



Einleitung	5
Governance	6
Strategie	6
Risikomanagement – Risiken und Chancen	9
Klimabezogene Risiken und Chancen (outside in) und mögliche finanzielle Auswirkungen	10
Umweltmanagement	14
Impressum	23



© KTM Group

Cover:
© KTM Components, Munderfing/Austria

Task Force on Climate-related Financial Disclosures Report 2023

EINLEITUNG

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

Informationen offenzulegen. Die Analyse von klimabezogenen Risiken und Chancen sowie deren transparente Darstellung ist ein laufender Prozess, welcher stets verbessert und aktualisiert wird. Im Zuge der Verbesserung und Transparenz fand mit Verstärkung des Risikomanagement-Teams eine Neuimplementierung über die Gruppe hinweg statt, welche ein vollumfängliches Lagebild über Risiken und Chancen gewährleistet. PIERER Mobility setzt die TCFD-Empfehlungen schrittweise um und kommuniziert diese Weiterentwicklungen in ihrem TCFD-Bericht fortan jährlich seit 2021. Im Jahr 2023 wurde eine Szenarioanalyse mit dem Fokus auf den Klimawandel durchgeführt. Die Ergebnisse und deren Bewertung sind einerseits Teil der Nachhaltigkeitsstrategie, werden andererseits in den Risikomanagementprozess integriert.

GOVERNANCE

Operatives Management

Der Vorstand der PIERER Mobility-Gruppe ist nach funktionalen und geschäftlichen Zuständigkeiten gegliedert. Die geschäftsbezogenen Bereiche werden seit dem Geschäftsjahr 2023¹ von sieben Vorstandsmitgliedern geleitet. Die folgenden Verantwortungsbereiche konzentrieren sich auf die Konzernfunktionen und die geschäftsbezogenen Zuständigkeiten:

- Vorstandsvorsitzender / strategische Gesamtleitung, Forschung und Entwicklung, Produktmanagement;
- Finanzen / Steuer- und Rechtsangelegenheiten, Personal, IT, Risikomanagement, Immobilien;
- Vertrieb, Kundendienst, Marketing, PG&A;
- Digital Transformation, PIERER Innovation, Avocado;
- Stellvertretender Vorstandsvorsitzender, Brand Management, Motorsport, X-Bow, Joint Ventures, Investor Relations;
- Produktion, Qualitätsmanagement, Einkauf und Logistik, Nachhaltigkeit, Lieferkettenmanagement.

Das ESG-Team setzt sich auf Gruppenebene aus Mitarbeitern der Bereiche ESG-Management, Risikomanagement, Qualitätsmanagement – in dieser Abteilung ist auch das Umweltmanagement verankert – und Investor Relations zusammen, welches in regelmäßiger Abstimmung mit den ESG-Beauftragten/-Verantwortlichen aller Fachabteilungen steht. Die Koordination und Steuerung des

konzernweiten ESG-Managements sowie des jeweils aktuellen ESG-Programms liegen beim ESG-Team. Zudem wird durch diesen Steuerungskreis die Nachhaltigkeitsstrategie mit der Unternehmensstrategie abgestimmt. Das ESG-Team verantwortet die Berichterstattung aller Nachhaltigkeitsbelange und tauscht sich laufend mit relevanten Stakeholdergruppen aus. Für die Umsetzung des ESG-Prozesses sowie für die Erstellung und Erreichung der ESG-Ziele sind auf lokaler Ebene die Geschäftsführer/Bereichsleiter der jeweiligen Geschäftsbereiche/Divisionen verantwortlich. Überwacht und genehmigt werden die Ziele regelmäßig durch den Vorstand. Die Gesamtverantwortung ist beim Vorstand festgelegt.

AUSSCHUSS FÜR ESG-THEMEN

Der derzeit sechsköpfige Aufsichtsrat wird unter anderem von dem Ausschuss für Compliance, Investor Relations (IR) und Nachhaltigkeit (ESG) unterstützt. Der Ausschuss, welcher im Geschäftsjahr 2022 eingerichtet wurde, befasst sich unter anderem mit den Themen des Nachhaltigkeitsberichtes sowie des TCFD-Berichtes und informiert sich regelmäßig, ob die von der PIERER Mobility AG verfolgten Ziele in den Bereichen Compliance, IR und ESG erfüllt werden. Zu diesem Zweck überwacht der Ausschuss die zur Erreichung dieser Ziele ergriffenen Maßnahmen und unterstützt die Implementierung solcher Maßnahmen in allen Unternehmensbereichen der PIERER Mobility AG. Zudem unterzieht der Ausschuss die verfolgten Ziele regelmäßig einer Evaluierung.

STRATEGIE

Die dringende Notwendigkeit, Maßnahmen gegen den voranschreitenden Klimawandel zu setzen und sich an die unvermeidbaren Konsequenzen aus einer fortschreitenden Erwärmung anzupassen, bringt gleichermaßen Risiken und Chancen für Unternehmen. Insbesondere im Bereich der Mobilität sind als Konsequenz striktere Regulierungen für Fahrzeuge und weitere Anforderungen, aber auch ein erhöhtes Interesse der Stakeholder bezüglich klimaschonender Mobilitätslösungen zu erwarten und bereits wahrzunehmen. Die Entwicklung alternativer Antriebssysteme und die Reduktion der Fahrzeugemissionen sind daher zentrale Aufgaben auch für die PIERER Mobility AG, sowohl um Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel frühzeitig zu begegnen, aber auch um entstehende Chancen und Potenziale bestmöglich zu nutzen. Des Weiteren ist bei der Entwicklung und Produktion ein effizienter und ressourcenschonender Werkstoffeinsatz von großem Belang. Durch das breit aufgestellte Produktportfolio verfügt das Unternehmen über verschiedene Stellhebel, die eine nachhaltige Emissionsreduktion in

allen Mobilitätsbereichen und entlang des gesamten Lebenszyklus – von der Produktentwicklung über die Produktherstellung bis hin zu Produktnutzung und Produktlebensende ermöglichen. Dazu gehört beispielsweise die Ökobilanzierung (LCA – Life Cycle Assessment) diverser Produkte, wodurch klimarelevante Kenngrößen regelmäßig evaluiert werden und in die Produktentwicklung einfließen können. Ziel ist es, aus diesen Erkenntnissen und den Ergebnissen der Ökobilanzierung Potenziale der ökologischen Nachhaltigkeit zu erkennen sowie Möglichkeiten zur tatsächlichen Nutzung dieser Potenziale schon in der frühen Phase der Produktentwicklung zu schaffen. Hier liegt der Fokus neben den verwendeten Materialien zunehmend auch auf den Recycling-Möglichkeiten am Produktlebensende und dem Thema Kreislaufwirtschaft. In einem ersten Schritt werden jetzt schon die ersten Kunststoffbaugruppen in der Vorentwicklung dafür qualifiziert, um auch auf die Vorgaben hinsichtlich neuer Regularien vorbereitet zu sein. Seit Mitte 2022 kommt in diesem Kontext die auf dem Gebiet der Ökobilanzierung

¹ Weitere Informationen zu den Mitgliedern des Vorstands finden sich unter <https://www.pierermobility.com/investor-relations/corporate-governance/organe>

führende Software „LCA for Experts“ von Sphera zum Einsatz. Somit können künftig neben dem CO₂-Fußabdruck auch weitere relevante Wirkungskategorien bewertet werden. Die kontinuierliche Optimierung der internen Prozesse und Abläufe stützt sich auf gesetzliche Grundlagen, auf internationale Normen und Standards (ISO-Zertifizierungen, Energieaudits nach EEffG, GRI-Standards, usw.). Jene Maßnahmen und Entwicklungen sind bzw. werden somit direkt mit den Zielsetzungen der PIERER Mobility-Gruppe verbunden. Eine Übersicht aller Projekte wurde in dem ESG-Programm verfasst und mit dem Nachhaltigkeitsbericht 2022¹ im März 2023 veröffentlicht.

Schon bei der Auswahl und Beschaffung von Zukaufteilen und Produktionsmaterialien berücksichtigt die Unternehmensgruppe verschiedene Ansätze zu ökologischen Themen und beschäftigt sich damit intensiv (wie zum Beispiel mit dem Ausbau der Lieferantenüberprüfung – siehe ab Seite 80 im Nachhaltigkeitsbericht 2022). An den Produktionsstandorten Mattighofen und Munderfing/Österreich werden zudem unterschiedliche Projekte zur Energieeinsparung durchgeführt u.a. die Bereitstellung / Errichtung von Photovoltaik – siehe Seite 66 im Nachhaltigkeitsbericht 2022. Ziel ist es, durch die Flächenerweiterung von Photovoltaikanlagen die Eigenverbrauchsquote auf hohem Niveau zu halten – hier wird auf die Ausführungen unter „Energieeffizienz“ verwiesen.

