



**PIERER**  
MOBILITY AG

# Nachhaltigkeitsbericht | 2023

KONSOLIDIERTER NICHTFINANZIELLER BERICHT







# Wesentliche Nachhaltigkeitsziele 2024 und darüber hinaus

Definition und Festlegung von CO<sub>2</sub>-Zielen für 2030 (Scope 1-3).

Ausweitung der CSR-Risikoerfassung in der Lieferkette.

Ausweitung der Datenbasis zur Erfassung von Treibhausgasemissionen in der Lieferkette.

Implementierung einer Health-and-Safety-Software.

Weitere Reduktion der Verpackungsanteile.

Ab 2024 erster Serieneinsatz von eigens entwickelten Traktionsbatterien.

Definition einer gemeinsamen E-Plattformstrategie einerseits mit Bajaj Auto im Niedervoltbereich (<60 Volt, 11 kW Leistung) und andererseits mit CFMOTO im Nieder- (<60 Volt) und Hochvoltbereich (>60 Volt) sowie gemeinsame Entwicklung von Schlüsseltechnologien für batterieelektrisch betriebene Motorräder für Nischenanwendungen (>20 kW).

Implementierung eines Cybersecurity Management System (CSMS).

# Kennzahlen Highlights

195 €M

in die Produktentwicklung  
INVESTIERT

80,1 G/KM

FLOTTEN-EMISSIONEN<sup>1)</sup>

11,3

LOST TIME  
FREQUENCY INJURY RATE<sup>3)</sup>

84%

Einkaufsvolumen  
INNERHALB EUROPAS  
für die Serienproduktion

99,7%

ERNEUERBARE ENERGIE<sup>4)</sup>

82%

ÜBERPRÜFTE LIEFERANTEN<sup>5)</sup>

Werte gerundet.

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

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

21,6%

Absatz elektrifizierte  
**TWO-WHEELERS<sup>2)</sup>**

3,9 €M

in die Mitarbeiterweiterbildung  
**INVESTIERT**

27,3 €M

in alternative Antriebstechnologie  
**INVESTIERT**

0

**COMPLIANCE FÄLLE,**  
Vorfälle mit Bußgeld oder Strafe  
**NACH RÜCKRUFEN**

25,8%

**WEIBLICHE MITARBEITER**

137.000

**WEITERBILDUNGSSTUNDEN**  
für Mitarbeiter

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

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

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

# Vorwort des Vorstandes

Das Jahr 2023 war von geopolitischen wie auch gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen unterschiedlicher Natur geprägt. Die Lieferkette (vor allem für Halbleiter) war in der ersten Jahreshälfte stark beeinträchtigt und die Logistik-Situation gestaltete sich durch die unterschiedlichen Lockdowns im asiatischen Raum schwierig. Die hohen Energiekosten sowie die hohe Inflation waren weiterhin spürbar und wirkten sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit in Zentraleuropa aus. Dennoch haben wir uns als Wachstumsunternehmen bewiesen, indem wir den Umsatz entgegen den Krisen und dem aktuellen Markttrend, im Geschäftsjahr 2023 um 9,2 % auf einen neuerlichen Rekordumsatz von € 2.661,2 Mio. steigern konnten. Das operative Betriebsergebnis (EBIT) verringerte sich um rund 32,0 % auf € 160,0 Mio., was einer EBIT-Marge von 6,0 % entspricht. Diese wurde neben den hohen Energie- und Lohnkosten durch die Restrukturierung im Fahrrad-Bereich negativ beeinflusst.

## ZENTRALE ENTWICKLUNGEN IM BEREICH DER NACHHALTIGKEIT

In unserem siebten Nachhaltigkeitsbericht beschreiben wir zahlreiche Fortschritte und Weiterentwicklungen im ESG-Bereich. Zentrale Themen des Geschäftsjahres 2023 waren dabei die umfassende Überarbeitung der Wesentlichkeitsanalyse, woraus sich eine grundlegende Neustrukturierung des vorliegenden Berichtes ergab sowie die Umsetzung der Anforderungen gemäß EU-Taxonomieverordnung und der damit verbundenen Ausweisung von taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Anteilen der KPIs bei Umsatz, CapEx und OpEx.

Operativ befassten wir uns intensiv mit allen drei Säulen der Nachhaltigkeit und streben Verbesserungen sowohl in den Bereichen der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit als auch in unserer Governance-Performance an. Zentral für die Verbesserung der ökologischen Leistung ist die intensive Forschung und Entwicklung zu innovativen und zukunftsfähigen Komponenten und Produkten. Im Jahr 2023 beliefen sich unsere Forschungs- und Entwicklungsinvestitionen auf € 195 Mio., wovon rund € 27 Mio. in alternative Antriebstechnologien investiert wurden. Wir sind über rechtliche Vorgaben hinaus bestrebt, zur Dekarbonisierung des Verkehrs beizutragen und forschen technologieoffen zu alternativen Antriebssystemen. Außerdem setzen wir laufend Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen, wie zum Beispiel die Reduktion von Verpackungen und von Transportwegen oder die Weiterentwicklung von Motoren. An den Standorten in Munderfing wurde 2023 ein Energiering errichtet, welcher

verschiedene Gebäude der Unternehmensgruppe verbindet und zu einer hohen Eigenverbrauchsquote der gewonnenen Sonnenenergie aus Photovoltaikanlagen beiträgt.

Unsere Mitarbeiter sind für uns ein zentraler Erfolgsfaktor. Mit zahlreichen Maßnahmen verbessern wir die Arbeitsbedingungen und die Mitarbeiterzufriedenheit kontinuierlich und wirken dem Fachkräftemangel aktiv entgegen. Einerseits mit attraktiver Entlohnung und flexiblen Arbeitszeiten. Andererseits mit einem umfangreichen Lehrlingsprogramm und der Dualen Ausbildung. Dadurch gelingt es, uns eine relativ hohe Lehrlingsquote zu erreichen und diese weiterhin stetig zu steigern. Neben Verbesserungen im Bereich der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes, fokussieren wir uns auch auf eine zielgerichtete Schulung und Weiterbildung unserer Mitarbeiter. 2023 investierten wir rund € 3,9 Mio. in das Ausbildungsprogramm, um zu einer adäquaten Entwicklung für den Beruf beitragen zu können.

## IM SPITZENFELD DER BRANCHE BEIM ESG-RISIKO-RATING

Unser vielseitiges Engagement überzeugt auch in branchenweiten Nachhaltigkeitsratings. Die PIERER Mobility AG hat im Januar 2024 ihre neue ESG-Risikobewertung von Sustainalytics erhalten<sup>1</sup>. Das Unternehmen wurde mit einem geringen Risiko für wesentliche finanzielle Auswirkungen von ESG-Faktoren (Wert: 10,0) eingestuft. Mit diesem ESG-Risiko-Rating erreichten wir den 1. Platz in der von Sustainalytics bewerteten Automobilbranche. Darüber hinaus wurden wir von Sustainalytics im Jahr 2024 erneut als „ESG Regional Top Rated“ und „ESG Industry Top Rated“ Unternehmen ausgezeichnet.

<sup>1</sup> <https://www.sustainalytics.com/esg-ratings> (abgerufen bzw. „Last Full Update“ erhalten am 23. Januar 2024)



KTM ©Philip Platzer

## AUSBLICK

Unser Ziel für das Geschäftsjahr 2024 ist es, unsere Bestrebungen, um eine verantwortungsvolle und nachhaltige Geschäftsführung weiter zu stärken und unsere Nachhaltigkeitsbilanz weiter zu optimieren. Dabei analysieren wir die ökologischen und sozialen Auswirkungen unserer Produkte entlang der gesamten Wertschöpfungskette, um diese umfassend nachhaltiger zu gestalten. Beispielsweise wollen wir in der Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten die ESG-Themen forcieren und somit Potentiale zur Verbesserung der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit in der Lieferkette herausarbeiten. Weiters erarbeiten wir eine Dekarbonisierungsstrategie, welche sowohl Emissionen an unseren Standorten als auch in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette umfassen wird. Teile der Strategie werden sowohl Maßnahmen als auch CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele für die Jahre 2030

und 2050 sein. Damit wollen wir zur Erreichung des Netto-Null-Ziels der europäischen Union im Jahr 2050 und zur Dekarbonisierung des Verkehrs beitragen. Die Basis unserer Strategie bilden Technologieoffenheit und das Konzept „Right Vehicle, Right Place, Right Energy Carrier“, um effizient und wirksam zu einer nachhaltigeren Zukunft beitragen zu können.

Dipl.-Ing. Stefan Pierer  
Vorsitzender des Vorstandes

# Inhalt

<b>Wesentliche Nachhaltigkeitsziele 2024 und darüber hinaus</b>	3
<b>Kennzahlen Highlights</b>	4
<b>Vorwort des Vorstandes</b>	6
<b>I. ALLGEMEINE ANGABEN</b>	11
Über PIERER Mobility	11
Konzernstruktur	12
Wertschöpfungskette	13
Führungsstruktur und Zusammensetzung	14
Unternehmenskultur und Unternehmensethik	15
Nachhaltigkeitsmanagement	17
1. Managementsystem und Zertifizierungsumfang	17
2. Nachhaltigkeitsprozess	17
3. Wesentliche Nachhaltigkeitsthemen	18
4. ESG Stakeholderdialog	19
<b>II. UMWELTASPEKTE – KLIMAWANDEL</b>	20
1. Angaben gemäß Taxonomie-VO für das Geschäftsjahr 2023	20
2. Anpassung an den Klimawandel	27
3. Klimaschutz	30
4. Energie	34
<b>III. UMWELTASPEKTE – RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT</b>	36
5. Ressourcenzufluss	36
6. Abfall	38
<b>IV. SOZIALE NACHHALTIGKEITSASPEKTE – EIGENE MITARBEITER</b>	40
7. Arbeitsbedingungen	40
8. Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	43
9. Schulung und Weiterbildung	45
10. Diversität und Chancengleichheit	47



<b>V. SOZIALE NACHHALTIGKEITSASPEKTE – VERBRAUCHER UND ENDNUTZER</b>	<b>49</b>
11. Produktsicherheit	49
12. Datenschutz und Cybersicherheit	51
<b>VI. GOVERNANCE-ASPEKTE</b>	<b>52</b>
13. Management der Lieferantenbeziehungen	52
14. Management der Prävention und Aufklärung von Korruption und Bestechung	54
<b>VII. ANHANG</b>	<b>57</b>
<b>Kennzahlen</b>	<b>57</b>
<b>GRI Index</b>	<b>72</b>
<b>Über diesen Bericht</b>	<b>85</b>
<b>Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers</b>	<b>86</b>
Impressum	89
Kontakt	89



Husqvarna Vitpilen 401 / Svartpilen 401 ©Alessio Barbanti

## I. ALLGEMEINE ANGABEN

# Über PIERER Mobility

Die PIERER Mobility AG (Wels, Österreich) ist ihrerseits die Obergesellschaft der PIERER Mobility-Gruppe. Die PIERER Mobility-Gruppe ist Europas führender „Powered Two-Wheeler (PTW)“-Hersteller mit dem Fokus auf hochinnovative Premium-Motorräder und Elektromobilität für Zweiräder. Die PIERER Mobility-Gruppe gliedert sich in die strategischen Kernbereiche (i) „**Motorcycles**“ und (ii) „**E-Mobilität**“ mit ihrer Beteiligung an der KTM AG, (iii) „**Design, R&D**“ mit den Beteiligungen an der Kiska GmbH<sup>2</sup>, der KTM Forschungs und Entwicklungs GmbH (KTM F&E GmbH) und der CERO Design Studio S.L., (iv) „**Digital Transformation, IT**“ mit den Beteiligungen an der PIERER Innovation GmbH, der Avocado GmbH, der KTM Informatics GmbH und der LX media GmbH, (v) „**Motorsport**“ mit ihrer Beteiligung an der KTM Racing GmbH. Siehe auch vereinfachte Darstellung der Konzernstruktur nach Bereichen auf Seite 12.

Die KTM AG (Mattighofen, Österreich) 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 KTM Components GmbH (Munderfing, Österreich) entwickelt, erzeugt und vertreibt unter der Marke „WP“ folgende leistungsstarke Fahrwerkskomponenten für Motorräder und Fahrzeuge:

(i) Federungselemente, (ii) Rahmenfertigung und verwandte Stahlschweißbaugruppen, (iii) Auspuffsysteme und (iv) Kühlsysteme. Die KTM Components GmbH ist ein umfassender Systemanbieter im internationalen Motorrad- und Powersportbereich. Aufgrund der angebotenen Produktgruppen ist die KTM Components GmbH in der Lage, das gesamte Fahrwerk eines Motorrads zu entwickeln, zu testen und zu fertigen.

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der PIERER Mobility-Gruppe, gebündelt in der KTM F&E GmbH, ist mit dezentralen Standorten in Europa (insbesondere Österreich und Spanien) und Amerika global organisiert. Die zentrale Steuerung der Entwicklungsprogramme erfolgt im F&E-Hauptquartier in Mattighofen und in Munderfing, wo ein Großteil der hoch qualifizierten F&E-Mitarbeiter angesiedelt ist. Hier werden richtungsweisende Produkte für das PTW-Segment konzipiert, entwickelt und mit modernsten Mitteln erprobt. Die KTM Technologies GmbH ist organisatorisch Teil der KTM F&E GmbH, welche als Entwicklungsdienstleister für die

Unternehmensgruppe (Innovations-Hub) und für Drittkunden mit Fokus auf die Automotive-, Luftfahrt- und Maschinenbauindustrie tätig ist. Ihre Leistungsschwerpunkte liegen in der Konzept- und Produktentwicklung, sowie in der Technologieentwicklung auf Basis ihrer ausgeprägten Gesamtfahrzeug-, Leichtbau- und Werkstoffkompetenz.

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

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

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

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

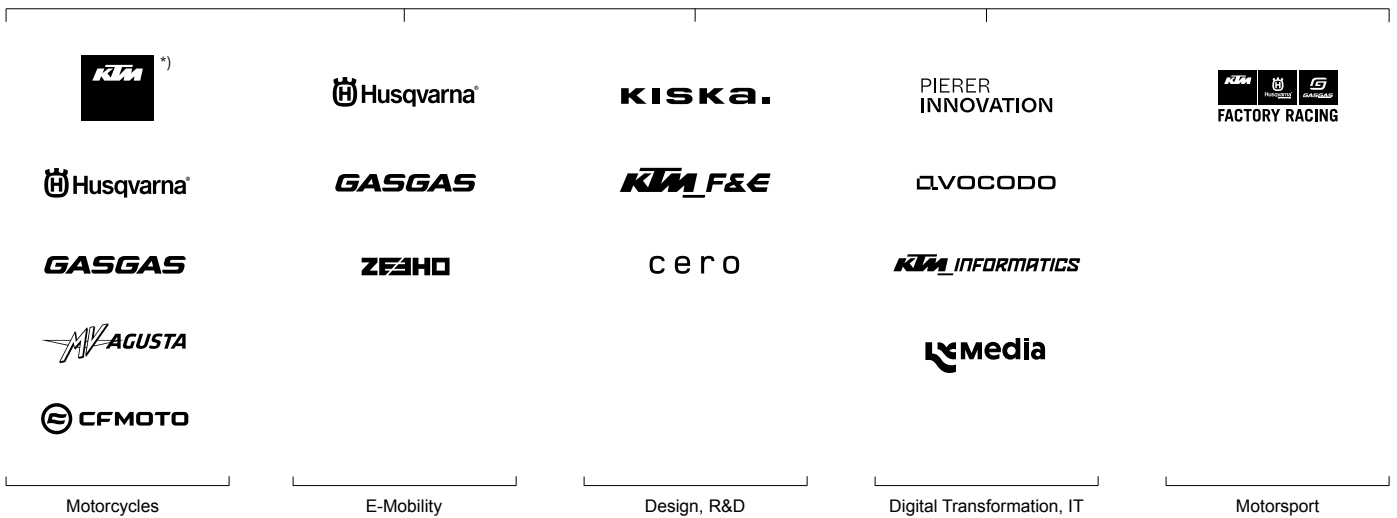
Die LX media GmbH (Wels, Österreich) ist Experte für die strategische Entwicklung und Umsetzung von digitalen Projekten. Das Portfolio von LX media reicht von der Unternehmensberatung bis hin zu jeder Art von Online- und Offline-Marketing mit dem Hauptaugenmerk auf Webentwicklung und -design.

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

<sup>2</sup> Nicht vollkonsolidierte Gesellschaft, daher ist sie im vorliegenden Bericht nicht enthalten.

# Konzernstruktur

VEREINFACHTE DARSTELLUNG NACH BEREICHEN SOWIE MARKENÜBERSICHT,  
31. DEZEMBER 2023



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

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



KTM ©FelixSteinreiberProductions

# Wertschöpfungskette

Als Hersteller von Motorrädern für das Offroad- und Street- Segment sowie als Produkt- und Designentwickler von E-Bicycles integriert die PIERER Mobility-Gruppe einen weitreichenden Teil der Wertschöpfungskette. Diese beginnt bei der Produktentstehung im Bereich der Forschung und Entwicklung und reicht vom Einkauf, über die Produktion, die zum Teil auch intern erfolgt, bis hin zum Vertrieb.

- Forschung & Entwicklung
- Einkauf
- Motorrad-Produktion & -Assemblierung
- Logistik & Vertrieb
- (Produktnutzung & Verwertung)

# Führungsstruktur und Zusammensetzung

Der Vorstand der PIERER Mobility-Gruppe achtet auf eine korrekte Unternehmensführung (Corporate Governance) und berücksichtigt dabei Aspekte der Nachhaltigkeit (zum Beispiel Nachhaltigkeitsstrategie, Nachhaltigkeitsziele), um die Zukunftsfähigkeit des Geschäftsmodells zu gewährleisten. Nur so kann es sichergestellt werden, dass im Wandel der Zeit durch geopolitische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen der unternehmerische Bestand gesichert bleibt.

Die Regeln für korrekte Unternehmensführung werden unter anderem durch den Österreichischen Corporate Governance Kodex (ÖCGK) festgelegt, zu dem sich die PIERER Mobility AG bekennt. Als in der Schweiz börsennotierte österreichische Gesellschaft unterliegt die PIERER Mobility AG außerdem den Regelungen der schweizerischen Richtlinie betreffend Informationen zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange („Schweizer Corporate Governance Richtlinie“).

## OPERATIVES MANAGEMENT

Der Vorstand der PIERER Mobility-Gruppe ist nach funktionalen und geschäftlichen Zuständigkeiten gegliedert. Die geschäftsbezogenen Bereiche wurden im dem Geschäftsjahr 2023 von sieben Vorstandsmitgliedern geleitet. Die folgenden Verantwortungsbereiche konzentrieren sich auf die Konzernfunktionen und die geschäftsbezogenen Zuständigkeiten:

- Vorstandsvorsitzender / strategische Gesamtleitung, Forschung und Entwicklung, Produktmanagement;
- Stellvertretender Vorstandsvorsitzender, Brand Management, Motorsport, X-BOW, Joint Ventures, Investor Relations;
- Finanzen / Steuer- und Rechtsangelegenheiten, Personal, IT, Risikomanagement, Immobilien;
- Motorrad und New Mobility / Vertrieb, Kundendienst, Marketing, PG&A;
- Digital Transformation, PIERER Innovation, Avocado;

Die im Berichtsjahr 2023 erfolgten Aktivitäten sowie detaillierte Informationen zu den Mitgliedern des Vorstands und ihren Verantwortungsbereichen sind im Corporate Governance Bericht 2023 ab Seite 71 beschrieben. Angaben zur Korruptionsbekämpfung sind im Kapitel „Management der Prävention und Aufklärung von Korruption und Bestechung“ enthalten.

Das ESG-Team setzt sich auf Gruppenebene aus Mitarbeitern der Bereiche ESG-Management, Legal, Einkauf, 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 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.

## DER AUFSICHTSRAT UND SEINE AUSSCHÜSSE

Der derzeit sechsköpfige Aufsichtsrat berät den Vorstand in regelmäßigen Abständen und trägt in seiner Funktion als Kontroll- und Lenkungsorgan einen Teil der unternehmerischen Verantwortung gegenüber der Gesellschaft und ihrer Mitarbeiter. Der Aufsichtsrat wird von drei Ausschüssen<sup>3</sup> unterstützt: von dem Prüfungsausschuss, dem Vergütungsausschuss und dem Ausschuss für Compliance, Investor Relations (IR) und Nachhaltigkeit (ESG), welcher im Berichtsjahr 2023 zu einer Sitzung zusammengekommen ist. Darüber hinaus sind seine Mitglieder im laufenden Austausch (in der Regel zweiwöchentlich) mit dem ESG-Steuerungsteam auf Gruppen-Ebene. Der Ausschuss für Compliance, IR und ESG befasst sich unter anderen 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.

<sup>3</sup> Weitere Informationen zu den Ausschüssen finden sich im Corporate Governance Bericht 2023 im Kapitel „02 Zusammensetzung der Organe“ / im Abschnitt „Ausschüsse des Aufsichtsrates und ihre Mitglieder“

# Unternehmenskultur und Unternehmensethik

Die PIERER Mobility-Gruppe legt größten Wert auf Rechtstreue, Ehrlichkeit, Ethik, Zuverlässigkeit, Respekt und Vertrauen in Zusammenarbeit und Geschäftsbeziehungen. Diese Prinzipien gelten für Mitarbeiter, Führungskräfte, Organmitglieder sowie Geschäftspartner, Lieferanten, Kunden und Berater. Die Einhaltung nationaler und internationaler Gesetze, Verordnungen und Richtlinien ist selbstverständlich. Die PIERER Mobility-Gruppe achtet bei ihren Geschäftsentscheidungen und -handlungen sowie in ihrer Lieferkette darauf, Menschenrechte und Arbeitsbedingungen einzuhalten und negative Auswirkungen auf Menschen, Menschenrechte und Umwelt zu vermeiden. Jegliche Form von Zwangsarbeit und moderne Sklaverei wird strikt abgelehnt. Die Lieferkette wird durch einen Due Diligence Ansatz auf mögliche Risiken überprüft.

## CODE OF CONDUCT

Der Verhaltenskodex („Code of Conduct“)<sup>4</sup> der PIERER Mobility-Gruppe bildet die Grundlage für Rechtskonformität und definiert die Grundsätze für unsere Geschäftspraktiken. Er behandelt insbesondere folgende Schlüsselthemen:

- Menschenrechte, Respekt, Integrität, Diversität, ethische Rekrutierung, faire Arbeitsbedingungen, Gesundheitsschutz, Arbeitssicherheit
- Weitere Aspekte der Nachhaltigkeit, Umwelt- und Klimaschutz, Tierschutz
- Fairer Wettbewerb, Kartellverbot
- Korruption, Bestechung, Einladungen, Geschenke
- Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, Exportkontrolle
- Steuern, Steuerstrategie, Steuercompliance, Internationale Steuerrichtlinien
- Interessenskonflikte, Verbot Insiderhandel, politische Aktivitäten, Spenden, Sponsoring
- Umgang mit Unternehmenseigentum, Unternehmensvermögen, Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen, Datenschutz, geistiges Eigentum
- Lieferkettencompliance
- Umgang mit Konfliktmineralien, Chemikalien, Schadstoffen

Die Unternehmenskultur wird durch den jährlich aktualisierten Code of Conduct mitsamt den implementierten Richtlinien definiert, um der Marktentwicklung und den aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen gerecht zu werden. Diese Dokumente werden auf der Unternehmenswebseite veröffentlicht. Zudem werden die Mitarbeiter mittels Intranetbeitrag und durch gesonderte Aussendung per E-Mail informiert.

Der Code of Conduct ist auch die Basis für die Geschäftsbeziehungen mit allen Geschäftspartnern (insbesondere Lieferanten) und ist integraler Vertragsbestandteil. Der Code of Conduct legt Verhaltensgrundsätze, Compliance-Anforderungen und Erwartungen an die Zusammenarbeit fest, um eine transparente, integre und verantwortungsbewusste Geschäftsbeziehung sicherzustellen. Dies schließt Aspekte wie ethisches Verhalten, Umweltschutz, Arbeitsbedingungen und die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften ein. Der jährlich aktualisierte Code of Conduct wird an alle bestehenden Geschäftspartner übermittelt.

Eine faire Bezahlung, gerechte Arbeitsbedingungen sowie die Einhaltung der Menschenrechte und Umweltschutz bilden sowohl im eigenen Betrieb als auch in der Lieferkette die Grundlage für eine langjährige, vertrauensvolle Zusammenarbeit. Zur nachhaltigeren Gestaltung der Lieferkette und um potenziell menschenrechtliche und umweltgefährdende Risiken sowie deren negative Auswirkungen frühzeitig zu erkennen, wurde ein Due Diligence Ansatz mit entsprechenden Maßnahmen entwickelt. Weitere Informationen zum Lieferantenmanagement finden sich im Kapitel „Management der Lieferantenbeziehungen“.

## ACHTUNG DER MENSCHENRECHTE

Die PIERER Mobility-Gruppe erwartet von allen Personen, die direkt oder indirekt für die Unternehmensgruppe tätig sind (insbesondere Organmitglieder, Führungskräfte und Mitarbeiter), Menschenrechte im Sinne der UN-Menschenrechtscharta zu respektieren und im täglichen Handeln zu schützen. Ein grundlegendes Prinzip ist die Beachtung eines fairen und respektvollen Umgangs miteinander sowie die faire und respektvolle Behandlung aller Beteiligten. Die Achtung der Menschenrechte wird gleichermaßen entlang der Wertschöpfungskette von den Geschäftspartnern, Lieferanten, Kunden und Beratern gefordert.

Organmitglieder, Führungskräfte und Mitarbeiter haben jederzeit die Möglichkeit, sich bei Fragen zur Achtung der Menschenrechte, bei (vermuteten) Verstößen gegen Compliance Vorschriften oder bei Hinweisen über mögliche Menschenrechtsverstöße an die für allgemeine Compliance Fragen zuständige Anlaufstelle zu wenden oder sich über die verfügbaren Kanäle zu melden – siehe dazu auch die Erläuterungen zum Whistleblower-System in der Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel<sup>5</sup>.

4 Siehe aktuelle Fassung unter <https://www.pierermobility.com/api/assets/11998303>

5 Siehe aktuelle Fassung unter <https://www.pierermobility.com/api/assets/11923105>

## BEITRAG ZU DEN GLOBALEN ZIELEN FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG

Die PIERER Mobility möchte mit ihrer Geschäftstätigkeit zur Erreichung der globalen Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs) beitragen sowie nachteilige Auswirkungen im Zuge ihrer Tätigkeit hinsichtlich ihrer wesentlichen Themen und Zielsetzungen vermeiden. Hierzu hat sie die gesetzten wie auch geplanten Maßnahmen mit den SDGs abgeglichen und Schnittstellen identifiziert. Die verknüpften Unterziele sind jeweils im Abschnitt „Strategie“ zu finden.





# Nachhaltigkeitsmanagement

## 1. MANAGEMENTSYSTEM UND ZERTIFIZIERUNGSUMFANG

Der gesamte Produktentstehungsprozess in der Motorradherstellung – von der Marktanalyse, der Produktidee, dem Designstudium, der Konstruktion und Entwicklung, der Zusammenarbeit mit den Zulieferbetrieben und der Serienbeschaffung von Komponenten, der Teilefertigung und dem Zusammenbau von Motor und Fahrzeug bis hin zu der Verpackung und dem Versand – wird von einem integrierten Managementsystem nach ISO 9001:2015 und ISO 14001:2015 erfasst und mit dem KTM-Prozessmanagementsystem gesteuert.

### QUALITÄTSMANAGEMENTSYSTEM

Der Zertifizierungsumfang der ISO 9001:2015 umfasst die Produktionsstandorte in Mattighofen, Munderfing und Graz,

die KTM F&E GmbH, KTM Informatics GmbH, die Logistikstandorte in Munderfing und Schalchen als auch die in Mattighofen und Graz ansässigen Vertriebsgesellschaften. Somit umfasste die ISO-9001-Zertifizierung im Jahr 2023 69 %\* der Mitarbeiter.

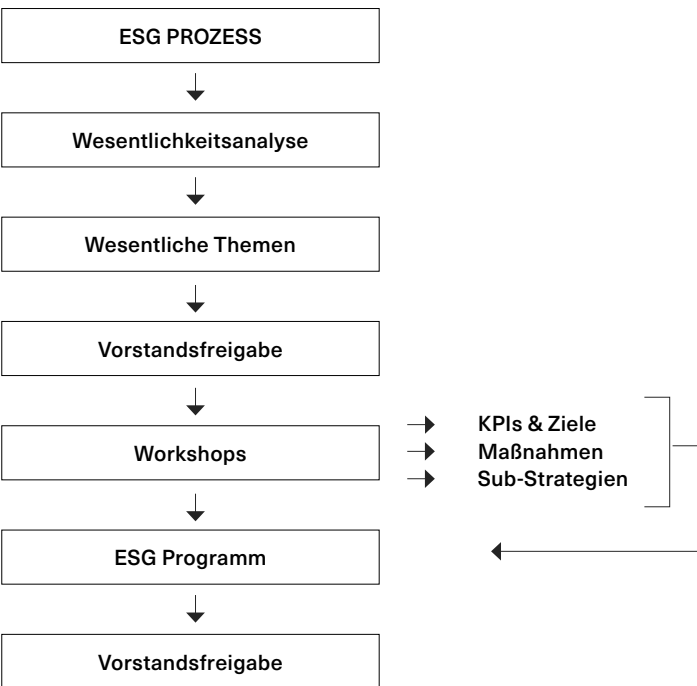
### UMWELTMANAGEMENTSYSTEM

Neben den Unternehmensbereichen an den österreichischen Produktions- und Logistikstandorten der KTM AG in Munderfing und Mattighofen sind auch die KTM Components GmbH und die KTM F&E GmbH nach ISO 14001: 2015 zertifiziert. 67 %\* der Mitarbeiter waren somit im Jahr 2023 umfasst.

Die jeweils gültigen Zertifikate sind auf der Unternehmenswebseite permanent verfügbar.

\*Für diese Berechnung wurde die Anzahl der Mitarbeiter der KTM AG zum Stichtag 31.12.2023 (6.736) herangezogen.

## 2. NACHHALTIGKEITSPROZESS



### ESG PROZESS

- Mit der **Wesentlichkeitsanalyse** (Impact-Assessment und Stakeholder-Befragung alle 2-3 Jahre, dazwischen Update) werden die **wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen** ermittelt.
- Die Ergebnisse werden dem **Vorstand zur Freigabe** vorgelegt.
- Die wesentlichen Themen werden in **Workshops** mit den jeweiligen Fachabteilungen besprochen; so werden Maßnahmen und Ziele definiert bzw. aktualisiert.
  - Workshops und Update-Gespräche ESG-Programm: immer nach neuer Wesentlichkeitsanalyse
- Die Maßnahmen und Ziele bilden das **ESG Programm**, welches dem **Vorstand zur Freigabe** vorgelegt wird.

Abbildung: ESG Prozess PIERER Mobility-Gruppe

### 3. WESENTLICHE NACHHALTIGKEITSTHEMEN

Zur Identifikation der wesentlichen Themen wurde im Jahr 2023 eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Die Wesentlichkeitsanalyse erfolgte in zwei Hauptschritten:

1. Identifikation und Beschreibung der Auswirkungen entlang der wesentlichen Wertschöpfungsketten und Bereiche des Unternehmens.
2. Bewertung der ermittelten Auswirkungen anhand festgelegter und mit dem Risikomanagement abgestimmter Skalen.

