliche Aufwendungen	153	46. Kapitalmanagement	203
14. Sonstige betriebliche Erträge	153	IX. Leasingverhältnisse	205
15. Ergebnis aus At-Equity Beteiligungen	153	47. Leasingverhältnisse als Leasingnehmer (IFRS 16)	205
16. Finanz- und Beteiligungsergebnis	153	48. Leasingverhältnisse als Leasinggeber (IFRS 16)	207
17. Ertragsteuern	154	X. Erläuterungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen sowie zu den Organen	208
18. Ergebnis je Aktie und Vorschlag für die Ergebnisverwendung	155	49. Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen	208
19. Aufwendungen für den Abschlussprüfer	156	50. Organe der PIERER Mobility AG	210
20. Mitarbeiter	156	51. Vorstands- und Aufsichtsratsbezüge	210
V. Erläuterungen zur Konzernbilanz	157	XI. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	210
21. Firmenwert	157	XII. Konzernunternehmen (Beteiligungsspiegel)	211
22. Immaterielle Vermögenswerte	158	XIII. Freigabe des Konzernabschlusses	214
23. Sachanlagen	161		
24. Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	163		
25. Latente Steueransprüche	164		
26. Sonstige langfristige Vermögenswerte	166		
27. Vorräte	166		
28. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	167		
29. Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	168		
30. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	168		
31. Konzerneigenkapital	168		
32. Finanzverbindlichkeiten	172		

I. ALLGEMEINE ANGABEN

1. ANGABEN ZUM UNTERNEHMEN

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

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

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

Die Aktien der PIERER Mobility AG sind im „Swiss Performance Index (SPI)“ der SIX Swiss Exchange in Zürich primärkotiert und ab 1. März 2022 erfolgte zusätzlich die Handelsaufnahme im Prime Market der Wiener Börse, womit die Aktien der PIERER Mobility AG im Top-Segment der Wiener Börse gelistet sind. Die Geschäftsführung der Frankfurter Wertpapierbörse hat auf Antrag der PIERER Mobility AG die Zulassung der Aktien der Gesellschaft (ISIN: AT0000KTM102) zum Handel im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse mit Wirkung zum Ablauf des 18. Oktober 2022 widerrufen.

2. GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG

Der Konzernabschluss für den Zeitraum 1. Jänner bis 31. Dezember 2022 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.

Im Rahmen der laufenden Optimierung der Kostenüberwachung und -berichterstattung, wurde mit Beginn des Geschäftsjahres der Ausweis verschiedener Logistik-, Transport- und Verwaltungsaufwendungen sowie die Bewertung von PG&A (Parts, Garments and Accessories) in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung angepasst. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Vorjahres die Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen um TEUR 20.795 und die Verwaltungsaufwendungen um TEUR 8.151 einerseits erhöht, andererseits wurden die Vertriebs- und Rennsportaufwendungen um TEUR 28.946 reduziert. Die Anpassungen hatten keine Auswirkungen auf das Ergebnis.

3. NEU ANGEWENDETE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

Folgende Tabelle zeigt die erstmalig verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen, die auch bereits von der EU-Kommission zum 31.12.2022 übernommen wurden:

Erstmalige Anwendung	Neue Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB
1. Jänner 2022		
	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
	Änderungen an IFRS 3 Unternehmenszusammenschlüsse – Verweis auf das Rahmenkonzept	14. Mai 2020
	Verbesserungen zu IFRS 2018 - 2020 Änderungen an IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 und IAS 41	14. Mai 2020

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 2023		
	IFRS 17 Versicherungsverträge	18. Mai 2017
	Änderungen an IFRS 17 – erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 - Vergleichsinformationen	9. Dezember 2021
	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
	Änderungen zu IAS 12 Ertragsteuern – Latente Steuern, die sich auf Vermögenswerte und Schulden beziehen, die aus einer einzigen Transaktion entstehen	7. Mai 2021

Das IASB und das IFRIC haben weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, welche aber im Geschäftsjahr 2022 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?
Änderungen zu IAS 1 Darstellung des Abschlusses – Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig (einschließlich Verschiebung des Zeitpunkts des Inkrafttretens sowie langfristige Verbindlichkeiten mit Covenants)	1.1.2024	31.10.2022	Nein
Änderungen zu IFRS 16 Leasing – Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-leaseback-Transaktion	1.1.2024	22.9.2022	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 130.655 (Vorjahr: TEUR 130.711) 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), „FELT“ in Höhe von TEUR 3.707 (Vorjahr: TEUR 3.707) und „MV Agusta“ in Höhe von TEUR 20.165 (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 31.12.2022 wurden aktive latente Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von TEUR 1.747 (Vorjahr: TEUR 3.077) aktiviert.

Aufgrund der aktuellen Steuerplanung geht das Management von einer Verwertung der zum 31.12.2022 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 26.154 (Vorjahr: TEUR 28.763) 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 31.12.2022 wurden Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen in Höhe von TEUR 20.947 (Vorjahr: TEUR 20.000) angesetzt. Eine durchschnittliche Erhöhung des Garantiekostenprozentsatzes um 10% hätte eine Erhöhung der Rückstellung von TEUR 2.095 (Vorjahr: TEUR 1.597) zur Folge. Die Entwicklung der Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen ist dem Punkt 35. „Rückstellungen“ zu entnehmen.

- Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden, die im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworben wurden, sowie der Nutzungsdauern dieser Vermögenswerte basiert auf Beurteilungen des Managements.
- Leasingverhältnisse
Es werden Einschätzungen über die Laufzeit und Zinssätze getroffen. Weitere Angaben dazu sind unter Punkt 23. „Sachanlagen“ sowie unter Punkt 47. „Leasingverhältnisse als Leasingnehmer“ zu finden.
- Bei den Vorräten bestehen Schätzungen im Zusammenhang mit Verbrauchsfolgeverfahren und Reichweitenanalysen. Zusätzlich werden auf Einzelfallbasis Wertberichtigungserfordernisse aufgrund langer Lagerdauer und eingeschränkter Absatzmöglichkeiten erfasst.

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

- Entwicklungskosten
Entwicklungskosten werden entsprechend der dargestellten Bilanzierungs- und Bewertungsmethode aktiviert. Die erstmalige Aktivierung der Kosten beruht auf Annahmen des Managements zur Einschätzung des zukünftigen wirtschaftlichen Nutzens der getätigten Aufwendungen und der technischen Machbarkeit des entwickelten Produktes oder Verfahrens sowie dessen Markt-gängigkeit.
- 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.

Auswirkungen von klimabezogenen Aspekten auf die Rechnungslegung:

Die weltweite Mobilitätsindustrie, darunter auch Fahrräder und Kraftfahrzeuge, befindet sich aufgrund des zunehmenden Fokus auf die Auswirkungen auf den Klimawandel in einem tiefgreifenden Wandel. Dies führt vor allem zur laufenden Überarbeitung von regulatorischen Anforderungen an die Kraftstoffeffizienz, die Elektrifizierung sowie zu Veränderungen in der Kraftstoffeffizienz, Treibhausgasemissionen und anderen Auspuffemissionen. Hinzu kommen technologische Veränderungen, wie die Elektrifizierung von Powered Two-Wheelers (PTWs).

Zu einer der wesentlichen Säulen in der Nachhaltigkeitsstrategie der PIERER Mobility-Gruppe gehört die Dekarbonisierung des Verkehrs. Die PIERER Mobility-Gruppe ist unabhängig von gesetzlichen Vorgaben und Vergleichszahlen bestrebt, Antriebslösungen für PTWs anzubieten, die diesen Ansatz vorantreiben. Daher teilt die Gruppe als ACEM-Mitglied deren Strategie zur Dekarbonisierung, welche sich an den Zielen des Europäischen Green Deals und des Klimagesetzes sowie der „Sustainable and Smart Mobility“-Strategie der Europäischen Kommission orientiert.

Das Branchenziel, dass auf dem Konzept „Right Vehicle, Right Place, Right Energy Carrier“ basiert, besteht darin, durch einen technologie-neutralen Ansatz alle Anwendungsgebiete für Motorräder zu betrachten und zu bedienen. Eine gezielte Anwendung verschiedener Antriebstechnologien und Energieträger ermöglicht es, einen Beitrag zu ökologischen Zielen wie letztendlich auch der CO₂-Neutralität im Verkehrssektor zu leisten.

Die Nachhaltigkeitsstrategie der Gruppe ist Teil der Planungsrechnungen des Managements und wurde bei der Erstellung des Konzernabschlusses somit bei einer Vielzahl von Themen (wie in der Folge weiter unten erörtert) berücksichtigt. Aktuelle Entwicklungen und Maßnahmen, die vom Management zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie getroffen werden, führen jedoch nicht zu grundlegend geänderten Annahmen und Schätzungen bei der Erstellung des Konzernabschlusses. Der Vorstand schätzt die potenziellen Auswirkungen klimabedingter Chancen und Risiken auf den Konzernabschluss nach IFRS wie folgt ein:

- Nutzungsdauern von nicht-finanziellen Vermögenswerten:
Die PIERER Mobility-Gruppe hat evaluiert, inwiefern die Nutzungsdauer von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten aufgrund von klimabezogenen Aspekten

beeinflusst sein könnten. Eine Beurteilung erfolgte insbesondere dahingehend, ob auf Basis bestehender und angekündigter gesetzlicher und regulatorischer Vorgaben Industrieanlagen nicht mehr in dem ursprünglich geplanten zeitlichen Umfang nutzbar sind. Eine Beeinflussung von Nutzungsdauern durch externe oder interne Verpflichtungen konnte dabei nicht abgeleitet werden.

- Wertminderungen von Vermögenswerten:
Den kurz- und mittelfristigen Finanzplanungen und damit den Werthaltigkeitstests liegen die Nachhaltigkeitsstrategie und das nachhaltig ausgerichtete Geschäftsmodell zugrunde. In den kurz- und mittelfristigen Finanzplanungen der einzelnen CGUs werden Annahmen zu klimabedingten Faktoren bei Investitionsprogrammen (CAPEX), Technologien und Produktionsverfahren zum Erreichen der konzerninternen Klimaziele sowie beim darauf basierenden ökologisch nachhaltigen Produktmix im Sinne des „Right Vehicle, Right Place, Right Energy Carrier“-Konzeptes sachgerecht berücksichtigt.
- Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten:
Im Geschäftsjahr 2022 sind in der PIERER Mobility-Gruppe keine neuen Verpflichtungen aus der Verletzung von Klimaschutzgesetzen und/oder Klimaregulatoren entstanden, die den Ansatz einer Rückstellung oder die Angabe einer Eventualverbindlichkeit erfordert hätten.

Die PIERER Mobility-Gruppe passt ihre Nachhaltigkeitsstrategie laufend an die sich entwickelnden Anforderungen und technologischen Veränderungen oder in Bezug auf zukünftige Geschäftspläne oder Strategien an. Da die potenziellen Auswirkungen von heute noch nicht verlautbarten regulatorischen Anforderungen, technologischen Veränderungen oder zukünftigen Pläne und Strategien und deren Operationalisierung, einschließlich der Neuzuweisung von Ressourcen, nicht abschätzbar sind, kann der Konzernabschluss in zukünftigen Perioden von diesen Entwicklungen beeinträchtigt werden.

Auswirkungen des russisch-ukrainischen Krieges:

Die PIERER Mobility-Gruppe hat keinen wesentlichen Grund identifiziert, ihre Schätzungen und Erwartungen zum 31. Dezember 2022 aufgrund des Kriegsgeschehens in der Ukraine wesentlich zu ändern. Die Gruppe verfügt weder über Investitionen, sonstige Vermögenswerte oder sonstige wesentliche Geschäftsbeziehungen in der Ukraine, Russland oder Weißrussland, noch hat die Gruppe wesentliche Geschäftsbeziehungen zu Lieferanten oder Händlern in diesen Ländern. Vor diesem Hintergrund erwartet das Unternehmen keine wesentlichen Auswirkungen auf die erwarteten zukünftigen Cashflows. Gleichmaßen hat die PIERER Mobility AG durch den Krieg und die verhängten Sanktionen keinen Verlust der Beherrschung, der gemeinschaftlichen Führung oder der Fähigkeit

zur Ausübung eines maßgeblichen Einflusses auf Unternehmen erlitten und erwartet auch dergleichen nicht.

Um mögliche zusätzliche Kreditausfälle zu identifizieren, hat die Gruppe die Struktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf Kunden in der Ukraine, Russland und Weißrussland hin analysiert. Dabei erwartet die Gruppe von Kunden in Weißrussland, dass diese ihre Verbindlichkeiten aufgrund nicht bestehender Sanktionen im Zahlungsverkehr bedienen können. Daraus ergab sich kein wesentlicher Betrag an zu berichtenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Bei der Berechnung der Ausfallwahrscheinlichkeit zeigte die analysierte Struktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen keine wesentliche Veränderung im Zahlungsverhalten sowie kein wesentliches Risiko aufgrund der bestehenden Kunden- bzw. Händlerbeziehungen. Weitere Erläuterungen zu erwarteten Kreditausfällen bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen können dem Punkt 40 entnommen werden.

Die oben beschriebene Situation des Fehlens direkter Auswirkungen führt die PIERER Mobility-Gruppe auch zu der Einschätzung, dass es keine direkten Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Wertminderung, insbesondere auf Ebene der Sachanlagen und Nutzungsrechte, gibt. Entsprechend den Regelungen des IAS36 besteht für die CGUs „KTM“ und „PIERER New Mobility (vormals: PIERER E-Bikes)“ kein Wertminderungsbedarf (siehe Punkt 21 „Firmenwert“ zur weiteren Erläuterung).