Für die Produktionsstandorte in Munderfing und Mattighofen setzt PIERER Mobility auf lokale Beschaffungsstrategien, die durch kürzere Transportwege und niedrigere Transportkosten umweltfreundlichere Lieferketten generieren. Im Geschäftsjahr 2022 wurden 80 % der Komponenten für die Motorradproduktion aus Europa bezogen. Für weitere Informationen wird hier auf die Seite 70 im Nachhaltigkeitsbericht 2022 verwiesen. Bei der Lieferantenauswahl von baulichen Maßnahmen ist Regionalität ebenfalls von Bedeutung. Gleichzeitig werden beim Vertrieb der Produkte verschiedene Ansätze verfolgt, die Transportwege weiter zu minimieren und das Verpackungsmaterial kontinuierlich zu reduzieren. Hier wird auf die Seiten 69-71 im Nachhaltigkeitsbericht 2022 verwiesen.

DEKARBONISIERUNG DES VERKEHRS DURCH TECHNOLOGIEOFFENHEIT

Zu einer der wesentlichen Säulen in der Nachhaltigkeitsstrategie gehört die Dekarbonisierung des Verkehrs. Die PIERER Mobility-Gruppe ist unabhängig von gesetzlichen Vorgaben und Vergleichszahlen bestrebt, Antriebslösungen für PTW anzubieten, die diesen Ansatz vorantreiben und die dazu beitragen, das EU-Ziel von Netto-Null-Emissionen bis 2050 zu erreichen. Daher teilt die Gruppe mit der KTM AG als Mitglied der ACEM deren Strategie zur Dekarbonisierung². Diese orientiert sich an den Zielen des

Europäischen Green Deals und des Klimagesetzes, sowie der Sustainable and Smart Mobility Strategie der Europäischen Kommission. Die ACEM-Strategie gibt der Gruppe die Leitlinie zur Bearbeitung ihrer wesentlichen ESG-Themen entlang des Produktlebenszyklus.

Das Branchenziel, das auf dem Konzept "Right Vehicle, Right Place, Right Energy Carrier" basiert, besteht darin, dem Markt weiterhin eine Vielzahl von Antriebssträngen anzubieten, von denen jeder zur Dekarbonisierung beitragen wird. Urbane Umgebungen etwa, mit mittleren Geschwindigkeiten und eher kurzen Strecken, können besonders von E-Antriebssträngen profitieren:

Fahrzeuge bis ca. 250ccm, vor allem für den städtischen Einsatz, werden sich auch in Richtung elektrische Antriebe im Niedrigvoltbereich (48 Volt) entwickeln. Sämtliche Verbrennungsmotoren, welche in Fahrzeugen der PIERER Mobility-Gruppe verbaut sind, eignen sich für den Einsatz von CO₂-neutralen Kraftstoffen, die mittelfristig fossile Energieträger mit gleichwertigen Spezifikationen ersetzen werden.

In schwer zu elektrifizierenden Marktsegmenten werden auch andere Lösungsansätze auf Basis des Verbrennungsmotors wichtig sein. Um die oberen Fahrzeugsegmente mit höheren Leistungs- und Reichweitenanforderungen weiterhin so dynamisch betreiben zu können, ist Elektrifizierung mit der derzeitigen Batterietechnologie – abseits einiger Nischenprodukte – keine massentaugliche Alternative. In den High Performance-Segmenten wird daher der Fokus der Entwicklungen auf die weitere Optimierung des Verbrenners (z.B. CO₂- und NVH-Reduktion³) sowie den Einsatz bzw. die Kompatibilität mit synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) gerichtet sein.

In der Moto^{GP} wird ab 2024 ein Kraftstoff („40 % non-fossil fuel“) verwendet, der zumindest aus 40 % Rohstoffen produziert wird, die nicht vom Erdöl abstammen. Ab 2027 wird dieser Prozentsatz auf 100 erhöht. Das heißt, dass der Rohstoff für den Kraftstoff ab 2027 nicht mehr aus Erdöl bestehen wird („100 % non-fossil fuel“). Technologietransfer innerhalb der Unternehmensgruppe ist ein wichtiger Pfeiler. Die Innovationen und Erfahrungen aus dem Rennsport bilden historisch die Grundlage für die Serienanwendung der Motorräder von PIERER Mobility. So ist auch eine schrittweise Einführung von E-Fuels und somit eine graduelle Dekarbonisierung der gesamten Fahrzeugflotte ebenso bei Serienmotorrädern machbar. Grundsätzlich sind damit keine Eingriffe in die Motormechanik und Applikation notwendig.

1 https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2023/03/Nichtfinanzieller-Bericht-der-PIERER-Mobility-AG-fur-das-GJ-2022_Nachhaltigkeitsbericht.pdf

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

3 NVH: Noise, Vibration, Harshness

In E-Fuels¹ sieht die PIERER Mobility-Gruppe eine mögliche Alternative, die umfangreiche Bestandsflotte CO₂-neutral zu betreiben. E-Fuels können einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor leisten. Im Vergleich zu Wasserstoff haben E-Fuels eine höhere Energiedichte und können leichter gespeichert werden.

Europäische E-Mobility-Kompetenz für tauschbares Akkusystem

Das Swappable Batteries Motorcycle Consortium (SBMC)² wurde von der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH zusammen mit drei weiteren Motorradherstellern (Honda Motor Co. Ltd., Piaggio Gruppe (PIA.MI) und Yamaha Ltd.) mit dem Ziel gegründet, bis 2024 einen gemeinsamen technischen Standard für ein Batterie-Wechselsystem inkl. der entsprechenden Batterie-Tauschstationen zu erarbeiten. Dies soll in Übereinstimmung mit vier Hauptzielen erreicht werden:

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

Durch die im Projekttinhalt vorgesehene internationale Standardisierung (z.B. CEN, ISO) wird sich ein Markt für dieses Batteriesystem entwickeln, der es erlaubt, die Erwartungen der Kunden hinsichtlich Reichweite, „Ladezeit“ (beschränkt sich auf die Zeit, die für den Austausch der Batterien benötigt wird) und Kosten zu erfüllen, und in dem sich für die Hersteller (Fahrzeug, Batterie, Lade-/Wechselsstationen) jeweils positive Business Cases darstellen lassen. Die Arbeit des auch für weitere Mitglieder offenen Konsortiums (aktuell sind es rund 40 Mitglieder) wird somit einen wesentlichen Beitrag zur weiteren Verbreitung des elektrischen Antriebs in leichten 2-, 3- und 4-rädrigen Fahrzeugen mit einem Anwendungsschwerpunkt auf kürzere Distanzen (z.B. Tagesstrecken von <100km) leisten.

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

- Entwicklung von Schlüsselsystemen batterieelektrisch betriebener Motorräder, wie Battery-Packs, elektrische Antriebseinheit, Leistungselektronik mit Schwerpunkt auf 48-Volt-Technologie in der Leistungsklasse bis ca. 18kW mit dem Ziel der Erweiterung der Eigenfertigungstiefe.
- Entwicklung einer gemeinsamen Plattformstrategie mit Bajaj Auto, Indiens zweitgrößtem Motorradhersteller für elektrische Zweiräder (48 Volt, 4-11 kW Leistung), die für die Marken beider Partner für verschiedene Produktvarianten verwendet wird. Ein Teil dieser Zusammenarbeit beinhaltet neben Synergien bei Schlüsselkomponenten, wie Elektromotor, Antriebseinheit und Leistungselektronik, eine offene Herangehensweise mit unterschiedlichen Batterie-Lösungen, um die Vorteile sowohl von integrierten als auch herausnehmbaren Batterien zu nutzen.
- Entwicklung von Schlüsselsystemen batterieelektrisch betriebener Motorräder, wie Battery-Packs, elektrische Antriebseinheit, Leistungselektronik für Hochvolttechnologien für Leistungsklassen >20kW für Nischenanwendungen sowie Nutzung von Entwicklungs-Synergien mit CFMOTO/China.
- Kooperation mit führenden Herstellern von Li-Ionen-Batteriezellen, im Bereich Hochleistungsbatteriezellen (21700 Zelle). Der Fokus liegt dabei auf der Zusammenarbeit in den Bereichen Forschung und Entwicklung sowie Industrialisierung von Niedervolt Batterieplattformen für Fahrzeuge von 250 Watt bis 20 Kilowatt Spitzenleistung, die eine hohe Reichweite und Performance erreichen, sowie Hochvoltanwendungen für Nischenprodukte.
- Einen weiteren Schwerpunkt bilden zudem Themen wie Rücknahme, Recycling und 2nd Life von Batterien.
- CO₂-Reduktion durch eine langfristige Produktions- und Logistikplanung von (E-)Fahrrädern und der dazu benötigten Komponenten in der EU. Inbetriebnahme des gemeinsamen Montagewerks mit dem Assembler Maxcom in Bulgarien (siehe auch Seite 73 im Nachhaltigkeitsbericht 2022).
- Im Zuge des österreichischen Förderprojektes „EMotion“ befindet sich eine kostengünstige, energieeffiziente und leichte Elektrozweiradplattform für die urbane Mobilität (Klasse A1, 125cc) in einer fortgeschrittenen Entwicklungsphase. In Form einer Eco-Design Validierung führten die Projektpartner eine Lebenszyklusanalyse (LCA) durch, um Potenziale im Sinne einer CO₂ Reduktion zu identifizieren und in weiterer Folge zu optimieren. Der CO₂ Footprint in der Nutzungsphase ist sehr stark vom jeweiligen zu Grunde liegenden Strommix abhängig, mit dem europäischen Strommix als Referenz ist zum Beispiel eine Einsparung bis zu 147 kg CO₂ pro Fahrzeug möglich. Ebenso werden in „EMotion“
- Entwicklung von Technologien, die eine weitere Reduktion der Schadstoff- und Geräuschemissionen für zukünftige Motoren- generationen bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren vorsehen (z.B. Euro 5+).