Darüber hinaus gliederte sich die Wesentlichkeitsanalyse in die Inside-Out und die Outside-In Perspektive. Die Inside-Out Perspektive betrachtet den Einfluss der PIERER Mobility-Gruppe auf ihr Umfeld. Die Analyse der Inside-Out Perspektive basierte auf einem Impactassessment, welches durch das ESG-Management durchgeführt wurde. Die Outside-In Perspektive beschreibt den Einfluss der Themen auf die Unternehmensgruppe. Hierbei lag der Fokus auf finanziellen Risiken und Chancen, welche sich aus den Themen ergeben könnten. Diese wurden durch das Risikomanagement ermittelt und bewertet. Um ein umfassendes Bild der wesentlichen Themen zu erlangen, wurden bei den Impact- und Risikoassessments zahlreiche Vertreter verschiedener Interessensgruppen (z.B. Einkauf, Human Resources) in Form von Fokusinterviews und Fachgesprächen konsultiert.

Im zweiten Schritt erfolgte die Bewertung der Wesentlichkeit der Auswirkung. Hierzu wurde eine Übersicht erarbeitet, welche die Kriterien Ausmaß, Umfang, Reversibilität und Wahrscheinlichkeit berücksichtigte. Im Falle positiver Auswirkungen entfiel das Kriterium der Reversibilität ersatzlos. Weiters wurde eine Wesentlichkeitsgrenze eingezogen, welche eine Kategorisierung der Auswirkungen in wesentliche und nicht wesentliche Auswirkungen ermöglichte. Für die Kategorisierung als wesentliches Thema war es ausreichend, wenn das Thema aus der Inside-Out oder der Outside-In Perspektive den Schwellenwert der Wesentlichkeit überstieg.

Aufgrund der Analyse wurden nachfolgende Themen als wesentlich identifiziert und werden im vorliegenden Bericht genauer beschrieben:

#### **Umweltaspekte – Klimawandel (Umweltbelange)**

- Anpassung an den Klimawandel
- Klimaschutz
- Energie

#### **Umweltaspekte – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (Umweltbelange)**

- Ressourcenzufluss
- Abfall

#### **Soziale Nachhaltigkeitsaspekte – Eigene Mitarbeiter (Soziale und Arbeitnehmerbelange)**

- Arbeitsbedingungen
- Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- Schulung und Weiterbildung
- Diversität und Chancengleichheit

#### **Soziale Nachhaltigkeitsaspekte – Verbraucher und Endnutzer (Soziale Belange)**

- Produktsicherheit
- Datenschutz und Cybersicherheit

#### **Governance-Aspekte (Achtung von Menschenrechten, Bekämpfung von Korruption und Bestechung)**

- Management der Lieferantenbeziehungen
- Management der Prävention und Aufklärung von Korruption und Bestechung

Im Vergleich zum vorangegangenen Berichtszeitraum ergaben sich, was Anzahl und Methodik betrifft, Änderungen bezüglich der wesentlichen Themen. Diese sind auf die Annäherung an die neuen EU-Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung (European Sustainability Reporting Standards, ESRS) bei der Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse wie auch auf die Neustrukturierung und Zusammenfassung der Themen zurückzuführen. Besonders im Bereich der Umweltaspekte wurden wesentliche Themen auf einer höheren Ebene aggregiert und gebündelt. Die Wesentlichkeitsanalyse wird jährlich unter gezielter Einbindung verschiedener Stakeholder überprüft und nach Bedarf angepasst. Somit wird sichergestellt, dass alle wesentlichen Themen den jeweils aktuell auftretenden Risiken, Chancen und Auswirkungen entsprechen.

## 4. ESG STAKEHOLDERDIALOG

Durch die wachsende Präsenz der Produkte aus den verschiedenen Unternehmensbereichen ist PIERER Mobility auf dem Weltmarkt mit verschiedenen Anspruchsgruppen konfrontiert. Die einzelnen Interessen und Haltungen werden hierbei möglichst ausgewogen berücksichtigt. Die Gruppe ist stets bemüht, einen kontinuierlichen und intensiven Dialog mit ihren Stakeholdern zu führen.

Die Stakeholder werden mit dem vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht über Maßnahmen und deren Ergebnisse informiert. Ebenso werden ausgewählte ESG-Themen bei verschiedenen Anlässen vorgetragen (wie zum Beispiel Roadshows/Investorenkonferenzen, Fachtagungen). Zudem werden regelmäßig die Aktivitäten zu den vielfältigen, sozialen und gesellschaftlichen Engagements auf den Social-Media-Kanälen und auf der Unternehmenswebseite veröffentlicht.

Die Identifikation der Stakeholder-Gruppen erfolgte erstmals 2018 im Zuge einer internen Analyse der wichtigsten Anspruchsgruppen, die mit verschiedenen Unternehmensbereichen regelmäßig in Kontakt treten oder mit denen bereits ein intensiver Informationsaustausch vorhanden ist. Auf Basis der laufenden unterjährigen Aktivitäten mit den Stakeholdern werden die Dialogformen seither zumindest jährlich auf deren Aktualität überprüft und upgedatet. Ein Überblick zu den Stakeholder-Gruppen und den Dialogformen findet sich nachfolgend.

**Mitarbeiter, Rennfahrer und Werksfahrer:** Mitarbeitergespräche, Feedback-Gespräche, Schulungen, Infoveranstaltungen, Betriebsversammlungen, Intranet.

**Kapitalmarkt (Aktionäre, Investoren, Analysten, Banken und Rating-Agenturen) und ESG-Professionals:** Bilateraler Austausch zu Themen betreffend Umwelt, Soziales und Unternehmenssteuerung (ESG) mit Investoren und ESG-Analysten.

**Universitäten und wissenschaftliche Partner:** Kooperationen, Durchführung von Studien, Praxispartner für Projekte, Besuch von Bildungsinstituten.

**Lieferanten und Händler:** Messen, Produktvorstellungen und Testfahrten, gemeinsame Veranstaltungen, Schulungen, Vorträge, regelmäßige Dealer Meetings über Liefer- und Qualitätsvereinbarungen, Austausch über das Dealer.Net.

**Anwender:** Customer Experience Camps, Jugendförderprogramme, Website, Social-Media-Kanäle.

**Geschäftspartner:** Wissensaustausch bei Fachtagungen und Expertenworkshops.

**Medien:** Interviews, Pressemeldungen, intensive Kontakte zu Wirtschaftsjournalisten, Testfahrten, Messen, Produktvorstellungen.

**Politik, Netzwerke und Verbände:** Verband der Europäischen Motorradhersteller (ACEM, Stefan Pierer als Vizepräsident); Präsidentschaft (Stefan Pierer) bei der Industriellenvereinigung Oberösterreich; An den Standorten der PIERER Mobility-Gruppe ist das Management in regelmäßigem Austausch zu relevanten lokalen/regionalen Regierungsvertretern und Behörden (Bereitstellen von Unternehmensdaten, Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht); Teilnahme beim Verein z.l.ö. – zukunft.lehre.österreich (Viktor Sigl als Vizepräsident); Kooperation mit Hotspot (Lebensraum) Innviertel und Innovations- und Technologietransfer Salzburg; Teil des Regionalbeirats beim Arbeitsmarktservice (AMS) in Braunau; Kooperation mit Arbeitsmedizinischer Dienst; Delta Akademie der Montanuniversität Leoben (Stefan Pierer als Leitungsbeirat); Die ESG-Aktivitäten werden durch die Mitgliedschaften bei „respACT-austrian business council for sustainable development“ sowie bei „CIRA – Circle Investor Relations Austria“ intensiviert.

Wesentliche Themen, die in den folgenden Kapiteln beschrieben sind, wurden durch Einbindung der verschiedenen Stakeholder-Gruppen identifiziert und bewertet. Das bildet die Basis für die Umsetzung der ergriffenen Maßnahmen sowie für die Beurteilung deren Wirksamkeit, um weitere Schritte und gegebenenfalls Anpassungsmaßnahmen setzen zu können. Die im Berichtsjahr 2023 durchgeführten Handlungen sind bei den wesentlichen Themen jeweils unter dem Abschnitt "Ergreifen von Maßnahmen und weitere Erläuterungen" zu finden.

## II. UMWELTASPEKTE – KLIMAWANDEL

### 1. ANGABEN GEMÄSS TAXONOMIE-VO FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2023

Im Rahmen des Aktionsplans zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums (EU Action Plan on Sustainable Finance<sup>6</sup>) ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen eine wesentliche Zielsetzung. Vor diesem Hintergrund trat Mitte 2020 die EU-Taxonomie-Verordnung (Taxonomie-VO, Verordnung (EU) 2020/852) in Kraft, die als einheitliches und rechtsverbindliches Klassifizierungssystem festlegt, welche Wirtschaftstätigkeiten in der EU als „ökologisch nachhaltig“ gelten. Über die Ergebnisse dieser Klassifikation ist unternehmensspezifisch jährlich zu berichten.

In Art. 9 der Taxonomie-VO werden die folgenden sechs Umweltziele genannt:

1. Klimaschutz;
2. Anpassung an den Klimawandel;
3. die nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen;
4. der Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft;
5. Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung;
6. der Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme.

Im Jahr 2021 veröffentlichte die EU für zwei Umweltziele („Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“) und im Jahr 2023 für die weiteren Umweltziele Vorgaben zu nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der Taxonomie-VO. Die Verordnung unterscheidet in Taxonomiefähigkeit und Taxonomiekonformität. Erstere muss im Geschäftsjahr 2023 für alle sechs Umweltziele ausgewiesen werden. Die Taxonomiekonformität ist im Geschäftsjahr 2023 nur für die Umweltziele „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“ verpflichtend offenzulegen. Für die Umweltziele drei bis sechs gilt im Jahr 2023 eine Berichtserleichterung. Eine Wirtschaftstätigkeit ist taxonomiefähig, wenn sie im Katalog der Taxonomie-VO aufgeführt wird. Für die Taxonomiekonformität ist die kumulative Prüfung und Erfüllung der drei Konformitätsbedingungen nachzuweisen:

- wesentlicher Beitrag zu einem Umweltziel durch Einhaltung der für die Wirtschaftstätigkeit formulierten Bewertungskriterien,
- Erfüllung des Do No Significant Harm (DNSH)-Kriteriums, zur Verhinderung der Beeinträchtigung eines oder mehrerer anderer Umweltziele,
- Einhaltung der sozialen Mindestschutzkriterien (Minimum Safeguards).

### BERICHTERSTATTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2023

Aufgrund von Art. 8 Z. 1 der VO iVm § 243b bzw. § 267a UGB ist die PIERER Mobility AG dazu verpflichtet, die Regulatorik der Taxonomie-VO anzuwenden. Gemäß § 245a Abs. 1 UGB wurde der Konzernabschluss der PIERER Mobility AG zum Abschlussdatum nach den IFRS aufgestellt. Die zur Berechnung der Umsatz-, CapEx- und OpEx-Kennzahlen genutzten Beträge basierten auf den mittels Vollkonsolidierung berichteten Zahlen. Demzufolge sind Unternehmen, welche nach der Equity-Methode bilanziert wurden, nicht berücksichtigt. Der Konsolidierungskreis entspricht jenem der finanziellen Berichterstattung (für weitere Informationen siehe ab Seite 214 im Geschäftsbericht 2023).

Für das Geschäftsjahr 2023 erfolgte eine vollständige Analyse der Wirtschaftsaktivitäten des Unternehmens und die anschließende Prüfung auf Zuordenbarkeit zu einer Wirtschaftstätigkeit gemäß Taxonomie-VO für alle sechs Umweltziele. Die Analyse führte zu einer umfassenden Änderung der zugrundeliegenden Bewertungsmethodik. Die neue Bewertungsmethodik beinhaltet Kriterien für eine eindeutige Zuordnung einer Wirtschaftsaktivität zu einer in der Taxonomie-VO gelisteten Wirtschaftstätigkeit. Dies führt zu einer besseren Branchenvergleichbarkeit und höheren Transparenz durch die geänderte Zuordnung der Wirtschaftsaktivitäten zu den Wirtschaftstätigkeiten. Der gesamte Fuhrpark wurde den Wirtschaftstätigkeiten zur Beförderung (6.4. - 6.6.) zugeordnet, da eine Zuordnung zu diesen Wirtschaftstätigkeiten als geeigneter erachtet wurde. Gebäudesanierungen wurden für das Geschäftsjahr 2023 nicht identifiziert, da es sich bei den getätigten Investitionen um Erweiterungen oder um Reparaturen und Wartungsarbeiten am Gebäude handelte. Ausschließlich Gebäude sowie zugehörige bebaute Grundstücke wurden der Wirtschaftstätigkeit „7.7. Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ zugeordnet. Die gesamte Betriebs- und Geschäftsausstattung wurde aufgrund der Verbundenheit zu den umsatzbezogenen Wirtschaftstätigkeiten, als verbunden mit der Wirtschaftstätigkeit „3.3. Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ klassifiziert. Die Kennzahlen des Vorjahres wurden entsprechend der neuen Berechnungsmethodik berechnet und rückwirkend angepasst, um dadurch eine Vorjahresvergleichbarkeit zu gewährleisten.

Die Anforderungen des DNSH-Kriteriums der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten, welche die entsprechenden technischen Bewertungskriterien der Taxonomie-VO erfüllten, wurden im Geschäftsjahr 2023 vollständig geprüft und alle erforderlichen Analysen umgesetzt, was zu einer wesentlichen Änderung in der Berichterstattung im Vergleich zum Vorjahr führte. Dies beinhaltet auch die erstmalige Durchführung einer Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse, infolge deren Fehlens im Geschäftsjahr 2022 keine taxonomiekonformen Anteile ausgewiesen werden konnten.

<sup>6</sup> Siehe unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0097>, Seite 5

Die Feststellung der Taxonomiefähigkeit und -konformität erfolgte in folgenden Prozessschritten:

PROZESS	INVOLVIERTE ABTEILUNGEN
1. Abgrenzung der einzubeziehenden Unternehmen	ESG-Team, Accounting
2. Analyse umsatzbezogener Wirtschaftsaktivitäten	ESG-Team, Controlling, Accounting
3. Analyse nicht umsatzbezogener Wirtschaftsaktivitäten	ESG-Team, Real Estate, Fleet Management
4. Zuordnung der Aktivitäten zu einer Wirtschaftstätigkeit (Taxonomiefähigkeit)	ESG-Team
5. Erfüllung Technischer Bewertungskriterien für wesentlichen Beitrag	ESG-Team
6. Nachweiserbringung DNSH-Kriterium	ESG-Team, Einkauf, Qualitätsmanagement, F&E, Risikomanagement
7. Erfüllung der sozialen Mindestschutzkriterien	ESG-Team, Legal, IR, Einkauf
8. Berechnung der KPIs	ESG-Team, Controlling, Accounting
9. Konsolidierung	ESG-Team, IR, Controlling
10. Berichterstattung inkl. Meldebogen	ESG-Team, IR

Aufgrund von weiteren regulatorischen Entwicklungen sowie Klarstellungen zu Auslegungsunsicherheiten seitens der EU können sich in künftigen Geschäftsjahren Abweichungen sowie Änderungen hinsichtlich der Offenlegung ergeben. Diese Änderungen werden gegebenenfalls entsprechend erläutert und bei Änderung der Bewertungsmethodik die Vergleichszahlen neu berechnet, um eine Vergleichbarkeit gewährleisten zu können.

## WIRTSCHAFTSAKTIVITÄTEN

Die Analyse der Geschäftsaktivitäten unterteilte sich in die Betrachtung der umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten und nicht umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten. Umsatzbezogene Wirtschaftsaktivitäten generieren einen Umsatz für das Unternehmen, und beinhalten das gesamte Produktportfolio sowie die damit verbundenen Investitionen und Kosten. Nicht umsatzbezogene Wirtschaftsaktivitäten beziehen sich auf Investitionen und Kosten, die nicht mit dem Geschäftsmodell und Umsätzen in Verbindung stehen, jedoch im Rahmen der unternehmerischen Tätigkeit notwendig sind. Ein wesentlicher Faktor für die Klassifizierung der Aktivitäten bestand in der Unterscheidung des Geschäftsmodells und der Antriebstechnologie. Das Geschäftsmodell wird in „Handel“ und „Herstellung/Assemblierung“ unterteilt. Wurden Produkte zugekauft und ohne wesentliche Änderung wieder verkauft, erfolgte eine Zuweisung zum Geschäftsmodell „Handel“ und demzufolge eine Ausweisung als nicht taxonomiefähiger Umsatz. Als Beispiel werden hier Fahrräder und PG&A-Artikel (Parts, Garments, Accessories) genannt. Die ausgelagerte Produktion der Fahrräder beeinflusste die Höhe der Kennzahlen deutlich. Die Differenzierung der Antriebstechnologie in Verbrennungsmotor und batterieelektrisch betriebene Kraftfahrzeuge ist für die Berechnung der Konformität entscheidend, da ausschließlich zweirädrige Kraftfahrzeuge der Klasse-L mit einer CO<sub>2</sub>-Abgasemission von

0 g CO<sub>2</sub>-Äq/km und damit verbundene Kosten einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ leisten.

Im Falle der PIERER Mobility AG wurden folgende Wirtschaftsaktivitäten analysiert:

### Umsatzbezogene Wirtschaftsaktivitäten

Das Kerngeschäft der PIERER Mobility AG umfasst die Entwicklung, Herstellung/Assemblierung und den Vertrieb von zwei- und vierrädrigen Kraftfahrzeugen. Alle Aktivitäten, welche in direkter Verbindung mit diesen Produkten stehen, wurden dem Umweltziel „Klimaschutz“ und in weiterer Folge der Wirtschaftstätigkeit „3.3. Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ zugeordnet. Damit erfolgte die Klassifizierung der zwei- und vierrädrigen Kraftfahrzeuge als taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit. Ausgenommen von der Zuordnung zu dieser Wirtschaftstätigkeit sind Kraftfahrzeuge, die durch Partner der Unternehmensgruppe assembliert (assoziierte Unternehmen) oder extern bezogen werden (Electric-Balance-Bikes, Skutta) und als Handelsware identifiziert wurden.

Einen weiteren wesentlichen Wirtschaftszweig stellt der Handel mit Fahrrädern und Elektrofahrrädern dar. Diese Produkte werden größtenteils zu Handelszwecken bezogen und konnten somit keiner der im Katalog der Taxonomie-VO aufgeführten Wirtschaftstätigkeiten zugeordnet werden. Lastenfahrräder, vertrieben unter der Marke Johansson, werden seit April 2023 von der PIERER Mobility AG produziert und konnten somit der Wirtschaftstätigkeit „3.3. Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ zugeordnet werden. Für das Geschäftsjahr 2023 sind in den Umsätzen der Lastenräder Fahrzeuge aus externer als auch aus eigener Produktion enthalten. Aufgrund der zu aufwendigen Trennung wurden alle Umsätze für Lastenräder für das zu berichtende Geschäftsjahr als

zugekauft bewertet. Hier wird im Geschäftsjahr 2024 eine erneute Analyse und gegebenenfalls Änderung der Klassifikation erforderlich sein.

Als nicht direkt einer Wirtschaftstätigkeit zuordenbar wurden alle Produkte der PIERER Mobility AG klassifiziert, welche ausschließlich zu Handelszwecken bezogen werden. Darunter fallen unter anderem PG&A-Artikel. Weiters wurde der Direktverkauf (Aftermarket) von Fahrwerkskomponenten und deren technischem Zubehör, vertrieben

unter der Marke WP, ausgeschlossen, da eine Verbesserung der Umweltleistung nicht gegeben ist. Darüber hinaus umfasst das Produktportfolio Aktivitäten im Bereich der Digitalisierung und Forschung und Entwicklung. Leistungen aus diesen Aktivitäten werden fast ausschließlich für interne Zwecke in Anspruch genommen und fanden somit keine Berücksichtigung in der Analyse. Leistungen an Dritte im Bereich der Softwareentwicklung wurden analysiert, konnten aber keiner Wirtschaftstätigkeit zugeordnet werden und wurden demnach als nicht taxonomiefähig ausgewiesen.

Für das Geschäftsjahr 2023 wurden somit folgende wesentliche umsatzbezogene Wirtschaftsaktivitäten in Verbindung mit der Taxonomie-VO analysiert:

WIRTSCHAFTSTÄTIGKEIT	BESCHREIBUNG	UMWELTZIEL
3.3. Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	Assemblierung und Verkauf von Kraftfahrzeugen	Klimaschutz (CCM <sup>7</sup> )

### Nicht umsatzbezogene Wirtschaftsaktivitäten

Die Analyse der nicht umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten basierte auf Gesprächen mit den Fachabteilungen.

Für die weitere Analyse wurde die eindeutige Zuordenbarkeit der Kosten zur jeweiligen Wirtschaftsaktivität geprüft, um eine Doppelzählung in der Berechnung auszuschließen.

Für das Geschäftsjahr 2023 wurden folgende wesentliche, nicht umsatzbezogene Wirtschaftsaktivitäten in Verbindung mit der Taxonomie-VO analysiert:

WIRTSCHAFTSTÄTIGKEIT	BESCHREIBUNG	UMWELTZIEL
6.4. Betrieb von Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität, Radverkehrslogistik	Dienstrad	Klimaschutz (CCM)
6.5. Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	Dienstfahrzeuge (Pkw)	Klimaschutz (CCM)
6.6. Güterbeförderung im Straßenverkehr	Lastkraftwagen (Lkw)	Klimaschutz (CCM)
7.4. Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge	E-Ladestation	Klimaschutz (CCM)
7.6. Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	Energiering zur Erhöhung der Eigenquote aus der Stromerzeugung durch Photovoltaikanlagen	Klimaschutz (CCM)
7.7. Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Kauf, Miete und Leasing von Gebäuden	Klimaschutz (CCM)
4.1. Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen	Digitalisierungssoftware für die Bewirtschaftung und Verwaltung von Immobilien sowie deren Ausstattungen über den gesamten Lebenszyklus hinweg	Kreislaufwirtschaft (CE <sup>8</sup> )

7 CCM: Climate change mitigation (Klimaschutz)

8 CE: Transition to a circular economy (Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft)

## KONFORMITÄTSBEDINGUNGEN

### Wesentlicher Beitrag

Zur Erfüllung der Technischen Bewertungskriterien des Umweltziels „Klimaschutz“ erfolgte eine Klassifizierung der zweirädrigen Kraftfahrzeuge in deren Antriebstechnologien Verbrennungsmotor und batterieelektrisch betriebene Kraftfahrzeuge. Fahrzeuge im Motorradsegment (Fahrzeuge der Klasse L) leisten ausschließlich mit einer CO<sub>2</sub>-Abgasemission von 0 g CO<sub>2</sub>-Äq/km einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Umweltziels. Personenkraftfahrzeuge (Fahrzeuge der Klasse M1) dürfen bis 31. Dezember 2025 höchstens eine CO<sub>2</sub>-Emission von 50 g CO<sub>2</sub>/km ausstoßen, um die Anforderungen zu erfüllen. Anhand dieser Bewertungskriterien erfüllen ausschließlich batterieelektrisch betriebene Kraftfahrzeuge die Anforderungen des wesentlichen Beitrags für die Wirtschaftstätigkeit „3.3. Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“.

Die nicht umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten für das Umweltziel „Klimaschutz“ erfüllen die jeweiligen technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel mit Ausnahme der gesamten Aktivitäten aus der Wirtschaftstätigkeit „6.6. Güterbeförderung im Straßenverkehr“ und allen Dienstfahrzeugen mit Verbrennungsmotor aus der Wirtschaftstätigkeit „6.5. Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“, sodass für diese beiden Wirtschaftsaktivitäten kein taxonomiekonformer Anteil ausgewiesen werden konnte. Für die Wirtschaftstätigkeit „4.1. Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen“ erfolgte aufgrund der Zuordnung zum Umweltziel „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“ und der Berichterleichterung nur eine Analyse der Taxonomiefähigkeit, nicht jedoch der Taxonomiekonformität.

### Do no significant harm

Im Geschäftsjahr wurde das DNSH-Kriterium für alle Wirtschaftstätigkeiten, welche die Technischen Bewertungskriterien für den wesentlichen Beitrag zu einem Umweltziel erfüllten, geprüft. Nachfolgend wird der Analyseansatz dargestellt, welcher zur Überprüfung der erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer anderer Umweltziele angewendet wurde. Die Analyse ergab, dass die Wirtschaftstätigkeiten „7.4. Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge“ und „7.6. Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“ die Anforderungen der Taxonomie-VO erfüllten und kein weiteres Umweltziel erheblich negativ beeinflusst wurde. Für alle weiteren, als taxonomiefähig identifizierten Wirtschaftstätigkeiten fehlten zum Zeitpunkt der Berichterstellung teilweise entsprechende Informationen oder Nachweise, sodass eine Bewertung als taxonomiekonform nicht möglich war.

## Anpassung an den Klimawandel

Eine wesentliche Neuerung im Geschäftsjahr 2023 war die Durchführung einer Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse durch die Unternehmensgruppe zur Erfüllung des DNSH-Kriteriums, weshalb die Analyse im Nachfolgenden genauer beschrieben wird. Im Zuge der Analyse wurden die Klimaauswirkungen auf die für die Wirtschaftstätigkeiten relevanten Standorte untersucht. Zunächst wurden die physischen Klimaauswirkungen hinsichtlich ihres potenziellen Einflusses auf die Wirtschaftstätigkeiten überprüft und anschließend mittels Klimaprojektionen aktuelle und zukünftige Klimarisiken an den ausgewählten Standorten identifiziert. Abschließend wurden Auswirkungen auf die Wirtschaftstätigkeiten und Abhilfemaßnahmen zugeordnet. Für weitere Informationen wird auf den Abschnitt „Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse“ verwiesen.

### Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung und Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Um eine Beeinträchtigung der weiteren Umweltziele ausschließen zu können, wurden die entsprechenden Anforderungen analysiert und bei Bedarf Informationen und Nachweise erbracht. Sind keine Nachweise erforderlich oder fällt die Wirtschaftstätigkeit nicht in den Anwendungsbereich der formulierten Anforderungen des DNSH-Kriteriums, ist die Anforderung als erfüllt zu betrachten. Um keine erhebliche Beeinträchtigung des Umweltziels „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“ für die Wirtschaftstätigkeit „3.3. Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ nachweisen zu können, ist eine sehr umfangreiche Nachweiserbringung erforderlich. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung wurde das Kriterium als nicht erfüllt bewertet und aus diesem Grund wird keine Taxonomiekonformität für diese Wirtschaftstätigkeit ausgewiesen.

### Soziale Mindestschutzkriterien

Abschließend ist durch ein Mindestschutzverfahren sicherzustellen, dass Tätigkeiten in Übereinstimmung mit den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen, den UN-Prinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den ILO-Kernarbeitsnormen und der Internationalen Menschenrechtscharta stehen. Dies wird durch den Verhaltenskodex der Unternehmensgruppe gewährleistet, welcher die Rahmenbedingungen für ihr wirtschaftliches Handeln festlegt. Diese bilden die Grundlage jeglichen Zusammenarbeitens innerhalb und außerhalb der PIERER Mobility AG.

Die PIERER Mobility AG gewährleistet somit die Einführung und Einhaltung eines sorgfältigen Due-Diligence-Prozesses und setzt sich intensiv und regelmäßig mit sämtlichen relevanten Risiken auseinander, welche unter anderem die Kernthemen wie Menschenrechte (einschließlich Kinder- und Zwangsarbeit, Arbeits- und Verbraucherrechte), Bestechung, Bestechungsaufforderung und Erpressung, Besteuerung sowie fairer Wettbewerb umfassen. Diese Bemühungen erstrecken sich über alle Unternehmensstandorte und Lieferketten, um potenzielle Auswirkungen auf diese Bereiche zu identifizieren und zu adressieren. Die Basis dafür bildet eine im Geschäftsjahr 2023 neu aufgesetzte abstrakte Risikoanalyse auf Länderebene. Berücksichtigt werden dabei Länder, in denen die Unternehmensgruppe tätig ist. Diese wird in einem nächsten Schritt um Branchenrisiken sowie um eine konkrete Risikoanalyse ergänzt. Die Ratings (Länderbewertung) basieren auf öffentlich zugänglichen (länderspezifischen) Indizes, wie zum Beispiel dem Global Gender Gap Index, dem Corruption Perception Index und dem Environmental Performance Index, die jährlich überprüft und aktualisiert werden.

Detaillierte Informationen zum Verhaltenskodex sind im Abschnitt Unternehmenskultur und Unternehmensethik verfügbar.

## KENNZAHLEN

Basierend auf einer vollständigen Analyse der Wirtschaftsaktivitäten erfolgte die Angabe des Anteils der taxonomiefähigen und/oder -konformen Umsatzerlöse, Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) an den jeweiligen Gesamtsummen gemäß Taxonomie-VO der PIERER Mobility AG für das Geschäftsjahr 2023. In diese Betrachtung wurden grundsätzlich alle vollkonsolidierten Gesellschaften hinsichtlich ihrer Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben einbezogen. Doppelzählungen wurden vermieden, da sie entweder direkt einer Wirtschaftstätigkeit zugeordnet werden konnten oder auf Basis der Anzahl taxonomiekonformer Produkte an der Gesamtanzahl an produzierten Stückzahlen je Produktionsstandort aufgeschlüsselt wurden. Bei den ausgewiesenen Beträgen für das Jahr 2022 handelt es sich um die nach neuer Berechnungsmethodik ermittelten Werte.

### Umsatz-Kennzahlen

Die Umsatz-Kennzahlen ergeben sich aus dem Verhältnis der Umsatzerlöse aus taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten eines Geschäftsjahres zu den Gesamtumsatzerlösen des Geschäftsjahres. Die in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dieser Position ausgewiesenen Beträge stellen die Basisgröße für die Umsatzerlöse dar.

UMSATZERLÖSE IN TEUR	2023	2022
aus Kundenverträgen	2.647.853	2.433.683
sonstige Umsatzerlöse	13.357	3.517
<b>Gesamt</b>	<b>2.661.210</b>	<b>2.437.200</b>

Die Gesamtumsatzerlöse des Geschäftsjahres 2023 von € 2.661,2 Mio. (Seite 115 im Geschäftsbericht 2023) bilden gemäß Taxonomie-VO den Nenner der Umsatz-Kennzahl. Durch eine Detailanalyse der Umsatzerlöse erfolgte die Zuordnung des jeweiligen Umsatzes zu den taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten. Die jeweils zugeordneten Anteile bilden den Zähler der Umsatzerlöse der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten für das Geschäftsjahr 2023.

Alle zwei- und vierrädrigen Kraftfahrzeuge wurden unabhängig von ihrer Antriebstechnologie der Wirtschaftstätigkeit „3.3. Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ zugeordnet und als taxonomiefähig ausgewiesen. In der Berechnung des taxonomiefähigen Umsatzes nicht berücksichtigt sind Wirtschaftsaktivitäten, welche sich auf eine ausgelagerte Produktion (z.B. Fahrräder, Skutta, Produkte der Marke MV Agusta) oder den Handel mit PG&A-Produkten beziehen. Lastenräder wurden im Geschäftsjahr 2023 aufgrund der zu aufwändigen Trennung in externe und eigene Produktion als nicht taxonomiefähig bewertet. Die Umsatzanteile für Produkte mit externer Produktion, im Speziellen für Fahrräder, wirken sich erheblich auf die Höhe der jeweiligen Kennzahlen aus.

Eine Taxonomiekonformität für die Wirtschaftstätigkeit „3.3. Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ konnte in weiterer Folge nicht festgestellt werden, da die Konformitätsbedingungen nicht vollumfänglich erfüllt wurden.

Im Vergleich zum Geschäftsjahr 2022 gab es keine wesentlichen Änderungen des taxonomiefähigen Umsatzes (+4% YoY).

### CapEx-Kennzahlen

Der taxonomiekonforme CapEx gibt den Anteil der Investitionsausgaben (CapEx) an, der entweder mit einer taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit oder mit dem Erwerb von Produkten und Leistungen aus einer taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit verbunden ist.

Basis der Investitionsausgaben für die Berechnung der Taxonomiefähigkeit sind die Zugänge an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten während des betrachteten Geschäftsjahres vor Abschreibungen und etwaigen Neubewertungen für das betreffende Geschäftsjahr und ohne Änderungen des beizulegenden Zeitwerts.