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	
	31.12.2022	31.12.2021	2022	2021
US-Dollar	1,0666	1,1326	1,0500	1,1816
Schweizer Franken	0,9847	1,0331	1,0017	1,0799
Japanischer Yen	140,6600	130,3800	138,1392	130,3200
Südafrikanischer Rand	18,0986	18,0625	17,2127	17,5922
Mexikanischer Peso	20,8560	23,1438	21,0536	24,0516
Australischer Dollar	1,5693	1,5615	1,5154	1,5783
Chinesischer Renminbi	7,3582	-	7,1543	-

7. VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Alle Tochterunternehmen, die unter der rechtlichen oder faktischen Kontrolle der PIERER Mobility AG stehen, sind in den vorliegenden Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 einbezogen. Die Anzahl der Unternehmen im Konsolidierungskreis hat sich im Geschäftsjahr 2022 wie folgt entwickelt:

	Vollkonsolidierte Gesellschaften	At-Equity Gesellschaften
Stand zum 31.12.2021	67	3
Konsolidierungskreiszugänge	10	2
Konsolidierungskreisabgänge	-1	0
Stand zum 31.12.2022	76	5
davon ausländische Unternehmen	53	3

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

Änderungen vollkonsolidierter Gesellschaften

• **Konsolidierungskreiszugänge:**

Im Mai 2022 wurde die PIERER E-Bikes Asia Ltd. mit Sitz in Taichung City, Taiwan, neu gegründet und erstkonsolidiert.

Im Juni 2022 wurde die CFMOTO Europa GmbH mit Sitz in Mattighofen neu gegründet, erstkonsolidiert und im September 2022 in CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH umbenannt. Weiters

wurde im Juni die PIERER E-Commerce North America Inc., Murrieta, CA, USA ebenfalls gegründet und im Konzernabschluss der PIERER Mobility AG entsprechend vollkonsolidiert.

Mit Wirkung zum 7. Juli 2022 hat die KTM North America, Inc., Murrieta, CA, USA, 100 % der Anteile an der PIERER IMMOREAL NORTH AMERICA LLC., Murrieta, CA, USA, von der PIERER IMMOREAL GmbH, Wels, erworben. Folgende Vermögenswerte und Schulden sind zugegangen:

TEUR	
Langfristige Vermögenswerte	44.794
Kurzfristige Vermögenswerte	6.949
Langfristige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	-30.515
Kurzfristige Verbindlichkeiten	-6.666
Nettovermögen	14.562
Passiver Unterschiedsbetrag	-2.136
Gegenleistung	-12.426
Erworbene Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.949
Netto-Abfluss aus der Akquisition	-5.477

Der aus der Erstkonsolidierung entstandene passive Unterschiedsbetrag in Höhe von TEUR 2.136 wurde in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst.

Weiters wurde im Juli 2022 die KTM (SHANGHAI) MOTO CO., LTD. mit Sitz in Shanghai, China, neu gegründet und erstkonsolidiert.

Im September 2022 wurden die MV Agusta Motorcycles GmbH mit Sitz in Mattighofen sowie die MV Agusta Motorcycles North America, Inc., Murrieta, CA, USA, neu gegründet und vollkonsolidiert.

Im Oktober 2022 wurden in Australien die PIERER NEW MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD mit Sitz in New South Wales sowie in Italien die MV Agusta Services S.r.l. mit Sitz in Meran neu gegründet und entsprechend im Konzernabschluss vollkonsolidiert.

Zudem erfolgte im November 2022 die Gründung und folglich die Erstkonsolidierung der PIERER Produktion GmbH mit Sitz in Munderfing.

• **Konsolidierungskreisabgänge:**

Mit Wirkung zum 2. November 2022 wurde die FELT GmbH, München, Deutschland, in die PIERER New Mobility Deutschland GmbH (vormals: PIERER E-Bikes Deutschland GmbH), Schweinfurt, Deutschland, verschmolzen.

Änderungen At-Equity einbezogener Gesellschaften

Mit Wirkung zum 15. November 2022 wurden 25,1% der Anteile an der MV Agusta Motor S.p.A., Varese, Italien erworben. Zudem erwarb die Gruppe im Dezember 23% der Anteile an der Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH, Vöcklabruck. Beide Gesellschaften werden nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

III. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

MOTORCYCLES:

Das Segment „Motorcycles“ umfasst die Entwicklung, Produktion und den Vertrieb von Motorrädern unter den Marken „KTM“, „Husqvarna Motorcycles“ und „GASGAS“ sowie Komponenten der Marke „WP“. Das Segment Motorcycles umfasst zum 31. Dezember 2022 57 in den Konzernabschluss einbezogene Tochtergesellschaften in Österreich, den USA, Japan, Südafrika, Mexiko, Indien, Australien und Neuseeland sowie in verschiedenen anderen Ländern in Europa und Asien. Darüber werden auch Beteiligungen an Assemblierungsgesellschaften auf den Philippinen und in China gehalten.

BICYCLES:

Die PIERER New Mobility GmbH samt Tochtergesellschaften bildet das Segment „Bicycles“ der PIERER Mobility-Gruppe. Mit den Marken „Husqvarna E-Bicycles“, „GASGAS Bicycles“, „FELT Bicycles“ und „R Raymon“ liegt der Fokus auf der Entwicklung, Herstellung und dem Handel mit E-Bicycles und Fahrrädern. Insgesamt umfasst das Segment 13 vollkonsolidierte Gesellschaften.

SONSTIGE:

Im Bereich „Sonstige“ werden die PIERER Mobility AG, die PIERER Innovation GmbH, die Avocado GmbH, die PIERER E-Commerce GmbH (vormals: HDC GmbH), die PIERER E-Commerce North America Inc., 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 2022 und 2021 teilen sich auf die beschriebenen Segmente wie folgt auf:

2022 TEUR	Motorcycles	Bicycles	Sonstige	Konsolid- ierung	GESAMT
Umsatzerlöse (einschließlich Erlöse innerhalb der Segmente)	2.262.491	171.192	55.496	-51.979	2.437.200
Umsatzerlöse extern	2.262.049	171.192	3.959	0	2.437.200
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	240.968	2.458	-8.972	796	235.250
Investitionen ¹⁾	258.665	11.780	788	-3.707	267.526
Abschreibungen	-140.250	-4.005	-3.120	1.517	-145.858
Anteil am Ergebnis von Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden	4.172	0	0	822	4.994
Bilanzsumme	2.354.682	212.706	258.115	-274.868	2.550.635
Eigenkapital	900.624	41.239	233.767	-261.234	914.396
Working Capital Employed	185.872	-6.072	4.133	2.814	186.747
Nettoverschuldung	-254.720	10.832	-13.675	1.046	-256.517
2021 TEUR	Motorcycles	Bicycles	Sonstige	Konsolid- ierung	GESAMT
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

1) Exklusive IFRS 16 (Leasing); die Leasingzugänge betragen in 2022 TEUR 25.877 (Vorjahr: TEUR 24.626)

IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt. Im Geschäftsjahr 2022 kam es zu einer Neuordnung von Logistik- und Transportaufwendungen sowie der Bewertung von PG&A (parts, garments and accessories) innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung. Weitere Angaben zur Anpassung

der Vorjahresbeträge betreffend den Herstellungskosten, der Vertriebs- und Rennsportaufwendungen sowie Verwaltungsaufwendungen sind unter Punkt 2. „Grundsätze der Rechnungslegung“ zu finden.

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	2022	2021
Europa	1.133.296	1.142.492
Nordamerika und Mexico	825.755	468.188
Sonstige	478.149	431.050
	2.437.200	2.041.730

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 31.12.2022 € 63,5 Mio. (31.12.2021: € 50,4 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	2022	2021
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	1.488.845	1.224.034
Personalaufwand	138.893	112.491
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	61.024	59.839
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und sonstige immaterielle Vermögenswerte	30.550	28.031
Sonstige betriebliche Aufwendungen	26.566	45.031
	1.745.878	1.469.426

In den Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen sind Aufwendungen aus Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von TEUR 31.966 (Vorjahr: TEUR 5.518) enthalten.

10. VERTRIEBS- UND RENNSPORTAUFWENDUNGEN

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

TEUR	2022	2021
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	39.974	39.737
Personalaufwand	110.101	92.760
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	13.047	12.688
Sonstige betriebliche Aufwendungen	129.073	104.296
Sponsorgelder und sonstige betriebliche Erträge	-49.395	-40.580
	242.800	208.901

11. FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGS-AUFWENDUNGEN

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

TEUR	2022	2021
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	9.419	8.534
Personalaufwand	33.820	29.210
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	8.159	8.420
Sonstige betriebliche Aufwendungen	25.272	3.384
Fördergelder und sonstige betriebliche Erträge	-21.318	-16.218
	55.352	33.330

Die in den Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen dargestellten Aufwandsarten umfassen Forschungs- sowie nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten. Der Personalaufwand ohne Effekte aus den aktivierten Entwicklungskosten beträgt TEUR 91.947 (Vorjahr:

TEUR 77.374). Insgesamt betragen die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen (vor aktivierten Entwicklungskosten) TEUR 213.209 (Vorjahr: TEUR 162.361) und somit 8,7 % (Vorjahr: 8,0 %) vom Umsatz.

12. VERWALTUNGS-AUFWENDUNGEN

Die Verwaltungsaufwendungen des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2022	2021
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	3.060	3.300
Personalaufwand	65.336	54.339
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	33.078	29.740
Sonstige betriebliche Aufwendungen	66.932	51.617
Sonstige betriebliche Erträge	-3.506	-1.988
	164.900	137.008

13. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen belaufen sich auf insgesamt TEUR 391 (Vorjahr: TEUR 1.990).

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

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	2022	2021
Erträge aus dem Abgang von Anlagen	137	254
Veränderungen im Konsolidierungskreis	2.136	142
Übrige sonstige Erträge	104	348
	2.377	744

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	2022	2021
Kiska GmbH	822	1.485
KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc.	72	280
China Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.	4.100	-24
DealerCenter Digital GmbH	0	-75
	4.994	1.666

16. FINANZ- UND BETEILIGUNGSERGEBNIS

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

TEUR	2022	2021
Zinserträge	4.023	1.864
Zinsaufwendungen	-19.313	-12.858
Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis	-4.057	9.097
	-19.347	-1.897

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

TEUR	2022	2021
Fremdwährungsbewertung Bankguthaben	-1.676	8.652
Fremdwährungsbewertung gegebener Darlehen	441	0
Absicherungskosten	-2.483	71
Bewertung Zinsswap	17	365
Wertminderung von langfristigen finanziellen Vermögenswerten	-450	0
Erträge / Verluste aus sonstigen Beteiligungen	94	9
	-4.057	9.097

17. ERTRAGSTEUERN

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

TEUR	2022	2021
Laufende Steuer	-34.626	-34.933
Latente Steuern	-10.654	-13.783
	-45.280	-48.716

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 %. In Österreich wurde im Jahr 2022 ein Steuerreformgesetz beschlossen, welches eine stufenweise Senkung des Körperschaftsteuersatzes vorsieht. Der Körperschaftsteuersatz wird für das Jahr 2023 auf 24 % und für die Jahre ab 2024 auf 23 % gesenkt. Aufgrund

dieser Steuersatzänderung erfolgte die Berechnung der Steuerlatenz mit dem jeweils zukünftig anzuwendenden Steuersatz zum Zeitpunkt der voraussichtlichen Umkehr der Wertdifferenz. Die Berechnung ausländischer Ertragsteuern basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen oder verabschiedeten Gesetzen und Verordnungen. Die angewandten Ertragssteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren von 9,0 % bis 34,6 %.

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

TEUR	2022	2021
Ergebnis vor Ertragsteuern	215.903	191.588
Erwarteter Steueraufwand / -ertrag	-53.976	-47.897
Nicht temporäre Differenzen und sonstige steuerliche Hinzurechnungen	-3.010	-3.935
Ansatz / Wertberichtigungen / Verbrauch von Verlustvorträgen	-1.995	211
Nicht steuerbare Ergebnisse aus Konsolidierungskreisänderungen	534	-776
Steuern aus Vorperioden	-2.608	-1.081
Effekte ausländischer Steuersätze	-286	-408
Ergebnis aus Equity-Beteiligungen	1.062	488
Investitionsbegünstigungen	5.362	3.850
Steuersatzänderungen	9.696	0
Sonstiges	-59	832
	-45.280	-48.716

Der Rückgang der Steuerquote auf 21,0 % (Vorjahr: 25,4 %) ist unter anderem auf die Steuersatzsenkung in Österreich zurückzuführen. Der Effekt aus der Neubewertung der latenten Steuern zum 1. Jänner 2022 in Höhe von TEUR 7.011 sowie aus der laufenden Veränderung

im Jahr 2022 in Höhe von TEUR 2.685 resultiert im Wesentlichen aus den steuerlich nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten sowie aus Unterschieden durch den Ansatz der Marke „KTM“.

18. ERGEBNIS JE AKTIE UND VORSCHLAG FÜR DIE ERGEBNISVERWENDUNG

Das Ergebnis je Aktie betrug im laufenden Geschäftsjahr 2022 EUR 5,03 (Vorjahr: EUR 3,34) und berechnet sich wie folgt:

	2022	2021
Ergebnis - Eigentümer des Mutterunternehmens (in TEUR)	169.921	82.540
Gesamt Aktienanzahl (Stück)	33.796.535	33.796.535
Auswirkung eigener und neuer Aktien (Stück)	0	-9.048.544
Gewichteter Durchschnitt der Aktien	33.796.535	24.747.991
Unverwässertes (=verwässertes) Ergebnis je Aktie (EUR)	5,03	3,34

Nach den Vorschriften des Aktiengesetzes bildet der nach österreichischen Rechnungslegungsvorschriften aufgestellte Einzelabschluss der PIERER Mobility AG zum 31.12.2022 die Basis für die Dividendenausschüttung.