¹ https://www.acem.eu/images/publiq/2022/ACEM_position_paper_-_Efuels.pdf

² <https://www.sb-mc.net/>

Recyclingmaterialien für unterschiedliche Komponenten berücksichtigt, um den Klimaimpact für die Fahrzeugfertigung weiter zu reduzieren (siehe auch Seiten 58-59 im Nachhaltigkeitsbericht 2022). Die Pilotphase läuft von April bis November 2023, das Projekt endet im ersten Quartal 2024. Das erarbeitete Know-how und alle Erkenntnisse, welche in den vier Forschungsjahren durch dieses innovative Projekt gewonnen werden konnten, werden für die weitere Entwicklungsarbeit an Serienfahrzeugen und bei

verschiedenen Arbeitsprozessen eingesetzt wie zum Beispiel beim Thema Connectivity mit dem Eco-Coaching-Assistenten oder bei Rekuperationsstrategien.

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

RISIKOMANAGEMENT – RISIKEN UND CHANCEN

Klimabezogene Risiken und Chancen werden im Zuge des Enterprise Risk Management (ERM) Prozesses erhoben und durchlaufen gleichermaßen alle Prozessschritte wie auch alle anderen Risikoarten.

ENTERPRISE RISK MANAGEMENT PROZESS

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

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

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

Identifikation & Bewertung

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

Grundsätzlich erfolgt die Bewertung der Risiken und Chancen hinsichtlich Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadensausmaß in

einem szenario-basierten Ansatz bestehend aus Best Case (BC), Realistic Case (RC) und Worst Case (WC). Die Quantifizierung kann dabei auf (a) tatsächlich in der Vergangenheit eingetretenen Risiken, (b) Benchmark-Werten aus der Branche oder (c) Expertenschätzungen basieren. Neben der quantitativen Bewertung der Risiken und Chancen kann gemäß Methodik zusätzlich auch eine qualitative Bewertung stattfinden, welche gerade im Bereich klimabezogener Risiken und Chancen nützlich ist.

Analyse & Reporting

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

Maßnahmendefinition & -nachverfolgung

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

Ad-hoc Berichterstattung

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

Darauf aufbauend wird die Risiko- und Chancenmanagement Strategie erarbeitet.

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

Im Folgenden werden die klimabezogenen Risiken, welche einen potenziell hohen Schaden haben können, aufgelistet:

Klimabezogene Risiken		Zeiträumen*	Mögliche finanzielle Auswirkungen
POLITIK UND RECHT			
Regulierungen	Fahrverbote: Durch Klimaschutzbestrebungen und schlechter werdende Luftqualität könnten bestehende Regulierungen bzw. Fahrverbote verschärft bzw. ausgeweitet werden oder neue Regulierungen auftreten. EU-Verordnung für Batterie-Entsorgung: Eine novellierte Verordnung zum Umgang mit und Entsorgung von Traktionsbatterien in Zusammenhang mit E-Mobilität als Maßnahme gegen den Klimawandel könnte höhere organisatorische Kosten verursachen.	mittelfristig	Höhere F&E-Kosten für neue Lösungen zur Einhaltung der Regulierungen, Wertverlust bestehender Modelle/Mehrkosten zur Umrüstung, Umsatzeinbrüche durch veränderte Marktsegmente und -größe (z.B. durch urbane Fahrverbote). Kosten für Forschung und Entwicklung Kosten für Sammel- und Entsorgungsprozesse (inkl. Kennzeichnung etc.).
Produktklagen	Neben bisher bestehenden möglichen Ursachen für produktbezogene Klagen könnten durch klimawandelbedingte Regulierungen weitere Klagegründe hinzukommen, welche das Risiko von Klagen erhöhen.	kurzfristig	Kosten aus Rechtsprozessen, Schadensersatzzahlungen, Umstellungskosten, Nacharbeitungskosten, Rückrufe.
TECHNOLOGIE			
Produkt- und Technologieentwicklung: Fehlausrichtung der F&E Tätigkeit und Investitionen	Zögern bei der Forschung und Entwicklung zu alternativen Antriebstechnologien könnte die Marktposition und Position bzgl. Technologie und Innovation verschlechtern. Durch zu späte Beschäftigung mit einem immer mehr anwachsenden Thema könnten Mitbewerber die PIERER Mobility in/durch diesem/n Bereich überholen. Der Fokus auf eine einzige Alternative (z.B. nur E-Technologie) oder sich nicht durchsetzende Alternative/n könnte sich als Fehlschlag erweisen. Auch können sich Technologien als derzeit nicht wirtschaftlich abbildbar herausstellen.	mittelfristig	Umsatzverluste durch Verschlechterung der Marktposition und Reputationsschäden („Nokia-Effekt“). Investitionen und Aufwand erbringen keine/zu wenig Return gleichzeitig hoher F&E-(Kosten-)Aufwand für Umorientierung auf andere oder parallele Entwicklungen; Umsatzverluste durch Verschlechterung der Marktposition und Reputationsschäden.
MARKT			
Verändertes Kundenverhalten	Steigendes Klimabewusstsein bei Konsumenten könnte zu verstärkter Nachfrage nach alternativen (klimafreundlicheren) Mobilitätslösungen und sinkender Nachfrage klimaschädlicher (Individual)-Mobilität führen.	mittelfristig	Umsatzentgang aufgrund geringerer Nachfrage nach Verbrenner-PTW
Material & Rohstoffe	Insbesondere Ressourcen wie Stahl und Aluminium könnten sich durch klimawandelbedingte Effekte (vermehrter Einsatz derzeit noch teurerer, erneuerbarer Energie, höhere Auflagen an Stahlherstellung, ...) im Markt verteuern. Ein stark steigender Bedarf an kritischen Ressourcen z.B. für die vermehrte Akkuherstellung für E-Mobilität könnte zudem zu Ressourcenengpässen im Markt führen.	kurzfristig	Höhere Ausgaben für Rohstoffe, Materialien und Zukaufteile; Kosten aus Produktionsunterbrechungen bei sporadischem Rohstoffmangel; Umsatzverluste durch ausgesetzte Produktion.

Klimabezogene Risiken		Zeitraumen*	Mögliche finanzielle Auswirkungen
RUF			
Reputationsschäden durch mangelhafte ESG-Performance, insbesondere Klimawandel-Vermeidungs- und Anpassungsstrategien	Durch mangelnde Performance im Bereich der Anpassungs- und Vermeidungsstrategien bzgl. Klimawandel und der damit verbundenen Außen-darstellung könnten wichtige Stakeholder ein negatives oder nicht ausreichend positives Bild von der Firma entwickeln und ihre Unterstützung verringern oder ganz versagen.	mittelfristig	Verringerte Kapitalverfügbarkeit (Banken verwehren Kredite oder gute Konditionen); Umsatzverluste durch Boykott/Rufschaden; höhere Kosten in der Beschaffung, wenn Lieferanten ESG-gebundene Vorteile verweigern.
AKUT			
Produktionsunterbrechungen/ Lieferverzögerungen aufgrund von Extremwetterereignissen (Unwetter/schwere Gewitter mit Hagel, Hochwasser)	Siehe Tabelle beim Absatz "Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse für die Produktionstätigkeit"		
CHRONISCH			
Veränderung klimatischer Bedingungen	Siehe Tabelle beim Absatz "Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse für die Produktionstätigkeit"		
Klimabezogene Chancen			
		Zeitraumen*	Mögliche finanzielle Auswirkungen
POLITIK UND RECHT			
Regulierungen	Regulierungsmaßnahmen wie die eingeführte CO ₂ -Steuer in Österreich könnten PTW als verbrauchsärmere Alternative zum Pkw attraktiver machen. Regulierungsmaßnahmen wie Umweltzonen oder andere klima- und luftqualitätsbedingte Fahrverbote könnten PTW als oft von diesen Regelungen ausgenommene Alternative zum Pkw attraktiver machen.	mittelfristig	steigende Absatzzahlen/Marktanteile
TECHNOLOGIE			
Produkt- und Technologieentwicklung: Sicherung der technologischen Vorreiterrolle	Technische Innovationen und Markteinführung neuer Produkte durch Forschung und Entwicklung zu alternativen Antriebstechnologien könnten die Marktposition und Position bzgl. Technologie und Innovation weiter verstärken und eine Beibehaltung der relativ hohen Forschungsquote ermöglichen. Eine steigende Nachfrage nach neuartigen Antriebslösungen könnte die Grundlage für steigende Forschungsinvestitionen bilden und die Verfügbarkeit noch besserer Technologien beschleunigen.	mittelfristig	steigende Absatzzahlen/Marktanteile