Außerdem umfassen sie auch Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, die aus Unternehmenszusammenschlüssen resultieren (Anwendung von IFRS (IAS 16, 38, 40, 41, IFRS 16); sowie nationale Rechnungslegungsmethoden, falls IFRS nicht angewendet werden). Zugänge zum Goodwill sind nicht in die Berechnung miteinzubeziehen.

INVESTITIONSAUSGABEN IN TEUR	2023	2022
IAS 16 Sachanlagen	96.748	80.080
IAS 38 Immaterielle Vermögenswerte	170.447	168.398
IFRS 16 Leasingverhältnisse	32.548	25.877
<b>Gesamt</b>	<b>299.773</b>	<b>274.355</b>

Den Nenner für die Berechnung des taxonomiefähigen und -konformen Anteils des CapEx bilden die konsolidierten Zugänge zu den Sachanlagevermögen und immateriellen Vermögenswerten sowie Zugänge aus aktivierten Nutzungsrechten an den vorher genannten Vermögenswerten und betragen rund € 299,8 Mio. (siehe Geschäftsbericht 2023 im Konzernanhang Zugänge, Konsolidierungskreisänderungen und Umbuchungen zu immateriellen Vermögenswerten /Kapitel 22 und Sachanlagen / Kapitel 23). Darin enthalten sind Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, welche im Geschäftsjahr 2023 € 116.000 betragen. Nicht enthalten sind Zugänge aus Anzahlungen an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten in Höhe von € 32,6 Mio. Umbuchungen aus dem Sachanlagevermögen und immateriellen Vermögenswerten in Höhe von € 12,5 Mio. und € 3,2 Mio. wurden in der Berechnung berücksichtigt.

Im Zähler finden sich taxonomiefähige und taxonomiekonforme Investitionsausgaben für Wirtschaftsaktivitäten, welche entweder direkt einer nicht umsatzbezogenen Wirtschaftstätigkeit zugeordnet werden konnten oder in Verbindung mit einer umsatzbezogenen Wirtschaftstätigkeiten stehen sowie Investitionen, welche mit dem Erwerb von Produkten und Leistungen aus einer taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit verbunden sind. Konnten die Investitionen keiner Wirtschaftstätigkeit zugeordnet werden (z.B. unbebaute Grundstücke und Krabbelstube), erfolgte die Ausweisung als nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

Im zweiten Schritt der Analyse wurden die identifizierten Wirtschaftstätigkeiten auf die Erfüllung der Konformitätsbedingungen geprüft. Aufgrund der sehr aufwändigen Nachweiseinholung und oftmals nicht vorhandener Nachweise konnte für mehrere nicht umsatzbezogene Wirtschaftstätigkeiten keine Taxonomiekonformität ausgewiesen werden. Dies betraf Investitionen im Bereich der Beförderung mit Kraftfahrzeugen („6.5. Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ und „6.6. Güterbeförderung im Straßenverkehr“) sowie dem „7.7. Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“. Für diese Wirtschaftstätigkeiten fehlten zum

Zeitpunkt der Analyse die notwendigen Nachweise zur kumulativen Erfüllung der Konformitätsbedingungen.

Investitionen verbunden mit der Wirtschaftstätigkeit „3.3. Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ umfassen alle Tätigkeiten, die in Verbindung mit einer umsatzgenerierenden Aktivität stehen. Hierzu zählen unter anderen Sachanlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung, Produktionsanlagen, aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten und Tools. Als nicht taxonomiefähig wurden Investitionen klassifiziert, die direkt den Profit Centern „Motorsport“ oder „PG&A“ zugeteilt wurden, da die umsatzbezogene Wirtschaftstätigkeit in gleicher Art bewertet wurde. Investitionen verbunden mit Fahrrädern wurden als taxonomiefähig identifiziert, da bei eigener Produktion die Ausweisung als taxonomiefähiger Umsatz möglich wäre. Aufgrund der unvollständigen Erfüllung der Konformitätsbedingungen konnten die Investitionsausgaben verbunden mit der Herstellung von Kraftfahrzeugen nicht als taxonomiekonform ausgewiesen werden.

Für die Verwaltung von Immobilien inklusive deren Ausstattung wurde in eine Software investiert, mit dem Ziel die Ressourcen über den gesamten Lebenszyklus hinweg optimal nutzen zu können und somit einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“ zu leisten. Eine Zuteilung der Softwarelösung erfolgte zur Wirtschaftstätigkeit „4.1. Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen“. Aufgrund der diesjährigen Berichtserleichterung wurde keine Prüfung auf Erfüllung der Konformitätsbedingungen durchgeführt.

Zur optimalen Nutzung der Elektrizität aus den installierten Photovoltaikanlagen wurde im Geschäftsjahr 2023 ein Energiering errichtet. Kosten aus dieser Errichtung wurden als verbunden mit der Wirtschaftstätigkeit „7.6. Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“ und als wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz klassifiziert. Die Installation von Wallboxen für Elektrofahrzeuge konnten als Erwerb aus der Wirtschaftstätigkeit „7.4. Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge“ mit wesentlichem Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ identifiziert werden. Für direkt verbundene Kosten mit dieser Wirtschaftstätigkeit (z.B. Grabungsarbeiten) erfolgte außerdem eine Zuordnung zur Wirtschaftstätigkeit „7.4. Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge“. Beide Wirtschaftsaktivitäten erfüllten die Konformitätsbedingungen und wurden als taxonomiekonform ausgewiesen, was eine wesentliche Änderung im Vergleich zum Geschäftsjahr 2022 darstellt.

Der Vergleich der Geschäftsjahre 2022 und 2023 zeigt eine Steigerung der Investitionen im Jahresverlauf. Zum Teil ist dies auf umfassende Investitionen in Gebäudestrukturen für das Fahrradsegment der Unternehmensgruppe zurückzuführen.

## OpEx-Kennzahlen

Der taxonomiekonforme OpEx gibt den Anteil der Betriebsausgaben im Sinne der Taxonomie-VO an, der mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten, oder dem Erwerb von Produkten aus einer taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit verbunden ist.

Die Basis für die Berechnung der Betriebsausgaben lt. Taxonomie-VO stellen die direkten, nicht aktivierten Kosten für Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristige Leasingverhältnisse (Short-Term-Leasing), Wartung und Instandhaltung sowie alle anderen direkten Ausgaben für die laufende Instandhaltung von Sachanlagen durch das Unternehmen oder durch Dritte dar, die notwendig sind, um die fortlaufende und wirksame Funktionsfähigkeit dieser Anlagen zu gewährleisten (z.B. Kosten für Reinigung).

BETRIEBSAUSGABEN IN TEUR	2023	2022
Kurzfristiges Leasing	25.986	21.926
Wartung und Reparatur	21.082	16.343
sämtliche andere direkte Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens	2.689	2.093
<b>Gesamt</b>	<b>49.757</b>	<b>40.362</b>

Für die Berechnung des Nenners der PIERER Mobility AG gemäß Taxonomie-VO wurden die Betriebsausgaben für kurzfristige Miete und kurzfristiges Leasing, Wartungs- und Instandhaltungsaufwendungen sowie sämtliche Kosten der Reinigung als andere direkte Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens einbezogen. Die Betriebsausgaben im Nenner belaufen sich auf rund € 49,8 Mio.

Der Zähler ergab sich aus der Analyse der Ausgaben der oben genannten Konten und deren Zuordnung zu einer umsatzbezogenen oder nicht umsatzbezogenen Wirtschaftstätigkeit. Taxonomiefähige Betriebsausgaben stehen entweder in direkter Verbindung mit einer taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeit oder sind mit dem Erwerb von Produkten aus einer taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit verbunden. Als nicht taxonomiefähig wurden erneut Kosten klassifiziert, für welche keine Zuteilung zu einer nicht umsatzbezogenen Wirtschaftstätigkeit möglich war und welche direkt in Verbindung mit den Profit Centern „Motorsport“ oder „PG&A“ standen. Der größte Anteil der taxonomiefähigen Betriebsausgaben steht in direkter Verbindung mit der Wirtschaftstätigkeit „3.3. Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“, da diese Kosten die fortlaufende Funktionsfähigkeit des Unternehmens gewährleisten. Weiters wurden Kosten für das kurzfristige Leasing im Bereich der Beförderung (Wirtschaftstätigkeiten „6.5. Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ und „6.6. Güterbeförderung im Straßenverkehr“) als taxonomiefähig klassifiziert sowie Kosten verbunden mit der Instandhaltung der zugehörigen Fahrzeuge. Kosten aus dem Erwerb für Dienstfahräder sind ein Vermögenswert von geringem Wert und wurden daher als taxonomiefähige Betriebskosten ausgewiesen (Wirtschaftstätigkeit „6.4. Betrieb von Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität, Radverkehrslogistik“). Eine Erfüllung der Konformitätsbedingungen für die taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten konnte nicht festgestellt werden, da entweder die entsprechenden Nachweise fehlten oder der wesentliche Beitrag zu einem Umweltziel nicht erfüllt wurde.

Wesentliche Änderungen in den Beträgen sind nicht gegeben. Die Wirtschaftstätigkeit „6.4. Betrieb von Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität, Radverkehrslogistik“ wurde aufgrund des Angebots eines Dienstrads für Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2023 neu hinzugefügt.

Die ausführlichen Meldebögen gemäß den delegierten Verordnungen 2023/2486 (KPIs zu Umsatz, CapEx, OpEx) und 2022/1214 (Angaben zu Tätigkeiten in den Bereichen Kernenergie und fossiles Gas) finden sich im Anhang VII.



KTM ©FelixSteinreiberProductions

## 2. ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

### WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

#### Auswirkungen

Durch den Klimawandel und den damit verbundenen Folgen, wie beispielsweise dem Anstieg globaler Durchschnittstemperaturen ist mit einer Ausdehnung der Nutzungsphase und Nutzungsmöglichkeiten der von der PIERER Mobility-Gruppe vertrieben PTWs zu rechnen. Dazu zählen sowohl zweckgebundene Wegstrecken als auch das Fahren der PTWs im Zuge der Freizeitgestaltung. Grund dafür ist die vermehrte Nutzung der PTWs bei warmen Temperaturen. Weiters werden durch die steigende Anzahl an Sonnenstunden pro Jahr, Photovoltaik- und Solaranlagen effizienter. Dies nutzt die PIERER Mobility durch den Zubau von Photovoltaikkapazitäten an ihren Standorten in Mattighofen und Munderfing und trägt somit zur Energiewende bei. Die Photovoltaikanlagen werden durch die Pierer Green Energy GmbH<sup>9</sup> installiert und betrieben.

#### Risiken & Chancen

Akute und chronische Risiken aufgrund des Klimawandels wurden im Geschäftsjahr 2023 im Zuge einer Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse analysiert. Für die produktionsrelevanten Standorte der PIERER Mobility-Gruppe wurden physische Klimarisiken mithilfe einer speziellen Software-Lösung identifiziert und Auswirkungen sowie Abhilfemaßnahmen abgeleitet. Eine Übersicht der relevanten Klimarisiken findet sich im Abschnitt Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse.

### STRATEGIEN ZUR ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

Die PIERER Mobility-Gruppe beschäftigt sich intensiv mit verändernden klimatischen Bedingungen und passt sich laufend an diese an. Der globale Klimawandel schreitet zunehmend voran und die Auswirkungen der Erderwärmung greifen immer mehr in globale Wirtschaftssysteme und Lieferketten ein. Die Unternehmensgruppe reagiert darauf mit einer diversen und doch lokalen Beschaffungsstrategie. Um auf mögliche Umweltkatastrophen gut vorbereitet zu sein, hat die Unternehmensgruppe Klimarisiken für die produktionsrelevanten Standorte bestimmt und Maßnahmen zur Reduktion der Auswirkungen identifiziert.

Gleichzeitig ist die Produktpalette der PIERER Mobility-Gruppe gut an die sich verändernden klimatischen Gegebenheiten angepasst, sodass der Klimawandel zu einer Ausweitung der Produktnutzungsmöglichkeiten führen könnte.

#### Zugehörige SDGs:



11.5 Reduzierung der negativen Auswirkungen von Naturkatastrophen



13.3 Verbesserung von Wissen und Kapazitäten zur Bewältigung des Klimawandels

### ERGREIFEN VON MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

#### Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse

Um wesentliche Klimarisiken auf die Geschäftstätigkeiten der Unternehmensgruppe identifizieren zu können, wurde im Geschäftsjahr eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse für produktionsrelevante Standorte der PIERER Mobility-Gruppe durchgeführt. Zur Analyse von physischen klimabedingten Auswirkungen auf das Unternehmen (chronisch und akut) wurde eine spezielle Software-Lösung<sup>10</sup> verwendet. Produktionsrelevante Standorte der PIERER Mobility-Gruppe (v.a. Werke und Lager) wurden auf ihre derzeitige, sowie auf ihre zukünftige Exponiertheit gegenüber physischen Klimarisiken untersucht. Bei der Analyse wurden verschiedene Entwicklungsszenarien betrachtet. Dabei handelte es sich um drei Shared Socioeconomic Pathways (SSP), welche mit verschiedenen Intensitäten des Strahlungsantriebs kombiniert wurden. Die Szenarien wurden im sechsten Synthesebericht des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) beschrieben<sup>11</sup>. Durch die Auswahl der Szenarien wird eine große Bandbreite verschiedener möglicher Entwicklungen abgebildet.

- **SSP1-2.6:** Erreichung von Netto-Null-Emissionen bis zum Jahr 2070
- **SSP2-4.5:** keine Veränderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis Mitte des Jahrhunderts im Vergleich zur derzeitigen Emissionsintensität
- **SSP5-8.5:** Verdopplung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2050

<sup>9</sup> Eine Tochtergesellschaft der Pierer Industrie AG

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> IPCC, 2023: Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team, H. Lee and J. Romero (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland, 184 pp., doi: 10.59327/IPCC/AR6-9789291691647

Allen ermittelten physischen Klimarisiken wurden Auswirkungen und Abhilfemaßnahmen zugeordnet. Die Abhilfemaßnahmen reduzieren die Auswirkungen der Klimarisiken erheblich, sodass vorerst kein weiterer Handlungsbedarf besteht. Eine Übersicht über die ermittelten physischen Klimarisiken findet sich in nachstehender Tabelle. 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, wie sie in der verwendeten Software-Lösung angegeben werden. Die Analyse wurde in adaptierter Form auch im Zuge der Taxonomie-VO genutzt.

ART	AUSPRÄGUNG	POTENZIELLE AUSWIRKUNG	ABHILFEMASSNAHME	BIS 2030			BIS 2060		
				SSP1-2.6	SSP2-4.5	SSP5-8.5	SSP1-2.6	SSP2-4.5	SSP5-8.5
Akut	Hitzewelle	Sinkende Produktivität	Installation von Klimaanlage (abgeschlossen); Option auf Ausbau der Kapazitäten der Klimaanlage bei Bedarf	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch
	Starke Niederschläge (z.B. Regen, Hagel, Schnee)	Störung der Arbeitswege, Lieferkette und Produktion; Beeinträchtigung der Energieversorgung	Externe Faktoren auf Wegstrecken nicht beeinflussbar; Strom: Installation von Notstromaggregaten für kontrolliertes Herunterfahren der IT-Systeme und der Produktion (abgeschlossen)	sehr hoch	hoch	sehr hoch	sehr hoch	hoch	sehr hoch
	Flusshochwasser	Störung der Arbeitswege, Lieferkette und Produktion; Beeinträchtigung der Energieversorgung	Hochwasserrückhaltebecken in Teichstätt (abgeschlossen); Verlagerung der IT-Server in höhere Stockwerke, um Systemausfall zu vermeiden (abgeschlossen)	hoch	hoch	hoch	hoch	hoch	hoch
Chronisch	Änderung der Niederschlagsmuster (Winter, Sommer)	Störung der Arbeitswege, Lieferkette und Produktion; erhöhte Nachfrage aufgrund kürzerer Winter	Hochwasserrückhaltebecken in Teichstätt (abgeschlossen); Verlagerung der IT-Server in höhere Stockwerke, um Systemausfall zu vermeiden (abgeschlossen)	sehr hoch	hoch	sehr hoch	sehr hoch	hoch	sehr hoch
	Hitzestress	Sinkende Produktivität	Installation von Klimaanlage (abgeschlossen); Option auf Ausbau der Kapazitäten der Klimaanlage bei Bedarf	hoch	hoch	hoch	hoch	hoch	hoch

### Multiple-Sourcing Strategie

Im Rahmen der Multiple-Sourcing Strategie achtet die PIERER Mobility-Gruppe auf eine Diversifikation ihrer Lieferkette. Ziel ist es, für alle Warengruppen mindestens einen Lieferanten zu haben, welcher außerhalb der Länder Deutschland, Österreich, Schweiz und Italien angesiedelt ist. Dies steigert die Resilienz gegenüber Schwankungen oder Lieferverzögerungen im entsprechenden Wirtschaftsraum, welche auch durch klimatische oder regulatorische Entwicklungen entstehen können. Parallel verfolgt die Unternehmensgruppe eine lokale Beschaffungsstrategie. Im Geschäftsjahr 2023 stammten 84 % des Einkaufsvolumens der Bauteile für die Serienproduktion der Motorräder aus Europa. Dadurch werden lange Lieferwege vermieden und die Anfälligkeit für Klimarisiken reduziert.

### Ausbau der Photovoltaikkapazitäten

Durch die wachsende Anzahl an Sonnenstunden, werden Photovoltaik- und Solaranlagen zunehmend effizienter. Die Unternehmensgruppe versucht dies zu nutzen, indem sie Photovoltaikanlagen auf ihren Dächern betreibt. Weitere Informationen zum Ausbau der Kapazitäten finden sich im Kapitel 4. Energie.

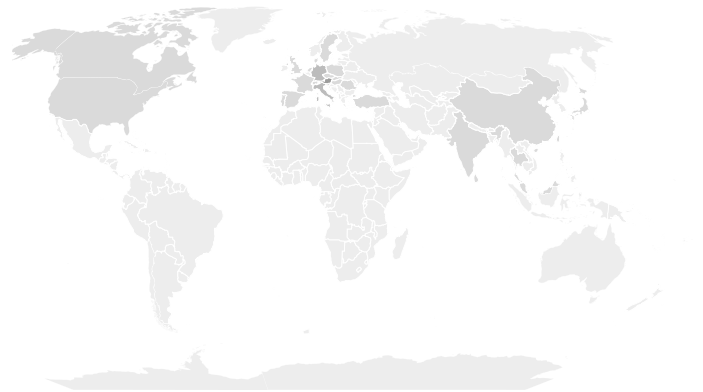
## KENNZAHLEN UND ZIELE

### Regionale Zulieferindustrie im Fokus

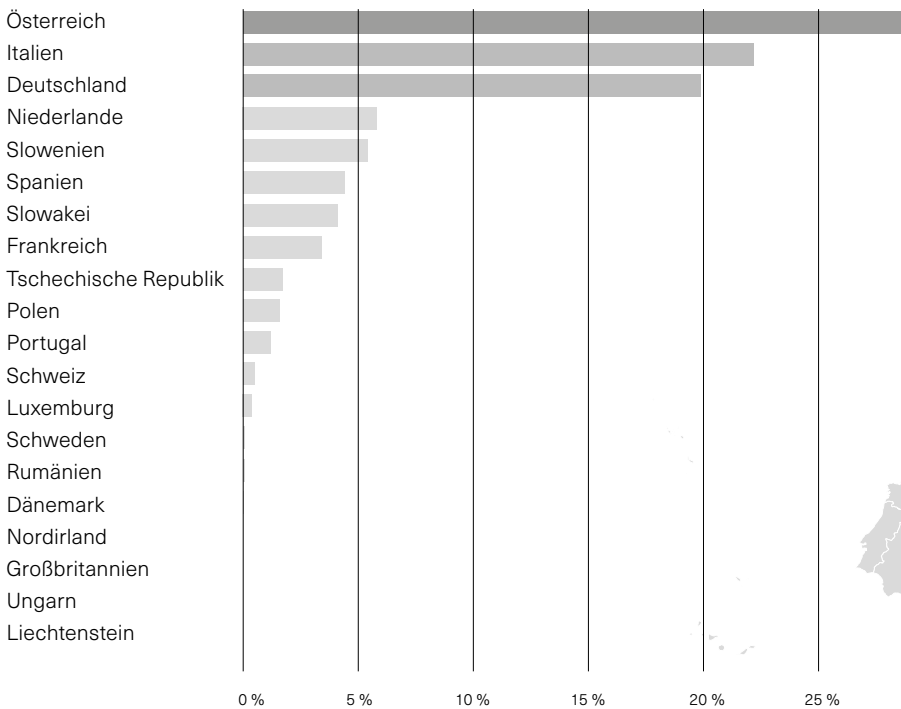
- Das **Einkaufsvolumen** der Bauteile für die **Serienproduktion der Motorräder** (in Mattighofen und Munderfing) betrug im Geschäftsjahr 2023 ca. € 913 Mio. Geographische Aufteilung: 24 % aus Österreich, 59 % aus Österreich/Deutschland/Italien und 84 % aus Europa.
- Die **Fahrräder** werden von einem Partner in Europa montiert (ca. 63,4 %) und einem Partner in Asien (ca. 36,4 %) bezogen.
- Das Einkaufsvolumen im **Einkauf von indirektem Material und Dienstleistungen** für die Werke in Österreich betrug im Geschäftsjahr 2023 ca. € 142 Mio. Der größte Teil wurde innerhalb Österreichs beschafft: 77 % innerhalb Österreichs, 91 % innerhalb Österreich/Deutschland/Italien und 98 % innerhalb Europas.

### Einkaufsvolumen je Kontinent (Serieneinkauf):

Europa 84 %, Asien 14 %, Nordamerika 2 %



### Einkaufsvolumen in Europa (Serieneinkauf):



### 3. KLIMASCHUTZ

#### WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

##### Auswirkungen

Der globale Klimawandel ist bedingt durch die zunehmende Konzentration von Treibhausgasen in der Erdatmosphäre. Die Tätigkeiten der PIERER Mobility-Gruppe tragen durch den Ausstoß von Treibhausgasen zum Klimawandel bei. In der gesamten Wertschöpfungskette entstehen Treibhausgase, wobei die Emissionen in der Nutzungsphase der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor deutlich überwiegen. Auch bei den Produktionsprozessen oder in der vorgelagerten Lieferkette werden Treibhausgase emittiert. Andererseits bilden PTWs eine emissionsarme Alternative zu anderen Formen des Individualverkehrs und können somit einen Beitrag zu einer treibhausgasarmen Zukunft leisten. Besonders emissionsarm sind Motorräder der Unternehmensgruppe, welche batterieelektrisch oder mit alternativen Treibstoffen betrieben werden wie auch das gesamte Fahrradsegment.

##### Risiken & Chancen

###### • Produkt- & Technologieentwicklung

Die PIERER Mobility-Gruppe forscht intensiv zu verschiedenen Technologien und Produkten. Die Produkt- und Technologieentwicklung bringt sowohl Risiken als auch Chancen mit sich. Durch zukunftsgerichtete Entwicklungen können Marktanteile ausgebaut werden, durch fehlgerichtete Entwicklungen allerdings auch verloren werden. Dies hat Einfluss auf die Produktionstätigkeit der Unternehmensgruppe sowie auf die Nutzungsphase bei den Anwendern.

###### • Neue Regulatorien

Im Zuge des Klimawandels ist das diesbezügliche regulatorische Umfeld der PIERER Mobility-Gruppe sehr dynamisch. Laufend werden neue oder überarbeitete Regulatorien veröffentlicht, welche sowohl für die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette als auch für die PIERER Mobility-Gruppe rechtlich bindend sein können. Diese können zu erhöhten Kosten sowie Aufwänden sowohl in der Produktentwicklung als auch in Prozessen und darüber hinaus führen.

###### • Akzeptanz von Motorrädern mit Verbrennungsmotoren

Durch zunehmende Restriktionen sowie ein Umdenken in der Gesellschaft kann die Akzeptanz für Internal Combustion Engines (ICEs) beeinträchtigt werden. Dies kann den Markt für Motorräder mit Verbrennungsmotoren verkleinern und zu einer verstärkten Nachfrage nach Alternativen führen.

#### STRATEGIEN ZUM KLIMASCHUTZ

Im Zuge der steigenden Treibhausgasemissionen in der Erdatmosphäre und des voranschreitenden Klimawandels ist sich die PIERER Mobility-Gruppe ihrer Verantwortung bewusst, zur Dekarbonisierung beizutragen. Die Strategie der Gruppe umfasst alle drei Scopes des Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol) und setzt Maßnahmen zur Reduktion der direkten und indirekten Treibhausgasemissionen. Dabei setzt die Unternehmensgruppe auf Technologieoffenheit und forscht zur treibhausgasarmen Entwicklung bestehender und neuer Systeme. 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 PTWs anzubieten, die diesen Ansatz vorantreiben und die dazu beitragen, das EU-Ziel von Netto-Null-Emissionen bis 2050 zu erreichen. Daher teilt die Gruppe auf Ebene der KTM AG als ACEM-Mitglied deren Strategie zur Dekarbonisierung<sup>12</sup>, welche sich an den Zielen des Europäischen Green Deals und des Klimagesetzes, sowie der „Sustainable and Smart Mobility“ Strategie der Europäischen Kommission orientiert. Zentraler Bestandteil der Strategie der Unternehmensgruppe ist der Einsatz von eFuels, um schwer elektrifizierbare Marktsegmente zu dekarbonisieren. Die KTM F&E GmbH ist Gründungsmitglied bei der eFuel Alliance Österreich und fördert somit den Einsatz von eFuels in diversen Märkten. Die gesamte Unternehmensgruppe forscht intensiv zu nachhaltigeren Komponenten und Technologien, um Treibhausgasemissionen im gesamten Produktlebenszyklus der PTWs reduzieren zu können und neue regulatorische Vorgaben einzuhalten. Im Jahr 2024 soll eine Dekarbonisierungsstrategie für die PIERER Mobility-Gruppe erarbeitet werden, welche neben den direkt beeinflussbaren Emissionen in den Scopes 1 und 2 des GHG Protocol auch Emissionen des Scope 3 umfasst.

<sup>12</sup> Dekarbonisierungsstrategie für Powered Two-Wheelers (PTWs) bis 2050: [https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/10/ACEM\\_Position\\_Paper\\_2021\\_Decarbonisation\\_V7.pdf](https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/10/ACEM_Position_Paper_2021_Decarbonisation_V7.pdf)











Für die Erstellung der Maßnahmen und Erreichung der Ziele in diesem ESG-Handlungsfeld sind die Geschäftsführer/Bereichsleiter der jeweiligen Geschäftsbereiche/Divisionen in der KTM F&E GmbH (Homologation, Powertrain, ePowerpack, eDrive, ...) und im Produktmanagement verantwortlich.

### Weiters verfolgt die Gruppe in ihren Kernbereichen folgende Strategien:

- Entwicklung von Technologien, die eine weitere Reduktion der Schadstoff- und Geräuschemissionen für zukünftige Motorengenerationen bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren vorsehen (z.B. Euro 5+).
- Entwicklung einer elektrischen Antriebsplattform mit den Schlüsselsystemen batterieelektrisch betriebener Motorräder, wie Batteriesysteme und elektrische Antriebseinheiten mit Schwerpunkt auf 48-Volt-Technologien in der Leistungsklasse bis ca. 18kW (Peak). Die Markteinführung der ersten Produkte ist mit dem Jahr 2024 für Offroadanwendungen geplant.
- Definition einer gemeinsamen E-Plattformstrategie mit Bajaj Auto/Indien im Niedervoltbereich (<60 Volt)-11 kW Leistung), die für die Marken beider Partner für verschiedene Produktvarianten verwendet werden kann. 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.
- Definition einer gemeinsamen E-Plattformstrategie mit CFMOTO/ China, für elektrische Zweiräder im Niedervolt- (<60V) und Hochvoltbereich (>60 Volt), die für die Marken beider Partner für verschiedene Produktvarianten verwendet werden kann. Gemeinsame Entwicklung von Schlüsseltechnologien für batterieelektrisch betriebene Motorräder, wie elektrische Antriebseinheiten und Leistungselektronik für Leistungen >20kW für Nischenanwendungen sowie zur Nutzung von Entwicklungssynergien.
- Kooperation mit führenden Herstellern von Lithiumionen-Batteriezellen, im Bereich Hochleistungs-batteriezellen (21700 Zelle). Der Fokus liegt dabei auf der Zusammenarbeit in den Bereichen Forschung und Entwicklung sowie Industrialisierung von Niedervolt Batterieplattformen für elektrische Fahrzeuge mit hoher Leistungs- und Energiedichte.

- Weiterentwicklung des Prozesses zu Rücknahme, Recycling und „2nd Life“ von Batterien. Die Erfassung und Rücknahme von Starter- und Antriebsbatterien erfolgt durch die Landbell Group<sup>13</sup>.
- Forschung und Entwicklung im Bereich alternativer Antriebstechnologien für PTWs – wie zum Beispiel hybride Antriebstechnologien, E-Fuels (synthetische Kraftstoffe) etc.

### Zugehörige SDGs:

-  6.3 Verbesserung von Wasserqualität, Wiederaufbereitung und sicherer Wiederverwendung
-  7.2 Erhöhung des weltweiten Anteils an erneuerbarer Energie
-  7.3 Verdopplung der Steigerungsrate der Energieeffizienz
-  9.5 Verbesserung von Forschung und Ausbau industrieller Technologien
-  12.2 Nachhaltige Bewirtschaftung und Nutzung natürlicher Ressourcen
-  12.4 Umweltverträglicher Umgang mit Chemikalien und Abfällen
-  12.5 Deutliche Verringerung des Abfallaufkommens
-  12.7 Förderung nachhaltiger Verfahren im öffentlichen Beschaffungswesen
-  13.2 Integration von Maßnahmen gegen den Klimawandel in Politik und Planung
-  13.3 Verbesserung von Wissen und Kapazitäten zur Bewältigung des Klimawandels

## ERGREIFEN VON MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

### Transportlogistik

- **Direct Shipping:** Im Berichtsjahr wurde die Umstellung auf Direct Shipping von ausgewählten PG&A-Artikeln weiter forciert, sodass nun bei 14 Lieferanten für PG&A-Artikeln der Direktversand etabliert ist. Es wird laufend geprüft, ob die Umstellung bei zusätzlichen Lieferanten möglich und sinnvoll ist. Nach erfolgreicher Implementierung der Direktversendung von PG&A-Artikeln im Jahr 2023 wurde der Prozess auch auf Ersatzteile ausgeweitet. Ersatzteile, welche im asiatischen Raum produziert werden, sollen zukünftig direkt nach Lateinamerika geliefert werden. Ein erster Testlauf ist im ersten Halbjahr 2024 geplant.

13 <https://landbell-group.com/>

- **Distributionszentrum in den Niederlanden:** Derzeit ist die Nutzung eines weiteren Distributionszentrums in den Niederlanden für Joint Products Produkte in Planung. Ziel ist es, Fertigfahrzeuge direkt von den Niederlanden zu den Händlern ausliefern zu können und damit Lieferzeiten, Transportkosten und verbundene Treibhausgasemissionen reduzieren zu können. Die Inbetriebnahme des Distributionszentrums ist für 2024 geplant.