Für das Geschäftsjahr 2022 wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn der PIERER Mobility AG in Höhe von TEUR 187.172, eine Dividende von EUR 2 je Aktie (entspricht insgesamt TEUR 67.593) auszuschütten und den Restbetrag auf neue Rechnung vorzutragen. Vom Bilanzgewinn 2021 wurde eine Dividende in Höhe von TEUR 33.797 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	2022	2021
Jahresabschlussprüfung aller Einzelgesellschaften sowie Konzernabschlussprüfung	564	550
Sonstige Bestätigungsleistungen	48	51
Sonstige Leistungen	56	127
	668	728

20. MITARBEITER

Der Mitarbeiterstand wird jeweils inklusive Leiharbeiter und externen Dienstnehmern dargestellt:

Stand am 1.1.2022	5.249
Veränderungen im Geschäftsjahr	839
Stand am 31.12.2022	6.088

Zum 31.12.2022 waren 3.293 Angestellte (Vorjahr: 2.862) und 2.795 Arbeiter (Vorjahr: 2.387) beschäftigt. Zum 31.12.2022 sind 5.008 Mitarbeiter (Vorjahr: 4.340) in Österreich und 1.080 Mitarbeiter (Vorjahr: 909) im Ausland beschäftigt. Durchschnittlich beschäftigte die Gruppe 5.727 Mitarbeiter (Vorjahr: 4.948), davon 3.088 Angestellte (Vorjahr: 2.660) und 2.639 Arbeiter (Vorjahr: 2.289).

Der gesamte Personalaufwand im Geschäftsjahr 2022, ohne Effekte aus der Aktivierung von Entwicklungskosten, beträgt TEUR 406.277 (Vorjahr: TEUR 336.964).

V. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

21. FIRMENWERT

Für die Überprüfung der Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGUs) „KTM“ und „PIERER New Mobility“ wurde im Geschäftsjahr 2021 gemäß IAS 36.99 die ausführliche Berechnung des erzielbaren Betrags zum 31.12.2020 herangezogen, da sich seit der letzten Berechnung des erzielbaren Betrags die Vermögenswerte und Schulden der CGUs nicht wesentlich geändert haben und die letzte Berechnung eine wesentliche Überdeckung des Buchwertes der CGUs ergab. Auf der Grundlage einer Analyse der seit dem 31.12.2020 aufgetretenen Ereignisse und geänderten Umstände geht das Management auch weiterhin von einer äußerst geringen Wahrscheinlichkeit aus, dass bei einer aktuellen Berechnung der erzielbare Betrag niedriger als der Buchwert sein würde. Einerseits bestätigen das die Rekordergebnisse und die Outperformance der Prognosen der Jahre 2021 und 2022 sowie andererseits auch die weiterhin positive Prognose für das Jahr 2023 der PIERER Mobility-Gruppe.

Dennoch wurde in Anbetracht der makroökonomischen Entwicklungen im Geschäftsjahr 2022 (u.a. Ukraine-Russland Konflikt, Zinssätze, Inflation) die Werthaltigkeit der Firmenwert anhand von aktuellen Berechnungen gewürdigt.

Die Berechnung erfolgte mit folgender Methode: Die Prognose der Zahlungsströme basiert auf den vom Management freigegebenen Finanzbudgets bzw. Vorscheurechnungen unter Berücksichtigung der mittelfristigen Strategieziele. Die geschätzten Zahlungsströme jenseits dieser Periode werden durch Extrapolation der Budget-/Vorschauwerte ermittelt, wobei ab dem dritten Jahr eine konstante Weiterentwicklung unter Verwendung einer Wachstumsrate von 1 % angenommen wird. Als Diskontierungszinssatz wurde ein gewogener Kapitalkostensatz (WACC) vor Steuern in Höhe von 11,6 % (2020: 9,6 %) für „KTM“ und 11,3 % (2020: 9,4 %) für „PIERER New Mobility“ herangezogen. Bei sonst gleichbleibenden Bedingungen hätte für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „KTM“ eine Erhöhung des Vorsteuer WACC auf 18,9 % (2020: 13,8 %) oder die Verringerung der künftig geplanten EBITs um 36,6 % (2020: 29,8 %) zur Folge, dass der Buchwert der CGU dem erzielbaren Betrag entspricht. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „PIERER New Mobility“ hätte bei sonst gleichbleibenden Bedingungen eine Erhöhung des Vorsteuer WACC auf 34,3 % (2020: 25,3 %) oder die Verringerung der künftig geplanten EBITs um 68,4 % (2020: 63,2 %) zur Folge, dass der Buchwert der CGU dem erzielbaren Betrag entspricht.

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

TEUR	2022	2021
Anschaffungs- und Herstellungskosten:		
Stand am 1.1.	150.681	150.995
Konsolidierungskreisänderungen	0	-569
Währungsumrechnung	-49	255
Stand am 31.12.	150.632	150.681
Kumulierte Abschreibungen:		
Stand am 1.1.	19.970	19.961
Konsolidierungskreisänderungen	0	0
Währungsumrechnung	7	9
Stand am 31.12.	19.977	19.970
Buchwert am 31.12.	130.655	130.711
KTM	110.253	110.309
PIERER New Mobility (vormals: PIERER E-Bikes)	19.457	19.457
Avocodo	945	945

22. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Immaterielle Vermögenswerte werden analog dem Sachanlagevermögen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und abzüglich Abschreibungen bewertet. Die Ermittlung der planmäßigen

Abschreibungen erfolgt nach der linearen Abschreibungsmethode unter Zugrundelegung folgender Nutzungsdauern:

Jahre	Nutzungsdauer
Software	3 - 5
Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte	5

Bei selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten erfolgt eine Aufteilung des Herstellungszeitraumes in eine Forschungs-, Entwicklungs- und Modellpflegephase. In der Forschungs- und Modellpflegephase angefallene Kosten werden sofort ergebniswirksam erfasst. Die planmäßige Abschreibung von aktivierten Entwicklungskosten, die eindeutig Projekten zugeordnet werden können, erfolgt mit dem Beginn der Serienproduktion. Im Geschäftsjahr 2022 wurden Entwicklungskosten in Höhe von TEUR 136.539 (Vorjahr: TEUR 112.959) aktiviert sowie insgesamt TEUR 61.024 (Vorjahr: TEUR 59.839) abgeschrieben. Zum 31.12.2022 sind Entwicklungskosten mit einem Buchwert in Höhe von TEUR 420.572 (Vorjahr: TEUR 353.856) 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, „GASGAS“ in Höhe von TEUR 13.346, „FELT“ in Höhe von TEUR 3.707 sowie die im laufenden Geschäftsjahr erworbene Marke „MV Agusta“ in Höhe von TEUR 20.165, 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“, „GASGAS“ und „MV Agusta“ sind der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „KTM“ und die Marke „FELT“ der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „PIERER New Mobility“ zugeordnet. Da die Marken keine Mittelzuflüsse erzeugen, die weitestgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte sind, erfolgt die Werthaltigkeitsprüfung im Rahmen der Werthaltigkeitstests der jeweiligen Firmenwerte „KTM“ und „PIERER New Mobility“ (siehe Punkt 21. „Firmenwert“).

Die Aufgliederung der immateriellen Vermögenswerte und ihre Entwicklung im Geschäftsjahr 2022 sowie im Geschäftsjahr 2021 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 1.1.2022	82.567	615.768	3.473	701.808
Zugänge	11.693	156.705	12.175	180.573
Abgänge	-5.103	-96.649	0	-101.752
Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	0
Währungsumrechnung	67	0	0	67
Umbuchungen	1.416	10	-1.087	339
Stand am 31.12.2022	90.640	675.834	14.561	781.035
Kumulierte Abschreibungen:				
Stand am 1.1.2022	54.498	173.749	0	228.247
Zugänge	12.305	62.705	0	75.010
Abgänge	-4.751	-87.849	0	-92.600
Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	0
Währungsumrechnung	22	0	0	22
Umbuchungen	-15	15	0	0
Stand am 31.12.2022	62.059	148.620	0	210.679
Buchwert:				
Stand am 31.12.2022	28.581	527.214	14.561	570.356
Stand am 31.12.2021	28.069	442.019	3.473	473.561

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

Im laufenden Geschäftsjahr wurden Entwicklungskosten eines nicht nutzungsbereiten Vermögenswertes in Höhe von TEUR 8.798 (Vorjahr: TEUR 8.829) aufgrund der Einstellung des Projektes ausgebucht.

Die Zugänge bei den immateriellen Vermögenswerten wurden in der Kapitalflussrechnung um TEUR -17.011 (Vorjahr: TEUR 4.432) hinsichtlich ihrer Zahlungsunwirksamkeit korrigiert.

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

23. SACHANLAGEN

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

Jahre	Nutzungsdauer
Gebäude	10 - 50
Technische Anlagen und Maschinen	2 - 10
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 - 8

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

Die Aufgliederung der Sachanlagen und seine Entwicklung im Geschäftsjahr 2022 sowie im Geschäftsjahr 2021 werden in den folgenden Tabellen dargestellt:

	Grund- stücke	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten:						
Stand am 1.1.2022	32.738	266.620	301.822	145.623	9.009	755.812
Zugänge	2.867	28.487	27.349	33.539	20.588	112.830
Abgänge	0	-2.411	-31.708	-8.174	-2	-42.295
Konsolidierungskreisänderungen	13.715	0	0	0	29.038	42.753
Währungsumrechnung	8	993	-1	998	-1	1.997
Umbuchungen	0	29.916	6.637	258	-37.176	-365
Stand am 31.12.2022	49.328	323.605	304.099	172.244	21.456	870.732
Kumulierte Abschreibungen:						
Stand am 1.1.2022	550	77.775	221.456	94.701	0	394.482
Zugänge	230	17.758	29.519	23.341	0	70.848
Abgänge	0	-1.132	-30.514	-7.882	0	-39.528
Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	0	0	0
Währungsumrechnung	1	558	-1	682	0	1.240
Umbuchungen	0	0	15	-37	0	-22
Stand am 31.12.2022	781	94.959	220.475	110.805	0	427.020
Buchwert:						
Stand am 31.12.2022	48.547	228.646	83.624	61.439	21.456	443.712
Stand am 31.12.2021	32.188	188.845	80.366	50.922	9.009	361.330

	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	50.279	5.698	356.219

In den Zugängen zu Sachanlagen sind Investitionen in Höhe von TEUR 25.877 (Vorjahr: TEUR 24.626) 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 -3.996 (Vorjahr: TEUR -995) hinsichtlich ihrer Zahlungsunwirksamkeit korrigiert.

Zum Bilanzstichtag sind Sachanlagen in Höhe von TEUR 42.000 (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 31.12.2022 die Kiska GmbH, die KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., die CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd., die MV Agusta Motor S.P.A. und die Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH. 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%.

Im Geschäftsjahr 2022 wurde eine Kooperationsvereinbarung mit dem italienischen Motorradhersteller MV Agusta abgeschlossen. Im Rahmen dieser Vereinbarung wird KTM ab dem Geschäftsjahr 2023 den globalen Vertrieb, die Vermarktung und die Kundenbetreuung der MV Agusta Motorradpalette übernehmen. Darüber hinaus wird die KTM AG die MV Agusta durch die MV Agusta Services S.r.l. bei der Supply Chain unterstützen und den Einkauf übernehmen. Im Rahmen dieser Kooperationsvereinbarung hat die KTM AG zum 15. November 2022 25,1 % der Anteile an der MV Agusta Motor S.p.A. mit Sitz in Varese, Italien, erworben.

Mit Vertrag vom 21. November 2022 hat die KTM AG 23 % der Anteile an der Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH mit Sitz in Vöcklabruck erworben. Die Gesellschaft fungiert als Hersteller und Vertreiber von Gussteilen aus sämtlichen Metallen und deren Legierungen sowie weiterer diesbezüglicher Tätigkeiten als Lieferant für die KTM Gruppe.

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

TEUR	2022	2021
Beteiligungsbuchwert Stand 1.1.	13.562	13.252
Erwerb von Anteilen	16.012	773
Konsolidierungskreisänderungen (sukzessiver Erwerb)	0	-1.758
Anteiliges Jahresergebnis	4.994	1.666
Sonstiges Ergebnis	-255	425
Ausschüttung	-972	-803
Sonstiges	0	7
Beteiligungsbuchwert Stand 31.12.	33.341	13.562

25. LATENTE STEUERANSPRÜCHE

Latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge werden unter Berücksichtigung ihrer zeitnahen Realisierbarkeit gebildet. Aktive und passive latente Steuerposten werden bei gleicher Steuerhoheit und ähnlicher Fristigkeit saldiert ausgewiesen. Für die Unterschiede der steuerlichen Basis von vollkonsolidierten oder at-Equity bewerteten Anteilen zum entsprechenden konzernalen Eigenkapital werden passive latente

Steuern nur angesetzt, wenn sich die Differenz in absehbarer Zeit umkehren wird und von der Gruppe realisiert werden kann.

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

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Aktive latente Steuern:		
Kurzfristige Vermögenswerte:		
Vorräte	9.800	6.465
Langfristige Vermögenswerte:		
Anlagevermögen	140	2.653
Personalverbindlichkeiten	2.544	4.135
Rückstellungen	1.620	1.974
Verbindlichkeiten	8.504	4.002
	22.608	19.229
Saldierung	-10.573	-12.689
Verlustvorträge	1.747	3.077
	13.782	9.617
Passive latente Steuern:		
Kurzfristige Vermögenswerte	-1.854	-3.269
Langfristige Vermögenswerte	-133.130	-109.288
Sonstige	-17	-109
	-135.001	-112.666
Saldierung	10.573	12.689
	-124.428	-99.977

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 751 (Vorjahr: TEUR 1.102) 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 2022 (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 4.710 (Vorjahr: TEUR 8.538) keine latenten Steuerabgrenzungen gebildet.

Die latenten Steuern haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

TEUR	2022	2021
Latente Steuern (netto) am 1.1.	-90.360	-75.422
Veränderung Konsolidierungskreis	-3.860	-296
Erfolgswirksam erfasste latente Steuern	-10.654	-13.783
Im sonstigen Ergebnis erfasste latente Steuern	-5.281	-942
Im Eigenkapital erfasste latente Steuern	7	-52
Erfolgsneutral erfasste latente Steuern aus Umgliederung (Vorjahr)	-491	0
Fremdwährung	-7	135
Latente Steuern (netto) am 31.12.	-110.646	-90.360

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

TEUR	Verlustvortrag 31.12.2022	davon nicht angesetzt 31.12.2022	verbleibender Verlustvortrag 31.12.2022	aktive latente Steuer 31.12.2022
PIERER Mobility AG	74.320	-74.320	0	0
PIERER E-Commerce GmbH (vormals HDC GmbH)	11.507	-11.507	0	0
Sonstige	7.280	0	7.280	1.747
	93.107	-85.827	7.280	1.747

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
PIERER E-Commerce GmbH (vormals HDC GmbH)	11.497	-11.497	0	0
Sonstige	12.308	0	12.308	3.077
	86.559	-74.251	12.308	3.077

Die aktiven latenten Steuern von sonstigen Unternehmen betreffen in Höhe von TEUR 546 (Vorjahr: TEUR 1.138) 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 PIERER New Mobility GmbH in Höhe von TEUR 1.201 (Vorjahr: TEUR 1.251) und der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH in Höhe von TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 688).