Klimabezogene Chancen		Zeitraumen*	Mögliche finanzielle Auswirkungen
ENERGIEQUELLE			
Stromversorgung und Klimatisierung	Durch den Einsatz eigener Photovoltaikanlagen und der Nutzung somit entstehender Energie sowie durch den Tausch der bestehenden Kühl-/ Heiztechnik durch Wärmepumpen könnten Betriebskosten für Klimatisierung und Stromverbrauch gesenkt werden.	mittelfristig	Geringere Abhängigkeit von Strompreisen dank Selbstversorgung; niedrigere Heizkosten durch Niedertemperaturheizung; ggf. Subventionierung für Modernisierungsvorhaben.
PRODUKTE UND DIENSTLEISTUNGEN			
Verändertes Kundenverhalten	E-Bicycles und E-Motorcycles: Durch höhere Nachfrage nach emissions- und lärmarmen Individualmobilitätslösungen könnte die Erweiterung des Produktportfolios auf E-Bicycles/Stand-Up-Scooter und E-Motorräder im niedrigen Leistungsbereich für Umsatzsteigerungen sorgen. IoT- Lösungen in Produkten: IoT-Lösungen in Produkten könnten wertvolle Informationen für klimawandelbedingte Verkehrsmaßnahmen wie dem Ausbau/der Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur liefern und somit als Dienstleistung eine neue Umsatzquelle ergeben.	mittelfristig	Umsatzsteigerung durch neue Produktfelder wie Stand-Up-Scooter, E-Bicycles oder emissionsarme/-freie Alternativen zu konventionellen Verbrenner-Modellen. Neue Umsatzquelle durch Kooperationen und Verkauf der gesammelten Informationen.
RUF			
Reputation: Intensivierung der ESG-Performance und Integration von ESG in die Unternehmensstrategie	Eine intensive Ausweitung der ESG-Performance und die schrittweise Integration von ESG (insbesondere Klimaschutz) in die Unternehmensstrategie könnte die Reputation des Unternehmens bei seinen Stakeholdern signifikant steigern.	mittelfristig	Umsatzsteigerungen durch bessere Reputation bei potenziellen und bestehenden Kunden; bessere Konditionen am Finanzmarkt durch bessere ESG-Performance und Rating-Ergebnisse.
MARKT			
Marktentwicklungen: Individualmobilität im urbanen Bereich	Durch klimabedingte Fahrverbote, eine zunehmend forcierte Kfz-Verkehrsberuhigung von Innenstädten mit einhergehender Parkplatzverknappung und Ausbaumaßnahmen für Zweirad-Infrastruktur könnten Zweiräder (inkl. Motorräder, E-Bicycles, Stand-Up-Scooter, E-Motorräder/ Motorräder mit E-Fuels) als dominante Form der Individualmobilität im urbanen Anwendungsfeld den Pkw ablösen.	mittelfristig	Umsatzsteigerungen durch mehr Absatz von kleinvolumigen PTW, Stand-Up-Scootern, E-Motorrädern und für E-Fuels geeigneten Motorrädern sowie E-Bicycles für den innerstädtischen Gebrauch.
Verändertes Kundenverhalten: Verbesserte Wettbewerbsposition durch Pionier-Stellung bei alternativen Antriebstechnologien	Durch den Wandel zu einer neuen (emissionsärmeren oder -freien) Technologie könnte das Marktgefüge umgekrempelt werden und die Chance auf Marktführerschaft durch Pionier-Stellung bei alternativen Antriebstechnologien entstehen.	mittelfristig	Ausbau des Marktanteils in Richtung Marktführerschaft mit verbundenen Umsatzsteigerungen.
Material & Rohstoffe: Ausweitung der Wertschöpfungstiefe	Aufgrund klimabedingter Veränderungen (Regulierungen, instabile oder wirtschaftlich nicht mehr rentable Lieferketten) könnte sich der Business Case für die Eigenproduktion bisher eingekaufter Komponenten oder Produkte ergeben.	mittelfristig	Vermeidung erhöhter Beschaffungskosten, höhere Umsätze durch Verkauf eigenproduzierter Komponenten.

* Die betrachteten Zeithorizonte sind gemäß der Logik im Risikomanagement kurz-/ mittel- oder langfristig betrachtet. Konkret bedeutet eine kurzfristige Betrachtung einen Zeitraum von einem Jahr, mittelfristig einen Horizont von 1-5 Jahren und langfristig einen Horizont von mehr als 5 Jahren.

KLIMARISIKO- UND VULNERABILITÄTSANALYSE FÜR DIE PRODUKTIONSTÄTIGKEIT

Zur Analyse von physischen klimabedingten Auswirkungen auf das Unternehmen (chronisch und akut) wurde eine spezielle Software-Lösung verwendet. Produktionsrelevante Standorte der PIERER Mobility-Gruppe (v.A. Werke und Lager) wurden hier auf ihre derzeitige, sowie auf ihre zukünftige Exponiertheit untersucht. Als Katalog für zu untersuchende physische Risiken wurde die Auflistung aus Anlage A des Anhangs I der delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission („Klimaverordnung“) im Rahmen der Verordnung (EU) 2020/852 des europäischen Parlaments und des Rates („TaxonomieVO“) herangezogen.

Die Analyse gliedert sich in mehrere Schritte.

Zunächst wurde als Ziel der Untersuchung ausgegeben, die möglichen Konsequenzen physischer klimabedingter Risiken für die Ausübung des Kerngeschäfts der Unternehmensgruppe, die Herstellung von Motorrädern bzw. anderen Fahrzeugen, zu ergründen. Als dafür relevante Standorte wurden Produktions- und Lagerstätten definiert.

In einem nächsten Schritt wurden die an diesen Standorten überhaupt auftretenden Risiken der oben genannten Liste mittels Software-Lösung ermittelt und somit eine Shortlist potenziell relevanter Risiken erstellt. In enger Kooperation mit der Abteilung Risikomanagement wurden aus dieser Shortlist jene Risiken ausgewählt, die eine Beeinträchtigung der Produktionstätigkeiten darstellen können.

Schließlich wurden diese Risiken auf ihre Intensität des Auftretens an den wesentlichen Standorten untersucht, wobei die genannte Software-Lösung¹ zu Rate gezogen wurde.

Um die präzisere Ableitung nötiger Gegenmaßnahmen zu ermöglichen, wurden zwei verschiedene Zeiträume untersucht:

- Aktuell: Zeitraum von heute bis ins Jahr 2030
- Zukünftig: Zeitraum ab 2031 bis 2060

Da ein Blick in die Zukunft immer von Annahmen und Eventualitäten geprägt ist, wurden für die Analyse zwei konträre Entwicklungsszenarien zugrunde gelegt. Diese Shared Socio-economic Pathways (SSP) beschreiben verschiedene ambitionierte gesellschaftliche bzw. politische Entwicklungen im Bestreben gegen die Klimaerwärmung kombiniert mit der naturwissenschaftlichen Entwicklung der Konzentration von CO₂ in der Atmosphäre. Sie werden auch im 6. Assessment Report des Intergovernmental Panel on Climate Change verwendet.

Als Grundlage für die Analyse der Unternehmensgruppe werden folgende zwei Szenarien herangezogen, die Prognosen zur sozial-ökonomischen Entwicklung² bzw. zur Entwicklung der Klimaerwärmung³ treffen:

- SSP1-2.6: Beschreibt einen schrittweisen, aber konsequenten Wandel der Gesellschaft und Politik in Richtung eines nachhaltigen Lebensstils, der einen Fokus auf menschliches Wohlergehen legt. Die Erwärmung der Erde bis zum Jahr 2100 überschreitet 2°C wahrscheinlich nicht. Vermeidung eines weiteren sowie die Anpassung an die Folgen des bereits geschehenen Klimawandels geschehen ohne große Herausforderungen.
- SSP5-8.5: Beschreibt einen Wandel unter großer technologischer Innovation in kompetitiven Märkten und unter Ausschöpfung fossiler Ressourcen. Die Klimaerwärmung bis zum Jahr 2100 überschreitet 2°C sehr wahrscheinlich in Richtung der 4°C. Anpassungs- und Vermeidungsmaßnahmen stehen vor größeren Herausforderungen.

Nach erfolgter Analyse wurden die Ergebnisse mit dem Risikomanagement besprochen und entsprechende potenzielle Auswirkungen hinzugefügt. Die Ergebnisse dieser Analyse sind in der nachfolgenden Tabelle beschrieben. Angaben zur Einstufung des Risikos sind hierbei nicht als finanzielles Schadensausmaß zu verstehen, sondern bilden die Intensität bzw. Veränderung der Intensität der einzelnen Risiken ab, so wie sie in der verwendeten Software-Lösung angegeben sind.