## Forschung und Entwicklung zu umweltschonenden PTWs

### Aktivitäten im Bereich von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren

Im Berichtsjahr wurde mit der Entwicklung einer neuen Powerpackgeneration (Leistungsklasse 110 - 170 kW) für das Modelljahr 2029 gestartet. Projektziel ist, die CO<sub>2</sub>-Emissionen im WMTC-Zyklus (weitere Erläuterungen im Abschnitt: Berechnungsmethode Emissionen und Energiebedarf der Produkte) im Vergleich zum Vorgängermodell um 20 - 35 % zu reduzieren. Für den Serieneinsatz der neuen Power-Packs soll eine Top-Down-Strategie erarbeitet werden. Im ersten Schritt ist es geplant, ab dem Jahr 2029 die Premiummodelle mit diesem Antriebsstrang auszustatten. In späteren Modelljahren soll diese Powerpackgeneration auch in weiteren Segmenten eingesetzt werden. Je nach Marktentwicklung rechnet der Motorrad- bzw. Fahrzeughersteller mit etwa 20.000 - 30.000 Fahrzeugen p.a. in den ersten Modelljahren. Die Kernelemente dieser Inhouse-Entwicklung sind alternative Brennverfahren mit höherem Wirkungsgrad, Downsizing und Aufladung. An dem Projekt sind externe Dienstleister ebenso beteiligt wie zum Beispiel in den Bereichen Konstruktion und Simulation. Die Konzeptionierung und die Gesamtprojektleitung liegen in der KTM F&E GmbH.

### Weitere Entwicklungen im Bereich Geräusch und Schadstoffemissionen

Die KTM F&E GmbH ist aktiver Partner des im Rahmen des Horizon EU Forschungs- und Innovationprogramms geförderten Forschungsprojektes LENS4. Es handelt sich um ein dreijähriges Forschungsprojekt, das Behörden, Städte und den Gesetzgeber dabei unterstützt geeignete Maßnahmen auszuarbeiten, um den Beitrag von Fahrzeugen der L-Kategorie in Bezug auf Lärm und Luftverschmutzung zu verringern. Es werden Interventionen und Best Practices zur Bekämpfung der Lärm- und Schadstoffemissionen von Leichtfahrzeugen entwickelt und gefördert. Darüber hinaus werden Vorschläge für Vorschriften zur Verbesserung der Leistung künftiger Fahrzeuge ausgearbeitet, einschließlich der Emissionskontrolle unter realen Fahrbedingungen und der regulatorischen

Durchsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Manipulations-sicherheit. Der Beitrag der KTM F&E GmbH im abgelaufenen Berichtsjahr umfasste die Bereitstellung von acht Testmotorrädern sowie die Vermittlung vorhandener Expertise an die Projektpartner aus Forschung und Wissenschaft.

### Aktivitäten im Bereich von batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen

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

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

Weitere Informationen zur Forschung und Entwicklung umweltfreundlicher, ressourcensparender PTWs finden sich im Kapitel 5. Ressourcenzufluss.



## KENNZAHLEN UND ZIELE

### Treibhausgasemissionen

Innerhalb der Organisationsstruktur der KTM AG befinden sich neben der eigentlichen Fahrzeug-Assemblierung auch produzierende Vorbetriebe, wie etwa der Rahmenbau und die Auspuffertigung, die aufgrund des hohen Anteils an fügen und zerspanenden Prozessschritten, ebenso wie der Bereich F&E, einen höheren Energiebedarf haben. An den Standorten der PIERER Mobility-Gruppe entstehen Treibhausgasemissionen direkt durch Verbrennung fossiler Kraftstoffe (**Scope-1-Emissionen**) sowie indirekt durch Fernwärme- und Stromverbrauch (**Scope-2-Emissionen**). Damit liegt der Anteil der Treibhausgasemissionen (in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten), der mit der Produktion bzw. Assemblierung der Produkte verbunden ist, bei rund 1,3 % (**Scope 1-2 „location based“**). Der überwiegende Anteil der Treibhausgasemissionen mit rund 95,8 % entsteht in der Nutzungsphase der verkauften Fahrzeuge (**Scope-3-Emissionen**). Weiters betragen die Treibhausgasemissionen pro verkauftes Fahrzeug in der Entstehungsphase (Scope 1-2) rund 0,05 t CO<sub>2</sub>-e (Vorjahr: rund 0,05 t CO<sub>2</sub>-e) und in der Nutzungsphase (Scope 1-3) rund 3,66 t CO<sub>2</sub>-e (Vorjahr: rund 3,74 t CO<sub>2</sub>-e). Das entspricht einer Reduktion der Emissionen von direkten und indirekten Treibhausgasemissionen je verkauftes Fahrzeug um rund 2,2 % (basierend auf Scope 1-3 Emissionen „location based“) gegenüber dem Vorjahr. Eine Neuerung in der Berichterstattung stellt die Integration von Transportemissionen (Inbound- und Outboundlogistik) in die Treibhausgasbilanz (Scope-3) dar, wodurch ein höherer Detailgrad erreicht werden konnte. Dies geht mit einem Anstieg der Scope-3-Emissionen im Vergleich zu den Vorjahren einher. 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. Die ausführliche Tabelle findet sich im Anhang.

### Emissionen der Fahrzeugflotte

Die mittleren CO<sub>2</sub>-Emissionen der berichteten Fahrzeugflotte in Höhe von 257.546 Stück betragen im Jahr 2023 80,11 g/km<sup>14</sup> (interne Berechnung PIERER Mobility AG). Damit sind die CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen im Berichtsjahr, auch wegen des unvermindert starken Absatzes bei ICE Modellen mit mittleren und großen Hubräumen (> 500cc) um 0,52 g/km gestiegen (2022: 79,59 g/km). Allein bei den Modellen der LC8c (790/890 & 901) und LC8 (1290 & 1390) Motorenplattformen konnte ein Absatz von 46.804 Stück verzeichnet werden, welches einem Anteil von >18 % am verkauften Modell-Mix entspricht. Dennoch hat die PIERER Mobility AG den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß ihrer neu verkauften Fahrzeuge zwischen 2016 und 2023 um 1,42 % verringert (2022: 2,06 %) <sup>15</sup>. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch ist um 0,03 l/100km gestiegen und lag im Berichtsjahr 2023 bei 3,42 l/100km<sup>16</sup>. Der Flottenverbrauch konnte im Vergleich zum Basisjahr 2016 um 2,35 % reduziert werden (2016: 3,5 l/100km). Dies entspricht einer Gesamtenergieeinsparung von 914,83 Gigajoule im Berichtsjahr 2023<sup>17</sup>.

### Berechnungsmethode Emissionen und Energiebedarf der Produkte

Die Berechnung für CO<sub>2</sub>-Emissionen und Verbräuche der verkauften Fahrzeugflotte basieren auf den Vorgaben und Annahmen des Worldharmonised Motorcycle Test Cycle (WMTC). Diese Methode wurde gewählt, weil damit ein weltweit harmonisierter Ansatz vorliegt. Zuvor basierten die Berechnungen auf den Vorgaben und Annahmen des New European Driving Cycle (NEDC) bzw. der Selbstverpflichtung der ACEM (European Association of Motorcycle Manufacturers), Mit der Einführung des WMTC Prüfzyklus und der Abgasnorm Euro 4 zum 1.1.2016 wurde das Berichtsjahr 2016 als Basisjahr gewählt. Zum besseren Verständnis wird der Fahrzeugverbrauch nicht in Joule, sondern wie üblich in l/100km angegeben.

### Anteil E-PTWs & Investitionen in F&E

Im Jahr 2023 wurden insgesamt 116.410 Stück (Vorjahr: 94.389) E-Motorräder, E-Fahrräder, Electric-Balance-Bike und Skutta verkauft. Der Anteil aller elektrifizierten Two-Wheelers beträgt 21,6 % (Vorjahr: 19,1 %). Es wurden € 27,3 Mio. in alternative Antriebstechnologien investiert.

14 Seit 01/2016 müssen alle L-Kategorie Fahrzeuge in der EU nach dem neuen Typprüfzyklus WMTC zugelassen werden. Dies 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.

15 GRI 302-5

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

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

## 4. ENERGIE

### WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

#### Auswirkungen

Im gesamten Lebenszyklus der PTWs kommt es zu Energieverbräuchen. Ein Großteil der Verbräuche entsteht in der Nutzungsphase der PTWs, aber auch für die Herstellung der Fahrzeuge wird Energie benötigt. Durch die Weiterentwicklung und Forschung an verschiedenen Antriebstechnologien, Werkstoffen und Komponenten will die PIERER Mobility-Gruppe den Energiebedarf der PTWs in der gesamten Wertschöpfungskette verringern und somit den Verbrauch von natürlichen Ressourcen reduzieren. Gleichzeitig fördert die PIERER Mobility die Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien. Die Unternehmensgruppe unterhält Verträge mit Energielieferanten, welche beispielsweise Strom aus erneuerbaren Quellen zur Verfügung stellen. Die Photovoltaikanlagen auf den Dächern der in Mattighofen und Munderfing befindlichen Betriebsgebäude werden von der Pierer Green Energy GmbH betrieben.

#### Risiken & Chancen

Die zuverlässige Versorgung mit Energie ist für die Produktionstätigkeiten der PIERER Mobility-Gruppe essenziell. Sie wird für wichtige Produktionsprozesse sowie Systemverfügbarkeiten benötigt. Daher ist eine stabile Energieversorgung wesentlich. Versorgungslücken können bis hin zum Produktionsstillstand führen.



### STRATEGIEN ZUR ENERGIEEINSPARUNG UND ENERGIEEFFIZIENZ

Die PIERER Mobility-Gruppe ist bestrebt, auch Klima- und Umweltauswirkungen aus sonstigen betrieblichen Tätigkeiten jenseits ihrer Produktion, Beschaffung und des Produkts zu erheben und

zu minimieren. Ein Großteil der Klima- und Umweltauswirkungen entsteht durch den Ausstoß von Treibhausgasemissionen durch die Verbrennung fossiler Energieträger. Das Ziel ist es, fossile Energien einzusparen wie auch die Energieeffizienz an den Betriebsstandorten (In-/Outdoor) zu steigern. Für ein nachvollziehbares Energiemonitoring werden smarte Zähler und ein entsprechendes IT-gestütztes Monitoring eingesetzt. Einen wesentlichen Baustein der Strategie bildet der Einsatz erneuerbarer Energien. Bereits jetzt beträgt der Anteil der erneuerbaren Energien am Fernwärme- und Stromverbrauch an den wesentlichen Unternehmens- und Produktionsstandorten in Österreich rund 99,7 %.

Die österreichischen Produktionsgebäude sind nach den Vorgaben der OIB-Richtlinie 6 (Energieausweis für Nicht-Wohngebäude, bzw. Energieausweis für Sonstige Gebäude) gebaut. Ein Energieausweis ist nur für neuere Bauwerke ab 2013 vorhanden. Der systematische Austausch von bestehenden Heizanlagen ist derzeit nicht in Planung. Jedoch wird im Zuge von größeren Um- und Neubauten unter Einbezug von Umweltaspekten wie auch geltenden technischen Standards monetär geprüft, welche Möglichkeiten es gibt, auf alternative Energiesysteme umzusteigen.

#### Zugehörige SDGs:

-  7.2 Erhöhung des weltweiten Anteils an erneuerbarer Energie
-  7.3 Verdopplung der Steigerungsrate der Energieeffizienz

### ERGREIFUNG VON MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

#### Umrüstung LED-Beleuchtung

Zur Einsparung von Energie rüstet die PIERER Mobility-Gruppe verschiedene Standorte mit LED-Beleuchtung aus. An sämtlichen Produktions- und Lagerstätten an den Standorten Mattighofen und Munderfing werden Leuchtstoffröhren durch energieeffiziente LEDs ersetzt.

## Bezug und Erzeugung von Sonnenenergie

PHOTOVOLTAIKANLAGEN	ANLAGENLEISTUNG IN KWPEAK	ENERGIEPRODUKTION IN KWH PRO JAHR	CO <sub>2</sub> -EINSPARUNG IN TONNEN PRO JAHR*	KOSTENEINSPARUNG	VERWENDUNG
House of Brands (in Betrieb)	114	114.400	40	Aufgrund der volatilen Strompreissituation nicht seriös schätzbar.	Überschusseinspeisung
Logistikzentrum 1 (in Betrieb)	4.000	4,0 Mio.	1.400		Volleinspeisung
Logistikzentrum 2 (Inbetriebnahme voraussichtlich im Q1 2024)	3.660	3,7 Mio.	1.295	Aufgrund der volatilen Strompreissituation nicht seriös schätzbar.	Überschusseinspeisung
Komponentenwerk (in Betrieb)	3.800	3,8 Mio.	1.330		Volleinspeisung
Motorsport (in Betrieb seit Q1 2024)	375	375.000	131	Aufgrund der volatilen Strompreissituation nicht seriös schätzbar.	Überschusseinspeisung
Hauptquartier Bürogebäude in Mattighofen (Inbetriebnahme voraussichtlich im Q2 2024)	120	120.000	42	Aufgrund der volatilen Strompreissituation nicht seriös schätzbar.	Überschusseinspeisung
Belegung weiterer Dachflächen in der Stallhofnerstraße (HQ Mattighofen) bis Ende 2024 geplant	Derzeit in Planung	Derzeit in Planung	Derzeit in Planung		Überschusseinspeisung

\*) Gerechnet mit CO<sub>2</sub> Einsparung von 350g/kWh

Zur Zeit der Berichtserstellung war die finale behördliche Bewilligung und Abnahme einiger Anlagen durch den Netzbetreiber noch ausstehend.

## KENNZAHLEN UND ZIELE

2023 betrug bei der PIERER Mobility-Gruppe<sup>18</sup> der Stromverbrauch 24.486.967 kWh (Vorjahr: 24.185.652 kWh), der Gasverbrauch 19.637.421 kWh (Vorjahr: 20.983.051 kWh) und der Verbrauch aus Fernwärme 512.856 kWh (Vorjahr: 571.471 kWh). Der Anteil der erneuerbaren Energien am Fernwärme- und Stromverbrauch an den wesentlichen Unternehmens- und Produktionsstandorten beträgt 99,7 %. Bei der KTM AG wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr für die Prüfstände rund 423.750 Liter Treibstoffe verbraucht (Vorjahr: rund 535.000 Liter), der Wasserverbrauch aus der Produktion betrug rund 4.927 m<sup>3</sup> (Vorjahr: 4.876 m<sup>3</sup>). Der Gas- und Fernwärmeverbrauch ist im Berichtsjahr 2023 aufgrund von wärmeren Wintertagen im Vorjahresvergleich gesunken.

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 Dachanlage auf dem Motorsportgebäude ist bereits erfolgt. Die Inbetriebnahme der Photovoltaikanlage auf dem Dach des Logistikzentrums 2 ist im ersten Quartal 2024 geplant.

Der Energiering in Munderfing ist seit dem dritten Quartal 2023 in Betrieb. Die Eigenverbrauchsquote des Solarstroms aus den o.g. Anlagen kann dadurch auf ca. 80 % erhöht werden. Durch Installation von neuen Photovoltaikanlagen steigert die Gruppe den Einsatz von Solarenergie, auch für den Eigenbedarf. Ziel ist es, mit der Errichtung weiterer Anlagen, die Eigenverbrauchsquote auf hohem Niveau zu halten.

### III. UMWELTASPEKTE – RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

#### 5. RESSOURCENZUFLUSS

##### WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

###### Auswirkungen

Zur Herstellung von Motorradkomponenten und bei der Assemblierung der Motorräder werden Ressourcen, wie zum Beispiel Energie und Metalle (z.B. Aluminium, Stahl) verbraucht. Auch in der vorgelagerten Wertschöpfungskette, wie z.B. der Produktion der Fahrräder oder der PG&A-Artikel kommt es zum Ressourcenbedarf. Bei den Prozessen werden sowohl erneuerbare und/oder recycelte wie auch nicht erneuerbare Materialien eingesetzt. Besonders die Verwendung von nicht erneuerbaren Primärmaterialien kann zu einer Belastung natürlicher Ökosysteme und von Wertschöpfungsketten führen. Grund dafür ist zum einen die Ausbeutung natürlicher Ressourcen und zum anderen Treibhausgasemissionen und Abfallprodukte, welche im Produktionsprozess der Primärmaterialien anfallen.



###### Risiken & Chancen

Rohstoff- sowie Materialpreise können unter makroökonomischen Entwicklungen und durch Ressourcenknappheit schwanken. Dies kann erhöhte Kosten zur Folge haben. Die effiziente Verwendung von Ressourcen im Produktionsprozess kann einerseits einen positiven finanziellen Effekt haben, aber darüber hinaus auch Mensch und Umwelt positiv beeinflussen. Auch bei Verpackungen wird auf die Wiederverwendbarkeit geachtet und damit auch Abfall und Kosten reduziert.

##### STRATEGIEN ZUR VERBESSERUNG BEIM RESSOURCENZUFLUSS

Die PIERER Mobility-Gruppe ist bestrebt, Klima- und Umweltauswirkungen ihrer Produkte bereits beim Design und für den gesamten Lebenszyklus zu berücksichtigen. So entstehen langlebigere, leicht zu reparierende Produkte, die am Ende ihrer Nutzung in wiederverwendbare bzw. rezyklierbare Teile und Materialien zerlegt werden können. Außerdem will sie in dieser frühen Phase den Fokus statt herkömmlicher (z.B. CO<sub>2</sub>-intensives Primäraluminium) auf nachhaltigere Materialien legen (z.B. Recycling-Metall, energieeffizientere Stoffe, Naturfasern, Materialien aus sozial unbedenklichen Quellen) und somit zu einer nachhaltigen Ressourcennutzung beitragen.

###### Zugehörige SDGs:

-  9.5 Verbesserung von Forschung und Ausbau industrieller Technologien
-  12.2 Nachhaltige Bewirtschaftung und Nutzung natürlicher Ressourcen

##### ERGREIFUNG VON MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

###### Verpackung und Gebinde

- **Umlaufgebinde:** Um im Verpackungsbereich positive Effekte in den Bereichen Standardisierung, Abfallvermeidung, Handling und Kostenreduktion zu erwirken, werden vermehrt Mehrwegverpackungen entwickelt und zurzeit bei ca. 60 Lieferanten (Stand 01.01.2024) eingesetzt. Davon bieten 17 Lieferanten den Einsatz von Poolbehältern an, welche für die Anlieferung kleiner, unkritischer Bauteile genutzt werden und ebenfalls mehrmals verwendet werden können. Mittlerweile werden knapp 27 % aller Serienartikel, die in Mattighofen und Munderfing verbaut werden, in diversen Klein- und Großladungsträgern angeliefert.

Um die Quote an Umlaufgebinde laufend zu erhöhen, wurden für das Geschäftsjahr 2024 weitere 15 Mehrwegverpackungsprojekte eingeplant. Diese umfassen unter anderem die Gebindeplanung für Neuartikel sowie die Ausweitung standardisierter Behälterlösungen bei bestehenden Serienlieferanten.

- **Verpackungsreduktionen, Förderung der Kreislaufwirtschaft:** Im Verpackungsmanagement wird das Prinzip „so einfach wie möglich“ verfolgt. Die gewählte Verpackung soll unter Einsatz von möglichst wenigen Verbrauchsmaterialien den Anteil am Abfall weitestgehend reduzieren, gleichzeitig aber weiterhin ihre Schutzfunktion erfüllen. Der Einsatz von Mehrwegverpackung ist eine tragende Säule im Bereich der Abfallvermeidung, da die Gebinde je nach Projektlaufzeit auf eine Lebensdauer von bis zu zehn Jahren ausgelegt sind. Meist können die Mehrwegverpackungen aber noch länger eingesetzt werden, da nach dem Auslaufen eines Projekts im Regelfall ein neuer Verwendungszweck für die Klein- und Großladungsträger gefunden wird. Um einen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft zu leisten, werden mögliche Kooperationen mit Dienstleistern geprüft, die nicht mehr benötigte Mehrwegverpackungen aus Kunststoff aufbereiten und regenerieren. Diese Kooperationen sind aber nur dann

sinnvoll, wenn entsprechend Gebinde zur Regranulierung verfügbar sind. Da die Unternehmensgruppe den Weg verfolgt, Mehrwegverpackungen so lange wie möglich einzusetzen, sind in der Regel kaum ausreichend ausgelaufene Gebinde vorhanden, die eine sinnvolle Kooperation zurzeit ermöglichen.

Sowohl die Umlaufgebinde als auch die Mehrwegverpackungen tragen zur Ressourceneffizienz bei. Durch die mehrmalige Verwendung der Gebinde und Verpackungen kann Material und somit Energie, welche zur Herstellung der Rohmaterialien benötigt wird, vermieden werden. Dadurch trägt die Nutzung der Mehrwegverpackungen und -gebinde zu einer Verringerung der Treibhausgasemissionen im Bereich der Logistik bei.

### **Funktionaler Werkstoffeinsatz**

Die PIERER Mobility-Gruppe ist Pionier bei der Entwicklung und Prototypen-Fertigung von leichten, hocheffizienten und wirtschaftlichen Lösungen für neue Fahrzeuge und deren Komponenten und zieht dabei den gesamten Produktentstehungsprozess in Betracht. Weiters forscht sie an Composite- und 3D-gedruckten Bauteilen aus den verschiedenen Kunststoffen, sowie deren Kombination zu Hybridbauteilen. Leichtbau in Kombination mit den richtigen Materiallösungen stellt die Basis für die Entwicklung nachhaltigerer Produkte dar. Mit der GEMINUS-Technologie hat die Unternehmensgruppe einen neuen Maßstab für den Leichtbau von Fahrzeugkomponenten gesetzt und 2023 entscheidende Fortschritte in diesem Bereich gemacht. Die GEMINUS-Technologie nutzt gezielt Verstärkungsfasern in Bereichen mit hoher Belastung und unverstärkte Kunststoffe in Bereichen mit geringer Belastung, um das optimale Verhältnis von Gewicht, Kosten und Performance zu erreichen. Zum Einsatz kommt diese bei den aktuellen Entwicklungsvarianten der neuen Generation des Sitzbankbodens, welche im Vergleich zur Serienvariante eine Reduktion des CO<sub>2</sub>-Footprints der eingesetzten Materialien um -27 % ermöglicht. Darüber hinaus können mit der neuen Technologie auch biobasierte oder recycelte Kunststoffe zum Einsatz kommen, die in Kombination mit der beschriebenen Materialreduktion zu einer weiteren Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von bis zu -85 % gegenüber der Serienvariante beitragen können. Um die Wiederverwertung des Bauteils am Ende seiner Lebensdauer zu gewährleisten, werden die Verstärkungsfasern in den Kunststofftyp des Trägermaterials eingebettet. Somit kann das gesamte Bauteil in einem Stück recycelt und erneut als Ausgangsmaterial für Bauteile aus glasfaserverstärktem Kunststoff verwendet werden.

### **Ökobilanzierung als Bewertungsgrundlage**

Um Kenntnis hinsichtlich der ökologischen Nachhaltigkeit der Produkte der PIERER Mobility-Gruppe zu erlangen, kommt die softwaregestützte Ökobilanzierung von Sphera zum Einsatz. Mit dieser Methode können sowohl entwicklungsbegleitende Analysen als Entscheidungsgrundlage und zur Identifikation von Hot-Spots als auch vollumfängliche isokonforme Life-Cycle-Assessments durchgeführt werden. Um den Mehrwert für die Produkte zu optimieren, wird je nach Aufgabenstellung entschieden, welcher Ansatz genutzt werden soll. Mittels Ökobilanzierung können außerdem Verbesserungen der Produkte bezüglich des ökologischen Fußabdrucks in allen Phasen des Produktlebenszyklus quantifiziert und gesteuert werden. So werden zum Beispiel die Weiterentwicklungen im Bereich der GEMINUS-Technologie bewertet. Im nächsten Schritt wird hier der Fokus zunehmend auf das Produktlebensende und die potenziellen Recyclingmöglichkeiten gelegt werden.

### **KENNZAHLEN UND ZIELE**

#### **Stoffstromanalyse und Materialnutzung**

Zur besseren Analyse des Ressourcenverbrauches wurde die Auswertung nach Warengruppen weiterentwickelt. Jeder Warengruppe wurde ein Materialmix zugeordnet, was eine Auswertung der Materialien ermöglichte. Die Klassifikation erfolgte in acht Materialgruppen: Stahl, Aluminium, Kunststoff, Gummi, Elektronik, Textilien, Karton und Kupfer. Eine Auswertung der eingesetzten Materialien inklusive Verpackungsmaterial findet sich im Anhang.

## 6. ABFALL

### WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

#### Auswirkungen

Sowohl im Produktionsprozess als auch in unterstützenden Prozessen entstehen Abfälle. Weiters entstehen Abfälle bei den Händlern und Kunden durch Verpackungsmaterialien, welche durch die PIERER Mobility eingesetzt werden. Abfälle können bei unsachgemäßer Behandlung in Umweltsysteme gelangen und Schäden anrichten. Hohe, unsortierte Abfallmengen können zu einer Verknappung nutzbarer Ressourcen beitragen, da sie nicht rückgewonnen werden können und somit aufwändig vernichtet werden oder verloren gehen. Bestrebungen zur Förderung der Kreislaufwirtschaft werden dadurch gegebenenfalls gestört.

#### Risiken & Chancen

Große Abfallmengen und unsachgemäß entsorgte Abfälle können Einfluss auf Mensch und Umwelt haben und hohe Kosten verursachen. Abfälle werden bestmöglich vermieden oder aufbereitet und wiederverwendet (Beispiel: Motoröl, Kühlstoffe). Speziell in den Produktionsprozessen wird auf eine Wiederverwendung sowie sortierte Entsorgung Wert gelegt.

### STRATEGIEN ZUR VERBESSERUNG BEIM ABFALLAUFKOMMEN

Die PIERER Mobility-Gruppe geht mit dem Abfallaufkommen rechtlich korrekt um. Sie will ihre Handlungen damit stets verbessern und umweltbewusst gestalten. Das umfasst die Entstehung sowie Behandlung (Sammlung, Trennung, Lagerung) der Produktions-, Verpackungs- und sonstigen Abfälle. Die Menge wird zum Beispiel durch Mehrweglösungen und Wiederverwendung (Umlaufverpackungen und Mehrweggestellen) oder Weiterverwertung minimiert. Nicht vermeidbare Abfälle werden fachgerecht gesammelt, gelagert und für das externe Recycling vorbereitet. So trägt sie zur Entstehung eines funktionierenden Systems der Kreislaufwirtschaft bei. Gleichzeitig kann auch das Problem der Rohstoffverschwendung minimiert werden. Für die Batterieentsorgung gemäß den EU-Vorschriften besteht eine aufrechte Zusammenarbeit mit einem renommierten Recyclingunternehmen. Seit der ISO14001:2015-Zertifizierung wird das Abfallmanagement kontinuierlich verbessert.

Die Wirksamkeit der festgelegten Maßnahmen wird in regelmäßigen Abständen, insbesondere innerhalb des Anwendungsbereichs der ISO 14001 aktuell einmal jährlich im Rahmen der Bewertung der wesentlichen Umweltaspekte und der Festlegung der Umweltziele für den internen Umweltbericht evaluiert.

#### Zugehörige SDGs:



6.3 Verbesserung von Wasserqualität, Wiederaufbereitung und sicherer Wiederverwendung



12.4 Umweltverträglicher Umgang mit Chemikalien und Abfällen

12.5 Deutliche Verringerung des Abfallaufkommens

### ERGREIFUNG VON MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

#### E-Learning-Kurs: Abfallmanagement

Um das Bewusstsein für nachhaltiges Handeln im Unternehmen weiter zu schärfen, wird ein E-Learning-Kurs zum Abfallmanagement angeboten. In diesem interaktiven Kurs erhalten die Produktionsmitarbeiter einen Einblick in den richtigen Umgang zur Abfallentsorgung und das Abfallmanagement im Betrieb. Im Berichtsjahr 2023 wurden rund 300 Mitarbeiter geschult. Der Kurs ist fester Bestandteil des Onboardingtrainings für Mitarbeiter in der Fertigung wie auch für alle Auszubildenden. Für Mitarbeiter im Angestelltenbereich ist der Kurs freiwillig. Die Kursinhalte werden laufend aktualisiert, um auf das Feedback der Mitarbeiter wie auch auf neue Anforderungen und Verbesserungen eingehen zu können.

#### Versandverpackungen PG&A

- Um die negativen Umweltauswirkungen der Verpackungen der PG&A-Artikel reduzieren zu können, wurde der Kunststoffanteil an den Verpackungen erheblich reduziert. Zum einen wurden Kunststoffklebebänder zu 100 % durch Papierklebebänder ersetzt. Dadurch ergab sich eine Ersparnis von rund 12.000 kg an Kunststoff. Weiters werden seit September 2023 Papierversandtaschen anstelle von Kunststofftaschen verwendet. Dadurch konnten rund 1.500 kg an Kunststoff eingespart werden.
- Seit Ende 2023 werden Kartonagenabfälle als Füllmaterial im Bereich Versand verwendet. Hierzu wurde eine Anlage im November 2023 in Betrieb genommen (Probetrieb), welche die Kartonagenabfälle schreddern wird und somit für die

Weiterverwendung wird vorbereitet. Der höhere Papieranteil und die Wiederverwendung der Kartonagenabfälle fördern sowohl die Recyclingfähigkeit der Verpackungen und reduzieren gleichzeitig den Ressourcenverbrauch. Durch diese Maßnahme können ca. 80 % des zugekauften Verpackungspapiers im Versandbereich eingespart werden. Das ermöglicht eine Ersparnis von bis zu rund 54.000 kg pro Jahr an neu hergestellten Verpackungspapier.

## KENNZAHLEN UND ZIELE

Ein überwiegender Teil des Abfallaufkommens ist auf bestimmte, produktspezifische Schritte während der Motorradproduktion zurückzuführen. Das beginnt bei der Bearbeitung der Motorgehäuse (Aluminiumspäne, Bohremulsion) und geht über die Herstellung von Auspuffsystemen (Stahl, Öl-Wassergemische, Edelstahl) und Fahrzeugrahmen (Stahl, Kühlmittel) bis hin zur Herstellung von Produkten allgemein (Verpackungsmaterialien wie Holz, Karton und Kunststoff). Mit verschiedenen Maßnahmen werden die notwendigen Schritte gesetzt, um Abfälle zu vermeiden bzw. zu verringern sowie Sekundärrohstoffe einer Wiederverwertung zuzuführen. So konnten im Berichtsjahr bei der KTM AG, bei der KTM Components GmbH, bei der KTM F&E GmbH und bei der KTM Racing GmbH rund 868,9 Tonnen (Vorjahr: rund 774,7 Tonnen) Metallabfälle (aufgetrennt in diverse Schrottfractionen, excl. Aluabfälle); rund 352,5 Tonnen (Vorjahr: rund 296,9) Aluminiumabfälle; rund 4.456,1 Tonnen (Vorjahr: 4.376,8) recyclingfähige Abfälle der

Recyclingkette zugeführt werden. Weiters entstanden rund 369,8 Tonnen (Vorjahr: 318,7) gefährliche Abfälle und rund 409,9 Tonnen (Vorjahr: 422,3) sonstige Abfälle, die keiner stofflichen Verwertung zugeführt werden konnten. Der Mengenanstieg bei Metallabfällen resultiert aus der gestiegenen Stückzahl von aktuellen Prototypenteilen/-fahrzeugen und der Entsorgung der Teile von abgeschlossenen Projekten sowie der Verschrottung älterer Prototypenfahrzeuge im Bereich der F&E wie auch aus der Verschrottung von Lagerbeständen bei der KTM Components. Der Anstieg an entsorgten Aluminiumabfällen geht insbesondere mit der Produktion von neuen und mehr Teilen in der mechanischen Fertigung für das Motorenwerk einher.

Die angefallenen Abfälle (sowohl Stahl als auch Aluminium) werden je nach Produktionsmenge mit einer Quote von bis zu 90 - 95 % dem Recyclingkreislauf zugeführt. Im Berichtsjahr 2023 betrug die Abfallmenge pro produziertem Fahrzeug rund 24,8 kg (Vorjahr: rund 24,6 kg). Die Menge der entsorgten Verpackungsmaterialien je produziertem Fahrzeug betrug rund 16,2 kg (Vorjahr: rund 16,5 kg). Abfälle, die nicht eindeutig der Produktion zugeordnet werden können, wurden in die Berechnung des „Abfalls je produziertem Fahrzeug“ und „entsorgte Verpackungsmaterialien je produziertem Fahrzeug“ aus Gründen der Wesentlichkeit nicht mit einbezogen. Diese Aufstellung konzentriert sich auf die wesentlichen operativen Gesellschaften der PIERER Mobility-Gruppe. Die ausführliche Tabelle findet sich im Anhang.