Abzugsfähige temporäre Differenzen und noch nicht genutzte steuerliche Verluste (einschließlich offene Siebtelabschreibungen) auf welche keine aktiven latenten Steuern aktiviert wurden, belaufen sich auf TEUR 85.956 (Vorjahr: TEUR 74.509). 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	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus Finanzierungstätigkeiten	647	1.197
Leasingforderungen aus Untermietverhältnissen	511	523
Übrige	2.841	2.313
	3.999	4.033

Die übrigen langfristigen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen Kautionen und Vorauszahlungen an Lieferanten sowie die Beteiligung an der AC styria Mobilitätscluster GmbH, welche

erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet wird.

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 Absatzmöglich-

keiten 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	31.12.2022	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	163.275	127.698
Unfertige Erzeugnisse	83.819	64.335
Fertige Erzeugnisse und Waren	406.834	213.141
	653.928	405.174

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Vorratsbestand brutto	681.654	432.956
- Wertberichtigungen	-27.726	-27.782
Vorratsbestand netto	653.928	405.174

Der Buchwert der auf den niedrigeren Nettoveräußerungswert abgewerteten Vorräte beläuft sich auf TEUR 105.200 (Vorjahr: TEUR 68.502).

28. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Bruttoforderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten sind um die Einzelwertberichtigungen in Höhe von TEUR 5.049 (Vorjahr: TEUR 4.060) vermindert.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen haben sich wie folgt entwickelt:

TEUR	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
Stand am 1.1.2021	4.176
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 = 1.1.2022	4.060
Währungsumrechnung	35
Zuführungen Einzelwertberichtigung	1.848
Zuführung Wertberichtigung für erwartete Verluste	87
Verbrauch	-8
Auflösung Wertberichtigung für erwartete Verluste	0
Auflösungen	-973
Stand am 31.12.2022	5.049

Die Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen TEUR 149 (Vorjahr: TEUR 225).

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	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	35.800	4.605
Asset Backed Securities Finanzierungen (ABS) / Factoring Finanzierung	22.216	12.537
Forderungen gegenüber Gesellschafter nahen Unternehmen	3.012	17.803
Sonstige	5.338	16.862
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	66.366	51.807
Förderungen	19.940	14.979
Forderungen gegenüber Finanzämtern	3.655	4.536
Vorsteuerforderungen (aus Organschaftsverrechnung mit der Pierer Industrie AG)	9.784	8.928
Anzahlungen auf Vorräte und sonstige Vorauszahlungen	37.832	30.508
Sonstige	39	43
Sonstige kurzfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	71.250	58.994
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	137.616	110.801

Die im Zusammenhang mit dem bestehenden ABS- und Factoring-Programm verkauften Forderungen werden nach den Regelungen des IFRS 9 vollständig ausgebucht. Im Rahmen des ABS-Programms werden monatlich revolving versicherte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bis zu einem maximalen Volumen von

TEUR 250.000 (Vorjahr: TEUR 250.000), im Rahmen des bei PIERER New Mobility unterhaltenen Factoring-Programms bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 125.000 verkauft. Weitere Informationen zum ABS- und Factoring-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). 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 2022 und im Geschäftsjahr 2021 ist in der Eigenkapitalveränderungsrechnung dargestellt.

Das **Grundkapital** der Gesellschaft beträgt EUR 33.796.535 und ist in 33.796.535 Stück auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien, von denen jede eine gleiche Beteiligung am Grundkapital repräsentiert, aufgeteilt. Die Aktien gewähren die gewöhnlichen nach dem

österreichischen Aktiengesetz den Aktionären zustehenden Rechte. Dazu zählt das Recht auf die Auszahlung der in der Hauptversammlung beschlossenen Dividende sowie das Recht auf Ausübung des Stimmrechtes in der Hauptversammlung. Alle Anteile wurden voll eingezahlt. Das im Konzernabschluss ausgewiesene Grundkapital entspricht dem Ausweis im Einzelabschluss der PIERER Mobility AG. Im Vorjahr wurde das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien um EUR 11.257.861 erhöht.

Im Vorjahr wurden 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 0).

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:

2022 TEUR	KTM AG	Sonstige	Gesamt
Prozentsatz nicht beherrschender Anteile zum Stichtag	0,00%		
Umsatzerlöse	2.433.260	3.940	2.437.200
Gewinn	180.493	-9.870	170.623
Sonstiges Ergebnis	17.405	0	17.405
Gesamtergebnis	197.898	-9.870	188.028
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn	695	7	702
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	695	7	702
Langfristige Vermögenswerte	1.157.629	38.216	1.195.845
Kurzfristige Vermögenswerte	1.331.019	23.771	1.354.790
Langfristige Schulden	-593.621	-31.988	-625.609
Kurzfristige Schulden	-1.006.410	-4.220	-1.010.630
Nettovermögen	888.617	25.779	914.396
Buchwert der nicht beherrschenden Anteile	6.434	227	6.661
Cash-Flows aus der betrieblichen Tätigkeit	290.323	-9.988	280.335
Cash-Flows aus der Investitionstätigkeit	-283.631	506	-283.125
Cash-Flows aus der Finanzierungstätigkeit	-92.102	807	-91.295
Gesamt Cash-Flow	-85.410	-8.675	-94.085
Dividenden an nicht beherrschende Anteile	500	0	500

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

In den nicht beherrschenden Anteilen der KTM AG sind nicht beherrschende Anteile von Tochterunternehmen der KTM AG enthalten und betreffen die Gesellschaften CERO Design Studio S.L., KTM MOTOHALL GmbH, MV Agusta Motorcycles GmbH und die PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD. Im Geschäftsjahr 2022 erfolgte in der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD eine Kapitalerhöhung statt. Der Anteil des Minderheitsgesellschafters an der Kapitalerhöhung in Höhe von TEUR 2.556 ist in der Eigenmittelüberleitung

unter den Kapitalmaßnahmen ersichtlich. Zu den Beteiligungshöhen verweisen wir auf den Beteiligungsspiegel im Kapitel XII.

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

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Erworbener (-) bzw. abgegangener (+) Buchwert nicht beherrschender Anteile	1.506	340.458
Erhaltener (+)/ gezahlter (-) Kaufpreis an nicht beherrschende Anteilseigner	-4.804	-30.470
Im Eigenkapital erfasster Unterschiedsbetrag	-3.298	309.988

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

Der im Eigenkapital erfasste Unterschiedsbetrag des Vorjahres resultiert im Wesentlichen aus der Erhöhung der Anteile an der KTM AG von 51,71% auf 99,75% per 31.12.2021. Diese betrifft die im Vorjahr erfolgte 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 im Vorjahr die Beteiligung an der KTM AG von 51,71% auf 99,75%. Im laufenden Geschäftsjahr 2022 erwarb die PIERER Mobility AG die restlichen Anteile an der KTM AG und hält nunmehr 100% an der Gesellschaft.

Das **sonstige Ergebnis** nach Steuern entwickelte sich im Konzern-eigenkapital wie folgt:

TEUR	Rücklage nach IFRS 9	Rücklagen inklusive Bilanzgewinn	Währungs-umrechnung	Anteile Hauptgesellschafter	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Konzern-eigenkapital Gesamt
2022						
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	1.429	1.429	0	1.429
Absicherung von Zahlungsströmen	14.909	0	0	14.909	0	14.909
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	0	1.067	0	1.067	0	1.067
	14.909	1.067	1.429	17.405	0	17.405
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

32. FINANZVERBINDLICHKEITEN

TEUR	31.12.2022 Nominale	31.12.2022 Buchwert	31.12.2022 Laufzeit < 1 Jahr	31.12.2022 Laufzeit > 1 Jahr
Schuldscheindarlehen	219.000	218.754	24.000	194.754
Namenschuldverschreibung	60.000	59.591	0	59.591
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	182.789	182.789	24.611	158.178
Verbindlichkeiten aus Factoring Programm zwischen Konzernunternehmen	0	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Supplier Finance Programm zwischen Konzernunternehmen	3.394	3.394	3.394	0
Leasingverbindlichkeiten	67.890	67.890	21.793	46.097
Sonstige verzinsliche Verbindlichkeiten	2.837	2.837	2.837	0
Summe Finanzverbindlichkeiten	535.910	535.255	76.635	458.620

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

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 und im Juli 2022 wurden planmäßig jeweils TEUR 6.000 des Schuldscheindarlehens mit einer Laufzeit

von 5 Jahren getilgt. Zum Bilanzstichtag ist das Schuldscheindarlehen nun vollständig rückgeführt.

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	31.12.2022	31.12.2021
Abfertigungen	19.548	21.202
Jubiläumsgelder	6.606	7.561
	26.154	28.763

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 2.959 (Vorjahr: TEUR 2.488) gezahlt.

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

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Anwartschaftsbarwert:		
Stand am 1.1.	21.202	21.946
Dienstzeitaufwand	636	752
Zinsaufwand	240	231
Erfolgte Zahlungen	-922	-622
Versicherungsmathematischer Gewinn / Verlust (sonstiges Ergebnis)	-1.606	-759
Konsolidierungskreisänderung	0	0
Sonstiges	-2	-346
Stand am 31.12.	19.548	21.202

Die gewichteten Restlaufzeiten (Duration) der Abfertigungsverpflichtungen zum 31.12.2022 betragen 11 Jahre (Vorjahr: 12 Jahre).

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

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Änderung von Erwartungswerten	2.408	-260
Änderung demografischer Annahmen	-68	-196
Änderung finanzieller Annahmen	-3.946	-303
Versicherungsmathematischer Gewinn / Verlust	-1.606	-759

Der Bewertung der Verpflichtung liegen folgende Annahmen zugrunde:

	31.12.2022	31.12.2021
Rechnungszinssatz	4,17%	1,23%
Lohn- / Gehaltstrend	4,00%	2,75%
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 Industriefinanzierungen 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 31.12.2022 folgende Auswirkungen auf den Barwert der zukünftigen Zahlungen gehabt:

Parameter	Änderung -0,50%	Änderung +0,50%
Rechnungszinssatz	5,3%	-4,9%
Lohn- / Gehaltstrend	-4,9%	5,3%

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%

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	31.12.2022	31.12.2021
Stand am 1.1.	7.561	6.719
Dienstzeitaufwand	753	667
Zinsaufwand	91	77
Erfolgte Zahlungen	-103	-80
Versicherungsmathematischer Gewinn / Verlust (erfolgswirksam)	-1.696	177
Sonstiges	0	1
Stand am 31.12.	6.606	7.561

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

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

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Kautionen	11.611	11.364
Sonstige finanzielle Schulden	3.396	1.470
Andere langfristige finanzielle Schulden	15.007	12.834
Andere langfristige nicht finanzielle Schulden	1.400	1.353
Andere langfristige Schulden	16.407	14.187

Die sonstigen finanziellen Schulden betreffen größtenteils Optionen auf nicht beherrschende Anteile an der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD. Die Veränderung der Optionen auf nicht

beherrschende Anteile ist in der Eigenkapitalveränderungsrechnung in den Kapitalmaßnahmen in Höhe von TEUR 2.579 dargestellt.

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

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Umsatzboni	57.059	46.678
Preisnachlässe	6.417	3.709
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	333	1.988
Sonstige finanzielle Schulden	9.126	15.954
Andere kurzfristige finanzielle Schulden	72.935	68.329
Personalverbindlichkeiten	52.876	49.486
Vorauszahlungen	8.215	5.998
Verbindlichkeiten Finanzämter	13.120	9.460
Sonstige nicht finanzielle Schulden	6	44
Andere kurzfristige nicht finanzielle Schulden	74.217	64.988
Andere kurzfristige Schulden	147.152	133.317

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 31.12.2022

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 350.236 (Vorjahr: TEUR 167.344) betroffen. Das sind 47,5% (Vorjahr: 42,3%) der gesamten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Stichtag in Höhe von TEUR 737.602 (Vorjahr: TEUR 395.581).

Neben konzernfremden Lieferanten wurde auch zwischen österreichischen Unternehmen der PIERER Mobility-Gruppe ein solches Programm abgeschlossen. Aus Sicht der PIERER Mobility-Gruppe ist kein Leistungsaustausch erfolgt, sondern es werden lediglich Fremdmittel aufgenommen, welche unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen werden. Der Ausweis der Cash-Flows erfolgt im Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit. Zum 31.12.2022 wurden im Konzernabschluss der PIERER Mobility AG die Beziehungen zwischen Konzernunternehmen in Höhe von TEUR 3.394 (Vorjahr: TEUR 1.836) als kurzfristige Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

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 01.01.2022	Zuführungen	Auflösungen	Verbrauch	Stand am 31.12.2022
Kurzfristige Rückstellungen:					
Rückstellungen für Garantien und Gewährleistung	20.000	20.947	0	-20.000	20.947
Rückstellungen für Prozesse	635	232	-6	-104	757
Sonstige Rückstellungen	2.470	20.310	0	-447	22.333
	23.105	41.489	-6	-20.551	44.037

Die Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen betreffen größtenteils Risiken aus gesetzlichen und freiwilligen Produkthaftungen. In den sonstigen Rückstellungen sind vor allem Vorsorgen für ausstehende Investitionen enthalten. Die Bewertung der

Rückstellungen erfolgt auf Basis von Erfahrungswerten aus der Vergangenheit und zukunftsbezogenen Annahmen.