1 Die Software-Lösung verarbeitet geprüfte wissenschaftliche Daten, welche auch Anwendung in den Assessment Reports des Intergovernmental Panel on Climate Change finden. Diese werden mit von Experten des Anbieters entworfenen Gefahrenkarten kombiniert.

2 vgl. Keywan Riahi, Detlef P. van Vuuren, Elmar Kriegler, Jae Edmonds, Brian C. O'Neill, Shinichiro Fujimori, Nico Bauer, Katherine Calvin, Rob Dellink, Oliver Fricko, Wolfgang Lutz, Alexander Popp, Jesus Crespo Cuaresma, Samir KC, Marian Leimbach, Leiwen Jiang, Tom Kram, Shilpa Rao, Johannes Emmerling, Kristie Ebi, Tomoko Hasegawa, Petr Havlik, Florian Humpenöder, Lara Aleluia Da Silva, Steve Smith, Elke Stehfest, Valentina Bosetti, Jiyong Eom, David Gernaat, Toshihiko Masui, Joeri Rogelj, Jessica Strefler, Laurent Drouet, Volker Krey, Gunnar Luderer, Mathijs Harmsen, Kiyoshi Takahashi, Lavinia Baumstark, Jonathan C. Doelman, Mikiko Kainuma, Zbigniew Klimont, Giacomo Marangoni, Hermann Lotze-Campen, Michael Obersteiner, Andrzej Tabeau, Massimo Tavoni, The Shared Socioeconomic Pathways and their energy, land use, and greenhouse gas emissions implications: An overview, *Global Environmental Change*, Volume 42, 2017, Pages 153-168, ISSN 0959-3780, <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2016.05.009> (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959378016300681>)

3 vgl. IPCC, 2021: Summary for Policymakers. In: *Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, pp. 3–32, doi:10.1017/9781009157896.001

Art	Ausprägung	potenzielle Auswirkungen	bis 2030		bis 2060	
			SSP1-2.6	SSP5-8.5	SSP1-2.6	SSP5-8.5
Akut	Hitzewelle	sinkende Produktivität	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch
	Starke Niederschläge (z.B. Regen, Hagel, Schnee)	Störungen der Arbeitswege, Lieferkette und Produktion, Beeinträchtigung der Energieversorgung	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch
	Flusshochwasser	Störungen der Arbeitswege, Lieferkette und Produktion; Beeinträchtigung der Energieversorgung	hoch	hoch	hoch	hoch
Chronisch	Änderung der Niederschlagsmuster (Winter, Sommer)	Störungen der Arbeitswege, Lieferkette und Produktion	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch
	Hitzestress	sinkende Produktivität	hoch	hoch	hoch	sehr hoch

Eine Ableitung weiterer Konsequenzen aus diesen so gewonnenen Erkenntnissen erfolgt in weiteren Prozessschritten und ist für den Zeitraum nach der Veröffentlichung dieses Berichts geplant. Die Ergebnisse der Analyse werden gleichermaßen im Risikomanagementprozess berücksichtigt und verarbeitet, um einen integrativen Ansatz zu gewährleisten.

UMWELTMANAGEMENT

Für den internen Umweltbericht, welcher jährlich aktualisiert wird, wurde auch im Berichtsjahr 2022 eine umfassende Bestanderhebung des Unternehmens hinsichtlich der Umweltaspekte und Umweltleistung durchgeführt. Zudem wurden Ziele, Maßnahmen und Handlungsgrundsätze zur Verbesserung der Umweltleistung festgelegt. Die Steuerung erfolgt durch ein nach DIN EN ISO 14001:2015 zertifiziertes Umweltmanagementsystem. Die Systemverantwortung liegt in der Abteilung Qualitätsmanagement, welche organisatorisch dem COO zugeordnet ist. Der Zertifizierungsumfang des Umweltmanagements umfasst die Entwicklungs-, Logistik- und Produktionsstandorte¹ der PIERER Mobility-Gruppe in Munderfing und Mattighofen. Im Rahmen von Workshops mit Schlüsselmitarbeitern aus den Fachbereichen F&E, Produktion / Infrastruktur und Einkauf erfolgt eine jährliche Ermittlung und Bewertung der Wesentlichkeit der Umweltaspekte im Unternehmen. Die Bewertungssystematik umfasst sowohl direkte als auch indirekte Umweltaspekte und bezieht Notfallsituationen mit ein. Umweltziele werden anschließend aus den identifizierten wesentlichen Umweltaspekten abgeleitet. Somit ist eine kontinuierliche Verbesserung des Umweltmanagements sichergestellt.

Jeder Produktionsmitarbeiter wird im Rahmen des Onboardings zum Umweltmanagement der PIERER Mobility-Gruppe geschult und damit zu ökologisch verantwortungsbewusstem Handeln verpflichtet. Zusätzlich werden E-Learnings zum Thema Umweltmanagementsystem und Abfalltrennung auf freiwilliger Basis für alle Mitarbeiter angeboten.

ENERGIE- UND WASSERVERBRAUCH

Einmal jährlich erfolgt die Ermittlung und Bewertung der Wesentlichkeit der Umweltaspekte im Unternehmen in Form von Workshops mit Schlüsselmitarbeitern aus den Fachbereichen F&E, Produktion, Real Estate Management, Logistik und Einkauf. Sowohl der Energie- als auch der Wasserverbrauch wurden aufgrund der aktuellen internen Produktionsprozesse als nicht wesentlich eingestuft.

¹ mit Ausnahme der PIERER Produktion GmbH, Munderfing

Der Jahrestrinkwasserverbrauch lag 2022 im gesamten Anwendungsbereich des Umweltmanagementsystems¹ bei knapp 21.000 Kubikmeter. Dies entspricht in etwa 5,3 m³ pro Mitarbeiter der ISO 14001 zertifizierten Standorte in Mattighofen sowie Munderfing und ist somit sehr gering. Wasser wird hauptsächlich für Sozialräume und für Reinigungszwecke verwendet. Im Produktionsprozess ist der Wasserverbrauch äußerst gering.

ENERGIEEFFIZIENZ

Im Zuge des Energieaudits wurde die aktuelle Energiesituation erhoben. Das nächste Energieaudit erfolgt im Laufe des Jahres 2024. Die PIERER Mobility AG hat bereits unterschiedliche Projekte zur Energieeinsparung durchgeführt. So wird beispielsweise die Beleuchtung in sämtlichen Produktions- und Lagerstätten an den Standorten Munderfing und Mattighofen durch energieeffiziente LED-Beleuchtung ausgetauscht.

Weiters steigert die Gruppe durch Installation von neuen Photovoltaikanlagen den Einsatz von Solarenergie, auch für den Eigenbedarf. Ziel ist es, mit der Errichtung weiterer Anlagen, die Eigenverbrauchsquote auf hohem Niveau zu halten. Die Errichtung der Photovoltaikanlagen auf den Dächern des Logistikzentrum 2 (ca. 3.705 kWPeak) und dem Motorsportgebäude (ca. 375 kWPeak) wurde 2023 umgesetzt. Die Inbetriebnahme der Anlage auf dem Dach des Logistikzentrums 2 ist für Ende 2023 geplant. Parallel zu den beiden Photovoltaikprojekten wurde im Gewerbegebiet Nord Munderfing ein 30kV Energiering umgesetzt, welcher fünf Gebäude (mitunter die größten Verbraucher KTM Komponentenwerk und Motorenwerk) im Gewerbegebiet Munderfing zusammenschließt. Der Energiering ist seit dem dritten Quartal 2023 in Betrieb. Die Eigenverbrauchsquote des Solarstroms aus den o.a. Anlagen kann dadurch auf ca. 80 % erhöht werden.

Photovoltaikanlagen	Anlagenleistung in kWPeak	Energieproduktion in kWh pro Jahr	CO ₂ -Einsparung in Tonnen pro Jahr*	Kosteneinsparung	Verwendung
House of Brands (in Betrieb)	114	114.400	40	Aufgrund der volatilen Strompreissituation nicht seriös schätzbar.	Überschuss-einspeisung
Logistikzentrum 1 (in Betrieb)	4.000	4,0 Mio.	1.400		Volleinspeisung
Logistikzentrum 2 (in Betrieb ab Ende 2023)	3.705	3,7 Mio.	1.295	Aufgrund der volatilen Strompreissituation nicht seriös schätzbar.	Überschuss-einspeisung
Komponentenwerk (in Betrieb)	3.800	3,8 Mio.	1.330		Volleinspeisung
Motorsport (in Betrieb)	375	375.000	131	Aufgrund der volatilen Strompreissituation nicht seriös schätzbar.	Überschuss-einspeisung
Hauptquartier in Mattighofen	130	130.000	46	Aufgrund der volatilen Strompreissituation nicht seriös schätzbar.	Überschuss-einspeisung

*) Gerechnet mit CO₂ Einsparung von 350g/kWh

¹ Der Anwendungsbereich des Umweltmanagementsystems umfasst die Unternehmen der KTM AG mit den Bereichen Fahrzeugassemblierung, Entwicklung, Ersatzteillager, Motorbau, Mechanische Fertigung, Logistikzentrum sowie KTM Components mit den Bereichen Suspension, Exhaust und Frame. In der Jahresverbrauchsmenge von 21.000 Kubikmetern (2021: 19.000 m³) ist der Wasserverbrauch aus der Produktion enthalten (2022: 4.876 m³, 2021: 4.185m³).