## IV. SOZIALE NACHHALTIGKEITSASPEKTE – EIGENE MITARBEITER

### 7. ARBEITSBEDINGUNGEN

#### WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

##### Auswirkungen

Die PIERER Mobility-Gruppe ist einer der größten Arbeitgeber in Oberösterreich und trägt somit Verantwortung für viele Mitarbeiter und deren Familien. Die Gruppe achtet auf die Sicherstellung guter Arbeitsbedingungen und die Gewährleistung von Arbeitnehmerrechten für alle Beschäftigte. Die Zufriedenheit der Mitarbeiter wirkt sich positiv auf deren Arbeitsleistung und das Ansehen der Unternehmensgruppe in der Region aus. Dies wiederum kann positive Auswirkungen auf den Fachkräftemarkt haben. Andererseits kann es durch eine mögliche Verschlechterung der Arbeitsbedingungen zu Unzufriedenheit in der Belegschaft kommen. Auch ein Stillstand, ohne weitere Verbesserungen der Arbeitsbedingungen ist als negativ zu erachten. Dem wirkt die Unternehmensgruppe mit zahlreichen Maßnahmen entgegen.

##### Risiken & Chancen

Der demographische Wandel führt zu einer zunehmenden Verknappung am Arbeitsmarkt, wodurch qualifizierte Mitarbeiter schwerer zu finden sind. Die Förderung von guten Arbeitsbedingungen steigert die Leistungsfähigkeit und die Zufriedenheit der Mitarbeiter und steigert somit die Arbeitgeberattraktivität. Dadurch kann dem Personalrisiko entgegengewirkt werden.

#### STRATEGIEN ZUR VERBESSERUNG DER ARBEITSBEDINGUNGEN

Die Beschäftigten sind ein zentraler Erfolgsfaktor für PIERER Mobility. Als einer der größten Arbeitgeber im oberösterreichischen Zentralraum hat die Gruppe den Mitarbeitern gegenüber eine besondere Verantwortung. Der Fokus liegt auf fairen und mitarbeiterfreundlichen Arbeitsbedingungen für die Belegschaft und der Unterstützung menschenwürdiger Arbeit. Die strategische Personalentwicklung soll die personelle Weiterentwicklung der PIERER Mobility fördern und neue Talente gewinnen. Die Einhaltung gesetzlich geregelter Arbeitnehmerrechte ist im gesamten Wirkungsbereich des Unternehmens sicherzustellen. PIERER Mobility bekennt sich zur Einhaltung von Rechtsvorschriften der jeweils gültigen nationalen als auch internationalen Gesetze,

Verordnungen und Richtlinien. Ergänzt werden diese durch den Code of Conduct und die darin genannten Richtlinien und Erklärungen der Unternehmensgruppe, welche allesamt auf der Website der PIERER Mobility abgerufen werden können. Dabei handelt es sich um 1) die Diversitäts- und Anti-Diskriminierungsrichtlinie, 2) die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel, 3) die Arbeitssicherheits- und Mitarbeitergesundheitsrichtlinie, 4) die Erläuterungen zur Umsetzung der Bestimmungen der Kernarbeitsnormen der international Labour Organisation (ILO) in Österreich bzw. der PIERER Mobility-Gruppe<sup>19</sup>. In der PIERER Mobility-Gruppe vertreten der Betriebsrat der KTM AG, der Betriebsrat der KTM F&E GmbH und der Betriebsrat der KTM Components GmbH die Belegschaft an den Standorten in Mattighofen, Munderfing, Schalchen, Anif, Graz und Wels wie auch an den Dienstorten in Linz und Wien.

Für die Erstellung der Maßnahmen und Erreichung der Ziele in diesem ESG-Handlungsfeld ist der Bereichsleiter der Human Resources verantwortlich.

##### Zugehörige SDGs



- 8.5 Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit mit gleicher Bezahlung
- 8.8 Schutz der Arbeitsrechte und Förderung sicherer Arbeitsumgebungen

#### ERGREIFUNG VON MASSNAHMEN UND WEITERE ERKLÄRUNGEN

##### Job Architecture

Die PIERER Mobility-Gruppe entwickelt gemeinsam mit einem externen Partner eine einheitliche „Job Architecture“, die auf einem internationalen Standard basiert und an die spezifischen Anforderungen der Unternehmensgruppe angepasst ist. Ziel ist es, anhand von bewährten Bewertungskriterien eine objektive Vergleichbarkeit zwischen Positionen zu schaffen. Die Job Architecture soll das Karrieremanagement und die Stellenbesetzung verbessern und zur internen wie auch externen Gerechtigkeit beitragen. Im Geschäftsjahr 2023 wurden nach der Datenaufbereitung und Validierung der einzelnen Positionen die Ergebnisse in zwei Interviewphasen (Phase I „Nature of Work“, Phase II „Hierarchy of Work“) mit den Bereichsleitern analysiert, diskutiert und zugeordnet. Nach dem abschließenden Matching und Benchmarking durch den externen Partner ist das „Job Architecture“-Konzept für die PIERER Mobility fertig ausgearbeitet und kommt geplant 2024 zur Umsetzung.

<sup>19</sup> siehe aktuelle Fassungen unter: <https://www.pierermobility.com/nachhaltigkeit/publikationen>



## Dienstzeugnis goes digital

Seit Mitte 2023 ist die Erstellung von Dienstzeugnissen und Zwischendienstzeugnissen digital möglich. Die Mitarbeiter können ihr Zeugnis über das SAP-Portal beantragen. Nach der Überprüfung und Freigabe durch die direkte Führungskraft wird das digitale Dienstzeugnis von der Personalabteilung finalisiert und versendet. Mit der Ablöse der manuellen Formulare ist eine bessere Nachvollziehbarkeit und schnellere Bearbeitung gewährleistet.

## Jausenbestellung via App

Die KTM Components GmbH bietet ihren Produktionsmitarbeitern seit Oktober 2023 mit MoCCA.order einen neuen Service an. Mit der in die Pitboard App integrierten Anwendung wurde der Bestellprozess von Jausen vereinfacht.

## Vergütungsmodell neu

Die PIERER Mobility AG hat mit der Überstundenpauschale ein neues Vergütungsmodell eingeführt: Eine Pauschale schafft Transparenz über die Vergütung von Überstunden und sie werden am Jahresende nicht gekürzt. Dies stellt sicher, dass Mitarbeiter fair und angemessen für ihre zusätzlich erbrachte Leistung entschädigt werden und diese entsprechend honoriert wird. Das neue Modell wurde im Herbst 2023 als Pilotprojekt in der KTM F&E GmbH geprüft und soll 2024 auch in anderen Unternehmensbereichen ausgerollt werden.

## Career Talks, Performance Talks

Um die Mitarbeiterbindung weiter zu steigern, werden die Career Talks auch im Jahr 2024 fortgesetzt. Dafür bietet das HR-Team im Frühjahr und Herbst individuelle Beratungsgespräche an, welche seitens der Mitarbeiter initiiert werden können. Inhaltliche Schwerpunkte sind Entwicklungsperspektiven, Möglichkeiten der beruflichen Änderung sowie individuelle Personalentwicklungsmaßnahmen. Außerdem werden dabei die persönlichen Potentiale und Interessen berücksichtigt und gemeinsam mittel- bis langfristige Ziele definiert. Das Mitarbeitergespräch (KTM Performance Talk) ist einer der wichtigsten Teile des Performance Managements und der Führung, welches für alle Mitarbeiter verpflichtend ist – ausgenommen sind davon aktuell die Leiharbeiter in den Logistik- bzw. Produktionsbereichen und an den internationalen Standorten. Die weltweite Einführung des Prozesses erfolgte in einem ersten Schritt 2023 in Deutschland. Für alle anderen internationalen

Standorte lagen zur Zeit der Erstellung dieses Berichts noch keine weiteren Informationen vor. Für Leiharbeiter wird ein Konzept erarbeitet, die Einführung ist für 2026 geplant.

## Teuerungsprämie

Das Unternehmen gewährte den Mitarbeitern<sup>20</sup> aus Anlass der gestiegenen Energiekosten, erhöhten Lebensmittelpreise und sonstigen Lebenshaltungskosten zur finanziellen Unterstützung für das Wirtschaftsjahr 2023 eine freiwillige Teuerungsprämie. Die Prämienhöhe beträgt für alle Mitarbeiter (Arbeiter, Angestellte, Lehrlinge) EUR 1.000 und wird bei Teilzeitbeschäftigten entsprechend der wöchentlichen Sollarbeitszeit und bei Neueintreten entsprechend dem Eintrittsdatum aliquotiert ausbezahlt. Leiharbeiter erhalten gegebenenfalls eine allfällige Prämie, welche über ihren Arbeitgeber abgegolten wird. Diese einmalige Leistung ist sozialversicherungsfrei, für in Österreich steuerpflichtige Personen zudem auch lohnsteuerfrei.

## Bike-Aktionen

- **Bike-Leasing:** Die PIERER Mobility-Gruppe legt großen Wert auf die Mitarbeiterzufriedenheit und fördert diese durch attraktive Bike-Leasing-Optionen auch über den Arbeitsalltag hinaus. Dabei least die Unternehmensgruppe das Wunschfahrrad des Mitarbeiters und überlässt dieses zu 100 % zur Privatnutzung. Die entstehenden Leasingraten werden als Gehaltsumwandlung vom Bruttolohn einbehalten. Zusätzlich wird ein Teil der Leasingrate von PIERER Mobility übernommen.
- **Summerbike-Aktion:** Als Anerkennung für das Engagement und die Loyalität haben im Sommer 2023 die Mitarbeiter ein kostenloses Fahrrad erhalten. Insgesamt wurden innerhalb der PIERER Mobility-Gruppe rund 5.600 Summerbikes verteilt.

## Pendlerverkehr

Mit Maßnahmen zur Vereinfachung des Arbeitsweges und Reduktion des Pendlerverkehrs steigert die PIERER Mobility-Gruppe die Attraktivität ihrer Standorte und trägt gleichzeitig zu einer Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei.

- **Werksbus:** Um die Leiharbeiter proaktiv zu unterstützen, wurde 2023 ein zusätzlicher Werksbus eingeführt, welcher zwischen den Produktionswerken und Braunau verkehrt. Im Jahr 2023 nutzten durchschnittlich 116 Personen pro Tag die Werksbusse.

<sup>20</sup> Das sind Mitarbeiter mit einem aufrechten, österreichischen Dienstverhältnis bei der KTM AG und deren Tochterunternehmen sowie der Avocado GmbH und der PIERER Innovation GmbH. Exklusive freie Dienstnehmer, Mitarbeiter in Altersteilzeitfreizeitphase, Praktikanten und Diplomanden sowie Mitarbeiter mit einer individuellen Prämienvereinbarung mit Konzernanteil.

- Diese Maßnahme wird auch 2024 fortgesetzt, um die Mitarbeiterbindung zu den Leiharbeitern weiter zu stärken und gleichzeitig den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck zu reduzieren. Durch den Einsatz der Werksbusse konnten 2023 rund 170 t CO<sub>2</sub>-e eingespart werden<sup>21</sup>.
- **Pilotprojekt Shuttlebus:** Um den Mitarbeitern am Standort Munderfing den Arbeitsweg zu erleichtern, wird in einer ersten Pilotphase ein Shuttlebus vom Bahnhof Munderfing zu den Standorten der PIERER Mobility-Gruppe in Munderfing eingesetzt. Somit können die Mitarbeiter leichter öffentliche Verkehrsmittel für den Arbeitsweg nutzen.
- **Unterstützung für Fahrgemeinschaften:** Die „twoGo“-App ist eine innovative Mobilitätslösung, die im Sommer 2023 als Teil eines umfassenden Mobilitätskonzepts eingeführt wurde. Die App ermöglicht es, schnell und unkompliziert Fahrgemeinschaften zu bilden, indem sie die gewünschte Fahrstrecke mit anderen Nutzern abgleicht und einen optimalen Match vorschlägt.

## KENNZAHLEN UND ZIELE

Die PIERER Mobility-Gruppe beschäftigte zum 31.12.2023 weltweit 6.184 Mitarbeiter (Vorjahr: 6.088), davon 5.020 in Österreich (rund 81,0 %). 21,1% der gesamten Belegschaft waren in der F&E tätig. Im Jahr 2023 betrug der Anteil der weiblichen Beschäftigten rund 25,8 %. An den Standorten Mattighofen, Munderfing, Thalheim und Schalchen ist die KTM AG einer der größten Arbeitgeber in der Region Oberösterreich. Im Berichtsjahr 2023 waren hier 4.526 Mitarbeiter beschäftigt. Zum 31.12.2023 waren insgesamt 61 Menschen mit Beeinträchtigung (gemessen an ausgewiesenem Behinderungsgrad über 50 %) an den österreichischen Standorten der PIERER Mobility-Gruppe beschäftigt. Rund 98,4 % der Mitarbeiter der PIERER Mobility-Gruppe unterliegen Kollektivverträgen.

In der Region und besonders im näheren Umfeld um die österreichischen Produktionsstandorte des Unternehmens zählt die PIERER Mobility-Gruppe zu einem bedeutenden Arbeitgeber mit einem hohen Anteil an der lokalen Beschäftigung. So wohnen direkt in Mattighofen und den angrenzenden Gemeinden im Umkreis von 10 km Luftlinie 2.227 Beschäftigte der PIERER Mobility AG<sup>22</sup>.

Die Mitarbeiterfluktuation betrug bei der PIERER Mobility-Gruppe in den österreichischen Gesellschaften im Jahr 2023 rund 8,7 % (Vorjahr: <10 %). Darin inkludiert sind sämtliche Abgänge (exkl. Externe, befristete Dienstverhältnisse, freie Dienstnehmer, natürliche Fluktuation durch Pensionierung oder Tod) im Verhältnis zur Gesamtmitarbeiterzahl (exkl. geringfügig Angestellte während der Karenzzeit, freie Dienstnehmer (Testfahrer), Praktikanten/ Diplomanden, Feriapraktikanten, Leiharbeiter). Die Fluktuation konnte erstmalig im Jahr 2023 global ausgewertet werden, welche in der gesamten PIERER Mobility-Gruppe somit rund 10,9 % beträgt. Dabei wurde die gleiche Berechnungslogik wie in Österreich angewendet. Eine erweiterte Aufstellung der wichtigsten Mitarbeiterkennzahlen findet sich im Anhang.

## Sicherstellung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit

In Folge der nachteiligen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, welche sich insbesondere im Berichtsjahr noch stärker abzeichneten, wird die Organisation der Unternehmensgruppe personell wie auch produktionsseitig angepasst. In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2024 wird ein Prozess zur Restrukturierung sowie zur Einsparung an Lohnkosten ausgearbeitet. Dadurch sollen unter anderem bis zu 300 Arbeitsplätze in Mattighofen und Munderfing wegfallen. Dies betrifft insbesondere Leiharbeiter sowie Mitarbeiter, die über natürliche Fluktuation das Unternehmen verlassen.

<sup>21</sup> Nutzung von Emissionsfaktoren zur Berechnung der Treibhausgasemissionen. Emissionsfaktoren abrufbar unter: [https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz\\_fzkm\\_verkehrsmittel.pdf](https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz_fzkm_verkehrsmittel.pdf) (Stand Juli 2023)

<sup>22</sup> Inklusive Mitarbeiter der KTM AG und PIERER Innovation GmbH.

## 8. ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ

### WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

#### Auswirkungen

Als großer Arbeitgeber, ist die PIERER Mobility-Gruppe für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz vieler Mitarbeiter verantwortlich. Die Sicherstellung von guten und sicheren Arbeitsbedingungen ist essenziell. Daher werden Arbeitsplätze und Prozesse regelmäßig auf ihre Sicherheit überprüft und gegebenenfalls Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt. Es werden sowohl physische als auch psychische Risiken auf die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeiter erfasst, überprüft und bewertet, sowie Gegenmaßnahmen abgeleitet und umgesetzt. Trotz aller Bemühungen kommt es in geringem Ausmaß zu arbeitsbedingten Verletzungen, Erkrankungen und Todesfällen. Diese werden von der PIERER Mobility stets mit größter Umsicht untersucht und aufgearbeitet, um weiterhin sichere Arbeitsplätze bieten zu können. Die Gewährleistung von sicheren Arbeitsbedingungen ist im Verhaltenskodex der Unternehmensgruppe festgehalten und wird somit an alle vertraglichen Geschäftspartner weitergegeben.

#### Risiken & Chancen

Die Sicherheit und der Gesundheitsschutz haben bei der PIERER Mobility-Gruppe höchste Priorität. Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Erkrankungen sind zum Schutz der Mitarbeiter unbedingt zu vermeiden. Ferner können Arbeitsunfälle den Produktionsprozess beeinflussen, die Produktivität mindern und die Reputation des Unternehmens nachhaltig schädigen. Gesunde Mitarbeiter hingegen sind leistungsfähiger. Die Arbeitgeberattraktivität kann durch physische und psychische Gesundheitsmaßnahmen gesteigert werden.

### STRATEGIEN ZUR FÖRDERUNG VON ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ

Die Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten haben für die PIERER Mobility-Gruppe Priorität. Ihr Ansatz ist, ein Arbeitsumfeld zu schaffen, in dem Mitarbeiter vor Gesundheits- bzw. Verletzungsgefahren während der Arbeit durch geeignete Maßnahmen und Prozesse geschützt sind. Das ist die Voraussetzung, um berufliche Leistungen erbringen und mit körperlichen und mentalen

Belastungen umgehen zu können. In der Richtlinie von PIERER Mobility zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sind die wichtigsten Grundsätze zum Gesundheitsschutz ihrer Beschäftigten sowie die Maßnahmen, die sie dafür ergreift, zusammengefasst<sup>23</sup>. Die Unternehmensgruppe hat zahlreiche Sicherheitstrainings und -schulungen in ihren Prozessen etabliert, um stets für ein hohes Sicherheitsniveau zu sorgen. Exemplarisch sind hierfür Fahrtrainings für Testfahrer oder Sicherheitsschulungen für Produktionsmitarbeiter.

Für die zielgerichtete Weiterentwicklung der Arbeitssicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter zeichnet sich das Health & Safety Team verantwortlich. Unter der Teamleitung zeigen sich für die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz weiter die Sicherheitsfachkräfte verantwortlich. Sie werden durch arbeitsmedizinische und arbeitspsychologische Fachdienstleister unterstützt.

#### Zugehörige SDGs



8.8 Schutz der Arbeitsrechte und Förderung sicherer Arbeitsumgebungen

### ERGREIFUNG VON MASSNAHMEN UND WEITERE ERKLÄRUNGEN

Die PIERER Mobility-Gruppe hat sich zum Ziel gesetzt, eine hohe Arbeitssicherheitsleistung an allen Standorten und in allen Geschäftsbereichen zu erreichen. Für die Prozessoptimierung wurde im Geschäftsjahr 2023 eine Roadmap erstellt. Bei deren Umsetzung lag der Fokus auf folgenden Themen: strategische Sicherheitstrainings, die Professionalisierung des Sicherheitsteams und die Digitalisierung von Sicherheitsdaten.

- **Schulungen zum Thema Arbeitssicherheit:** Im Jahr 2023 wurden mehrere Sicherheitsschulungen überarbeitet und durchgeführt. Die relevantesten davon waren:
  - Notfallschulungen,
  - Batterietag in der Werkstatt,
  - Schulung der Produktionsmitarbeiter an den österreichischen Standorten zur sicheren Verwendung von Diisocyanaten,
  - Sicherheitsschulungen für Besucher und Auftragnehmer,
  - Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften für Lehrkräfte mit Auszubildenden.
- **Professionalisierung des Arbeitssicherheitsteams** durch die Schaffung einer neuen Abteilung für Sicherheitsmanagement als Teil des Gesundheits- und Sicherheitsteams.
- **Digitalisierung:**
  - Erstellung von Sicherheitsmanagementverfahren und Vorlagen, die in die Sicherheitssoftware integriert werden.
  - Plattform für mobiles Risikomanagement für Dienstreisende.

<sup>23</sup> Siehe aktuelle Fassung unter <https://www.pierermobility.com/api/assets/11923088>

• **Andere Initiativen:**

- Shuttle Mattighofen - Munderfing,
- Organisation einer Sicherheitsveranstaltung in Zusammenarbeit mit der AUVA zum fachlichen Austausch von Sicherheitsfachkräften in Oberösterreich.

## Health-and-Safety-Software

Nach der Inbetriebnahme einer neuen Health-and-Safety-Software wurde im Berichtsjahr 2023 mit einer ersten Pilot- und Testphase der HS-Software begonnen. Die vollständige Implementierung der Software ist ein umfassender, tiefgreifender Prozess, welcher noch nicht final abgeschlossen werden konnte.

## Unterweisung „Sicherheit & Brandschutz“

Die jährlichen Unterweisungen zu den Themen Brandschutz und Sicherheit wurden im Berichtsjahr in ein digitales Format überführt. Die Audioinhalte der beiden Kurse werden in zehn verschiedenen Sprachen bereitgestellt. Die Teilnehmer haben somit die Möglichkeit, den Kurs in ihrer Muttersprache zu absolvieren. So kann sichergestellt werden, dass alle Teilnehmenden die wichtigen Kursinhalte verstehen. Der E-Learning Raum in der Production Academy und die neu installierten Terminals ermöglichen eine arbeitsplatznahe Schulung aller Mitarbeiter. Gestartet wurde mit der Umsetzung 2023 bei der KTM Components GmbH, in der Fahrzeugassemblierung sowie Logistik, weitere Unternehmensbereiche wie zum Beispiel Motorenwerk und PG&A folgen 2024.

## Gesundheitsförderung & Sport

Die Förderung und Entwicklung der körperlichen und mentalen Gesundheit der Mitarbeiter ist ein weiteres wichtiges Ziel. Im Berichtsjahr erfolgten die finale Konzipierung und die Ausrollung der Sport- und Gesundheitsinitiative in weiten Teilen der Unternehmensgruppe. Unter dem Namen „POWER ON“ werden die gesamten Sport-, Gesundheits- und Trainingsaktivitäten gebündelt, der inhaltliche Fokus basiert auf den vier Säulen: Sport & Bewegung, Ernährung, mentale Gesundheit und Ergonomie. Die Bedürfnisse und Interessen der Mitarbeiter werden regelmäßig erhoben und in die Planung einbezogen. Die Sicherstellung erfolgt auf folgenden Ebenen: Analyse anhand relevanter KPIs, Mitarbeiterpartizipation anhand von Bedarfserhebungen (online Fragebogen) sowie halbjährliche Committee-Sitzungen mit Vertretern aus den unterschiedlichen Betriebsstätten (Multiplikatoren), Betriebsrat, Arbeitsmedizin und Human Resources. Dabei werden verschiedene Schwerpunkte verfolgt. Neben den kontinuierlichen Projekten im Bereich der Ergonomie zur Prävention von Muskel- und Skeletterkrankungen steht von Herbst 2023 bis Frühjahr 2024 das Thema Mental Health

im Vordergrund. Zu den umgesetzten Maßnahmen gehörten 2023 unter anderem folgende:

- Ausbau der Prävention zum Thema Mental Health in Form von Vorträgen und praxisnahen Workshops (zum Beispiel Kursreihe Mental Power, Vortrag Gesunder Schlaf).
- Unterstützung im Umgang mit psychisch belastenden Arbeitsbedingungen durch den Arbeitspsychologen und die Personalabteilung.
- Weiterentwicklung der ergonomischen Schulungsangebote und Ergonomieberatungen in Zusammenarbeit mit den Ergonomen des arbeitsmedizinischen Dienstes.
- Awareness Kampagne für Männergesundheit und Vorsorgeuntersuchungen.
- Firmeninterne Blutspendeaktion in Kooperation mit dem österreichischen Roten Kreuz.
- Schaffung einer Sportcommunity-Plattform über die Mitarbeiter App: Erleichterung der Vernetzung untereinander und die Verabredung zum gemeinsamen Sport (mittags, After-Work). Neuen Mitarbeitern bieten die Communities eine einfache Möglichkeit, sportlichen Anschluss zu finden.
- Neben bereits etablierten präventiven Angeboten (Schutzimpfungen, etc.) wurden erstmals Hautscreenings angeboten: Muttermaluntersuchungen zur Hautkrebs-Früherkennung.

Zu den weiteren ergriffenen Maßnahmen gehörte die Anschaffung von zusätzlichen Telefonzellen für die Mitarbeiter an den Standorten Linz und Munderfing, um Lärm in den Büros zu reduzieren. Die Mitarbeiter lernten zudem, wie sie durch ihre Ernährung und mentale Kraft ihre Stressresistenz verbessern können. Sie erhielten auch Tipps für einen kompetenten Umgang mit Stress zur Burnout-Prävention und ein Herz-Kreislauf-Risikoprofil zur Früherkennung von Zivilisationskrankheiten. Außerdem wird der Teamgeist und die Fitness der Mitarbeiter durch regelmäßige Teambuilding-Aktivitäten wie auch sportliche Bewerbe (z.B. Businessläufe) gefördert.

Das COVID-19 Management wurde laufend den aktuellen Gegebenheiten angepasst. Sämtliche firmeninterne Einrichtungen und Angebote (COVID-Hotline, innerbetriebliche Test-Station, etc.) standen den Mitarbeitern in den ersten beiden Quartalen 2023 uneingeschränkt zur Verfügung. Mit Aufhebung der behördlichen Maßnahmen ab 1. Juli 2023 wurde das COVID-19 Management in die arbeitsmedizinischen Agenden integriert.

## KENNZAHLEN UND ZIELE

### Arbeitsunfälle

Im Jahr 2023 ereigneten sich in der PIERER Mobility-Gruppe 125 arbeitsbedingte Unfälle (davon 103 bei Mitarbeitern bzw. 22 bei Leiharbeitern). Die Zahl der Unfälle mit zumindest drei Ausfalltagen lag gesamt bei 96 Unfällen (81 Mitarbeiter bzw. 15 Leiharbeiter). Alle arbeitsbedingten Unfälle sind an den KTM Standorten Mattighofen, Munderfing, Schalchen und Anif sowie den jeweiligen Teststrecken, aber auch im Straßenverkehr im Zuge eines Dauerlauftests, passiert. Die Hauptunfallursachen lassen sich auf den Umgang mit Fahrzeugen und anderen Beförderungsmitteln, das Herab- und Umfallen von Gegenständen sowie den Umgang mit Arbeitsmitteln und maschinellen Betriebseinrichtungen zurückführen. Die Hauptverletzungsarten sind Prellungen, Quetschungen, Brüche, Schnitt- sowie Bänderverletzungen. Die Steigerung der Unfallzahlen gegenüber dem Vorjahr ergibt sich aufgrund der kontinuierlichen Maßnahmen zur gesteigerten Awareness, die mit höheren Unfall-Einmeldungen einhergeht. Auch die deutliche Steigerung von Testfahrten trägt einen Teil bei. Die Verletzungsrate bei den Mitarbeitern beträgt 14,4 Arbeitsunfälle pro eine Million Arbeitsstunden. Die Lost Time Frequency Injury Rate (LTFIR) liegt 2023 bei den Mitarbeitern bei 11,3 und bei den Leiharbeitern bei 19,2.

Im Geschäftsjahr 2024 wird die Implementierung der Health-and-Safety-Software fortgeführt, sodass die Prozesse in den Regelbetrieb übergehen können. Mit Hilfe dieses Managementsystems soll die Dokumentation der Aktivitäten im Bereich des betrieblichen Gesundheitsschutzes und der Arbeitssicherheit digitalisiert werden, um eine systematische Verbesserung und zentrale Steuerung zu gewährleisten.

## 9. SCHULUNG UND WEITERBILDUNG

### WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

#### Auswirkungen

Durch die überregionale Bekanntheit der PIERER Mobility-Gruppe ist es ihr möglich, neue Talente und Fachkräfte für die Region Oberösterreich zu gewinnen. Positionsspezifisch zusammengestellte Bildungs- und Lehrangebote tragen zum langfristigen Verbleiben der Fachkräfte in der Unternehmensgruppe und in der Region bei. Aus- und Weiterbildungsangebote steigern die Kompetenz der Mitarbeiter und sichern deren Berufsfähigkeit in einer dynamischen Zukunft. Somit kann Bildung zu einer Verbesserung der Lebenssituation der Mitarbeiter beitragen. Hierzu unterhält die Unternehmensgruppe Kooperationen mit Hochschulen und anderen Bildungseinrichtungen, um eine umfassende Ausbildung der Mitarbeiter sicherstellen zu können<sup>24</sup>. Die PIERER Mobility-Gruppe achtet auf eine beständige Weiterentwicklung der Aus- und Weiterbildungsangebote sowie die regelmäßige Konsultation der Mitarbeiter. Somit kann auf Rückmeldungen der Mitarbeiter sowie auf externe Veränderungen reagiert werden.

#### Risiken & Chancen

Die PIERER Mobility setzt auf strategische Personalentwicklung, um die Mitarbeiter langfristig an das Unternehmen zu binden und Perspektiven sowie Chancen anbieten zu können. Es wird laufend daran gearbeitet, die Mitarbeiter auf dem aktuellen Ausbildungsstand zu halten und auf zukünftige Herausforderungen im Beruf vorzubereiten.




### STRATEGIEN ZUR FÖRDERUNG VON WEITERBILDUNG UND SCHULUNG

Die PIERER Mobility-Gruppe verfolgt den Ansatz, durch Weiterbildungsangebote für bestehende Mitarbeiter interne Karrierewege und lebenslanges Lernen zu ermöglichen. Die Unternehmensgruppe evaluiert halbjährlich die Anzahl an Aus- und Weiterbildungsstunden und leitet entsprechende Maßnahmen ab. Ergänzt wird dies durch die jährliche Bedarfserhebung bei allen Führungskräften, um Trainings und Weiterbildungen anzubieten, die dem aktuellen Bedarf der Fachbereiche entsprechen. Durch ein strukturiertes Personalmanagement sowie die stetige Weiterführung von Personalentwicklungsprogrammen wird dem unerwünschten Ausscheiden von Mitarbeitern entgegengewirkt. Im Speziellen setzt die PIERER Mobility-Gruppe verstärkt auf Onlinetrainings zur zeitlich und

<sup>24</sup> Für weitere Informationen wird hier auf das ESG-Magazin verwiesen.

örtlich flexiblen Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter. Zusätzlich wird Fachkräftemangel in der Unternehmensgruppe durch ein umfassendes Lehrlingsausbildungsprogramm adressiert. Es werden gezielt und kompetenzorientiert neue Mitarbeiter ausgebildet.

### Zugehörige SDGs:

-  4.3 Gleichberechtigter Zugang zu bezahlbarer fachlicher, beruflicher und tertiärer Bildung
-  4.4 Erhöhung der Anzahl von Personen mit relevanten Fähigkeiten für beruflichen Erfolg
-  8.6 Förderung von Jugendbeschäftigung, Bildung und Ausbildung

## ERGREIFUNG VON MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

### Coaching for Managers

Diese Initiative bietet Führungskräften der Unternehmensgruppe neben den allgemeinen Führungskräfteausbildungen auch individuelle Beratungen an, um sie bei spezifischen Herausforderungen oder Entwicklungsprozessen zu begleiten. Mit dem Partner CoachHub erhalten Führungskräfte professionelles, digitales Coaching, das ihnen bei persönlichen Themen hilft, einfach und digital. Der ganzheitliche Business-Coaching-Ansatz konzentriert sich auf die beiden wichtigsten Facetten erfolgreicher Führung im digitalen Zeitalter: Persönlich wachsen und als Führungskraft inspirieren.