VI. ANGABEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Die Veränderungen der in der Kapitalflussrechnung dargestellten Bilanzposten sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da nicht zahlungswirksame Effekte neutralisiert werden. In den sonstigen nicht zahlungswirksamen Aufwendungen (Erträgen) sind im Wesentlichen Bewertungen von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten, Wertberichtigungen auf Forderungen und Vorräte sowie noch nicht zahlungswirksame Erträge aus Förderungen

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

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

TEUR	Buchwert 1.1.2022	Zahlungs- wirksame Ver- änderung	Zahlungsunwirksame Veränderung					Buchwert 31.12.2022
			Erwerb	Umglied- erung	Konsolidie- rungskreis- änderungen	Trans- aktions- kosten	Abgrenzung Zinsen, Fremd- währungs- effekte	
Kurzfristige Finanzschulden	36.939	-31.336	0	48.631	600	0	8	54.842
Langfristige Finanzschulden	461.005	0	0	-48.631	0	149	0	412.523
Leasingverbindlich- keiten (kurzfristig)	19.908	-23.414	0	25.299	0	0	0	21.793
Leasingverbindlich- keiten (langfristig)	45.534	0	25.662	-25.299	0	0	200	46.097
Summe	563.386	-54.750	25.662	0	600	149	208	535.255

TEUR	Buchwert 1.1.2021	Zahlungs- wirksame Ver- änderung	Zahlungsunwirksame Veränderung					Buchwert 31.12.2021
			Erwerb	Umglied- erung	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
Leasingverbindlich- keiten (kurzfristig)	19.491	-18.431	0	18.928	-80	0	0	19.908
Leasingverbindlich- keiten (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

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. Das Konzernberichtswesen unterliegt einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess, sodass der Vorstand noch zeitnaher und umfassender über den Grad der Zielerreichung sowie über Markt- und Wettbewerbsveränderungen informiert wird.

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

Um Risiken im Zusammenhang mit Betrug, Korruption und Bestechung vorzubeugen, werden Mitarbeiter verpflichtet, sich nach denen im Code of Conduct definierten Grundsätzen zu verhalten. Der Kodex ist für sämtliche Mitarbeiter, Führungskräfte und Organmitglieder sowie für Berater, Geschäftspartner und Kunden der PIERER

Mobility-Gruppe verbindlich. Seit dem Geschäftsjahr 2021 ist der Code of Conduct Anlage und damit Vertragsbestandteil bestehender Händlerverträge. Seit Anfang 2020 ist dies ohnehin bei neuen Händlerverträgen und auch bei neuen Vertragsbeziehungen im Zuliefererbereich der Fall.

Um den negativen Effekten aus makroökonomischem und geopolitischem Kontext entgegenzuwirken, forciert PIERER Mobility eine globale Diversifizierung der Absatzmärkte. Dabei wird das größte relative Wachstum in den kommenden Jahren in Asien erwartet. Um dieses Wachstum zu unterstützen, wird die intensive Zusammenarbeit mit unserem strategischen Partner Bajaj laufend ausgebaut. Zusätzlich wurde weiter in Produktionsstandorte mit lokalen Partnern in China und auf den Philippinen investiert. Insbesondere der russisch-ukrainische Krieg beeinflusst die Weltwirtschaft negativ. Die PIERER Mobility-Gruppe ist geschäftlich nicht unmittelbar von den militärischen Auseinandersetzungen in der Ukraine betroffen. Indirekt sieht sich die Gruppe wie auch die gesamte Industrie vor allem mit weiter steigender Energie- und Rohstoffkosten sowie negativer Auswirkungen auf die Kapitalmärkte konfrontiert.

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

Gemäß den Anforderungen des § 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 PIERER Mobility-Gruppe ist in der Motorrad- und Fahrradbranche tätig. Die Absatzmöglichkeiten sind von der allgemeinen konjunkturellen Lage in den Ländern und Regionen bestimmt, in denen die PIERER Mobility-Gruppe mit ihren Produkten vertreten ist.

Wie die letzten Jahre gezeigt haben, ist insbesondere die Motorradbranche zyklisch und unterliegt starken Nachfrageschwankungen. Durch entsprechende Erfahrungswerte zusammen mit Marktforschungen und -prognosen, welche in der Planung berücksichtigt

werden, wird dem Risiko entgegengewirkt. Durch das veränderte Mobilitätsverhalten, die hohen Inflationsraten sowie den russisch-ukrainischen Krieg hat sich insbesondere der globale Motorradmarkt auf hohem Niveau stabilisiert.

• WETTBEWERB UND PREISDRUCK

Speziell der Motorradmarkt in den Industriestaaten ist von intensivem Wettbewerb geprägt, wobei die stärksten Konkurrenten vier japanische, drei europäische und in geringem Ausmaß ein amerikanischer Hersteller sind und manche von ihnen größere finanzielle

Ressourcen, höhere Absatzzahlen und Marktanteile besitzen. Im Straßenmotorradmarkt herrscht zudem ein hoher Preisdruck und neu hinzukommende Mitbewerber versuchen mittels Niedrigpreisstrategie den Markteintritt zu schaffen. Durch die erfolgreiche Marktstrategie ist die PIERER Mobility-Gruppe Europas führender „Powered Two-Wheeler“ Hersteller. Dies wurde unter anderem auch durch die vollständige Integration von GASGAS als dritte Marke und die weitere Entwicklung des Händlernetzes unterstützt. Durch die gezeigte Innovationsstärke sieht sich die Gruppe als Technologieführer im Zweirad-Sektor in Europa. Die strategische Partnerschaft mit Bajaj und die Intensivierung der Zusammenarbeit mit CFMOTO festigt die Wettbewerbsfähigkeit in den globalen Märkten.

• **ABSATZRISIKO**

Die größten Einzelabsatzmärkte der Gruppe stellen der europäische sowie der US-amerikanische Markt für Motorräder sowie die DACH-Region für New Mobility- / (E-)Bicycle-Produkte dar. Ein Einbruch dieser Märkte könnte nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit haben. Der Markteintritt in neue Märkte stellt im Wesentlichen ein Kostenrisiko dar, da in manchen dieser Märkte die Absatzentwicklung sowie die politischen Rahmenbedingungen schwer einschätzbar sind. Durch die Zusammenarbeit mit dem strategischen Partner Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien, wird gemeinsam

weiterhin konsequent an der Umsetzung einer globalen Produktstrategie gearbeitet.

Die globalen Auswirkungen der hohen Inflationsraten könnten sich letztlich auch in einer Veränderung des insgesamt reduzierten Konsumverhaltens der Kunden niederschlagen. Die Gruppe beobachtet derartige Auswirkungen auf das Konsumverhalten der Kunden laufend. So wurde festgestellt, dass die Nachfrage nach Produkten der Gruppe als Qualitätsanbieter von PTWs unverändert ein hohes Niveau aufweist. Weiter steigende Zinsen im Zuge der Inflationsbekämpfung könnten möglicherweise den Druck auf die Händler erhöhen und ein Absatzrisiko darstellen. Die PIERER Mobility-Gruppe steht daher in enger Abstimmung mit ihrem Händlernetz und unterstützt dieses mit gezielten Programmen.

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

38. BRANCHENSPEZIFISCHE RISIKEN

• **BESCHRÄNKUNGEN DES MOTORRADFAHRENS**

Da die Gruppe ihre Produkte in einer Vielzahl von Ländern vertreibt, ist sie dem Risiko der Veränderung von nationalen Vorschriften, Lizenzbedingungen, Steuern, Handelsbeschränkungen, Preisen, Einkommen und Devisenbeschränkungen, ferner dem Risiko von politischer, sozialer und ökonomischer Instabilität, Inflation und Zinsschwankungen ausgesetzt. Für den Straßeneinsatz zugelassene Motorräder müssen u. a. entsprechende Lärm- und Abgasemissionsbestimmungen erfüllen, um am Markt des jeweiligen Landes zugelassen zu werden. So erfüllt die Gruppe bei allen neuen straßenzulassungsfähigen Modellen die für Motorräder einschlägige europäische Abgasnorm Euro V. Auch die Einsatzmöglichkeiten von 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.

• **BESCHAFFUNGSRISIKO**

Aus der aktuellen wirtschaftlichen Situation ergibt sich ein

weltwirtschaftliches Beschaffungs- und Absatzrisiko, das auch die PIERER Mobility-Gruppe betrifft. Im Wesentlichen liegt dieses Risiko in den bereits durch die globale Verknappung von Gütern und Ressourcen als Folge der COVID 19-Pandemie getriebenen, deutlich gestiegenen Beschaffungspreisen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Komponenten sowie den auf ein hohes Niveau gestiegenen Produktionsgemeinkosten, insbesondere hinsichtlich der Energiepreise sowie der Transport- und Personalkosten. Dies betrifft vorrangig Unternehmen im Bereich der energieintensiven Herstellung von Rohmaterialien wie Aluminium und Stahl, was die Verfügbarkeit am Gesamtmarkt beeinflussen könnte.

Das Beschaffungsrisiko besteht in der aktuellen Situation im Wesentlichen darin, dass einerseits bestellte Komponenten nicht oder nicht zum vereinbarten Termin geliefert werden. Andererseits etablieren sich die steigenden Energiekosten zunehmend als wesentliches finanzielles Risiko für kleinere Zulieferbetriebe der Gruppe und können daher zu weiteren Störungen in der Lieferkette führen. Die Gruppe selbst ist von steigenden Energiekosten in nur überschaubarem Ausmaß betroffen, da die hauseigenen Produktions- und Assemblierungsprozesse wenig energieintensiv sind.

Der Verlauf des Geschäftsjahres 2022 hat die Grundtendenzen der

Prognosen von Ende 2021 bestätigt, indem die erwarteten Störungen in der Beschaffung wesentlicher elektronischer Komponenten eingetreten sind. Vor allem die Lieferanten von elektronischen Bauteilen stehen grundsätzlich weiterhin vor Herausforderungen in deren Beschaffung, Produktion und fristgerechten Lieferung. Eine weitergehende Entspannung dieser Situation, die bereits im zweiten Halbjahr 2022 allmählich begonnen hat einzusetzen, wird für das zweite Halbjahr 2023 erwartet.

Auch im New Mobility-Bereich wird für das Geschäftsjahr 2023 eine weitgehende nachhaltige Erholung der teils langwierigen Lieferzeiten erwartet. So wird für 2023 mit einer Reduktion der aktuellen Lieferzeiten von derzeit fast 24 Monaten auf ein normales Maß von ca. 8-12 Monaten ausgegangen. Der erhebliche Rückstau bei der Bearbeitung von Bestellungen bestimmter Komponenten durch Dritte, bspw. im Bereich von Rahmen und Bremssystemen, wird jedoch auch im Geschäftsjahr 2023 weiterhin zu Verzögerungen in der Beschaffung führen.

Die bei diesen und weiteren bestimmten Komponenten aufgetretenen Lieferkettenengpässe, resultierend in Verzögerungen bei der Beschaffung, hat die Gruppe diese absehbare Situation durch regelmäßige Abstimmung mit den Zulieferern und frühzeitige Beschaffungs- sowie Produktionsfreigaben weitgehend stabilisiert und ausgeglichen. So ist es der Gruppe möglich, den Ressourcenbedarf der jeweiligen Produktionsstandorte längerfristig decken zu können. Durch die verfolgte intensive Zusammenarbeit entlang der Supply Chain zeigten sich nur unwesentliche Auswirkungen auf die Gruppe.

Beschaffungsseitig begegnet die PIERER Mobility-Gruppe den oben beschriebenen Risiken durch mehrere Maßnahmen, wie z. B. die Nutzung alternativer Lieferketten und entsprechende Aktivitäten zur Reduktion der anfallenden Kosten, die Umsetzung von Effizienzmaßnahmen bei Lieferantenpartnern durch Cost Engineering Support sowie die Vereinbarung von zeitlich befristeten Preiserhöhungen auf Basis von Indizes. Darüber hinaus hat die Gruppe bereits weitere wesentliche Maßnahmen zur frühzeitigen Absicherung der Versorgung und somit Produktion, wie oben erwähnt, umgesetzt und ein Marktintelligenzsystem für Elektronikbauteile eingeführt.

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,

Aufgrund der Flexibilität im implementierten Produktionslayout ist die Gruppe auch in Ausnahmefällen in der Lage, bei globalen Entwicklungen, die zu immer engeren Lieferketten führen, Produktionspläne bedarfsgerecht anzupassen. Schließlich soll die logistische Beschaffungsstruktur so angepasst werden, dass Transportwege und damit verbundene Kosten minimiert werden.

• TECHNISCHE INNOVATION, RENNSPORT

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

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

• PRODUKTHAFTUNGSRISIKO

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

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.

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.

• WÄHRUNGSRIKSEN

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 2022 wurden rund 34 % der

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.

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. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus der Änderung des Wechselkurses um +/- 10 % auf den

Gewinn und Verlust, das sonstige Ergebnis und das Eigenkapital aufgezeigt. Als Basis wurden die betroffenen Bestände zum Bilanzstichtag herangezogen sowie die für das Geschäftsjahr 2023 geplanten Ein- und Verkäufe in Fremdwährung. Dabei wurde unterstellt, dass das Risiko am Bilanzstichtag im Wesentlichen das Risiko während des Geschäftsjahres repräsentiert. Als Steuersatz wurde der Konzernsteuersatz in Höhe von 25% verwendet. Außerdem wurde bei der Analyse unterstellt, dass alle anderen Variablen, insbesondere Zinssätze, konstant bleiben. Bei der Analyse wurden jene Währungsrisiken von Finanzinstrumenten, die in einer von der funktionalen Währung abweichenden Währung denominiert und monetärer Art sind, einbezogen.

Währungsrisiken aus Euro-Positionen in Tochterunternehmen, deren funktionale Währung vom Euro abweicht, wurden dem Währungsrisiko der funktionalen Währung des jeweiligen Tochterunternehmens zugerechnet. Risiken aus Fremdwährungspositionen abseits vom Euro wurden auf Konzernebene aggregiert. Wechselkursbedingte Differenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen in die Konzern-

währung blieben unberücksichtigt.