MASSNAHMEN ZUR REDUKTION DER EMISSIONEN BEI FAHRZEUGEN

Ein wichtiger Aspekt in der Entwicklung der straßenzugelassenen (homologierten) Fahrzeuge ist die Reduktion der Abgas- und Lärmemissionen, die durch den Verbrennungsprozess an sich und durch Verdunstungsemissionen der im Fahrzeug enthaltenen Kohlenwasserstoffe (= Kraftstoff) entstehen. Neben dem primären Ziel, die Produkt- und Technologieentwicklung im Bereich nachhaltiger Mobilitätskonzepte – wie z.B. elektrifizierte Fahrzeuge – voranzutreiben, hat sich das F&E-Team 2022 weiterhin mit der Steigerung der Produktentwicklungs-Effizienz durch Evaluierung und Weiterentwicklung der Prozesslandschaft im Bereich Forschung & Entwicklung, sowie im Bereich Produktion befasst. Ziel ist es, Produkte in den Markt zu bringen, die den neuesten Umweltstandards entsprechen bzw. umweltfreundlich entlang ihres gesamten Produktlebenszyklus sind. Fahrzeugtypen, welche ab dem 01.01.2024 erstmalig genehmigt werden, müssen den Euro 5+-Anforderungen entsprechen. Zu den wesentlichen Neuerungen der Verordnung zählen der erweiterte Funktionsumfang des OBD-2 Systems, Anpassungen des Nachweises zur Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen und die Verringerung der Abgasgrenzwerte für die Enduro und Trial Motorräder. Seit September 2023 ist für neue Fahrzeugtypen auch das erweiterte RD-ASEP Geräuschmessverfahren der UNECE R41-05 anzuwenden (siehe EU-Verordnung 168/2013 zu den Euro 5-Anforderungen auf Seite 62 im Nachhaltigkeitsbericht 2022 sowie weitere Informationen auch in den Absätzen weiter hinten „Kennzahlen: Treibhausgasemissionen in CO₂-Äquivalenten“ und „Flottenemissionen (Scope 3)“).

Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Entwicklung von CO₂-emissionsneutralen Elektrofahrzeugen für verschiedene Anwendungsbereiche. Mit dem rein elektrisch betriebenen „KTM FREERIDE E-XC“-Modell führt die KTM AG seit 2014 ein solches Produkt in ihrem Portfolio. KTM ist seit Markteinführung der FREERIDE E-XC ein Pionier im Segment der leichten E-Mobilität. Durch eine neue Batteriezellengeneration konnte hier die Reichweite in den vergangenen Jahren um 50 % gesteigert werden. Mit den Modellen KTM SX-E 5 und Husqvarna EE 5 sowie GASGAS MC-E 5 wurden elektrische Wettbewerbsmotorräder für Kinder in Serie umgesetzt und auf den Markt gebracht. Im vergangenen Berichtsjahr wurde die Produktfamilie um weitere Modelle mit reduzierter Leistung und Batteriekapazität in Form der KTM SX-E 3 und Husqvarna EE 3, sowie GASGAS MC-E 3 erweitert. Ebenfalls im Produktportfolio enthalten sind die Electric-Balance-Bikes. Diese elektrisch betriebenen Fahrzeuge mit einem breiten Einsatzspektrum und einer großen Vielseitigkeit bieten den jüngsten Fahrern eine Einstiegsplattform.

Unter einem nachhaltigen Ansatz versteht die PIERER Mobility AG insbesondere die sukzessive Reduktion der Emissionen über den gesamten Produktlebenszyklus. Durch die langjährigen und

intensiven Entwicklungsaufwendungen im Bereich elektrischer Traktionssysteme für PTW konnte neben ersten, am Markt erhältlichen Produkten auch eine substanzielle Technologieplattform erarbeitet werden, die in den Folgejahren die Markteinführung weiterer, mit alternativer Energie betriebener Fahrzeuge ermöglicht. Für weitere Informationen wird auf Seite 57 im Nachhaltigkeitsbericht 2022 verwiesen. Darüber hinaus wird mit Projektpartnern an Konzepten für eine nachhaltige Zweirad-Mobilität in urbanen Lebensräumen gearbeitet: Wie zum Beispiel das anfangs beschriebene Forschungsprojekt "EMotion", welches zeigt, wie der Klimaimpact bestmöglich reduziert werden kann.

Was zukünftige Entwicklungen im Bereich Emissionsprüfung betrifft, ist es abzuwarten, welche Änderungen der Gesetzgeber bei Typengenehmigungsvorschriften vorschlagen wird. Für Fahrzeuge der Klasse L (leichte 2-, 3- und 4-Rad-Fahrzeuge) sind derzeit keine Emissionsprüfungen im realen Fahrbetrieb („Real Driving Emission“) vorgeschrieben. Hinzu kommt, dass es keine geeigneten RDE-Messsysteme für Motorräder gibt.

Mit einer der höchsten Innovationsraten in der Branche – aktuell 8-9 % des Umsatzes fließen in F&E – stellt sich die PIERER Mobility-Gruppe den aktuellen Herausforderungen und investiert in Technologie weiterhin auf hohem Niveau. Im Geschäftsjahr 2022 wurden € 23,2 Mio. (Vorjahr: € 18,8 Mio.) für die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien (z.B. Elektromobilität) aufgewendet. Der Anteil aller elektrifizierten Two-Wheeler betrug in 2022 19,1 % (Vorjahr: 18,4 %).

KLIMA- UND UMWELTAUSWIRKUNGEN AUS DEM END OF LIFE










Die PIERER Mobility-Gruppe schenkt der Verwertung und der Rückführung von Lithium-Ionen-Batterien besondere Beachtung. Für die Batterieentsorgung gemäß den EU-Vorschriften besteht eine aufrechte Zusammenarbeit mit einem renommierten Recyclingunternehmen. Sie umfasst die Sammlung von Traktionsbatterien, die in den Elektrofahrzeugen des Unternehmens verbaut sind. Für weitere Informationen wird hier auf die Seite 61 im Nachhaltigkeitsbericht 2022 verwiesen.





Die intern entwickelte und patentierte CONEXUS Technologie verbindet effizienten Werkstoffeinsatz mit guten Recyclingeigenschaften. Durch den zielgerichteten Einsatz der einzelnen Materialpartner können deren Eigenschaftsprofile optimal ausgeschöpft werden. Die ersten Serienbauteile sind bereits als Zubehör für alle MX und Enduro Full-Size-Modell der Marken KTM, Husqvarna und GASGAS verfügbar und sind zusätzlich seit Anfang 2023 fixer Bestandteil ausgewählter Fahrzeugmodelle. Die CONEXUS-Technologie ermöglicht nicht nur die stoffschlüssige Verbindung, sondern auch die einfache und sortenreine Trennung der verwendeten Materialien. Dadurch lässt sich für den jeweiligen Werkstoff das bestmögliche End-of-Life Szenario realisieren. Für weitere Informationen wird hier auf die Seite 58 im Nachhaltigkeitsbericht 2022 verwiesen.








KENNZAHLEN UND ZIELE







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

Umweltaspekt	Ziel	Maßnahme	Umsetzung bis	Status	SDGs
Notfallvorsorge	Sicheren Produktionsbetrieb gewährleisten	Projekt zur Neugestaltung der betrieblichen Notfallpläne	12/2023	●	 
Verpackungsmaterial	Reduktion des eingesetzten Verpackungsmaterials	Verstärkter Einsatz von Umlaufverpackungen in der Fahrzeugassemblierung	Laufende Projekte	●	  
Abfalllogistik	Verbesserung der sortenreinen Abfallsammlung	Verbesserung der Wertstofftrennung durch Implementierung von Wertstoffsammelinseln in den Bürobereichen. Teststationen bereits im Bereich der Lehrwerkstatt und Elektrowerkstatt F&E. Getrennter Restmüll, Kunststoff, Papier	12/2024	●	 
Energieverbrauch	Steigerung des Einsatzes von Solarenergie zur Einsparung fossiler Energien	Errichtung einer Photovoltaikanlage für Logistikzentrum 2 und Motorsport zur Eigennutzung	12/2023	●	  
		Schaffung eines privaten 30kV Energie-rings. Die Eigenverbrauchsquote der Photovoltaikanlage kann somit auf ca. 75 - 80 % gehoben werden.	12/2023	●	  
	Steigerung der Energieeffizienz	LED-Umstellung im Logistikzentrum Module 1 - 3, Motorbau	12/2023	●	 
		Etablierung eines Energiemonitorings für einen ausgewählten Bereich (technische Lösung, smarte Zähler)	12/2023	●	 
		Optimierung der Parkplatzbeleuchtung des Hauptwerks durch LED-Einsatz	laufend	●	 
CO ₂ Footprint (1) - indirekte	Stärkung der lokalen Lieferantenbasis	Gezielte finanzielle Unterstützung einzelner lokaler Lieferanten	laufend	●	  
CO ₂ Footprint (2) – Fahrzeuge	Reduktion spezifischer CO ₂ Emissionen (GRI)	Fokus der F&E Aktivitäten wird auf den Bereich der Reduktion von Lärm- und Abgasemissionen an Verbrennungsmotoren gerichtet (Euro+)	laufend	●	
		Weiterentwicklung der Verbrennungsmotoren hinsichtlich des Einsatzes von synthetischen Kraftstoffen	laufend	●	
		Aufbau einer modularen Produktplattform (u.a. neue Motorengeneration zur signifikanten Reduktion von CO ₂ und Kraftstoffverbrauch)	12/2028	●	 
	CO ₂ -Reduktion bei der Herstellung von Fahrzeugen	Festlegung eines Berechnungsschemas zur Errechnung des CO ₂ -Footprints auf Fahrzeugebene	12/2023	●	