### KTM Lehrabschluss am zweiten Bildungsweg

Im September 2023 wurde in Zusammenarbeit mit dem Land Oberösterreich, der Arbeiterkammer Oberösterreich sowie der Wirtschaftskammer Oberösterreich der KTM Lehrabschluss im zweiten Bildungsweg ins Leben gerufen. In Kooperation mit dem Projekt „Du kannst was!“ haben Mitarbeiter mit einschlägiger Berufserfahrung die Möglichkeit, ergänzende, individuell auf sie zugeschnittene, Vorbereitungskurse zu besuchen und somit den Lehrabschluss berufsbegleitend im Unternehmen nachzuholen. Die Ausbildung wird in drei Lehrberufen angeboten (Betriebslogistik, Metallbearbeiter und Kraftfahrzeugtechniker mit dem Schwerpunkt: Motorradtechnik). Hauptzielgruppe sind hierbei die Logistik- und Produktionsbereiche der KTM AG. Im Jahr 2023 konnten sich 14 Mitarbeiter qualifizieren und mit ihrer Ausbildung im Bereich Betriebslogistik und Metallbearbeitung starten.

### WerkMEISTER

Der KTM WerkMEISTER wurde initiiert, um die Qualifikation der Mitarbeiter weiter zu präzisieren. Das Programm bietet Fach-, Führungs- sowie Methodenkompetenz und ist ein essentieller Bestandteil der KTM\_academy. Durch die Anwendung des Gelernten in unternehmensinternen Projekten erfolgt ein unmittelbarer Wissenstransfer in die Praxis, von dem beide Seiten gleichermaßen profitieren. Zusätzlich steht der Austausch zwischen den Abteilungen sowie Fachexperten im Fokus. Die Ausbildung wird in zwei Sparten angeboten: Logistikmanagement (Werkmeister) und Mechatronik (Werkmeister & Meister). Hauptzielgruppe sind hierbei die Logistik- und Produktionsbereiche der KTM AG sowie die Mitarbeiter aus der KTM F&E GmbH. 2023 starteten 17 Mitarbeiter die Ausbildung.

### General Management Program (GMP)

Das GMP ist ein zweisemestriges Programm, welches mit dem Titel „akademischer General Manager“ abgeschlossen wird. Das Programm fokussiert sich auf zwei inhaltliche Schwerpunkte: Business Management Excellence und General Management for Future Business. Start war mit September 2023 und Abschluss ist mit September 2024 – vorgesehen sind 29 Trainingstage vor Ort in Munderfing ergänzt durch zusätzlich Online-Lernformate. Nach Abschluss einer Bewerbungsphase haben 16 Teilnehmer das Programm gestartet.

### Internationalisierung KTM\_academy Trainingsportal

Im November 2023 wurde das KTM\_academy Trainingsportal auch für alle Mitarbeiter außerhalb Österreichs freigeschaltet (zusätzlich 1.164 Mitarbeiter). Somit haben Mitarbeiter außerhalb Österreichs Zugriff auf Onlinekurse zu internen Prozessen, Compliance- und Sicherheitsthemen. Weiters stehen Angebote wie digitales Coaching oder digitale Sprachkurse zur Verfügung. Dieses Angebot wird laufend erweitert, um auch fachliche Inhalte und Methodenkenntnisse vermitteln zu können. Zukünftig ist geplant, dass Standorte innerhalb Europas auch das Angebot für Präsenztrainings in Österreich nutzen können.

### Interviewtraining für Führungskräfte

Im Geschäftsjahr 2023 wurde ein digitales Interviewtraining für Führungskräfte eingeführt, welches sie bei der Vorbereitung auf Vorstellungsgespräche (digital und in Person) unterstützt. Seit der Implementierung im Mai 2023 absolvierten 50 Führungskräfte das Training.

## KENNZAHLEN UND ZIELE

Im Jahr 2023 wurden 152 verschiedene Online-Kurse angeboten. Diese stehen Mitarbeitern in Österreich und an internationalen Standorten zur Verfügung. Ergänzt werden diese durch 357 Präsenztrainings an den österreichischen Standorten.

Die Anzahl der Aus- und Weiterbildungsstunden für Mitarbeiter in Österreich betrug rund 137.000 Stunden (Vorjahr rund 120.000). Pro Mitarbeiter waren es durchschnittlich 23 Stunden (Vorjahr: rund 22 Stunden). Der Aufwand für die Aus- und Weiterbildungskosten betrug im Berichtsjahr global rund € 3.884.000. Siehe auch Tabelle zur „Aus- und Weiterbildung“ im Anhang.

Zum Bilanzstichtag 31.12.2023 waren rund 220 Lehrlinge, der überwiegende Anteil davon in der Lehrwerkstatt am Headquarter in Mattighofen, beschäftigt (Vorjahr: rund 200). Ausgebildet wurde in 25 Lehrberufen. Ziel ist die Steigerung der Lehrlingszahl auf ca. 230 Lehrlinge 2024.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr befanden sich 68 weibliche und 154 männliche Lehrlinge in einer Lehre, davon 64 % im technischen sowie 36 % im kaufmännischen Bereich. Der gefragteste Bereich ist die KFZ-Technik, in welchem derzeit 37 % der technischen Lehrlinge ausgebildet werden, gefolgt vom Bereich Metalltechnik (32 %). 5,4 % der Lehrlinge befinden sich aktuell in der Dualen Akademie.

Im Jahr 2023 wurden bei der KTM AG 48 ausgelernte Mitarbeiter in unterschiedlichen Fachbereichen integriert. Davon haben 75 % ihre Abschlussprüfung mit Auszeichnung oder gutem Erfolg absolviert.

## 10. DIVERSITÄT UND CHANCENGLEICHHEIT

### WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

#### Auswirkungen

Die PIERER Mobility-Gruppe achtet und respektiert die Rechte aller Menschen. Das gilt auch für Vertreter benachteiligter Gruppen. Die PIERER Mobility achtet auf Gleichbehandlung und Chancengleichheit hinsichtlich Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen und duldet keine Diskriminierung aufgrund von Merkmalen wie Geschlecht, ethnische Herkunft, Religion, Weltanschauung, Behinderung, Alter, sexuelle Orientierung oder jeglicher anderer Aspekte, die lokaler Gesetzgebung unterliegen. Die Vielfalt und Einzigartigkeit der Mitarbeiter sind der Motor für die Leistungsfähigkeit und Innovationskraft der PIERER Mobility-Gruppe. Dennoch kann es für benachteiligte Personen potenziell schwerer sein, Zugang zum Arbeitsmarkt und zu Aufstiegsmöglichkeiten zu finden. Verbunden ist dies häufig mit einer schlechteren Vergütung von Vertretern dieser Gruppen. Die negativen Einflüsse auf die betroffenen Personen sind vielseitig und reichen von psychischen Belastungen bis hin zu finanziellen Problemen. Durch das gezielte Ansprechen benachteiligter Gruppen, können Ungleichheiten abgebaut und die Chancengleichheit gefördert werden. Spezielle Programme fördern die Einbindung und Weiterentwicklung von Personen aus benachteiligten Gruppen.

#### Risiken und Chancen

Risiken für das Unternehmen im Bereich dieses Themas lassen sich in Form eines Reputationsverlusts zusammenfassen. Gleichzeitig betrachtet die Unternehmensgruppe diverse Teams als Chance für Innovation und Lösungsfindungsprozesse.

### STRATEGIEN ZUR FÖRDERUNG VON DIVERSITÄT UND CHANCENGLEICHHEIT

Die PIERER Mobility-Gruppe legt besonderen Wert darauf, dass alle Mitarbeiter fair und respektvoll behandelt werden. Soziale Gerechtigkeit soll gefördert werden, während Diskriminierung und Ungleichheit bekämpft und vermieden werden sollen. PIERER Mobility hat in ihrer Diversitäts- und Antidiskriminierungsrichtlinie definiert, wie sie Diversität innerhalb der Unternehmensgruppe fördern will und wie sie allen Formen der Diskriminierung sowie

Belästigung vorbeugt, diese erkennt und darauf reagiert. Diese Richtlinie ist für alle Beschäftigten der Unternehmensgruppe wie auch für alle Geschäftspartner, Lieferanten, Kunden und Berater durch den Verhaltenskodex verbindlich und auf der Unternehmenswebseite<sup>25</sup> abrufbar.

## Zugehörige SDGs



8.5 Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit mit gleicher Bezahlung

## ERGREIFUNG VON MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

### Integration internationaler Mitarbeiter

- **Internationalisierung Karriere-Website:** Um mehr internationale Mitarbeiter für die PIERER Mobility-Gruppe gewinnen, wie auch die Vertriebsniederlassungen im Recruitingprozess unterstützen zu können, wurde im Geschäftsjahr 2023 ein Pilotprojekt mit der französischen Vertriebsniederlassung gestartet. Offene Positionen der französischen Niederlassung werden nun auf der Karriere-Website der Unternehmensgruppe publiziert. Bisher wurden zwei Positionen veröffentlicht und anschließend erfolgreich besetzt. Durch die Veröffentlichung auf der Website konnten insgesamt 39 zusätzliche Bewerbungen generiert werden.
- **Let's talk German – The get together for internationals:** Bei diesen Veranstaltungen geht es darum, die deutsche Sprache auf unterhaltsame und interaktive Weise zu erlernen und gleichzeitig neue Bekanntschaften zu finden. Dieser Kurs wird für „Beginner“ und „Intermediate“ angeboten. Folgende Ziele setzt sich diese Initiative:
  - **Interaktive Sprachpraxis:** Aktives Üben durch Sprechen
  - **Professionelle Anleitung** durch erfahrende Trainer
  - **Gemeinschaftsgefühl:** Knüpfung von Kontakten und Ausweitung des Netzwerks im Unternehmen
  - **Spannende Themen:** Interessante Diskussionen über wechselnde Themen2023 fanden die ersten sechs Termine (3x Beginner und 3x intermediate) mit 59 Teilnehmern statt.
- **Production Academy – Sprachavatar**  
Bei der Ausbildung von neuen als auch bestehenden Produktionsmitarbeitern wird besonderer Wert daraufgelegt, dass die gelernten Inhalte für die Teilnehmer verständlich und nachvollziehbar sind. Derzeit besuchen Vertreter vieler

verschiedener Nationen und mit unterschiedlichen Sprachen die Trainings der Production Academy. Mithilfe von künstlicher Intelligenz (KI) ist es möglich, die Inhalte in vielen verschiedenen Sprachen bereitzustellen, um so die Mitarbeiter bestmöglich trainieren zu können.

### Ausbildung von Jugendlichen mit erschwerten Startbedingungen – Teilqualifizierung Metallbearbeitung

Das Projekt „Standardisierte Ausbildung Metall“ bietet Jugendlichen mit erschwerten Startbedingungen Zugang zu einer Teilqualifikation. Das Programm wird mit einer Abschlussprüfung beschlossen und kann auf die Lehrzeit angerechnet werden. Bisher haben 20 Bewerber einen handwerklichen Geschicklichkeitstest absolviert. Nach erfolgreicher Bewerbungsphase starteten die ausgewählten Jugendlichen die Ausbildung im Bereich der Metallbearbeitung. Im Jahr 2024 soll die Ausbildung und Teilqualifizierung im Bereich Metallbearbeitung erneut ermöglicht werden.

### Vereinbarkeit von Familie und Beruf

Bereits seit einigen Jahren betreibt KTM zwei Krabbelstuben in Mattighofen und Munderfing. Aufgrund der regen Nachfrage wurde im September 2023 eine weitere, dritte Gruppe in der Gemeinde Mattighofen eingerichtet. Das KTM Krabbelstuben Angebot dient berufstätigen Eltern dazu, den Wiedereinstieg ins Berufsleben und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu erleichtern.

### Frauenförderung

Um mehr junge Frauen für Informatik zu begeistern und den Gender Gap in diesem Bereich zu verringern, hat Avocado im Oktober 2023 einen Hackathon für „FemaleCoders“<sup>26</sup> veranstaltet. 40 interessierte Mädchen ab 15 Jahren arbeiteten in Kleingruppen an elf Webentwicklungsprojekten in Tracks wie IOT, KI und WEB. Die jungen Programmierinnen konnten dabei neue Fähigkeiten erwerben, neue Technologien ausprobieren und sich mit anderen Coding-Begeisterten vernetzen. Ähnliche Kooperationen sind auch für 2024 geplant.

## KENNZAHLEN UND ZIELE

Seit 2018 ist der Frauenanteil im Konzern um rund 12,3 % angestiegen. Im Jahr 2023 betrug der Frauenanteil 25,8 %. Im Berichtsjahr waren Mitarbeiter aus 69 Nationalitäten in der Unternehmensgruppe beschäftigt. Das globale Durchschnittsalter betrug 37,1 Jahre.

<sup>25</sup> Siehe aktuelle Fassung unter <https://www.pierermobility.com/api/assets/11923109>

<sup>26</sup> <https://female-coders.at/>



## V. SOZIALE NACHHALTIGKEITSASPEKTE – VERBRAUCHER UND ENDNUTZER

### 11. PRODUKTSICHERHEIT

#### WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

##### Auswirkungen

Neue Marktentwicklungen, rechtliche Vorgaben und wissenschaftliche Erkenntnisse erfordern die beständige Weiterentwicklung von PTWs. Die PIERER Mobility-Gruppe arbeitet deshalb kontinuierlich an der Verbesserung der Sicherheitseigenschaften der PTWs und entwickelt neue Verfahren und Technologien, welche zur Sicherheit und Gesundheit der Nutzer beitragen. Dennoch kann es zu potenziellen, negativen Einflüssen auf die Sicherheit und Gesundheit von Kunden und anderen Verkehrsteilnehmer kommen.

##### Risiken & Chancen

Die Sicherheit und der Schutz der Anwender sowie hohe Qualitätsstandards haben für die PIERER Mobility-Gruppe höchste Priorität. Produkthaftungsfälle aufgrund mangelnder Sicherheit können zu Klagen, Bußgeldern sowie Reputationsverlust führen.

#### STRATEGIEN ZUR SICHERUNG DER PRODUKTSICHERHEIT

Die PIERER Mobility AG hat sich zum Ziel gesetzt, besonders sichere und hochqualitative Produkte herzustellen und die Rückrufquote auf niedrigem Niveau zu halten. Eine hohe Qualität ermöglicht eine zuverlässige und sichere Produktnutzung. Diese wird durch ein nach ISO 9001:2015 zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem an relevanten Standorten (wie Produktion, Logistik sowie Forschung und Entwicklung) der PIERER Mobility-Gruppe sichergestellt.

Die Mission des Unternehmens ist es, unter anderem durch Einsatz von Fahrassistenzsystemen den Anteil an vermeidbaren Motorradunfällen auf ein technisch mögliches Minimum zu reduzieren. Dabei bezieht PIERER Mobility insbesondere den Unternehmensbereich Motorsport mit den Fahrerteams sowie andere relevante Stakeholdergruppen in die Erprobung und Validierung ein, um ein bestmögliches Gesamtergebnis für Anwender sicherstellen zu können. Die Unternehmensgruppe verfügt über ein weltweites Servicenetz von Fachwerkstätten, um den hohen Ansprüchen an das Qualitätsniveau der Produkte nachzukommen. Diese entsprechen definierten Qualitätsstandards hinsichtlich Infrastruktur, Ausstattung mit Spezialwerkzeugen und Ausbildung.

Für die Erstellung der Maßnahmen und Erreichung der Ziele in diesem ESG-Handlungsfeld sind die Geschäftsführer/Bereichsleiter in der KTM F&E GmbH und im Kundendienst sowie aus dem Bereich Digitalisierung verantwortlich.

##### Zugehörige SDGs:



3.6 Reduzierung von Verletzungen und Todesfällen im Straßenverkehr

#### ERGREIFUNG VON MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der PIERER Mobility AG engagiert sich intensiv für die Sicherheit seiner Kunden und arbeitet an zukunftsweisenden Lösungen. Beispielsweise bietet die „Fahrzeug zu Fahrzeug (V2V)-Kommunikation“ großes Potenzial, Unfälle zu vermeiden. Folgende Fortschritte wurden im Berichtsjahr mit der prototypischen Umsetzung der Funktechnologie erzielt:

##### Umfallvermeidung durch Funkkontakt

Im Rahmen ihrer CMC (Connected Motorcycle Consortium) Mitgliedschaft arbeitete die KTM F&E GmbH gemeinsam mit anderen Motorrad- und Pkw-Herstellern auch im Jahr 2023 an der Analyse von Unfallszenarien und der Vermeidung durch die Funkkommunikation weiter. Es wurden entsprechende Use Cases erstellt und im Oktober 2023 verschiedenen Interessensvertretern und Vertretern der Europäischen Kommission sowie der Medien die bisherigen Konsortiums-Ergebnisse in einem Demonstrations-Event<sup>27</sup> vorgeführt. Die KTM F&E GmbH stellte ein Serienmotorrad mit prototypisch integrierter C-ITS Hardware und Software sowie einen Serien-Pkw vor, und demonstrierte die bereits heute technologisch mögliche Kommunikation mit Serien-Pkws und die Verarbeitung der motorradbezogenen Daten im serienmäßig verbauten C-ITS System des Pkws.

##### Warnmeldungen

Das Projekt zu den akustisch perfekt wahrnehmbaren Warnmeldungen für alle Altersgruppen befindet sich in der Abschlussphase. Die Umsetzung in die Serie ist geplant. Dabei beschäftigte sich das F&E-Team mit akustischen Warnmeldungen, welche es dem Fahrer ermöglichen werden, eine kritische Situation rechtzeitig zu erkennen und darauf ebenfalls rechtzeitig zu reagieren. Diese neuen Erkenntnisse entstanden durch die Zusammenarbeit mit der Universität Dresden.

27 Siehe weitere Informationen unter <https://www.cmc-info.net/news/demo-event-shows-the-cooperation-between-motorcycle-and-car-makers>

Darüber hinaus hat man sich auch an Möglichkeiten zum haptischen Feedback für den Fahrer auseinandergesetzt. Hier wurden trotz der vom Motorrad ausgehenden Vibrationen verschiedene Ansätze verfolgt, die besser als optische Hinweise wahrnehmbar sind.

## Notruf

Das F&E-Team untersuchte außerdem verschiedene Optionen, wie ein automatischer oder manueller Notruf vom Motorrad aus erfolgen kann. Dabei wurden Vor- und Nachteile von technisch möglichen Darstellungen analysiert und schließlich eine Lösung für ein konkretes Serienmodell erarbeitet. Dabei flossen die Erfahrungen aus dem europäischen E-Call für Pkw wie auch aus den von der Europäischen Kommission unterstützten Forschungsprojekten „I-HeERO“ und „SAFE“ ein. Alle Voruntersuchungen zum automatischen E-Call wurden mit 2023 abgeschlossen, das neue System ist mit der potenziellen Einführung eines EU-Standards, welcher noch ausständig ist, einsatzbereit.

### Weitere Entwicklungen, bei welcher der Fokus auf die Motorrad- und Fahrersicherheit gelegt wurde:

- Optimierung der Lesbarkeit von Informationen auf dem Dashboard durch vereinheitlichte Vorgaben zu Schriftgrößen für alle neuen Fahrzeuge (ab MY25).
- Entwicklung einer vereinfachten Version zur Erkennung einer Unfallsituation. Dabei geht es insbesondere darum, die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer zu erregen.
- Analyse der gesetzlichen Anforderungen aus R156 und ISO 24089, um diese im Zuge des Software-Updates für das Management System (SUMS) korrekt berücksichtigen zu können.

## Training zur Verlegung von Kabelsträngen

Die Production Academy verfolgt in ihrem Kursangebot unter anderem das Ziel, die Fehlerquote beim Entwickeln/Produzieren möglichst niedrig zu halten. Ein wichtiges Thema ist zum Beispiel die Verlegung von Kabelsträngen bei Fahrzeugen, da Fehler enorme Auswirkungen für den Endkunden haben können. Um sicherzustellen, dass Mitarbeiter in der Fahrzeugassemblierung wie auch in der Entwicklungsphase von neuen Motorrädern über das nötige Wissen verfügen, wurde eine Schulung von der Production Academy in Zusammenarbeit mit verschiedenen Abteilungen ausgearbeitet (F&E, Qualitätsmanagement, Arbeitsvorbereitung, Fahrzeugassemblierung und Kundendienst). Grundlegende Basics, Aufgaben

und Funktion, Orientierung beim Verlegen, Fehlerbilder sowie mögliche Lösungen werden thematisiert. Darüber hinaus wird erläutert, wie Problemstellen aussehen können und wie wichtig es ist, Abweichungen oder Probleme zu melden und wie dies erfolgen sollte. Der Onlinekurs, welcher 2023 eingeführt wurde, ist von rund 260 Personen jährlich zu absolvieren.

## Intensivierung der Qualitätsvorausplanung

Im Berichtsjahr wurde die Qualitätsvorausplanung im Sinne eines APQP (Advanced Product Quality Planning) – Verfahrens vorangetrieben. Dabei handelt es sich um ein Verfahren zur strukturierten Planung der Qualität von Produkten und Sicherstellung der Qualität schon bei Design und Definition des Produktes.

## KENNZAHLEN UND ZIELE

Die Gesundheit und Sicherheit der Kunden/Anwender haben über alle Produktbereiche der PIERER Mobility AG hinweg stets oberste Priorität. Die Unternehmensgruppe legt großen Wert auf die Zufriedenheit ihrer Kunden mit den Produkten aller ihrer Marken. Im Zuge stetiger Produktverbesserungen sind bei gestiegenem Fahrzeugabsatz die Anzahl der Garantieanträge weltweit rückläufig. Die strengen Anforderungen entlang der Wertschöpfungskette der PIERER Mobility-Gruppe ist der Beleg dafür und spricht für die hohe Produktqualität aller Marken samt aller Maßnahmen im Bereich der Marktbeobachtungen. Dies drückt sich ebenfalls anhand der Anzahl der Rückrufe aus: Im Geschäftsjahr 2023 gab es keinen Rückruf bei Motorradmodellen und einen Rückruf im Segment der (E-)Fahrräder. Dieser Rückruf bezog sich auf eine technische Komponente, welche bei den Marken Husqvarna, GASGAS und R Raymon verbaut wurde. Betroffen waren verschiedene Fahrradmodelle des Modelljahres 2022. Die betroffene Komponente (Bremsystem) wurde unverzüglich sowie vollständig aus dem Sortiment genommen und durch eine andere Komponente von anderen Herstellern ausgetauscht.

Weiterführende Informationen zu den Recalls finden sich auf den Produkt-Webseiten<sup>28</sup>. Als zusätzliches Sicherheitsfeature kann sich jeder KTM, Husqvarna und Motorrad-Besitzer unter Service and Safety Check<sup>29</sup> informieren, ob bei seinem Fahrzeug (Fahrgestellnummer und Auslieferungsurkunde erforderlich) ein Rückruf durchzuführen ist.

<sup>28</sup> Motorräder: <https://www.ktm.com/en-int/service/Safety.html> und <https://www.husqvarna-motorcycles.com/en-do/service/safety-information.html> und <https://www.gasgas.com/de-de/service/safety-information.html>; (E-)Fahrräder: <https://www.gasgas.com/de-at/service/safety-information.html> und <https://www.r-raymon-bikes.com/de-at/service/safety-information.html> und <https://www.husqvarna-bicycles.com/de-at/support/safety-information.html>

<sup>29</sup> Siehe als Beispiel <https://www.gasgas.com/de-de/service/service-and-safety-check.html>

## 12. DATENSCHUTZ UND CYBERSICHERHEIT

### WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

#### Auswirkungen

In einer zunehmend digitalisierten Welt nimmt Datenschutz und Cybersicherheit einen immer größeren Stellenwert ein. Cyberangriffe auf Unternehmen werden häufiger und die Folgen der Angriffe schwerwiegender. Die Produkte der PIERER Mobility werden konnektiver und mehr Daten – hinsichtlich Nutzer und deren Verhalten – werden gesammelt und ausgewertet. Die Konnektivität der Produkte erhöht die möglichen Angriffspunkte für Cyberangriffe. Daher achtet die Unternehmensgruppe auf den Schutz von Daten, die Absicherung gegen Cyberangriffe und arbeitet an der Weiterentwicklung von Datenschutzsystemen sowohl im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeiten aber auch in der Produktnutzungsphase. Dennoch kann es zum Verlust von oder unbefugten Zugriff auf Daten und Informationen kommen. Schützenswert sind sowohl Kunden- und Lieferantendaten als auch Daten der Mitarbeiter der PIERER Mobility oder Unternehmensgeheimnisse.

#### Risiken & Chancen

Durch Data Privacy Verstöße kann es zu Klagen, Bußgeldern und Schadensersatzforderungen kommen. Diese können der Reputation der PIERER Mobility-Gruppe schaden. Cyber-Crime Vorfälle können den Betrieb und die Produktion beeinträchtigen.

### STRATEGIEN ZUR SICHERUNG VON DATENSCHUTZ UND CYBERSICHERHEIT

Datenschutz ist für die PIERER Mobility-Gruppe von entscheidender Bedeutung, insbesondere das Sicherstellen aller Geschäftsprozesse, dass diese im Einklang mit den geltenden Datenschutzgesetzen stehen. Auch auf den Bereich Cybersicherheit wird ein spezieller Fokus gelegt. Die PIERER Mobility begegnet IT- und Cyberrisiken durch eine laufende Weiterentwicklung der Sicherheitsmaßnahmen, Einsatz aktueller Technologien und einem mehrstufigen Security-Konzept. Externe und interne Schwachstellenanalysen sowie Sicherheitsaudits werden regelmäßig durchgeführt. Die PIERER Mobility-Gruppe hat sowohl ein Datenschutz-Compliance Konzept als auch ein IT-Security- und Riskmanagement-System implementiert, um Informationssicherheitsrisiken zu erkennen und zu steuern und die aktuellen Datenschutzgesetze auf nationaler und internationaler Ebene zu überprüfen sowie die interne Implementierung zu gewährleisten. Besondere Aufmerksamkeit gilt den Daten im Bereich Forschung und Entwicklung, Fahrzeug- und Kundendaten sowie personenbezogenen Mitarbeiterdaten.

### ERGREIFUNG VON MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

Auch im Geschäftsjahr 2023 lag der Fokus auf Sensibilisierungsschulungen der Mitarbeiter im Bereich IT-Security und Datenschutz. Diese werden präventiv durchgeführt und finden weltweit in allen Tochtergesellschaften statt. Weiterhin ist das E-Learning IT-Security verpflichtend von allen Mitarbeitern einmal jährlich zu absolvieren. Ergänzend hierzu müssen alle Mitarbeiter der KTM AG und Tochtergesellschaften an einer Face2Face Schulung teilnehmen. Im Bereich Datenschutz erfolgen regelmäßige Präsenzs Schulungen für Gesellschaften und Fachkräfte, die häufige Berührungspunkte mit personenbezogenen Daten haben und den digitalen Wandel vorantreiben. Die neue Datenschutz-Intranetseite bietet eine 24/7 Self-Service Plattform für alle Mitarbeiter und beinhaltet Beiträge und Basiswissen zu den Themen Datenschutz, Guidelines, Toolkits, Prozesse bzw. Abläufe und Musterverträge sowie Beiträge zu speziellen, datenschutzrechtlich relevanten Themen wie Verarbeitung von Verbraucherdaten und Datentransfer.

#### Cybersecurity Management System (CSMS)

Nach geltendem europäischen Recht muss die Sicherheit der IT-Systeme in Fahrzeugen erhöht und ein strengerer Cybersecurity-Schutz gewährleistet sein. Aktuell ist die Regelung nur für vierrädrige Fahrzeuge in Kraft, welche für eine Typzulassung den Nachweis der Cybersecurity für den gesamten Produktlebenszyklus einfordert. Die RED DA (Radio Equipment Directive der Europäischen Union) wird auch die entsprechenden Komponenten in motorisierten Zweirädern (Motorräder, E-Bicycles) ab 2025 verpflichtend machen. Zusätzliche Regularien hinsichtlich Cybersecurity – Cyber Resilience Act (CRA), ECE R155 – werden ab 2027 für motorisierte Zweiräder umsetzungspflichtig. PIERER Mobility implementiert ein Cybersecurity Management System (CSMS) nach ISO/SAE 21434, um die gesetzlichen Anforderungen bei in Kraft treten erfüllen zu können und die Cybersecurity der Produkte zu garantieren. Das CSMS wird bis 2025 ausgerollt. Das Reaudit für die TISAX Zertifizierung (Security Level 2), welche sich in ihrem Prozess an den Standards ISO 27001/27002 orientiert, wird 2024 durchgeführt.

#### KENNZAHLEN UND ZIELE

Insgesamt wurden 627 der in Europa beschäftigten Mitarbeiter der PIERER Mobility-Gruppe online im Bereich Datenschutz geschult, davon 26 Führungskräfte. Im Bereich IT-Security wurden rund 970 der in Österreich beschäftigten Mitarbeiter der PIERER Mobility-Gruppe in Präsenz geschult, darunter auch Führungskräfte. Im Jahr 2024 ist es geplant, das IT-Security Schulungsprogramm komplett zu überarbeiten bzw. umzugestalten. In der Regel sollten monatlich zumindest zwei Trainingseinheiten, welche in Präsenz jeweils mit ca. 30 - 50 Teilnehmern stattfinden, durchgeführt werden.

## VI. GOVERNANCE-ASPEKTE

### 13. MANAGEMENT DER LIEFERANTENBEZIEHUNGEN

#### WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

##### Auswirkungen

Die PIERER Mobility-Gruppe verfügt über Vertragsbeziehungen mit einer Vielzahl kleiner und großer Lieferanten. Diese sind zum Teil von zuverlässigen Absatzzahlen und fristgerechten Zahlungen durch die Unternehmensgruppe abhängig. Ein Zahlungsverzug könnte den wirtschaftlichen Erfolg der Lieferanten negativ beeinflussen.

##### Risiken & Chancen

Die PIERER Mobility-Gruppe ist auf die termingerechte Lieferung von Materialien und Komponenten angewiesen. Verzögerungen in der Lieferkette können den Produktionsprozess beeinträchtigen. Außerdem können Material- und Rohstoffknappheit zu erhöhten Kosten und Produktionsengpässen führen.

#### STRATEGIEN ZUM MANAGEMENT DER LIEFERANTENBEZIEHUNGEN

Die PIERER Mobility-Gruppe unterhält mit einer Vielzahl von Lieferanten enge Beziehungen und Kooperationen. Beide Vertragsseiten müssen auf die Einhaltung von Vertragsbestimmungen vertrauen können. Für die PIERER Mobility ist die Qualität der Produkte maßgeblich. Daher integrierte sie ein umfangreiches Lieferantenmanagement in ihre Beschaffungsprozesse. Das Management befasst sich mit Verfahren zur Lieferantenauswahl, Lieferantenaudits und mit der Identifikation von Nachhaltigkeitsparametern in der Lieferkette, sowie der Einhaltung aller vertraglich festgelegten Bestimmungen wie beispielsweise die Einhaltung vertraglich vereinbarter Zahlungsverpflichtungen.

#### ERGREIFUNG VON MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

##### Intensivierung CSR-Risikoüberwachung in der Lieferkette

Um auf Risiken, welche in der Lieferkette entstehen, besser vorbereitet zu sein, wird das CSR-Risikomanagement in der Lieferkette der PIERER Mobility-Gruppe weiter ausgebaut.

Hierzu sollen Lieferanten in einem zweistufigen Risikoerhebungsprozess bewertet werden. Zunächst wird eine abstrakte Risikobewertung des Lieferanten durchgeführt. Je nach Risikohöhe werden diese in einem zweiten Schritt konkretisiert und zusammen mit dem Lieferanten Maßnahmen identifiziert.

In einer ersten Pilotphase der Risikoerhebung wurde im Geschäftsjahr 2023 zusätzlich ein CSR-Quick Check für Lieferanten in der Textilbranche implementiert. Im Zuge des Quick Checks beurteilt der Lieferantenbetreuer den Lieferanten anhand einer vorgefertigten Checkliste hinsichtlich CSR-Themen. Im Jahr 2024 ist die Ausweitung des Projektes auf weitere Bereiche und Branchen sowie die Digitalisierung der Prozesse geplant.