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

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

Erhöhung (+) / Verminderung (-)	Aufwertung um 10%		Abwertung um 10%	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
TEUR				
Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern)	-28.868	-23.490	35.284	28.709
Veränderung der währungsbezogenen Cash-Flow-Hedge-Rücklage	3.636	10.995	-4.444	-13.439
Veränderung des Eigenkapitals	-25.232	-12.495	30.840	15.270

• ZINSÄNDERUNGSRISEN

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

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

Zinsänderungsrisiken resultieren somit im Wesentlichen aus originären variabel verzinsten Finanzinstrumenten (Cash-Flow-Risiko). Für die Zinsänderungsrisiken dieser Finanzinstrumente wurden Sensitivitätsanalysen durchgeführt, die die Auswirkungen

von hypothetischen Änderungen des Marktzinsniveaus auf Ergebnis (nach Steuern) und Eigenkapital zeigen. Als Basis wurden die betroffenen Bestände zum Bilanzstichtag herangezogen. Dabei wurde unterstellt, dass das Risiko am Bilanzstichtag im Wesentlichen das Risiko während des Geschäftsjahres repräsentiert. Als Steuersatz wurde der Konzernsteuersatz in Höhe von 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, die auf Änderungen der Zinssätze zurückzuführen sind, widerspiegelt, und
- Unterschiede bei den Parametern (z.B. Zinsanpassungstermine) zwischen den Derivaten und den gesicherten Grundgeschäften

Für das Zinsrisiko wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt. Dabei werden die Änderungen des Zinssatzes um +/- 50 Basispunkte auf den Gewinn und Verlust, das sonstige Ergebnis und das Eigenkapital aufgezeigt.

Erhöhung (+) / Verminderung (-) TEUR	Erhöhung um 50 BP		Verringerung um 50 BP	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern)	-316	324	318	-1.311
Veränderung der zinsbezogenen Cash-Flow-Hedge-Rücklage	1.752	-2.316	-1.757	2.316
Veränderung des Eigenkapitals	1.436	-1.992	-1.439	1.005

Die aufgrund der IBOR Reform notwendigen Umstellungen betroffener Referenzzinssätze in den von der Gruppe in Anspruch genommenen Finanzinstrumente hat das Konzern-Treasury im Geschäftsjahr 2022 abgeschlossen. In enger Abstimmung mit den Geschäftspartnern wurden Verträge entsprechend angepasst und vertragliche Übergangsregelungen, die den Umgang mit vorübergehend oder dauerhaft nicht zur Verfügung stehenden Referenzzinssätzen zum Inhalt haben, in Anspruch genommen. Für Verträge und Finanzinstrumente, die im Geschäftsjahr neu abgeschlossen wurden, wurde ausnahmslos die Verwendung der neuen Referenzzinssätze vereinbart. Die Anpassungen haben zu keinen wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss geführt.

• AUSFALLRISIKEN (KREDIT- BZW. BONITÄTSRISIKEN)

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

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

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

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

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

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und zum 31.12.2022 wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen TEUR	Nicht in der Bonität beeinträchtigt	In der Bonität beeinträchtigt	Summe
Nicht überfällig	242.774	0	242.774
Überfällig 1-30 Tage	16.460	0	16.460
Überfällig 31-60 Tage	4.123	0	4.123
Überfällig 61-90 Tage	2.592	0	2.592
Überfällig > 90 Tage	2.627	6.895	9.522
Gesamter Bruttobuchwert	268.576	6.895	275.471
Wertminderung	-190	-4.859	-5.049
Summe	268.386	2.036	270.422

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

Zur Ermittlung des Wertminderungsbedarfes für nicht einzelwertberichtigte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden in der PIERER Mobility-Gruppe die Ausfälle der letzten Jahre evaluiert. Die Analyse hat ergeben, dass nur ein unwesentliches Risiko für Forderungen mit einer gewissen Überfälligkeit besteht. Die Einschätzung der Verlustquoten basiert auf historischen Ausfallquoten bezogen auf Überfälligkeiten und unter Bedachtnahme von zukunftsorientierten Informationen.

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands der finanziellen Liefer- und sonstigen Forderungen deuten zum Abschlussstichtag keine Anzeichen darauf hin, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden. Es liegen keine Konzentrationsrisiken vor.

Einschätzung der erwarteten Kreditverluste

Auf Basis der in der Vergangenheit tatsächlich beobachteten Ausfälle wurde eine durchschnittliche Ausfallquote von 0,07% (Vorjahr: 0,06%) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ermittelt. Die Risikoprämie für zukunftsbezogene Entwicklungen wurde dahingehend angepasst, um die Auswirkungen der erhöhten Inflationsraten sowie des russisch-ukrainischen Krieges zu berücksichtigen. Es wurde eine Zuführung von TEUR 87 (Vorjahr: TEUR 23) zur Wertberichtigung für erwartete Verluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfasst.

Die Wertminderung für erwartete Verluste per 31.12.2022 beträgt in der PIERER Mobility-Gruppe insgesamt TEUR 190 (Vorjahr: TEUR 103).

Entwicklung der Wertberichtigungen

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

„Forderungen aus Lieferungen und Leistungen“ beschrieben.

Zahlungsmittel und -äquivalente, sonstige Vermögenswerte und Derivate

Kreditverluste von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten und sonstigen finanziellen Vermögenswerten werden auf Basis durchschnittlicher Ausfallsquoten und des Ratings des Instrumentes ermittelt. Eine signifikante Änderung des Kreditrisikos wird auf Basis von Rating und Zahlungsverzug bestimmt. Unter Berücksichtigung der Kurzfristigkeit dieser Positionen und angesichts des guten Ratings der Banken geht der Konzern davon aus, dass es sich bei diesen Beständen um Finanzinstrumente mit niedrigem Ausfallrisiko handelt und die erwarteten Verluste vernachlässigbar sind.

Bei den derivativen Finanzinstrumenten mit positivem Marktwert ist das Ausfallrisiko auf deren Wiederbeschaffungskosten beschränkt, wobei das Ausfallrisiko als gering eingestuft werden kann, da es sich bei den Vertragspartnern ausschließlich um Banken mit hoher Bonität

handelt. Es gibt keine Hinweise auf zusätzliche Wertminderungserfordernisse für finanzielle Vermögenswerte.

• LIQUIDITÄTSRISIKEN

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 ungenützten 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 unserer strategischen Finanzpartner zur Absicherung des kurzfristigen Liquiditätsbedarfes vor. Der langfristige Liquiditätsbedarf wird durch die Begebung von Schuldscheindarlehen sowie durch die Aufnahme von Bankkrediten sichergestellt.

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

TEUR	Buchwert 31.12.2022	Cash-Flows 2023			Cash-Flows 2024 bis 2027			Cash-Flows ab 2028		
		Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten										
Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente										
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind	394	0	0	394	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	254	0	0	254	0	0	0	0	0	0
Summe	648	0	0	648	0	0	0	0	0	0
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten										
Zu fortgeführten Anschaffungskosten										
Verzinsliche Verbindlichkeiten	467.365	5.110	3.944	52.577	12.332	10.309	258.245	4.622	1.333	155.045
Verbindlichkeiten Leasingverhältnisse	67.890	0	1.010	21.803	0	1.853	35.707	0	3.150	10.380
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	737.602	0	0	737.602	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	87.294	0	0	87.294	0	0	0	0	0	0
Summe	1.360.151	5.110	4.954	899.276	12.332	12.162	293.952	4.622	4.483	165.425
Summe	1.360.799	5.110	4.954	899.924	12.332	12.162	293.952	4.622	4.483	165.425

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

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 47,5% 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 und Manuals dokumentiert. Mitarbeiter werden im Umgang mit dieser Dokumentation geschult und die Dokumente sind über diverse Systeme frei zugänglich.

• RISIKEN DURCH RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

Für den Straßeneinsatz zugelassene Motorräder müssen entsprechende Lärm- und Abgasemissionsbestimmungen erfüllen, um am Markt des jeweiligen Landes zugelassen zu werden. So erfüllt die Gruppe bei allen neuen straßenzulassungsfähigen Modellen die für Motorräder einschlägige europäische Abgasnorm Euro V. Auch die Einsatzmöglichkeiten von Motorrädern im Gelände werden erheblich von 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 bereits heute ab. Zugleich fokussiert die Forschung und Entwicklung auch andere, alternative Antriebstechnologien.

• BETRIEBLICHES- UND UMWELTRISIKO

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

Bezüglich der Produkte ergeben sich Risiken durch etwaige

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

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

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

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

• PERSONELLE RISIKEN

Insbesondere in Hinblick auf den Wachstumskurs können sich Risiken aus dem Ausscheiden von Schlüsselkräften aus dem Unternehmen ergeben. Durch ein effizientes Personalmanagement sowie der stetigen Weiterführung von Personalentwicklungsprogrammen wird dem Risiko des Ausscheidens von Führungskräften entgegengewirkt. Das Risiko des Fachkräftemangels wird durch ein umfassendes Lehrlingsausbildungsprogramm in einer eigenen

Lehrwerkstätte minimiert. Ziel ist die Rekrutierung von Mitarbeitern aus der Region und eine langfristige Bindung an das Unternehmen.

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

Seit Ausbruch der Corona-Pandemie in Österreich wurden 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. Auch nach Auslaufen der gesetzlichen Verpflichtung wurden zahlreiche dieser Maßnahmen, wie etwa die regelmäßige Desinfektion von Arbeitsplätzen, auf freiwilliger Basis aufgrund der erzielten Erfolge beibehalten.

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.

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

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

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

Forderungen und sonstige Vermögenswerte werden im Zugangzeitpunkt mit dem beizulegenden Zeitwert und in den Folgeperioden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Fremdwährungsforderungen werden umgerechnet mit dem Stichtagskurs. Finanzielle Forderungen sind der Kategorie „at amortized cost“ zugeordnet und werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Jener Teil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, der Teil des ABS bzw. Factoring Programmes ist, wird der Kategorie Fair

Value through Profit and Loss (FVPL) zugeordnet.

Finanzielle Schulden werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Finanzielle Schulden sind der Kategorie „at amortized cost“ zugeordnet. Ein Unterschiedsbetrag zwischen dem erhaltenen Betrag und dem Rückzahlungsbetrag wird über die Laufzeit nach der Effektivzinsmethode verteilt und im Finanzergebnis erfasst. Die im Zusammenhang mit aufgenommenen Finanzierungen angefallenen Geldbeschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfolgswirksam amortisiert. Verbindlichkeiten werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

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

Wertminderungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen keine wesentliche Finanzierungskomponente auf. Daher wird das vereinfachte Verfahren zur Ermittlung des Expected Credit Loss angewendet, wonach für alle Instrumente unabhängig von ihrer Kreditqualität eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen ist. Diese beträgt bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weniger als zwölf Monate und entspricht daher dem 12-Monats-Verlust. Betragsmäßige Erläuterungen finden sich unter Punkt 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
Sonstige finanzielle Vermögenswerter (Wertpapiere)	Zur Bewertung von Wertpapieren wird der aktuelle Börsenkurs am Bilanzstichtag herangezogen.	Nicht anwendbar	Nicht anwendbar

Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente

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

Die nachstehende Tabelle zeigt die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte von finanziellen Vermögenswerten (aktivseitige Finanzinstrumente), getrennt nach Klassen bzw. Bewertungskategorien gemäß IFRS 9. Allerdings enthält sie keine Angaben zum

beizulegenden Zeitwert bzw. zur Stufe von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, wenn der Buchwert einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt.

TEUR		
	Buchwert 31.12.2022	Fair-Value 31.12.2022
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte		
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind (Fair Value-Hedge)	17.281	17.281
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	18.519	18.519
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.765	6.765
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	216	216
Summe	42.781	
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	278.738	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	263.657	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	34.349	-
Summe	576.744	
Gesamt Summe	619.525	
TEUR		
	Buchwert 31.12.2021	Fair-Value 31.12.2021
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte		
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	3.411	3.411
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.615	4.615
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.410	1.410
Summe	9.436	
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	373.509	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	146.247	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	51.020	-
Summe	570.776	
Gesamt Summe	580.212	

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 revolving versicherte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 250.000 (Vorjahr: TEUR 250.000) und

im Rahmen des eingesetzten Factoring-Programms bis zu einem Volumen von TEUR 125.000 (Vorjahr: TEUR 65.000) verkauft. Zum Bilanzstichtag wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 264.904 (Vorjahr: TEUR 199.281) an Dritte verkauft. Bis zu einer vertraglich definierten Höhe trägt die PIERER Mobility-Gruppe weiterhin ein Risiko aus kreditrisikobedingten Ausfällen.

Beizulegender Zeitwert				Buchwert 31.12.2022				
Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI	FVOCI Fair Value through OCI (ohne recycling)	FVPL Fair Value through P&L	Fair Value - Hedging Instruments
-	17.281	-	17.281	-	-	-	-	17.281
-	18.519	-	18.519	-	-	-	-	18.519
-	-	6.765	6.765	-	-	-	6.765	-
-	-	216	216	-	-	216	-	-
-	-	-	-	278.738	-	-	-	-
-	-	-	-	263.657	-	-	-	-
-	-	-	-	34.349	-	-	-	-
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	-	-	-	-

Zum Stichtag 31.12.2022 beträgt das hieraus erwartete Verlustrisiko TEUR 3.294 (Vorjahr: TEUR 3.321). Zum Zeitpunkt des Verkaufs wird der erwartete Verlust aufwandswirksam als Verbindlichkeit verbucht und ist unter den anderen kurzfristigen Schulden ausgewiesen.

Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert des anhaltenden Engagements. In der Berichtsperiode wurden aus dem anhaltenden Engagement TEUR -27 (Vorjahr: TEUR 2.327) und kumuliert seit Transaktionsbeginn TEUR 3.294 (Vorjahr: TEUR 3.321) erfolgswirksam erfasst.