Umweltaspekt	Ziel	Maßnahme	Umsetzung bis	Status	SDGs
Umweltauswirkungen der Lieferanten	Schaffung von Transparenz über den Umweltstandard in der Lieferkette inkl. Ableitung von Maßnahmen	Aufnahme von Umweltkriterien in die Lieferantenbewertung (100% aller Lieferanten werden bewertet)	12/2023	●	
		Verstärkter Fokus auf ESG-Themen bei Lieferantenbesuchen (für alle Lieferantenbesuche außerhalb der EU)	12/2023	●	
Lichtemissionen	Reduktion der Lichtemissionen im Bereich von Parkflächen	Einsatz von nach unten strahlender Parkplatzbeleuchtung für neue Parkplätze sowie zum Teil schrittweiser Austausch bestehender Beleuchtung	12/2024	●	
Abfalllogistik	Verringerung der Restabfallmenge um 10% bezogen auf die Gesamtabfallmenge des Referenzjahres 2019	Verbesserung der Wertstofftrennung durch Implementierung von Wertstoffsammelinseln in den Bürobereichen.	12/2024	●	

ABGESCHLOSSENE MASSNAHMEN

Umweltaspekt	Ziel	Maßnahme	Umsetzung bis	Status	SDGs
Notfallvorsorge	Sicheren Produktionsbetrieb gewährleisten	Einhaltung aller sicherheitsrelevanten Bodenmarkierungen	12/2022	● laufende Erneuerung	
Abfalllogistik	Verbesserung der sortenreinen Abfallsammlung	Verdichtung ölverunreinigter Verpackungen mittels Presse zur Reduktion der Abfalltransporte	12/2022	●	
		Verfeinerung der Kunststoffsammlung. Separate sortenreine Sammlung PET-Flaschen und Folien (Logistikzentrum 1, Modul 2, Ausweitung auf Gruppe)	12/2022	●	
Energieverbrauch	Steigerung des Einsatzes von Solarenergie zur Einsparung fossiler Energien	Installation von Photovoltaikanlagen auf Dächern: KTM Components (Betreiber ÖkoSolar, 3,8 MW Strom für das öffentliche Netz, im Betrieb seit 2022)	12/2022	●	
	Steigerung der Energieeffizienz	LED-Umstellung im Ersatzteilcenter und Frame	12/2022	●	

Umweltaspekt	Ziel	Maßnahme	Umsetzung bis	Status	SDGs
CO ₂ Footprint Fahrzeuge	Bis 2030 wird zumindest ein Drittel des Konzern- umsatzes mit elektrifizierten Zweirädern erzielt. > Ziel wird derzeit nicht mehr weiter verfolgt	Ausbau des Standorts Anif als E-Mobilitäts-Kompetenzzentrum (Aufbau von ca. 120 - 150 Mitarbeitern und Installation eines spezifischen Prüfstands/ Schaffung der Infrastruktur)	12/2022	●	
		Kick-Off von F&E Fahrzeug-Projekten (Freeride-LV, elektrifizierte Sportminicycles)	12/2022	●	
		Kick-Off von F&E Plattform Entwicklungs- projekten im Bereich E-Antrieb und E-Speichersysteme	12/2022	●	
Umweltaus- wirkungen der Lieferanten	Schaffung von Transparenz über den Umwelt- standard in der Lieferkette inkl. Ableitung von Maßnahmen	Einführung SAQ (NQC), Aufnahme von 80 % der Serienlieferanten	12/2022	●	  

Legende: ● in Bearbeitung, ● fertig, ● ausgesetzt

KENNZAHLEN: TREIBHAUSGASEMISSIONEN IN CO₂-ÄQUIVALENTEN

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

Treibhausgasemissionen (in CO₂-Äquivalenten), der mit der Produktion, bzw. Assemblierung der Produkte des Unternehmens verbunden ist, derzeit bei rund 1 % (Scope 1-2-Emissionen „market based“. In dieser Berechnung ist der Anteil von Zukaufteilen noch nicht berücksichtigt. Die Erweiterung der Datenerhebung wird angestrebt). Der überwiegende Anteil der Treibhausgasemissionen mit rund 99 % entsteht in der Nutzungsphase der verkauften Fahrzeuge (**Scope-3-Emissionen**).

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

CO ₂ Bilanz der PIERER Mobility-Gruppe		2022			2021			2020		
	in t CO ₂ -e	Anteil in % „location based“	Anteil in % „market based“	in t CO ₂ -e	Anteil in % „location based“	Anteil in % „market based“	in t CO ₂ -e	Anteil in % „location based“	Anteil in % „market based“	
Scope 1: Direkte Treibhausgasemissionen	7.095,97	0,84%	0,84%	6.677,29	0,70%	0,70%	5.679,78	0,67%	0,67%	
Emissionen Erdgasbezug Stand- orte PIERER Mobility-Gruppe ¹⁾	3.822,90	53,87%	53,87%	3.898,10	58,38%	58,38%	3.295,77	58,03%	58,03%	
Emissionen Fuhrpark	1.889,17	26,62%	26,62%	1.638,10	24,53%	24,53%	1.565,46	27,56%	27,56%	
Emissionen Prüfstände	1.383,90	19,50%	19,50%	1.141,09	17,09%	17,09%	818,54	14,41%	14,41%	
Scope 2: Indirekte Treibhausgas- emissionen „location based“ ²⁾	5.624,97	0,61%		5.136,72	0,54%		5.036,93	0,60%		
Emissionen Fernwärmebezug ²⁾	114,29	2,10%		134,39	2,62%		125,73	2,50%		
Emissionen Strombezug Stand- orte PIERER Mobility-Gruppe ¹⁾	5.510,68	97,90%		5.002,34	97,38%		4.911,20	97,50%		

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

CO ₂ Bilanz der PIERER Mobility-Gruppe	2022		2021		2020				
Scope 2: Indirekte Treibhausgasemissionen „market based“²⁾	174,56		0,02%	213,09		0,02%	1.154,76		0,14%
Emissionen Fernwärme	114,29		64,43%	136,40		64,01%	125,73		10,89%
Emissionen Strombezug Standorte PIERER Mobility-Gruppe ¹⁾	60,27		55,21%	76,68		35,99%	1.029,03		89,11%
Scope 3: Indirekte Treibhausgasemissionen	849.857,61	98,50%	99,14%	936.260,90	98,75%	99,27%	832.231,63	98,73%	99,19%
Emissionen Berufsverkehr mit Flugzeug	3.052,85	0,36%	0,36%	1.315,40	0,14%	0,14%	738,05	0,09%	0,09%
Emissionen Berufsverkehr mit privaten Fahrzeugen	39,87	0,00%	0,00%	54,79	0,01%	0,01%	33,01	0,00%	0,00%
Emissionen Berufsverkehr mit Mietwagen	188,46	0,02%	0,02%	86,31	0,01%	0,01%	61,03	0,01%	0,01%
Emissionen Berufsverkehr mit Zug ³⁾	6,48	0,00%	0,00%	2,14	0,00%	0,00%	1,74	0,00%	0,00%
Emissionen Berufsverkehr mit Taxi ³⁾	72,36	0,01%	0,01%	31,05	0,00%	0,00%	16,26	0,00%	0,00%
Emissionen Papier ³⁾	2.209,13	0,26%	0,26%	2.144,03	0,23%	0,23%	1.617,20	0,19%	0,19%
Emissionen Nutzungsphase der verkauften Fahrzeuge ⁴⁾	831.564,53	99,33%	99,33%	932.627,17	99,61%	99,61%	829.764,35	99,70%	99,70%
Emissionen gesamt „location based“	849.421,70	100,00%		948.074,91	100,00%		842.948,34	100,00%	
Emissionen gesamt „market based“	844.404,20		100,00%	943.151,28		100,00%	839.066,17		100,00%
CO₂-Emissionen je verkauftes Fahrzeug „location based“, gerundet (305-4)²⁾⁵⁾⁶⁾				2022			2021		2020
t CO₂-e pro verkauftes Fahrzeug (Scope 1-2)				0,05			0,05		0,05
t CO₂-e pro verkauftes Fahrzeug (Scope 1-3)				3,74			3,80		3,67
Energieintensität gerundet (302-3)⁷⁾				2022			2021		2020
MWh pro verkauftes Fahrzeug				0,21			0,18		0,16
Mwh pro produziertes Fahrzeug				0,21			0,25		0,27
Wasserverbrauch in m ³ pro verkauftes Fahrzeug				0,11			0,08		0,07

Für die Berechnung der CO₂-Äquivalente für Scope 1-2 wurden die Umrechnungsfaktoren des Umweltbundesamt Österreich und des UK Department for Environment, Food & Regulatory Affairs (DEFRA) 2016, 2020, 2021 & 2022 verwendet. Das Basisjahr der Berechnung ist 2018, die Berechnung der CO₂-Äquivalente für Scope 1-3 wurde erstmalig im Nachhaltigkeitsbericht 2019 veröffentlicht. In die Auswertung werden grundsätzlich die Daten der wesentlichen Unternehmens- und Produktionsstandorte in Österreich berücksichtigt. Dazu gehört neben der PIERER Mobility AG die KTM AG mit ihren Tochtergesellschaften.