##### SupplierAssurance - Lieferantenbewertung

Die Nutzung der ESG Plattform SupplierAssurance wurde im Berichtsjahr 2023 weiter forciert und ausgeweitet. Die Erhebung der Ergebnisse wurden in die Standardprozesse der Lieferantenbewertung sowie der Warengruppenstrategie integriert. Zudem wird im Lieferantenportal direkt auf den ESG-Fragebogen hingewiesen und die Zuständigkeit abgefragt, sodass die Daten von Neulieferanten effizienter erfasst werden können. Das Ziel, den Anteil der überprüften Serienlieferanten mittels SAQ zu steigern, wurde im Berichtsjahr erreicht.

##### Überarbeitung der Standardvertragsinhalte

Die PIERER Mobility-Gruppe achtet die Einhaltung von Standards auch in ihrer Lieferkette. Aus diesem Grund wurden die Vertragsinhalte 2023 überarbeitet und erweitert. Standardmäßig sind nun der Code of Conduct<sup>30</sup> sowie alle darin verwiesenen Richtlinien, wie zum Beispiel die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel<sup>31</sup> integraler Bestandteil der Vertragsinhalte, welche somit als grundsätzlich nicht verhandelbare Mindeststandards gelten.

##### Digitalisierung der Schulungen für internationale Mitarbeiter

Im Geschäftsjahr 2023 wurden Schulungen für Mitarbeiter im Einkauf digitalisiert, um diese auch für Beschäftigte an internationalen Standorten zur Verfügung stellen zu können. Somit wird ein einheitlicher Prozess und hoher Standard beim Umgang mit Lieferanten gewährleistet. Weitere Informationen zur Digitalisierung der Schulungsangebote finden sich im Kapitel Schulung und Weiterbildung, Abschnitt „Internationalisierung KTM\_academy Trainingsportal“.

30 Siehe aktuelle Fassung unter <https://www.pierermobility.com/api/assets/11998303>

31 Siehe aktuelle Fassung unter <https://www.pierermobility.com/api/assets/11923105>

## KENNZAHLEN UND ZIELE

Das Ziel, 80 % der Serienlieferanten über die SupplierAssurance Plattform zu überprüfen, wurde 2023 mit dem Ergebnis von 82 % erreicht. Im Geschäftsjahr 2023 wurden 93 neue Lieferanten über den Prozess und die Selbstauskunft informiert. Insgesamt haben im Jahr 2023 163 Serienlieferanten den Fragebogen ausgefüllt und wurden somit neu überprüft, sodass mittlerweile 466 der Serienlieferanten (Tier 1) mittels SAQ bewertet wurden. Neben der SupplierAssurance Bewertung wurden im Berichtsjahr 153 Lieferantenaudits durchgeführt, davon waren 73 Prozessaudits, 41 Workshop-Audits, 31 Qualifikationsaudits und acht Re-Qualifikationsaudits. 21 der Audits waren reine Run at Rate Audits.



Husqvarna TE 250 MY24 ©Rudi Schedl

## 14. MANAGEMENT DER PRÄVENTION UND AUFKLÄRUNG VON KORRUPTION UND BESTECHUNG

### WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

#### Auswirkungen

Korruption und Bestechung haben einen starken negativen Einfluss auf die Funktionsfähigkeit der sozialen Marktwirtschaft und auf die Effizienz und den Erfolg von Unternehmen. Sie behindern natürliche Marktentwicklungen und sind besonders in der vorgelagerten Wertschöpfungskette, beispielsweise bei der Vereinbarung von Lieferantenbeziehung, anzutreffen. Korruption und Bestechung werden von der PIERER Mobility-Gruppe in keiner Weise geduldet. Als internationales Unternehmen obliegt der Unternehmensgruppe eine besondere Verantwortung und Vorbildfunktion für weitere Organisationen in der Region. Sie und ihre Geschäftspartner halten sich uneingeschränkt an die jeweiligen nationalen und internationalen Bestimmungen zur Korruptionsbekämpfung und Antibestechungsvorschriften, wie im Verhaltenskodex festgelegt.

#### Risiken & Chancen

Die Verletzung der rechtlichen Vorgaben in Bezug auf Korruption und Bestechung, kann zu Rufschädigung sowie zu strafrechtlichen Konsequenzen führen.

### STRATEGIEN GEGEN KORRUPTION UND BESTECHUNG

Die PIERER Mobility-Gruppe ist bestrebt, in ihrem gesamten unternehmerischen Wirken und Handeln hohe professionelle und ethische Standards zu gewährleisten. Rechtstreue, Ehrlichkeit, Ethik, Zuverlässigkeit, Respekt und Vertrauen sind das Fundament und die universelle Grundlage für eine gute Zusammenarbeit und für stabile Geschäftsbeziehungen. Die strikte Einhaltung der anwendbaren Gesetze, Regeln, Vorschriften und wirtschaftsethischen Standards, insbesondere in Bezug auf Anti-Korruption, Kartell- und Wettbewerbsrecht, Geldwäsche und Steuertransparenz ist Basis aller Tätigkeiten der Unternehmensgruppe. Durch den Verhaltenskodex wird ein verantwortungsbewusstes Handeln definiert und gefördert. Damit werden vor allem potenzielle Korruptionsrisiken systematisch reduziert. Die PIERER Mobility-Gruppe setzt Vorgaben und Maßnahmen zur Umsetzung der im Verhaltenskodex formulierten Grundsätze, welche sowohl Einfluss auf die eigene Geschäftstätigkeit haben als auch die Lieferkette berücksichtigen. Als zuständige Anlaufstelle für Compliance-Fragen, insbesondere

auch für den Bereich Anti-Korruption, fairer Wettbewerb und Hinweisgeberschutz, fungiert die Rechtsabteilung der KTM AG. Dem Vorstand wird laufend und jährlich über wesentliche Entwicklungen und Verdachtsfälle berichtet. Darüber hinaus werden Vorstand und Aufsichtsrat über Änderungen des Code of Conduct informiert.

#### Zugehörige SDGs



16.5 Verringerung von Korruption und Bestechung

### ERGREIFUNG VON MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

#### Aktualisierung des Verhaltenskodex

Der im Geschäftsjahr 2023 vollumfänglich überarbeitete Verhaltenskodex definiert die Kultur und Werte, nach denen die PIERER Mobility-Gruppe ihr wirtschaftliches Handeln ausrichtet und setzt umfassende wie auch klare Vorgaben für alle Mitarbeiter, Führungskräfte, Organmitglieder und Geschäftspartner. Der Verhaltenskodex ist im Intranet und auf der Unternehmenswebseite jederzeit auf Deutsch und Englisch abrufbar. Die Sensibilisierung der Mitarbeiter spielt eine zentrale Rolle. Neue Mitarbeiter erhalten den Verhaltenskodex im Zuge des Onboarding-Prozesses.

#### Intensivierung der Schulung zu Compliance-Themen

Um das Bewusstsein und das Verständnis für Compliance-Fragen in der Unternehmensgruppe zu stärken und die verpflichtenden Grundlagen für regelkonformes Verhalten zu vertiefen, ist das zum Verhaltenskodex korrespondierende E-Learning Training „Compliance und Code of Conduct“ von jedem Mitarbeiter seit 2023 jährlich zu absolvieren (statt wie bis dato im Abstand von zwei Jahren). Dieses E-Learning wurde ebenso vollständig überarbeitet und vertieft die Inhalte des Verhaltenskodex. Die Wissensvermittlung erfolgt auch über die Compliance-Intranetseite, welche den Mitarbeitern Zugriff auf wesentliche Informationen, Begriffsdefinitionen, Handlungsanweisungen, bewährte Praktiken, Guidelines und Richtlinien bietet. Ausgewählte Fachbereiche werden ergänzend in interaktiven Workshops spezifisch geschult.

#### Globale Ausrollung des Hinweisgebersystems

Das im Berichtsjahr global ausgerollte anonyme Hinweisgebersystem der PIERER Mobility-Gruppe bietet allen Mitarbeitern eine Plattform, um einen Verstoß bzw. einen Verdacht auf einen Verstoß gegen den Verhaltenskodex zu melden. Alle eingehenden Meldungen werden nach einem definierten Prozess streng vertraulich und unter Wahrung der Anonymität des Hinweisgebers behandelt.

## KENNZAHLEN UND ZIELE

Im Rahmen der Bemühungen eine transparente und ethische Unternehmenskultur zu fördern, wurden die Schulungsmaßnahmen für Mitarbeiter weiter ausgebaut und so das Bewusstsein insbesondere für Korruptionsbekämpfung und -vermeidung sowie die Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs gestärkt. Im Geschäftsjahr 2023 wurden insgesamt 3.059 Mitarbeiter online geschult, darunter 412 Führungskräfte. Ebenso wurden sämtliche Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder geschult. Insgesamt haben rund 52,5 % der Belegschaft das Compliance E-Learning absolviert (eine Übersicht in Tabellenform befindet sich im Anhang).

Im Rahmen der fortlaufenden Bemühungen, höchste Standards in Bezug auf Ethik und Rechtskonformität aufrechtzuerhalten, werden Geschäftstätigkeiten laufend geprüft. Innerhalb der

PIERER Mobility-Gruppe kam es im Geschäftsjahr 2023 zu keinen relevanten Verstößen gegen Compliance-Richtlinien. Eine Übersicht in Tabellenform befindet sich im Anhang. Alle Mitarbeiter haben ihre Verpflichtungen hinsichtlich ethischer Geschäftspraktiken, gesetzlicher Vorschriften und interner Richtlinien erfüllt. Dieses positive Ergebnis ist die Bestätigung für die konsequente Schulung der Mitarbeiter und eine transparente Kommunikation von Compliance-Richtlinien. Die Bemühungen der Unternehmensgruppe, eine Kultur der Integrität und Transparenz zu fördern wird auch in Zukunft intensiv fortgeführt.

Wels, im März 2024

Der Vorstand

Dipl.-Ing. Stefan Pierer (CEO)

Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz

Mag. Viktor Sigl, MBA (CFO)

Mag. Florian Kecht

Mag. Alex Pierer

Dipl.-Vw. Rudolf Wiesbeck





VII. ANHANG

# Kennzahlen

## UMWELTKENNZAHLEN

### (KLIMAWANDEL, RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT)

#### EU-TAXONOMIE: MELDEBÖGEN GEMÄSS DER DELEGIERTEN VERORDNUNG 2023/2486

MELDEBOGEN FÜR DIE KPI UMSATZ																			
Geschäftsjahr 2023	Jahr	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")											
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	Umsatz (3)	Umsatzanteil, Jahr 2023 (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) Umsatz, Jahr 2022 (18)*	Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)
		TEUR	%	J; N; N/EL						J/N				%	E	T			
<b>A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		0	0,00%																
Davon ermöglichende Tätigkeiten		0																	
Davon Übergangstätigkeiten		0																	
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				EL; N/EL															
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3.	1.715.913	64,48%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								4%		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		1.715.913	64,48%																
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten A.1 + A.2)		1.715.913	64,48%																
<b>B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		945.297	35,52%																
<b>Gesamt</b>		2.661.210	100%																

\* Es handelt sich um die angepassten Vergleichszahlen nach neuer Berechnungsmethode.

MELDEBOGEN FÜR DIE KPI CAPEX

Geschäftsjahr 2023	Jahr	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag								DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")										
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	CapEx (3)	CapEx-Anteil, Jahr 2023 (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) CapEx, Jahr 2022 (18)*		Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)
																	TEUR	%		

**A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN**

A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)

Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge	CCM 7.4.	26	0,01%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J		n/a	E	
Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	CCM 7.6.	855	0,29%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J		n/a	E	
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		881	0,30%																	
Davon ermöglichende Tätigkeiten		881																		
Davon Übergangstätigkeiten		0																		

A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)

				EL; N/EL																
Herstellung CO <sub>2</sub> -armer Verkehrstechnologien	CCM 3.3.	232.864	77,68%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									5%		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5.	10.741	3,58%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									145%		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6.	3.077	1,02%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									16%		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7.	35.218	11,75%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									28%		
Bereitstellung von daten-gesteuerten IT-/OT-Lösungen	CE 4.1.	104	0,03%	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									n/a		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		282.004	94,07%																	
A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		282.885	94,37%																	

**B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN**

CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		16.888	5,63%																	
<b>Gesamt</b>		<b>299.773</b>	<b>100%</b>																	

\* Es handelt sich um die angepassten Vergleichszahlen nach neuer Berechnungsmethode.

MELDEBOGEN FÜR DIE KPI OPEX

Geschäftsjahr 2023	Jahr	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag										DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")								
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	OpEx (3)	OpEx-Anteil, Jahr 2023 (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) CapEx, Jahr 2022 (18)*		Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)
																	TEUR	%		

**A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN**

A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)

OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		0	0,00%																
Davon ermöglichende Tätigkeiten		0																	
Davon Übergangstätigkeiten																			

A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)

				EL; N/EL														
Herstellung CO <sub>2</sub> -armer Verkehrstechnologien	CCM 3.3.	42.368	85,15%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							19%		
Betrieb von Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität, Radverkehrslogistik	CCM 6.4.	179	0,36%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							n/a		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5.	2.774	5,58%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							19%		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6.	272	0,55%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							65%		
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		45.593	91,63%															
A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		45.593	91,63%															

**B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN**

OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		4.164	8,37%															
<b>Gesamt</b>		49.757	100%															

\* Es handelt sich um die angepassten Vergleichszahlen nach neuer Berechnungsmethode.

in %	UMSATZANTEIL/GESAMTUMSATZ		CAPEX-ANTEIL/GESAMT-CAPEX		OPEX-ANTEIL/GESAMT-OPEX	
	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
CCM	0,00%	64,48%	0,30%	94,33%	0,00%	91,63%
CCA	-	-	-	-	-	-
WTR	-	-	-	-	-	-
CE	-	-	0,00%	0,03%	-	-
PPC	-	-	-	-	-	-
BIO	-	-	-	-	-	-

## EU-TAXONOMIE: MELDEBOGEN GEMÄSS DER DELEGIERTEN VERORDNUNG 2022/1214

Durch den delegierten Rechtsakt zu Atom und Erdgas, welcher die EU-Taxonomie-VO erweitert hat, wird nur die erste Tabelle aus dem Anhang 7 berichtet. Nach derzeitiger Interpretation der Rechtslage müssen die weiteren Meldebögen nicht befüllt und veröffentlicht werden, wenn im Meldebogen 1 alles mit „Nein“ beantwortet ist.

### MELDEBOGEN 1 TÄTIGKEITEN IN DEN BEREICHEN KERNENERGIE UND FOSSILES GAS

Zeile	Tätigkeiten im Bereich Kernenergie	
1,	Das Unternehmen ist im Bereich Erforschung, Entwicklung, Demonstration und Einsatz innovativer Stromerzeugungsanlagen, die bei minimalem Abfall aus dem Brennstoffkreislauf Energie aus Nuklearprozessen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
2,	Das Unternehmen ist im Bau und sicheren Betrieb neuer kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstoffherzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung mithilfe der besten verfügbaren Technologien tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
3,	Das Unternehmen ist im sicheren Betrieb bestehender kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstoffherzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
Zeile	Tätigkeiten im Bereich fossiles Gas	
4,	Das Unternehmen ist im Bau oder Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
5,	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Kraft-Wärme/Kälte-Kopplung mit fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
6,	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Wärmegewinnung, die Wärme/Kälte aus fossilen gasförmigen Brennstoffen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein

GRI 301-1

EINGESETZTE MATERIALIEN NACH GEWICHT	EINHEIT	2023	2022	2021
<b>gesamt in Tonnen (t)</b>	<b>t</b>	<b>40.058</b>	<b>40.958</b>	<b>33.017</b>
Stahl	t	15.740	16.094	12.974
Aluminium	t	12.925	13.215	10.653
Kunststoff	t	3.415	3.492	2.815
Gummi	t	1.630	1.667	1.344
Elektronik	t	1.006	1.029	829
Textil	t	249	255	206
Karton	t	4.786	4.894	3.945
Kupfer	t	305	312	252

Der Materialeinsatz wurde erstmalig für 2022 auf Basis umfassender Stoffstromanalysen der In- und Outputs der Produktionsstandorte und des Ersatzteillagers in Mattighofen, Munderfing und Schalchen erhoben. Die Werte für die Jahre 2021 und 2023 wurden auf Basis der Werte aus 2022 und der jeweiligen Produktionsmengen (2023: 217.160 und 2021: 178.992) berechnet. Im Berichtsjahr 2024 werden die Werte des Berichtsjahres 2023 präzisiert und rückwirkend angepasst.

GRI 302-1

ENERGIE- UND WASSERVERBRAUCH	EINHEIT	2023	2022	2021
Gasverbrauch <sup>1</sup>	kWh	19.637.421	20.983.051	21.282.489
Stromverbrauch <sup>1</sup>	kWh	24.486.967	24.185.652	22.841.717
Fernwärme	kWh	512.856	571.471	671.940
Anteil erneuerbare Energie (Strom und Fernwärme)	in Prozent	99,68%	98,04%	99,63%
Anteil fossile Energie (Strom und Fernwärme)	in Prozent	0,32%	1,96%	0,37%
Wasserverbrauch aus der Produktion <sup>2</sup>	m <sup>3</sup>	4.927	4.876	4.185
Treibstoff Prüfstände	in Liter	423.750	535.361	443.449

- 1 Aus Gründen der Wesentlichkeit enthält die Tabelle ausschließlich Werte aus den Unternehmens- und Produktionsstandorten der KTM AG und PIERER Mobility AG. Beim Stromverbrauch für die Produktionsstandorte in Mattighofen und Munderfing wurde im Berichtsjahr 2022 ein falscher Wert eingetragen, welche für die Berichterstattung 2023 korrigiert und in der Darstellung rückwirkend für das Jahr 2022 angepasst wurde.
- 2 Werte gerundet. Wasserverbraucht bezieht sich auf die Standorte in Mattighofen und Munderfing.

GRI 302-5

SENKUNG DES ENERGIEBEDARFS FÜR PRODUKTE	EINHEIT	2023	2022	2021
Flottenemissionen Motorräder <sup>1,2</sup>	Ø Emission in g/km	80,11	79,59	79,65
Flottenverbrauch <sup>3</sup>	Ø Verbrauch in l/100 km	3,42	3,39	3,41

- 1 Berechnung auf anteiliger Basis von 257.546 Stück Motorräder im B2C-Geschäft.
- 2 Der falsch erfasste CO<sub>2</sub> Emissionswert eines KTM India Modells erforderte eine Korrektur des Flottenemissionswert auf 79,65 g/km für das Berichtsjahr 2021.
- 3 Zum besseren Verständnis geben wir den Fahrzeugverbrauch nicht in Joule, sondern wie üblich in l/100 km an.

GRI 305-1, 305-2, 305-3									
CO <sub>2</sub> BILANZ DER PIERER MOBILITY-GRUPPE									
	2023			2022			2021		
Treibhausgasemissionen gem. Treibhausgasprotokoll (Scope 1-3):	in t CO <sub>2</sub> -e	Anteil in % „location based“	Anteil in % „market based“	in t CO <sub>2</sub> -e	Anteil in % „location based“	Anteil in % „market based“	in t CO <sub>2</sub> -e	Anteil in % „location based“	Anteil in % „market based“
<b>Scope 1: Direkte Treibhausgasemissionen</b>	<b>6.920,41</b>	<b>0,71%</b>	<b>0,71%</b>	<b>7.095,95</b>	<b>0,80%</b>	<b>0,80%</b>	<b>6.677,29</b>	<b>0,68%</b>	<b>0,68%</b>
Emissionen Erdgasbezug Standorte PIERER Mobility-Gruppe <sup>1</sup>	3.585,01	51,80%	51,80%	3.822,90	53,87%	53,87%	3.898,10	58,38%	58,38%
Emissionen Fuhrpark	2.267,05	32,76%	32,76%	1.889,17	26,62%	26,62%	1.638,10	24,53%	24,53%
Emissionen Prüfstände	1.068,36	15,44%	15,44%	1.383,88	19,50%	19,50%	1.141,09	17,09%	17,09%
<b>Scope 2: Indirekte Treibhausgasemissionen „location based“<sup>2</sup></b>	<b>5.625,86</b>	<b>0,58%</b>		<b>4.988,56</b>	<b>0,56%</b>		<b>5.136,72</b>	<b>0,52%</b>	
Emissionen Fernwärmebezug <sup>2</sup>	91,80	1,63%		109,15	2,19%		134,39	2,62%	
Emissionen Strombezug Standorte PIERER Mobility-Gruppe <sup>1</sup>	5.534,05	98,37%		4.885,50	97,81%		5.002,34	97,38%	
<b>Scope 2: Indirekte Treibhausgasemissionen „market based“<sup>2</sup></b>	<b>127,45</b>		<b>0,01%</b>	<b>169,41</b>		<b>0,02%</b>	<b>213,09</b>		<b>0,02%</b>
Emissionen Fernwärme	91,80		72,03%	109,15		64,43%	136,40		64,01%
Emissionen Strombezug Standorte PIERER Mobility-Gruppe <sup>1</sup>	35,65		38,84%	60,25		55,20%	76,68		35,99%
<b>Scope 3: Indirekte Treibhausgasemissionen</b>	<b>965.216,36</b>	<b>98,72%</b>	<b>99,28%</b>	<b>875.646,87</b>	<b>98,64%</b>	<b>99,18%</b>	<b>966.771,11</b>	<b>98,79%</b>	<b>99,29%</b>
Emissionen Berufsverkehr mit Flugzeug	3.692,07	0,38%	0,38%	3.052,85	0,35%	0,35%	1.315,40	0,14%	0,14%
Emissionen Berufsverkehr mit privaten Fahrzeugen	127,65	0,01%	0,01%	39,87	0,00%	0,00%	54,79	0,01%	0,01%
Emissionen Berufsverkehr mit Mietwagen	123,54	0,01%	0,01%	188,46	0,02%	0,02%	86,31	0,01%	0,01%
Emissionen Berufsverkehr mit Zug <sup>3</sup>	9,63	0,00%	0,00%	6,48	0,00%	0,00%	2,14	0,00%	0,00%
Emissionen Berufsverkehr mit Taxi <sup>3</sup>	77,67	0,01%	0,01%	72,36	0,01%	0,01%	31,05	0,00%	0,00%
Emissionen Papier <sup>3</sup>	2.270,49	0,24%	0,24%	2.209,13	0,25%	0,25%	2.144,03	0,22%	0,22%

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

<b>CO<sub>2</sub> BILANZ DER PIERER MOBILITY-GRUPPE</b>									
	<b>2023</b>			<b>2022</b>			<b>2021</b>		
Treibhausgasemissionen gem. Treibhausgasprotokoll (Scope 1-3):	in t CO <sub>2</sub> -e	Anteil in % „location based“	Anteil in % „market based“	in t CO <sub>2</sub> -e	Anteil in % „location based“	Anteil in % „market based“	in t CO <sub>2</sub> -e	Anteil in % „location based“	Anteil in % „market based“
Emissionen Nutzungsphase der verkauften Fahrzeuge <sup>4</sup>	924.406,99	95,77%	95,77%	831.571,36	94,97%	94,97%	932.627,16	96,47%	96,47%
Emissionen Transport <sup>7</sup>	34.508,30	3,58%	3,58%	38.506,37	4,40%	4,40%	30.510,23	3,16%	3,16%
<b>Emissionen gesamt „location based“</b>	<b>977.762,63</b>	<b>100,00%</b>		<b>887.737,48</b>	<b>100,00%</b>		<b>978.585,13</b>	<b>100,00%</b>	
<b>Emissionen gesamt „market based“</b>	<b>972.264,23</b>		<b>100,00%</b>	<b>882.912,23</b>		<b>100,00%</b>	<b>973.661,49</b>		<b>100,00%</b>
<b>CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN JE VERKAUFTES FAHRZEUG „LOCATION BASED“, GERUNDET (305-4)<sup>2,5,6</sup></b>									
			<b>2023</b>				<b>2022</b>		<b>2021</b>
<b>t CO<sub>2</sub>-e pro verkauftes Fahrzeug (Scope 1-2)</b>			<b>0,05</b>				<b>0,05</b>		<b>0,05</b>
<b>t CO<sub>2</sub>-e pro verkauftes Fahrzeug (Scope 1-3)</b>			<b>3,66</b>				<b>3,74</b>		<b>3,80</b>
<b>ENERGIEINTENSITÄT GERUNDET (302-3)<sup>7</sup></b>									
			<b>2023</b>				<b>2022</b>		<b>2021</b>
MWh pro verkauftes Fahrzeug			0,17				0,21		0,18
Mwh pro produziertes Fahrzeug			0,21				0,21		0,25
Wasserverbrauch in m <sup>3</sup> pro verkauftes Fahrzeug			0,10				0,11		0,08

Für die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Äquivalente für Scope 1-2 wurden die Umrechnungsfaktoren des Umweltbundesamt Österreich und des UK Department for Environment, Food & Regulatory Affairs (DEFRA) 2016, 2021, 2022 & 2023 verwendet. Das Basisjahr der Berechnung ist 2018, die Berechnung der CO<sub>2</sub>-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 (Munderfing, Mattighofen, Thalheim, Graz, Anif und Wels) berücksichtigt.

- 1 Auswertung exkl. PIERER Innovation GmbH, Avocado GmbH, LX media GmbH. Seit Februar 2021 wird am Standort in Anif mit Wärmepumpe geheizt (Erdgas wird seit dem Umzug nicht mehr bezogen). Beim Stromverbrauch für die Produktionsstandorte in Mattighofen und Munderfing wurde im Berichtsjahr 2022 ein falscher Wert eingetragen, welche für die Berichterstattung 2023 korrigiert und in der Berechnung rückwirkend angepasst wurde. Dadurch ergeben sich in dieser Darstellung Abweichungen bei Scope 2 "location und market based" für das Jahr 2022.
- 2 Emissionen aus Fernwärmebezug am Standort der KTM Sportcar GmbH. Bei der Berechnung der Emissionen nach "market based" wurde hier zur besseren Nachvollziehbarkeit auf die Berechnung der Emissionsanteile in% im Berichtsjahr verzichtet und bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen je verkauftes Fahrzeug 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 Strombezug der Energie Steiermark Business GmbH stammt zu 100% aus erneuerbarer Energie und wurde somit mit einem Emissionsfaktor von 0 berechnet.
- 3 Auswertung inkl. PIERER Innovation GmbH, exkl. Avocado GmbH, LX media 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 Modelle sind in der Berechnung mit betrachtet.
- 5 Berechnet aus dem gesamten CO<sub>2</sub>-Fußabdruck (market based Scope 1+2 und Scope 1-3) geteilt durch die Anzahl der verkauften Fahrzeuge (PTW und X-BOW).
- 6 Berechnet aus Strom-, Fernwärme- und Erdgasverbrauch geteilt durch die Gesamtzahl verkaufter Fahrzeuge (PTW und X-BOW). Im Jahr 2021 wurde zur Berechnung der Strom- und Fernwärmebezug "market based" verwendet. Ab 2022 wurde die Berechnung auf "location based" umgestellt.
- 7 Die CO<sub>2</sub> Emissionen für den Transport errechnen sich aus Daten (inkl. Emissionsfaktoren), welche monatlich von den Transport-Dienstleistern übermittelt werden. Die Datenerfassung erfolgt nach Import, Export und Crosstrade. Des Weiteren wird nach Transportweg in der Luft, auf der Straße und über den Seeweg unterschieden. Die Emissionsfaktoren werden als gewichtete Zusammenfassung der eingemeldeten Daten in kg/km errechnet. Die Daten von 2022 sind nur zu etwa 90% vollständig, da das System in diesem Jahr erst aufgebaut wurde und noch nicht von allen Dienstleistern alle Daten zur Verfügung gestellt werden konnten. Für die Werte im Jahr 2023 wurden Durchschnittswerte gebildet. Grund dafür sind Berechnungsfehler der Dienstleister. Die korrigierten Daten wurden zu der Zeit der Berichterstellung/finalisierung nicht übermittelt. Im Berichtsjahr 2024 werden die Werte aktualisiert und die Berechnung rückwirkend angepasst. Die CO<sub>2</sub> Emissionen durch den Transport wurden 2023 erstmalig in die Footprintberechnung integriert. Somit wurde die Berechnung für Scope 3 auch für die Jahre 2022 und 2021 angepasst.

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 257.608 (Vorjahr: 226.849 exkl. E-Bicycles). Nicht zulassungsfähige Modelle (bspw. Motocross, Cross Country, Sport Minicycles) wurden aufgrund einer unzureichenden Datenbasis (fehlende Verbrauchs- und Laufleistungsdaten) nicht betrachtet. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 381.555 Motorräder verkauft (Vorjahr: 375.492)

Die in die Auswertung einbezogenen Werte basieren auf EU Homologationsdaten der jeweiligen Modelle. 2023 gab es Homologationsnachträge bei MY23 Street und MY24 Trial Modellen. Dies hatte nachträglich Auswirkungen auf die Flottenemissionen und Verbrauch in den Berichtsjahren 2022 und 2021.

Es gibt lt. Kyoto-Protokoll sieben Haupt-Treibhausgase, die zum Klimawandel beitragen: Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>), Lachgas (N<sub>2</sub>O), Fluorkohlenwasserstoffe (HFKW), Perfluorkohlenwasserstoffe (PFC), Schwefelhexafluorid (SF<sub>6</sub>) und Stickstofftrifluorid (NF<sub>3</sub>). CO<sub>2</sub>-e ist die universelle Maßeinheit zur Angabe des globalen Erwärmungspotentials (GWP) jedes der sieben Treibhausgase, ausgedrückt als GWP einer Einheit Kohlendioxid. Es wird verwendet, um die Freisetzung (oder Vermeidung der Freisetzung) verschiedener Treibhausgase auf einer gemeinsamen Basis zu bewerten.

GRI 306-3				
ABFALLMENGE	EINHEIT	2023	2022	2021
<b>Abfall gesamt in Kilogramm (kg)</b>	kg	<b>6.457.198</b>	<b>6.189.612</b>	<b>6.392.778</b>
Metallabfälle (exkl. Aluminiumabfälle) <sup>1</sup>	kg	868.883	774.699	786.634
Aluminiumabfälle	kg	352.496	296.954	261.473
Abfälle zur Verwertung	kg	4.456.061	4.376.835	4.487.250
Gefährliche Abfälle	kg	369.788	318.774	337.712
Sonstige Abfälle	kg	409.970	422.350	519.709
Angefallener Abfall je produziertes Fahrzeug <sup>1,2</sup>	kg	24,77	24,56	30,39
Entsorgte Verpackungsmaterialien je Fahrzeug <sup>1,3</sup>	kg	16,16	16,45	20,32

Aus Gründen der Wesentlichkeit enthält die Tabelle ausschließlich Werte von der KTM Racing GmbH und der KTM Forschungs- & Entwicklungs GmbH sowie aus den produzierenden Standorten der KTM-Gruppe in Mattighofen und Munderfing inkl. der durch importierte Fahrzeuge (aus Indien, China und Spanien) angefallenen Abfälle.

Beschreibung Abfallarten / Metalle: u.a. diverser Metallschrott, Kabelschrott, Späne gemischt, Prototypen. Aluminium: u.a. Guss, Verhüttung, Späne; Abfälle zur Verwertung: u.a. Altholz (unbehandelt, stofflich, thermisch), Altholzpaletten, Altpapier, diverse Kartonagen; Gefährliche Abfälle: Altöl, Bohremulsion, diverse Lösungsmittel, Reiniger; Sonstige Abfälle: u.a. Gipskarton, Altreifen, Gewerbemüll.