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 31.12.2022	Kategorie IFRS 9	Fair-Value 31.12.2022
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten			
Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente			
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind	394	FVPL	394
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	254	FVOCI	254
Summe	648		
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten			
Zu fortgeführten Anschaffungskosten			
Verzinsliche Verbindlichkeiten	467.365	AC	449.181
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	737.602	AC	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	87.294	AC	-
Summe	1.292.261		
Gesamt Summe	1.292.909		

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 aus Lieferungen und Leistungen	395.581	AC	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	79.175	AC	-
Summe	972.700		
Gesamt Summe	974.688		

Beizulegender Zeitwert				Buchwert 31.12.2022				
Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI	FVOCI Fair Value through OCI (ohne recycling)	FVPL Fair Value through P&L	Fair Value - Hedging Instruments
-	394	-	394	-	-	-	-	394
-	254	-	254	-	-	-	-	254
-	-	449.181	449.181	467.365	-	-	-	-
-	-	-	-	737.602	-	-	-	-
-	-	-	-	87.294	-	-	-	-

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 t hrough P&L	Fair Value - Hedging Instruments
-	479	-	479	-	-	-	-	479
-	1.509	-	1.509	-	-	-	-	1.509
-	-	519.425	519.425	497.944	-	-	-	-
-	-	-	-	395.581	-	-	-	-
-	-	-	-	79.175	-	-	-	-

Das Nettoergebnis aus den Finanzinstrumenten nach den Bewertungskategorien gemäß IFRS 9 enthält Nettogewinne /-Verluste, Gesamtzinserträge /-Aufwendungen sowie Minderungsverluste und setzt sich wie folgt zusammen:

2022 TEUR	aus Zinsen	aus der Folgebewertung zum Fair Value	aus Wertberichtigung	aus Abgangsergebnis	aus Fremdwährungsbewertung	Nettoergebnis (Summe)
Finanzielle Vermögenswerte - Amortised Cost (AC)	4.023	0	-992	-450	-1.676	905
Fair Value through OCI (FVOCI) - Eigenkapitalinstrumente	0	0	0	0	0	0
Fair Value through PL (FVPL) - Eigenkapitalinstrumente	12	17	0	81	0	110
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Amortised Cost (AC)	-18.102	0	0	0	441	-17.661
Summe	-14.067	17	-992	-369	-1.235	-16.646

2021 TEUR	aus Zinsen	aus der Folgebewertung zum Fair Value	aus Wertberichtigung	aus Abgangsergebnis	aus Fremdwährungsbewertung	Nettoergebnis (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

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 2022					
Sonstige finanzielle Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind					
Devisentermingeschäfte	17.803	0	17.803	-254	17.549
Zinsswaps	17.998	0	17.998	0	17.998
Summe	35.801	0	35.801	-254	35.547
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

TEUR	Finanzielle Schulden (brutto)	Aufgerechnete bilanzielle Beträge (brutto)	Bilanzierte finanzielle Schulden (netto)	Effekt von Aufrechnungs- rahmenverein- barungen	Nettobeträge
Finanzielle Schulden 2022					
Sonstige finanzielle Schulden – Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind					
Devisentermingeschäfte	330	0	330	-254	76
Zinsswaps	3	0	3	0	3
Summe	333	0	333	-254	79
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

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 umgliedert (als Teil des Finanzergebnisses).

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

Die wesentlichen Vertragskriterien des gesicherten Grundgeschäftes und des Sicherungsinstrumentes sind identisch, jedoch gegenläufig ausgestaltet („Critical Terms Match“), sodass ein wirtschaftlicher

Zusammenhang der Sicherungsbeziehung gewährleistet ist. Zum 31.12.2022 (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 31.12.2022 bzw. 31.12.2021 eingesetzt:

31.12.2022	Währung	Nominalbetrag in 1000 Landeswährung	Marktwerte in TEUR	Brutto Exposures in TEUR	Laufzeit bis 1 Jahr	Durchschnitts- kurs	Laufzeit 1- 5 Jahre	Durchschnitts- kurs
Devisentermin- geschäfte	USD	180.000	11.028	198.411	180.000	1,00	0	-
	JPY	3.750.000	396	-43.076	3.750.000	141,64	0	-
	CAD	45.000	1.965	111.672	45.000	1,37	0	-
	GBP	25.000	676	105.214	25.000	0,87	0	-
	CHF	28.115	14	47.717	28.115	0,98	0	-
	AUD	64.000	3.075	116.229	64.000	1,46	0	-
	NZD	13.000	256	14.122	13.000	1,64	0	-
	CNY	60.000	62	-38.841	60.000	7,42	0	-
		Nominalbetrag in 1000 Landeswährung	Marktwerte in TEUR	jährliche Exposures in TEUR	Laufzeit bis 1 Jahr	Durchschnitts- zinssatz	Laufzeit 1- 5 Jahre	Durchschnitts- zinssatz
Zinsswaps (Payer)		172.316	17.995	0	433	2,11%	171.883	-2,69%

31.12.2021	Währung	Nominalbetrag in 1000 Landeswährung	Marktwerte in TEUR	Brutto 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	jährliche 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%

Im Rahmen des Cash-Flow-Hedge-Accountings werden sowohl variable zukünftige Zinszahlungsströme aus langfristigen Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit bis 2025 bzw. bis 2031 als auch zukünftige operative Fremdwährungszahlungsströme, deren Ein- / Ausgang in den nächsten 12 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 Sicherungs- beziehungen, bei denen die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften nicht mehr angewendet wird
------	--	--	--

31.12.2022**Wechselkursrisiko**

Verkäufe und Forderungen	2.639	-541	0
Käufe von Vorräten	309	0	0

Zinssatzänderungsrisiko

Variabel verzinst Instrumente	13.729	0	0
Summe	16.677	-541	0

31.12.2021**Wechselkursrisiko**

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

Zinssatzänderungsrisiko

Variabel verzinst Instrumente	1.985	0	0
Summe	887	486	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	
31.12.2022				
Wechselkursrisiko				
Devisentermingeschäfte - Verkäufe und Forderungen	312.442	17.284	-217	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Devisentermingeschäfte - Käufe von Vorräten	35.481	519	-113	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Zinssatzänderungsrisiko				
Zinsswaps	172.316	17.998	-3	Andere kurzfristige Schulden
Summe	520.239	35.801	-333	
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	

Die **Cash-Flow-Hedge-Rücklage** und die **Rücklage für Absicherungskosten** (nach Steuern) hat sich wie folgt entwickelt:

TEUR	Rücklage für Absicherungs- kosten	Cash-Flow Hedge-Rücklage	Summe
Stand am 1.1.2021	-102	-938	-1.040
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 = Stand am 1.1.2022	486	886	1.372
Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert wurde			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen - Währungsrisiko)	0	1.242	1.242
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Währungsrisiko)	-486	0	-486
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Zinsrisiko)	0	-230	-230
Vorräte			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Vorräten / Herstellungskosten - Währungsrisiko)	0	-144	-144
Veränderung im beizulegenden Zeitwert			
Zugang – Zinsrisiko	0	11.975	11.975
Zugang – Währungsrisiko	-541	2.948	2.407
Cash-Flow-Hedge-Rücklage aus Erstkonsolidierung	0	0	0
Stand am 31.12.2022	-541	16.677	16.136

Zum 31.12.2022 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 31.12.2022 betrug der offene Nominalbetrag TEUR 172.316 (Vorjahr: TEUR 166.114).

Im Geschäftsjahr 2022 wurden TEUR 17 (Vorjahr: TEUR -365) 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	31.12.2022	31.12.2021
Eigenkapital	914.396	765.551
Bilanzsumme	2.550.635	2.033.719
Eigenkapitalquote	35,8%	37,6%

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	31.12.2022	31.12.2021
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	458.620	506.539
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	76.635	56.847
	535.255	563.386
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-278.738	-373.509
Nettoverschuldung	256.517	189.877

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	31.12.2022	31.12.2021
Eigenkapital	914.396	765.551
Nettoverschuldung	256.517	189.877
Gearing	28,1%	24,8%

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Nettoverschuldung	256.517	189.877
EBITDA	381.108	332.202
Dynamische Verschuldung	0,7	0,6

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.

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

Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten

Der Buchwert der Nutzungsrechte stellt sich wie folgt dar:

TEUR	Grundstücke und Gebäude	Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	GESAMT
2022				
Stand zum 1.1.	29.269	17.527	16.090	62.886
- Abschreibungen	-10.170	-5.673	-7.313	-23.156
+ Zugänge zu Nutzungsrechten	14.825	3.645	7.407	25.877
- Abgänge von Nutzungsrechten	-574	0	-238	-812
+/- Währungseffekte, Umgliederungen	11	-1	184	194
Buchwert 31.12.2022	33.361	15.498	16.130	64.989
2021				
Stand zum 1.1.	29.991	16.180	13.891	60.063
- 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

Der Barwert der Mindestleasingzahlungen stellt sich wie folgt dar:

TEUR	Künftige Mindestleasingzahlungen	Zinszahlungen	Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen
2022			
< 1 Jahr	22.803	1.010	21.793
> 1 bis 5 Jahre	37.571	1.853	35.717
> 5 Jahre	13.530	3.150	10.380
GESAMT	73.904	6.013	67.890
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

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

2022 - Leasingvereinbarungen	TEUR
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	1.087
Ertrag aus dem Unterleasingverhältnis von Nutzungsrechten	214
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	5.556
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert, ausgenommen kurzfristige Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	14.102
2021 - Leasingvereinbarungen	
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

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

In der Kapitalflussrechnung wurden Nettozahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse in der Höhe von TEUR 43.945 (Vorjahr: TEUR 32.387) erfasst. Im Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeiten

wurden Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von TEUR 23.414 (Vorjahr: TEUR 18.431) dargestellt. Die restlichen TEUR 20.531 (Vorjahr: TEUR 13.956) betreffen kurzfristige und geringerwertige Leasingverhältnisse sowie Zinsaufwendungen und Erträge aus Untermietverhältnissen von Nutzungsrechten und sind im Cash-Flow aus der betrieblichen Tätigkeit dargestellt.

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 ist ein Untermietverhältnis, das der Konzern als Finanzierungsleasingverhältnis einstuft. Dieses betrifft die Untervermietung eines Gebäudes, das als Nutzungsrecht in den

Sachanlagen ausgewiesen wurde. Im Geschäftsjahr 2022 wurde kein Untermietverhältnis neu abgeschlossen und bilanziert. Weiters hat der Konzern in 2022 Zinserträge auf Leasingforderungen in der Höhe von TEUR 10 (Vorjahr: TEUR 8) erfasst. Die Leasingforderungen aus Untermietverhältnissen betragen per 31. Dezember 2022 TEUR 763 (Vorjahr: TEUR 850). Davon sind TEUR 251 (Vorjahr: TEUR 327) in unter einem Jahr und TEUR 511 (Vorjahr: TEUR 523) 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 2022 zu 73,82% von der Pierer Bajaj AG gehalten, welche zu 50,10% im Besitz der Pierer Industrie AG ist. Weiters hält die Pierer Konzerngesellschaft mbH 2,53% 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 31.12.2022 aus:

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

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

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 2022 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	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen	26.887	32.013	44.669	11.494	3.884	2.474
Verbindlichkeiten	-10.153	-12.890	-20.782	-2.752	-8.342	-9.849
Erlöse	4.023	2.551	57.586	35.291	17.613	17.835
Aufwendungen	-127.273	-118.548	-100.108	-32.365	-247.560	-223.712
Dividende	-25.371	-7.372	0	0	-72	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 2022 sind mit der Pierer Konzerngesellschaft mbH insgesamt Aufwendungen in Höhe von TEUR 26.347 (Vorjahr: TEUR 33.078) und Erträge in Höhe von TEUR 42 (Vorjahr: TEUR 2) entstanden. Weiters bestehen zum Bilanzstichtag offene Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 4.017 (Vorjahr: TEUR 8.233) und Forderungen in Höhe von TEUR 13.487 (Vorjahr: TEUR 257).

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 9.789 (Vorjahr: TEUR 8.933) insbesondere aus der Organschaftsverrechnung mit der Pierer Industrie AG.

Im Geschäftsjahr 2022 erhielt die Pierer Bajaj AG Dividenden in Höhe von TEUR 24.781 (Vorjahr: TEUR 6.762), die Pierer Konzerngesellschaft mbH Dividenden in Höhe von TEUR 590 (Vorjahr: TEUR 483) von der PIERER Mobility AG aus dem vorangegangenen Geschäftsjahr. Im Vorjahr wurde zudem auch an die Pierer Industrie AG eine Dividende in Höhe von TEUR 128 ausgeschüttet.

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

ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN:

Für Entwicklungs- und Designleistungen sowie Leistungen im Bereich Markenentwicklung der Kiska GmbH sind im abgelaufenen Geschäftsjahr Aufwendungen in Höhe von TEUR 17.860 (Vorjahr: TEUR 14.210) angefallen. Gegenüber der Kiska GmbH bestanden

zum 31.12.2022 offene Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 1.231 (Vorjahr: TEUR 2.752).

Weitere Transaktionen mit assoziierten Unternehmen betreffen die nachfolgend erläuterten Gesellschaften mit der jeweils beschriebenen laufenden operativen Geschäftsbeziehung.

Die KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc. wurde im Juni 2016 gemeinsam mit dem Partner Ayala Corp. gegründet. Die Gesellschaft übernimmt seit Mitte 2017 die CKD (Completely-Knocked-Down) Assemblierung für KTM-Motorräder auf den Philippinen.

Das Joint Venture in China mit dem Partner CF Moto wurde im Geschäftsjahr 2018 unter dem Namen „Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.“ gegründet. Seit 2021 werden im chinesischen Hangzhou Motorräder der Mittelklasse produziert.

Mit Wirkung zum 15. November 2022 wurden 25,1 % der Anteile an der MV Agusta Motor S.p.A. erworben. Darüber hinaus schloss die KTM Gruppe im Geschäftsjahr 2022 eine Kooperationsvereinbarung mit dem italienischen Traditionshersteller MV Agusta mit Stammsitz in Varese. Die KTM Gruppe übernimmt im Rahmen dieser Vereinbarung den Einkauf und den globalen Vertrieb von MV Agusta-Produkten.

Zudem erwarb die Gruppe im Dezember 2022 23 % der Anteile an der Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH, Vöcklabruck. Die Gesellschaft produziert Alugussteile und fungiert als Lieferant von Serienmaterial für die KTM AG.