- 1 Auswertung exkl. PIERER Innovation GmbH, Avocado GmbH. Der gestiegene Energieverbrauch im Berichtsjahr 2022 ist unter anderem auf die erhöhte Produktionsmenge zurückzuführen. Seit Februar 2021 wird am Standort in Anif mit Wärmepumpe geheizt (Erdgas wird seit dem Umzug nicht mehr bezogen).
- 2 Emissionen aus Fernwärmebezug am Standort der KTM Sportcar GmbH. Der signifikant gesunkene Verbrauch bei der Fernwärme ist auf den großen Umbau am Standort Graz zurückzuführen, währenddessen die gesamte Produktion stillstand (~ Dauer ca. 1 Monat). Daher wurde hier ein leichter Rückgang beim Gas- und Stromverbrauch verzeichnet. Seit 2020 erfolgt die Berechnung der Emissionen auch nach „market based“. Jedoch wurde hier zur besseren Nachvollziehbarkeit auf die Berechnung der Emissionsanteile in% im Berichtsjahr verzichtet und bei den CO₂-Emissionen je verkauftes Fahrzeug weiterhin auf „location based“ zurückgegriffen (der Unterschied zwischen „market und location based“ ist sehr gering und daher vernachlässigbar). Bei der KTM Sportcar GmbH wurde für den

Fernwärmebezug der Emissionsfaktor vom Umweltbundesamt zur Berechnung herangezogen, weil vom Versorger keine Angaben zu den Emissionsdaten vorliegen. Der niedrige Anteil indirekter Treibhausgasemissionen ist auf den Versorgungsmix der Versorgungsjahre 2022, 2021 zurückzuführen. Der Großteil der bezogenen kWh Strom stammt aus Wasserkraft. Die Fernwärme- sowie Stromverbräuche von 2020 der KTM Sportcar GmbH wurden rückwirkend angepasst.

- 3 Auswertung inkl. PIERER Innovation GmbH.
- 4 Die Berechnung erfolgt auf Basis von EU-Homologationsdaten zu den Treibstoffverbräuchen lt. WMTC und unter Berücksichtigung der durchschnittlichen jährlichen Laufleistung sowie der durchschnittlichen Lebensdauer. Die Enduro Competition Modelle werden in einem mechanisch und elektronisch gedrosselten Zustand homologiert. Oftmals werden die Motorräder jedoch, auf eigene Verantwortung der Kunden, im ungedrosselten Zustand bei Amateur und Profi Rennsportveranstaltungen genutzt. Dies resultiert in einem deutlich höheren Verbrauch und Treibhausgasemissionen. Die von Bajaj Auto direkt vertriebenen KTM und Husqvarna Modelle sind in der Berechnung mit betrachtet.
- 5 Berechnet aus dem gesamten CO₂-Fußabdruck (market based Scope 1+2 und scope 1-3) geteilt durch die Anzahl der verkauften Fahrzeuge (PTW und X-BOW)
- 6 Berechnung exkl. E-Bicycles, rückwirkend auch für das Jahr 2021 angepasst.
- 7 Berechnet aus Strom-, Fernwärme- und Erdgasverbrauch geteilt durch die Gesamtzahl verkaufter Fahrzeuge (PTW und X-BOW). Seit 2020 wird zur Berechnung der Strom- und Fernwärmebezug „market based“ verwendet.

Für die Berechnung der Nutzungsphase wurden verkaufte Motorräder im B2C (Retail) Geschäft herangezogen sowie X-BOW (exkl. E-Bicycles): Anzahl der für die Berechnung zugrunde gelegten Fahrzeuge 226.849 (Vorjahr: 249.534 exkl. E-Bicycles). Nicht zulassungsfähige Motorradmodelle (bspw. Motocross, Cross Country, Sport Minicycles) wurden aufgrund einer unzureichenden Datenbasis (fehlende Verbrauchs- und Laufleistungsdaten) nicht betrachtet. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 375.492 Motorräder verkauft (Vorjahr: 332.881).

Die in die Auswertung einbezogenen Werte basieren auf EU-Homologationsdaten der jeweiligen Modelle. 2021 gab es mehrere Homologationsnachträge der MY21 Street und MY22 Enduro Modelle aufgrund veränderter Katalysatorzusammensetzungen. Dies hatte nachträglich Auswirkungen auf die Flottenemissionen und den Verbrauch im Berichtsjahr 2020.

TREIBHAUSGASEMISSIONEN PRO VERKAUFTES FAHRZEUG (SCOPE 1-3)

Die Treibhausgasemissionen betragen pro verkauftes Fahrzeug in der Entstehungsphase (Scope 1-2 „location based“) 0,05 t CO₂-e (Vorjahr: 0,05 t CO₂-e) und in der Nutzungsphase (Scope 1-3) 3,74 t CO₂-e (Vorjahr: 3,80 t CO₂-e). Das entspricht einer Reduktion der Emissionen von direkten und indirekten Treibhausgasemissionen je verkauftes Fahrzeug um rund 1,4 % (basierend auf Scope 1-3 Emissionen „location based“) gegenüber dem Vorjahr. Der Anstieg der Emissionen von direkten und indirekten Treibhausgasemissionen je verkauftes Fahrzeug (basierend auf Scope 1-2 „location based“) resultiert unter anderem aus der erhöhten Produktionsmenge und dem Anstieg der Geschäftsreisen nach Corona. In der Berechnung wurden verkaufte Motorräder im B2C (Retail) Geschäft (inklusive die von Bajaj Auto direkt vertriebenen KTM und Husqvarna Modelle, exklusive E-Bicycles) betrachtet.

FLOTTENEMISSIONEN (SCOPE 3)

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

Es gibt lt. Kyoto-Protokoll sieben Haupt-Treibhausgase, die zum Klimawandel beitragen: Kohlendioxid (CO₂), Methan (CH₄), Lachgas (N₂O), Fluorkohlenwasserstoffe (HFKW), Perfluorkohlenwasserstoffe (PFC), Schwefelhexafluorid (SF₆) und Stickstofftrifluorid (NF₃). CO₂-e ist die universelle Maßeinheit zur Angabe des globalen Erwärmungspotentials (GWP) jedes der sieben Treibhausgase, ausgedrückt als GWP einer Einheit Kohlendioxid. Es wird verwendet, um die Freisetzung (oder Vermeidung der Freisetzung) verschiedener Treibhausgase auf einer gemeinsamen Basis zu bewerten.

Die mittleren CO₂-Emissionen der berichteten Fahrzeugflotte in Höhe von 226.806 Stück betragen im Jahr 2022 79,59 g/km¹ (interne Berechnung PIERER Mobility AG). Damit sind die CO₂-Flottenemissionen im Berichtsjahr, auch wegen des unvermindert starken Absatzes bei ICE Modellen² mit mittleren und großen Hubräumen (> 500cc) um 0,23 g/km gestiegen (2021: 79,36 g/km). Bei den Modellen der LC8c (790/890 & 901) und LC8 (1290) Motorenplattformen konnte ein Absatz von 36.356 Stück verzeichnet werden, welches einem Anteil von >16 % am verkauften Modell-Mix entspricht.

Dennoch hat die PIERER Mobility AG den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß ihrer neu verkauften Fahrzeuge zwischen 2016 und 2022 um 2,06 % verringert (2021: 2,34 %)³. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch verringerte sich um 0,02 l/km und lag im Berichtsjahr 2022 bei 3,39 l/100km⁴. Der Flottenverbrauch konnte zum Basisjahr 2016 um 2,98% reduziert werden (2016: 3,5 l/100km). Dies entspricht einer Gesamtenergiefersparung von 805,64 Gigajoule im Berichtsjahr 2022⁵.

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

2 Der falsch erfasste CO₂ Emissionswert eines KTM Modells von Bajaj Auto erforderte eine Korrektur des Flottenemissionswerts für die Berichtsjahre 2021 und 2020.

3 GRI 302-5

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

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

IMPRESSUM

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

KONTAKT

Mag. 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

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.