SONSTIGE UNTERNEHMEN:

Seit dem Jahr 2007 besteht eine Kooperation mit der indischen Bajaj-Gruppe. Die Bajaj-Gruppe ist der zweitgrößte Motorradhersteller in Indien mit einem Absatz von ca. 4,3 Mio. Motorrädern und Three-Wheelern im letzten Geschäftsjahr (Bilanzstichtag 31.3.2022). Den Schwerpunkt der Zusammenarbeit bildet die gemeinsame Entwicklung von Street-Motorrädern im Einstiegssegment, welche in Indien produziert und unter der Marke KTM von beiden Unternehmen in ihren Stammmärkten vertrieben werden.

Der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrates der PIERER Mobility AG, Herr Rajiv Bajaj, ist Managing Director und CEO der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien. Das Aufsichtsratsmitglied der PIERER Mobility AG Herr Srinivasan Ravikumar ist Director der Bajaj Auto International Holdings B.V., Amsterdam, Niederlande, und President of Business Development and Assurance der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien. Nach einer Vereinfachung der Beteiligungsstruktur im Geschäftsjahr 2021 hält die Bajaj Auto International Holdings B.V., ein Tochterunternehmen der Bajaj Auto Ltd., nunmehr 49,9% an der Pierer Bajaj AG, welche wiederum Mehrheitseigentümer (73,82 %) ist.

an der PIERER Mobility AG ist. Gegenüber der Bajaj Auto Ltd. besteht zum 31.12.2022 eine Verbindlichkeit in Höhe von TEUR 7.788 (Vorjahr: TEUR 9.681). 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 Damen und Herren bestellt:

Herr Josef **Blazicek**, Vorsitzender
Herr Rajiv **Bajaj**, Stellvertreter des Vorsitzenden
Frau Dipl. Ing. Dr. Iris **Filzwieser**
Frau Mag. Michaela **Friepeß**
Herr Srinivasan **Ravikumar**
Herr Mag. Klaus **Rinnerberger**

51. VORSTANDS- UND AUFSICHTSRATSBEZÜGE

Die **Vergütung für den Vorstand** 2022 der PIERER Mobility AG beinhaltet Gehälter, Sachleistungen, Prämien, Abfertigungen sowie Leistungen an die betriebliche Mitarbeitervorsorgekasse und betrug TEUR 7.451 (Vorjahr: TEUR 8.256). 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 2022 keine Pensionskassenzahlungen an den Vorstand geleistet.

Für das Geschäftsjahr 2022 (Auszahlung im Geschäftsjahr 2023) wird eine **Vergütung an den Aufsichtsrat** der PIERER Mobility AG von insgesamt TEUR 40 (Vorjahr: TEUR 73) vorgeschlagen.

Zum Bilanzstichtag bestehen keine Kredite und Vorschüsse an die Mitglieder des Aufsichtsrats der PIERER Mobility AG.

XI. EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Ereignisse nach dem 31.12.2022, die für die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden materiell sind, sind entweder im vorliegenden Abschluss berücksichtigt oder nicht bekannt.

XII. KONZERNUNTERNEHMEN (BETEILIGUNGSSPIEGEL)

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

Gesellschaft	Erstkonso- liederungs- zeitpunkt	31.12.22		31.12.21	
		Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart	Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart
Vollkonsolidierte Gesellschaften:					
KTM AG, Mattighofen	31.5.2005	100,00	KVI	99,75	KVI
KTM Immobilien GmbH, Mattighofen	31.5.2005	100,00	KVI	99,75	KVI
KTM North America, Inc., Murrieta, CA, USA	31.5.2005	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM-Motorsports Inc., Murrieta, CA, USA	31.5.2005	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Japan K.K., Tokyo, Japan	31.5.2005	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM-Racing AG, Frauenfeld, Schweiz	31.5.2005	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Sportcar GmbH, Mattighofen	31.5.2005	100,00	KVI	99,75	KVI
KTM Motorcycles S.A. Pty. Ltd., Midrand, Südafrika	1.3.2009	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Sportmotorcycle Mexico C.V. de S.A., Lerma, Mexiko	1.6.2009	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Sportmotorcycle GmbH, Mattighofen	31.3.2011	100,00	KVI	99,75	KVI
KTM-Sportmotorcycle India Private Limited, Pune, Indien	1.6.2012	100,00	KVA	99,75	KVA
Husqvarna Motorcycles GmbH, Mattighofen	1.1.2013	100,00	KVI	99,75	KVI
KTM Sportmotorcycle Deutschland GmbH, Ursensollen, Deutschland	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Switzerland Ltd., Frauenfeld, Schweiz	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Sportmotorcycle UK Ltd., Northamptonshire, Großbritannien	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM-Sportmotorcycle Espana S.L., Terrassa, Spanien	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Sportmotorcycle France SAS, Saint-Priest, Frankreich	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Sportmotorcycle Italia S.r.l., Meran, Italien	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM-Sportmotorcycle Nederland B.V., Malden, Niederlande	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Sportmotorcycle Scandinavia AB, Örebro, Schweden	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM-Sportmotorcycle Belgium S.A., Gembloux, Belgien	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Canada Inc., Chambly, Kanada	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Hungária Kft., Budapest, Ungarn	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Central East Europe s.r.o., Bratislava, Slowakei	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Österreich GmbH, Mattighofen	31.12.2013	100,00	KVI	99,75	KVI
KTM Nordic Oy, Vantaa, Finnland	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Sportmotorcycle d.o.o., Marburg, Slowenien	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Czech Republic s.r.o., Pilsen, Tschechien	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Sportmotorcycle SEA PTE. Ltd., Singapur, Singapur	1.1.2014	100,00	KVA	99,75	KVA
Husqvarna Motorcycles North America, Inc., Murrieta, CA, USA	1.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
Husqvarna Motorsports, Inc., Murrieta, CA, USA	1.4.2015	100,00	KVA	99,75	KVA
Husqvarna Motorcycles S.A. Pty. Ltd., Northriding, Südafrika	1.4.2015	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Logistikzentrum GmbH, Mattighofen	16.9.2016	100,00	KVI	99,75	KVI
WP Suspension GmbH, Mattighofen	30.11.2016	100,00	KVI	99,75	KVI
WP Suspension North America, Inc., Murrieta, CA, USA	31.8.2017	100,00	KVA	99,75	KVA

Gesellschaft	Erstkonso- lierungs- zeitpunkt	31.12.22		31.12.21	
		Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart	Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart
KTM do Brasil Ltda., Sao Paulo, Brasilien	31.12.2017	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Components GmbH, Munderfing	30.11.2007	100,00	KVI	99,75	KVI
WP Immobilien GmbH, Munderfing	30.4.2005	100,00	KVI	99,75	KVI
KTM Beteiligungs GmbH, Mattighofen	30.4.2018	100,00	KVI	99,75	KVI
KTM Australia Holding Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Australia Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	100,00	KVA	99,75	KVA
HQVA Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Motorcycles Distributers NZ Limited Wellington Central, Neuseeland	1.7.2019	100,00	KVA	99,75	KVA
Cero Design Studio S.L., Barcelona, Spanien	1.10.2019	50,01	KVA	49,88	KVA
GASGAS Motorcycles GmbH, Mattighofen	31.10.2019	100,00	KVI	99,75	KVI
GASGAS Motorcycles Espana S.L.U. (vormals: Canepa Investments S.L.), Terrassa, Spanien	1.1.2020	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM MOTOHALL GmbH, Mattighofen	1.1.2020	90,00	KVI	89,78	KVI
KTM Racing GmbH, Mattighofen	29.2.2020	100,00	KVI	99,75	KVI
KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, Mattighofen, Österreich	31.3.2021	100,00	KVI	99,75	KVI
KTM Technologies GmbH, Anif ¹	1.10.2008	100,00	KVI	99,75	KVI
CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH (vormals: CFMOTO Europa GmbH), Mattighofen	25.6.2022	100,00	KVI	-	-
PIERER IMMOREAL NORTH AMERICA LLC., Murrieta, CA, USA	7.7.2022	100,00	KVA	-	-
KTM (SHANGHAI) MOTO CO., LTD., Shanghai, China	15.7.2022	100,00	KVA	-	-
MV Agusta Motorcycles GmbH, Mattighofen, Österreich	21.9.2022	74,90	KVI	-	-
MV Agusta Motorcycles North America, Inc., Murrieta, CA, USA	30.9.2022	100,00	KVA	-	-
MV Agusta Services S.r.l., Meran, Italien	24.10.2022	100,00	KVA	-	-
PIERER Produktion GmbH, Munderfing	26.11.2022	100,00	KVI	-	-
PIERER New Mobility GmbH (vormals: PIERER E-Bikes GmbH), Munderfing	25.2.2020	100,00	KVI	100,00	KVI
PIERER New Mobility Deutschland GmbH (vormals: PIERER E-Bikes Deutschland GmbH), Schweinfurt, Deutschland	31.12.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Bikes Suisse GmbH, Frauenfeld, Schweiz	31.12.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Bikes Espana S.L., Terrassa, Spanien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility France SAS (vormals: PIERER E-Bikes France SAS), Saint-Priest, Frankreich	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility Italia S.r.l. (vormals: PIERER E-Bikes Italia S.r.l.), Meran, Italien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Bikes Scandinavia AB, Örebro, Schweden	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility North America, Inc. (vormals: PIERER E-Bikes North America Inc.), Murrieta, CA, USA	1.10.2020	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility UK Ltd. (vormals: PIERER E-Bikes UK Ltd.), Northamptonshire, Großbritannien	31.12.2013	100,00	KVA	51,71	KVA
PIERER New Mobility Benelux (vormals: PIERER E-Bikes Benelux), Gembloux, Belgien	29.11.2021	100,00	KVA	100,00	KVA

Gesellschaft	Erstkonso- lierungs- zeitpunkt	31.12.22		31.12.21	
		Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart	Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart
Felt GmbH, München, Deutschland	17.11.2021	-	-	100,00	KVA
PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bulgarien	2.12.2021	50,00	KVA	50,00	KVA
PIERER E-Bikes Asia Ltd., Taichung City, Taiwan	25.5.2022	100,00	KVA	-	-
PIERER NEW MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD, New South Wales, Australien	13.10.2022	100,00	KVA	-	-
PIERER E-Commerce GmbH, Munderfing (vormals: HDC GmbH, Wels)	31.12.2016	100,00	KVI	100,00	KVI
PIERER E-Commerce North America Inc., Murrieta, CA, USA	21.6.2022	100,00	KVA	-	-
PIERER Innovation GmbH, Wels	31.3.2018	100,00	KVI	100,00	KVI
DealerCenter Digital GmbH, Landshut, Deutschland ¹	31.7.2021	75,46	KVA	75,46	KEA
Avocodo 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
Assoziierte Unternehmen:					
KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., Binan, Laguna, Philippinen	-	40,00	KEA	39,90	KEA
Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd., Hangzhou City, Zhejiang, China	-	49,00	KEA	48,88	KEA
MV Agusta Motor S.P.A., Varese, Italien	-	25,10	KEA	-	-
Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH, Vöcklabruck	-	23,00	KEI	-	-
Kiska GmbH, Anif	-	50,00	KEI	50,00	KEI
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte:					
AC styria Mobilitätscluster GmbH, Grambach	-	12,33	-	12,33	-

Legende:

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

¹ im Vorjahr über die PIERER Mobility AG gehalten

XIII. FREIGABE DES KONZERNABSCHLUSSES

Der Konzernabschluss wird am 21.3.2023 (Vorjahr: 22.3.2022) vom Vorstand zur Prüfung durch den Aufsichtsrat, zur Vorlage an die Hauptversammlung und zur anschließenden Veröffentlichung

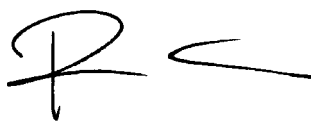
freigegeben. Der Aufsichtsrat kann im Rahmen der ihm obliegenden Prüfung eine Änderung des Konzernabschlusses veranlassen.

Wels, am 15. März 2023

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 2022, 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 2022 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

GRUNDLAGE FÜR DAS PRÜFUNGSURTEIL

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

BESONDERS WICHTIGE 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 421 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.

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

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

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

VERANTWORTLICHKEITEN DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES PRÜFUNGSAUSSCHUSSES FÜR DEN KONZERNABSCHLUSS

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

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte

im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen oder haben keine realistische Alternative dazu.

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

VERANTWORTLICHKEITEN DES ABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES

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

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

Darüber hinaus gilt:

- Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung

relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.

- Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zu- künftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.
- Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.
- Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte austauschen, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.
- Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem

Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

BERICHT ZUM KONZERNLAGEBERICHT

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

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

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

Urteil

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

Erklärung

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

ZUSÄTZLICHE ANGABEN NACH ARTIKEL 10 AP-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 29. April 2022 als Abschlussprüfer gewählt und am 22. Juni 2022 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2022 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, 15. März 2023

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 2023

Der Vorstand der PIERER Mobility AG



Dipl.-Ing. Stefan Pierer



Mag. Friedrich Roithner



Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz



Mag. Viktor Sigl, MBA

Finanzkalender

31. Jänner 2023	Veröffentlichung vorläufiger Jahreszahlen 2022
28. März 2023	Veröffentlichung Jahresfinanzbericht 2022
11. April 2023	Nachweisstichtag Hauptversammlung
21. April 2023	26. ordentliche Hauptversammlung
26. April 2023	Ex-Dividenden-Tag
27. April 2023	Nachweisstichtag "Dividenden" (Record Date)
2. Mai 2023	Dividenden-Zahltag
29. August 2023	Bericht zum 1. Halbjahr 2023

IMPRESSUM

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

KONTAKT

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

CI-Konzept: LX media GmbH, 4600 Wels, www.lx-media.at

Grafische Umsetzung: Grafik-Buero Elena Gratzler, 4615 Holzhausen, www.grafik-buero.at

Fotos: KTM-Archiv, Husqvarna Motorcycles/Husqvarna E-Bicycles-Archiv, WP-Archiv, GASGAS-Archiv, R Raymon-Archiv, FELT-Archiv, KISKA-Archiv

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

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

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