1 Aufgrund eines Berechnungsfehlers wurde der Wert für das Jahr 2022 rückwirkend angepasst.

2 Abfälle, die nicht eindeutig der Produktion zugeordnet werden können, wurden in die Berechnung nicht miteinbezogen.

3 Zu den entsorgten Verpackungsmaterialien zählen ausschließlich die in der KTM AG (Standorte Mattighofen und Munderfing) angefallenen Abfälle zur Verwertung (Kartonagen, Altholz, Altholzpaletten, PP-Paletten, vermischte Kunststoffe, sortenreine EPS, ABS-TPU ohne Eisen).

Eigener Indikator				
FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG (F&E)	EINHEIT	2023	2022	2021
Anzahl Mitarbeiter in der F&E	Köpfe	1.302	1.181	976
Anzahl Mitarbeiter in der F&E in % der Gesamtmitarbeiter	in Prozent	21,1%	19,4%	18,6%
Investitionen (gerundet) <sup>1</sup>	in € Mio.	195	161	131
davon für alternative Antriebstechnologien (z.B. Elektromobilität) <sup>1</sup>	in € Mio.	27,3	23,2	18,8
F&E-Aufwendungen vom Umsatz	in Prozent	9,2%	8,7%	8,0%

1 Entwicklungskosten inkl. Werkzeug



Eigener Indikator

<b>ALTERNATIVE ANTRIEBSTECHNOLOGIEN (Z. B. ELEKTROMOBILITÄT)</b>	<b>EINHEIT</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Motorräder	Stückzahl	381.555	375.492	332.881
davon elektrifiziert <sup>1</sup>	Stückzahl	15.770	19.910	3.357
Fahrräder	Stückzahl	157.358	118.465	102.753
davon elektrifiziert <sup>2</sup>	Stückzahl	100.640	74.479	76.916
Anteil aller elektrifizierten Two-Wheelers	in Prozent	21,6%	19,1%	18,4%

- 1 Davon 6.726 E-Motorräder (Mini E und Freeride E, 2022: 3.541) und 8.975 Electric-Balance-Bikes (2022: 16.369) und 69 Skutta (2022: 0).  
 2 Davon 99.141 E-Fahrräder (2022: 72.635) und 1.499 Electric-Balance-Bikes (2022: 1.844).

Eigener Indikator

<b>FAHRZEUGASSEMBLIERUNG</b>	<b>EINHEIT</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Motorräder <sup>1</sup>	Ø Fahrzeuge /Tag	933	954	765
Jahresproduktionsmenge in Mattighofen <sup>2</sup>	Fahrzeuge /Jahr	217.160	222.041	178.992

- 1 In 2023 waren es 233 Produktionstage (2022: 233).  
 2 Produktionsmenge im Headquarter in Österreich.

## KENNZAHLEN SOZIALES (EIGENE MITARBEITER)

GRI 2-7, 2-8, 2-30

ANGABEN ZU DEN MITARBEITERN	EINHEIT	2023	2022	2021
2-7: Information zu den Mitarbeitern				
<b>gesamt</b>	Köpfe	<b>6.184</b>	<b>6.088</b>	<b>5.249</b>
<b>Vollzeit</b>	Köpfe	<b>5.692</b>	<b>5.644</b>	<b>4.843</b>
davon männlich	Köpfe	4.406	4.373	3.834
davon weiblich	Köpfe	1.286	1.271	1.009
<b>Teilzeit</b>	Köpfe	<b>492</b>	<b>444</b>	<b>406</b>
davon männlich	Köpfe	184	167	147
davon weiblich	Köpfe	308	277	259
Anteil der weiblichen Mitarbeiter	in Prozent	25,8%	25,4%	24,2%
<b>Mitarbeiterstruktur nach Kontinent<sup>1</sup></b>				
davon in Österreich	Köpfe	<b>5.020</b>	<b>5.050</b>	<b>4.361</b>
	Prozent	<b>81,2%</b>	<b>83,0%</b>	<b>83,1%</b>
davon in Deutschland	Köpfe	136	137	136
	Prozent	2,2%	2,3%	2,6%
davon in Europa	Köpfe	473	392	316
	Prozent	7,6%	6,4%	6,0%
davon sonstige Kontinente <sup>2</sup>	Köpfe	555	509	436
	Prozent	9,0%	8,4%	8,30%
2-8: Mitarbeiter, die keine Angestellten sind				
<b>Leiharbeitskräfte gesamt</b> (inkl. Stiftungslehrlinge)	Köpfe	<b>353</b>	<b>627</b>	<b>486</b>
	in Prozent	<b>5,7%</b>	<b>10,3%</b>	<b>9,3%</b>
davon männlich	Köpfe	236	427	345
	in Prozent	66,9%	68,1%	71,0%
davon weiblich	Köpfe	117	200	141
	in Prozent	33,1%	31,9%	29,0%
davon <30 Jahre	Köpfe	143	240	217
	in Prozent	40,5%	38,3%	44,7%
davon 30-50 Jahre	Köpfe	179	346	240
	in Prozent	50,7%	55,2%	49,4%
davon >50 Jahre	Köpfe	31	41	29
	in Prozent	8,8%	6,5%	6,0%
2-30: Kollektivverträge				
	in Prozent	98,4%	97,7%	98,2%

1 Auswertung der Mitarbeiter-Struktur nach Unternehmensstandort (nicht nach Nationalität)

2 Afrika, Asien, Australien, Nordamerika, Südamerika

Alle Daten, welche alle vollkonsolidierte Tochtergesellschaften der PIERER Mobility AG enthalten, exkl. Vorstände PIERER Mobility AG, inkl. Leiharbeiter. Seit 2023 sind auch die Mitarbeiter der LX media GmbH enthalten. Weiters sind ab 2023 die Freelancer der Avocado GmbH nicht mehr berücksichtigt, die Werte sind für die Vorjahre 2022 und 2021 unverändert dargestellt.

GRI 405-1

DIVERSITÄT UNTER MITARBEITERN		EINHEIT	2023	2022	2021
<b>Führungskräfte</b>		Köpfe	<b>784</b>	<b>709</b>	<b>617</b>
		in Prozent	<b>12,7%</b>	<b>11,6%</b>	<b>11,8%</b>
davon männlich		Köpfe	637	578	518
		in Prozent	81,3%	81,5%	84,0%
davon weiblich		Köpfe	147	131	99
		in Prozent	18,8%	18,5%	16,0%
davon <30 Jahre		Köpfe	62	49	40
		in Prozent	7,9%	6,9%	6,5%
davon 30-50 Jahre		Köpfe	582	544	455
		in Prozent	74,2%	76,7%	73,7%
davon >50 Jahre		Köpfe	140	116	122
		in Prozent	17,9%	16,6%	19,8%
<b>Angestellte</b>		Köpfe	<b>2.789</b>	<b>2.540</b>	<b>2.215</b>
		in Prozent	<b>45,1%</b>	<b>41,7%</b>	<b>42,2%</b>
davon männlich		Köpfe	1.963	1.804	1.553
		in Prozent	70,4%	71,0%	70,1%
davon weiblich		Köpfe	826	736	662
		in Prozent	29,6%	29,0%	29,9%
davon <30 Jahre		Köpfe	983	914	793
		in Prozent	35,2%	36,0%	35,8%
davon 30-50 Jahre		Köpfe	1.528	1.365	1.206
		in Prozent	54,8%	53,7%	54,4%
davon >50 Jahre		Köpfe	278	261	216
		in Prozent	10,0%	10,3%	9,8%
<b>Arbeiter</b>		Köpfe	<b>2.258</b>	<b>2.212</b>	<b>1.931</b>
		in Prozent	<b>36,5%</b>	<b>36,3%</b>	<b>36,8%</b>
davon männlich		Köpfe	1.754	1.730	1.565
		in Prozent	77,7%	78,2%	81,0%
davon weiblich		Köpfe	504	482	366
		in Prozent	22,3%	21,8%	19,0%
davon <30 Jahre		Köpfe	638	627	546
		in Prozent	28,3%	28,3%	28,3%
davon 30-50 Jahre		Köpfe	1.163	1.158	997
		in Prozent	51,5%	52,4%	51,6%
davon >50 Jahre		Köpfe	457	427	388
		in Prozent	20,2%	19,3%	20,1%

Alle Angaben in % gerundet. Darstellung exkl. Vorstände PIERER Mobility AG, inkl. Leiharbeiter. Definition Führungskräfte: Die Führungskräfte umfassen Vorstände (exkl. Vorstände der PIERER Mobility AG), Geschäftsführer, Bereichsleiter, Teilbereichsleiter, Abteilungsleiter und Teamleiter. Lediglich rund 1 % der Mitarbeiter haben einen befristeten Vertrag, daher erfolgt in dieser Aufstellung keine gesonderte Unterteilung in permanent/befristete Arbeitsverhältnisse. Davon ausgenommen sind Praktikanten, Diplomanten/Masteranten etc. sowie Mitarbeiter in Probezeit (erste 6 Dienstmonate).

Eigener Indikator				
WEITERE ANGABEN ZU DEN MITARBEITERN				
Fluktuation in Österreich	in Prozent	8,7%	<10%	<10%
Fluktuation weltweit <sup>1</sup>	in Prozent	10,9%	-	-
Karenzierung (durch Bildung oder Geburt)	Köpfe	147	120	90
Rückkehrquote <sup>1</sup>	in Prozent	93,0%	96,0%	92,8%
davon Frauen	in Prozent	29,1%	36,0%	34,4%
Menschen mit Beeinträchtigung <sup>2</sup>	Köpfe	61	54	48

1 Aufgrund von fehlenden Mitarbeiterdaten und der Differenz in der länderspezifischen Betrachtungsweise konnte die Fluktuation erstmalig im Jahr 2023 global ausgewertet werden. Dabei wurde die gleiche Berechnungslogik wie in Österreich angewendet.

2 Gemessen an ausgewiesenem Behinderungsgrad über 50 %

GRI 405-1				
DIVERSITÄT IM VORSTAND UND IN KONTROLLORGANEN	EINHEIT	2023	2022	2021
<b>Vorstand</b>	Köpfe	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
davon männlich	in Prozent	100%	100%	100%
davon 30-50 Jahre	in Prozent	71%	25%	25%
davon >50 Jahre	in Prozent	29%	75%	75%
<b>Aufsichtsrat</b>	Köpfe	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>4</b>
davon männlich	in Prozent	67%	67%	100%
davon weiblich	in Prozent	33%	33%	0%
davon >50 Jahre	in Prozent	100%	100%	100%

Mag. Klaus Rinnerberger ist mit Ende der ordentlichen Hauptversammlung am 21.04.2023 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Außerdem wechselte Mag. Friedrich Roithner mit Wirkung zum 21.04.2023 vom Vorstand in den Aufsichtsrat der Gesellschaft. Als neues Mitglied wurden Florian Burguet, MBA, Mag. Florian Kecht, Mag. Alex Pierer und Dipl. Vw. Rudolf Wiesbeck in den Vorstand gewählt. Mit Wirkung zum 31. Dezember 2023 schied Florian Burguet aufgrund der Restrukturierung im Fahrradbereich der Gruppe aus dem Vorstand der PIERER Mobility AG aus.

GRI 403-9				
GESUNDHEIT UND SICHERHEIT – MITARBEITER	EINHEIT	2023	2022	2021
Arbeitsunfälle	Anzahl	103	75	74
Verletzungsrate	in Stunden	14,40	12,25	13,30
Schwere Arbeitsunfälle (über 6 Monate Genesungsdauer)	Anzahl	1	2	0
Verletzungsrate schwerer Unfälle	Anzahl	0,14	0,33	0
Rate arbeitsbedingter Todesfälle	Anzahl	0	0	0
Lost-Time Injury Frequency Rate (LTIFR)	Anzahl	11,32	10,78	8,45
GESUNDHEIT UND SICHERHEIT – LEIHARBEITER	EINHEIT	2023	2022	2021
Arbeitsunfälle	Anzahl	22	34	16
Verletzungsrate	in Stunden	28,23	39,78	28,21
Schwere Arbeitsunfälle (über 6 Monate Genesungsdauer)	Anzahl	0	0	0
Verletzungsrate schwerer Unfälle	Anzahl	0	0	0
Rate arbeitsbedingter Todesfälle	Anzahl	0	0	0
Lost-Time Injury Frequency Rate (LTIFR)	Anzahl	19,24	35,10	22,92

Werte umfassen alle dokumentierten Arbeitsunfälle (ohne Wegeunfälle) an den österreichischen Produktions- und Unternehmensstandorten. Ab 2024 wird eine globale Auswertung der Unfallzahlen möglich sein. Angaben für Mitarbeiter von Fremdfirmen liegen vor. Verletzungsrate auf Basis der Verletzungen je 1 Million Arbeitsstunden. Gemäß GRI Standards erfolgt die Berechnung der Verletzungsrate auf Basis der Produktivarbeitszeit: Anzahl gearbeiteter Stunden in 2023 (Auswertung nur von Gesellschaften mit Sitz in Österreich möglich): 7.152.629 (2022: 6.122.869), Produktivstunden inkl. Leiharbeiter 7.932.072 (2022: 6.977.525). Im Geschäftsjahr 2023 gab es bei der KTM AG ebenso wie in den Jahren 2022 und 2021 keinen arbeitsbedingten Todesfall. Die Lost-Time Injury Frequency Rate (LTIFR), welche seit 2021 erhoben wird, beschreibt die Anzahl der Unfälle mit Ausfallzeit von mindestens einem Tag pro 1 Million Arbeitsstunden. Zugrunde liegende Formel: LTIFR=Unfälle/Arbeitsstunden\* 1.000.000.

GRI 404-1

AUS- UND WEITERBILDUNG	EINHEIT	2023	2022	2021
<b>Anzahl Mitarbeiter gesamt<sup>1</sup></b>	Köpfe	<b>5.831</b>	<b>5.461</b>	<b>4.763</b>
davon männlich	Köpfe	4.354	4.105	3.630
davon weiblich	Köpfe	1.477	1.342	1.121
davon Arbeiter (inkl. Lehrlinge)	Köpfe	2.258	2.212	1.931
davon Angestellte (inkl. Lehrlinge)	Köpfe	2.789	2.540	2.215
davon Führungskraft	Köpfe	784	709	617
<b>Anzahl Lehrlinge</b>	Köpfe	<b>222</b>	<b>206</b>	<b>186</b>
davon kaufmännische Lehrlinge	Köpfe	81	74	66
davon gewerbliche Lehrlinge	Köpfe	141	132	120
<b>Gesamtanzahl Aus- und Weiterbildungsstunden der Mitarbeiter, weltweit</b>	in Stunden	<b>136.671</b>	<b>119.429</b>	<b>124.038</b>
Durchschnittliche Anzahl Aus- und Weiterbildungsstunden	in Stunden	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>26</b>
<b>nach Geschlecht</b>				
Männliche Mitarbeitende gesamt	in Stunden	100.577	91.105	97.094
Durchschnittliche Anzahl pro Mitarbeiter/männlich	in Stunden	23	22	27
Weibliche Mitarbeitende gesamt	in Stunden	36.094	28.324	26.944
Durchschnittliche Anzahl pro Mitarbeiter/weiblich	in Stunden	24	21	24
<b>nach Angestelltenkategorie</b>				
Arbeiter (inkl. Lehrlinge) gesamt	in Stunden	58.038	49.797	55.169
Durchschnittliche Anzahl pro Arbeiter	in Stunden	26	23	29
Angestellte (inkl. Lehrlinge) gesamt	in Stunden	57.431	47.676	48.019
Durchschnittliche Anzahl pro Angestellte	in Stunden	21	19	22
Führungskräfte gesamt	in Stunden	21.202	21.956	20.850
Durchschnittliche Anzahl pro Führungskraft	in Stunden	27	31	34

<sup>1</sup> Darstellung exkl. Leiharbeiter und externe Dienstnehmer. Die Mitarbeiteranzahl für die Jahre 2022 und 2021 wurde rückwirkend angepasst, da hier eine Tochtergesellschaft mit 14 Mitarbeitern in 2022 sowie mit 12 Mitarbeitern in 2021 nicht mitberechnet wurde. Lehrlingsanzahl inkl. Stiftungs-Lehrlinge. Die Erfassung der Aus- & Weiterbildungsstunden ist erstmalig ab 2023 möglich.

## GOVERNANCE-KENNZAHLEN (MANAGEMENT DER PRÄVENTION UND AUFKLÄRUNG VON KORRUPTION UND BESTECHUNG, VERBRAUCHER UND ENDNUTZER)

GRI 205-2

ANTIKORRUPTIONSSCHULUNGEN	EINHEIT	2023	2022	2021
<b>Mitarbeiter gesamt<sup>1</sup></b>	Köpfe	<b>5.831</b>	<b>5.461</b>	<b>4.763</b>
davon Arbeiter (inkl. Lehrlinge)	Köpfe	2.258	2.212	1.931
davon Angestellte (inkl. Lehrlinge)	Köpfe	2.789	2.540	2.215
davon Führungskräfte	Köpfe	784	709	617
Vorstand und Aufsichtsrat	Köpfe	13	10	8
<b>Information der Mitarbeiter über Antikorruption (z.B. Aushändigung Code of Conduct)</b>				
<b>Über Antikorruption informierte Personen</b>	Köpfe	<b>4.657</b>	<b>4.185</b>	<b>3.559</b>
<b>Anteil über Antikorruption informierte Personen</b>	in Prozent	<b>79,9%</b>	<b>76,6%</b>	<b>74,7%</b>
<b>Mitarbeiter nach Angestelltenkategorie</b>				
Arbeiter (inkl. Lehrlinge) gesamt	Köpfe	1.109	1.015	936
Anteil Arbeiter	in Prozent	49,1%	45,9%	48,5%
Angestellte (inkl. Lehrlinge) gesamt	Köpfe	2.768	2.464	2.040
Anteil Angestellte	in Prozent	99,3%	97,0%	92,1%
Führungskräfte gesamt	Köpfe	767	696	575
Anteil Führungskräfte	in Prozent	97,8%	98,2%	93,2%
Vorstand und Aufsichtsrat	Köpfe	13	10	8
Anteil Vorstand und Aufsichtsrat	in Prozent	100,0%	100,0%	100,0%
<b>Antikorruptionsschulungen (z.B. E-Learning oder Präsenzs Schulungen)</b>				
<b>Personen mit Antikorruptionsschulung gesamt</b>	Köpfe	<b>3.059</b>	<b>1.482</b>	<b>2.018</b>
<b>Personen mit Antikorruptionsschulung Anteil (gerundet)</b>	in Prozent	<b>52,5%</b>	<b>27,1%</b>	<b>42,4%</b>
<b>Mitarbeiter nach Angestelltenkategorie</b>				
Arbeiter (inkl. Lehrlinge) gesamt	Köpfe	669	242	354
Anteil Arbeiter (gerundet)	in Prozent	29,6%	10,9%	18,3%
Angestellte (inkl. Lehrlinge) gesamt	Köpfe	1.965	990	1.268
Anteil Angestellte (gerundet)	in Prozent	70,5%	39,0%	57,3%
Führungskräfte gesamt	Köpfe	412	241	396
Anteil Führungskräfte (gerundet)	in Prozent	52,6%	34,0%	64,2%
Vorstand und Aufsichtsrat <sup>2</sup>	Köpfe	13	9	0
Anteil Vorstand und Aufsichtsrat (gerundet)	in Prozent	100,0%	90,0%	0,0%

<sup>1</sup> Darstellung exkl. Leiharbeiter, externe Dienstnehmer. Führungskräfte umfassen Vorstände (exkl. Vorstände der PIERER Mobility AG), Geschäftsführer, Bereichsleiter, Teilbereichsleiter, Abteilungsleiter und Teamleiter. Der Neuabschluss von Vertragsbeziehungen der KTM AG-Gruppe im Zuliefererbereich bzw. mit Importeuren erfolgt standardmäßig unter Einbeziehung des Code of Conduct, welcher als grundsätzlich nicht verhandelbarer Mindeststandard einen integralen Vertragsbestandteil bildet. Die Mitarbeiteranzahl für 2021 wurde rückwirkend angepasst, da hier eine Tochtergesellschaft mit 12 Mitarbeitern nicht mitberechnet wurde.

<sup>2</sup> In 2023 fand im Rahmen der Aufsichtsratssitzung der KTM AG die Schulung der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder statt. Demnach wurden alle Vorstandsmitglieder sowie auch die Aufsichtsratsmitglieder der PIERER Mobility AG geschult. Kennzahlen beinhalten auch die Schulungen zu Legal Compliance und Code of Conduct.

GRI 205-2

KORRUPTIONSSCHULUNGEN NACH KONTINENT <sup>1</sup>	EINHEIT	2023	2022	2021
Mitarbeiter gesamt	Köpfe	5.831	5.461	4.763
davon Personen mit Antikorruptionsschulungen:				
Mitarbeiter in Österreich	Köpfe	2.843	1.491	2.006
	in Prozent	48,77%	27,30%	42,12%
Mitarbeiter in Deutschland	Köpfe	36	0	2
	in Prozent	0,62%	0%	0,04%
Mitarbeiter in Europa	Köpfe	129	0	4
	in Prozent	2,21%	0%	0,08%
Mitarbeiter sonstige Kontinente <sup>2</sup>	Köpfe	40	0	6
	in Prozent	0,69%	0%	0,13%

- 1 Die Auswertung der Korruptionsschulungen nach Kontinent erstmalig 2021 ausgewertet.  
Die Auswertung der Mitarbeiterstruktur erfolgt nach Unternehmensstandort (nicht nach Nationalität).
- 2 Afrika, Asien, Australien, Nordamerika, Südamerika

GRI 2-27, 205-3, 406-1, 416-2, 418-1

COMPLIANCE   EINHALTUNG VON GESETZEN UND VERORDNUNGEN   NICHTDISKRIMINIERUNG   SICHERHEITSRISIKEN BEI PRODUKTEN   DATENSCHUTZ	EINHEIT	2023	2022	2021
205-3: Compliance-Fälle <sup>1</sup>	Anzahl	0	0	0
2-27: Verstöße gegen Gesetze und Verordnungen <sup>2</sup>	Anzahl	0	0	0
Summe der Geldbußen, die aus Verstößen gegen Gesetze und Verordnungen resultieren	in €	0	0	0
406-1: Diskriminierungsvorfälle <sup>3</sup>	Anzahl	0	0	0
416-2: Vorfälle mit Bußgeld oder Strafe nach Rückrufen	Anzahl	0	0	0
418-1: Beschwerden beim Datenschutz	Anzahl	0	0	0

- 1 In der PIERER Mobility-Gruppe gab es im Geschäftsjahr 2023 betreffend Korruption weder relevante Compliance Fälle noch Fälle, die entsprechende Compliance Untersuchungen oder Verfahren nach sich gezogen haben.
- 2 In der PIERER Mobility-Gruppe gab es im Geschäftsjahr 2023 keine relevanten Fälle in Bezug auf Nichteinhaltung von Gesetzen und/oder -verordnungen, die Verfahren, Bußgelder und/oder sonstige Sanktionen nach sich gezogen haben.
- 3 In der PIERER Mobility-Gruppe gab es im Geschäftsjahr 2023 keine signifikanten Diskriminierungsvorfälle, die ein gerichtliches Verfahren nach sich gezogen haben und einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage der PIERER Mobility-Gruppe haben bzw. haben könnten.

Eigener Indikator

ZERTIFIZIERUNGEN

Umweltmanagementsystem	ISO 14001	
Qualitätsmanagementsystem	ISO 9001	
Funktionale Sicherheit	ISO 26262	Die Entwicklungsprozesse orientieren sich an ISO 26262.
IT & Informationssicherheit <sup>1</sup>	Tisax Zertifizierung Security Level2	Der Prozess orientiert sich an ISO 27001/ 27002.
Road Vehicles – Cyber Security Engineering	ISO/SAE 21434	Der Prozess befindet sich im Aufbau.
Akustik – Prüfstrecke zur Messung der Geräuschemission von Straßenfahrzeugen	ISO 10844	

1 Für weitere Information siehe Seite 32 im Nachhaltigkeitsbericht 2021.

# GRI Index

## ANWENDUNGSERKLÄRUNG

PIERER Mobility AG berichtet in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023

Verwendeter GRI 1, GRI 1: Grundlagen 2021

Anwendbare(r) GRI-Branchenstandard(s): keine

GRI-Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
<b>GENERELLE ANGABEN</b>			
<b>GRI 2: Generelle Angaben 2021</b>			
2-1	Organisatorische Details	11-12, 89; Beteiligungsspiegel – Seiten 214-216 im Geschäftsbericht 2023	
2-2	In der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation enthaltene Entitäten	11-12	
2-3	Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	72, 85, 89; Veröffentlichungsdatum: 27.03.2024; Die Anpassungen bei den berichteten Kennzahlen werden in der jeweiligen Fußnote vermerkt.	
2-4	Neuformulierung von Informationen	20-21, 33, 37, 61, 63, 85;	
2-5	Externe Prüfung	VII. Anhang – Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers: 86	
2-6	Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	13, 29; Produktionsstätten weltweit, siehe Seiten 12-13 im Geschäftsbericht 2023. Zudem wird hier auch auf die Ausführungen im Lagebericht des Geschäftsberichts 2023 verwiesen: Wirtschaftliches Umfeld und Marktentwicklung, Finanzielle Leistungsindikatoren, Seiten 110-120.	
2-7	Mitarbeiter	42, 66; Die Gesamtanzahl der Mitarbeiter der PIERER Mobility AG (zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Geschäftsjahres) ist die Summe der Beschäftigten in Vollzeit plus Teilzeit (jeweils inkl. Führungskräfte, Lehrlinge, Leiharbeiter, freie Dienstnehmer bzw. Mitarbeiter in Altersteilzeit aktiv/passiv/kontinuierlich). Exklusive inaktive/ ruhende Dienstverhältnisse wie z.B. Mitarbeiter in Karenz, Bildungskarenz, Präsenz-/Zivildienst. Externe Mitarbeiter wie z.B. IT Consultants, Freelancer zählen nicht zum Headcount. Weitere Informationen finden sich auf Seite 67 / Tabelle GRI 405-1)	2-7 b i, 2-7 b ii, 2-7 iii (n/a): Lediglich rund 1% der Mitarbeiter haben einen befristeten Vertrag, daher erfolgt keine gesonderte Unterteilung in permanent / befristete Arbeitsverhältnisse. Davon ausgenommen sind Praktikanten, Diplomanten/ Masteranten etc. sowie Mitarbeiter in Probezeit (erste 6 Dienstmonate). In der PIERER Mobility-Gruppe haben alle Arbeitnehmer garantierte Arbeitszeiten. 2-7 b iv/v (Informationen unvollständig): Eine Aufgliederung der vollzeit-/teilzeitbeschäftigten Mitarbeiter nach Geschlecht und Region ist für den Berichtszeitraum nicht verfügbar.



GRI-Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
2-8	Mitarbeiter, die keine Angestellten sind	42, 66; Leiharbeiter sind Mitarbeiter, die mittels klassischer Arbeitskräfteüberlassung an die Unternehmensgruppe vermittelt werden. Sie sind vorrangig in den Produktionsbereichen oder im Bereich der Logistik beschäftigt. Leiharbeiter werden bei der Gesamtzahl der Mitarbeiter mitgezählt.	
2-9	Führungsstruktur und Zusammensetzung	14	
2-10	Ernennung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichts für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen - Seiten 74, 80-81 im Geschäftsbericht 2023.	
2-11	Vorsitzender des höchsten Kontrollorgans	Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichts für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen - Seite 78 im Geschäftsbericht 2023.	
2-12	Rolle des höchsten Leitungsorgans bei der Aufsicht über das Management der Auswirkungen	14, 17	
2-13	Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichts für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen - Seite 81 im Geschäftsbericht 2023.	
2-14	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	14	
2-15	Interessenkonflikte	14-15, 54-55; Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichts für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen - Seiten 74-76 im Geschäftsbericht 2023.	
2-16	Kommunikation von kritischen Anliegen	54, 71	
2-17	Kollektives Wissen des höchsten Kontrollorgans	14; Es wird auf die Ausführungen des Geschäftsberichtes 2023 verwiesen: Seiten 76-79 im Corporate Governance Bericht, Seiten 132-133 „Das interne Kontrollsystem“ im Lagebericht.	Derzeit gibt es noch keine definierten Schulungsmaßnahmen für Vorstand und Aufsichtsrat.
2-18	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichts für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen - Seiten 78-80 Geschäftsbericht 2023.	
2-19	Vergütungspolitik	Es wird auf die Ausführungen des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen - Seiten 13-26.	Die Vergütung ist mit keiner ESG-KPI verknüpft.

GRI-Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung	2-20 a: Es wird auf die Ausführungen des Vergütungsberichts (Seiten 10-12) sowie des Corporate Governance Berichts (Seiten 72, 79) für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen. 2-20 b: Die Abstimmungsergebnisse zur o.HV 2023 sind auf der Webseite unter der Rubrik Investor Relations > Hauptversammlung abrufbar.	2-20 a iii (n/a); Externe Beratung wurde nicht hinzugezogen.
2-21	Jährliche Gesamtvergütungsquote	Es wird auf die Ausführungen des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen - Seite 28.	
2-22	Erklärung zur Strategie der nachhaltigen Entwicklung	6-7, 14-16	
2-23	Richtlinien	15, 23-24, 40, 43, 47-48, 52, 80; Alle angeführten Richtlinien sind in dem vorliegenden Bericht als direkter Link hinterlegt sowie auf der Webseite unter der Rubrik Nachhaltigkeit "Publikationen / Downloadcenter" abrufbar: <a href="http://pierermobility.com/nachhaltigkeit/publikationen">pierermobility.com/nachhaltigkeit/publikationen</a>	
2-24	Verankerung der Richtlinien	15, 23-24, 40, 43, 47-48, 52, 54-55	
2-25	Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen	14-17; Im Code of Conduct (CoC) werden prinzipiell alle Stakeholder der PIERER Mobility AG adressiert und die Beschwerdemechanismen dort beschrieben. Der CoC ist auf der Webseite unter der Rubrik Nachhaltigkeit sowie unter Corporate Governance abrufbar.	
2-26	Verfahren für die Einholung von Rat und das Vorbringen von Bedenken	15, 40	
2-27	Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	15, 54-55, 71; Seiten 72, 84 im Corporate Governance Bericht für das GJ 2023 im GB 2023.	
2-28	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	19, 30; Eine ausführliche Übersicht der wichtigsten Mitgliedschaften ist auf der Webseite unter der Rubrik Nachhaltigkeit „Unser Engagement“ abrufbar: <a href="http://pierermobility.com/nachhaltigkeit/unser-engagement">pierermobility.com/nachhaltigkeit/unser-engagement</a>	
2-29	Ansatz zur Einbeziehung von Interessengruppen	18-19	
2-30	Tarifvereinbarungen (Kollektivverträge)	42, 66, 83	
Eigener Indikator	Zertifizierungen	17, 71	

GRI- Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
-------------------	--------	---	--------------------------

**WESENTLICHE THEMEN**

**GRI 3: Wesentliche Themen 2021**

3-1	Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	I. Allgemeine Angaben – Nachhaltigkeitsmanagement/Wesentliche Nachhaltigkeitsthemen: 18	
3-2	Liste der wesentlichen Themen	I. Allgemeine Angaben – Nachhaltigkeitsmanagement/Wesentliche Nachhaltigkeitsthemen: 18	

**UMWELTASPEKTE – KLIMAWANDEL (Umweltbelange)**

**ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL**

**GRI 3: Wesentliche Themen 2021**

3-3	Management wesentlicher Themen	II. Klimawandel – Anpassung an den Klimawandel: 27-29	
-----	--------------------------------	---	--

**GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016**

204-1	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	II. Klimawandel – Anpassung an den Klimawandel/Kennzahlen und Ziele/ Regionale Zulieferindustrie im Fokus: 29	
-------	---	---	--

**KLIMASCHUTZ**

**GRI 3: Wesentliche Themen 2021**

3-3	Management wesentlicher Themen	II. Klimawandel - Klimaschutz: 30-33	
-----	--------------------------------	--------------------------------------	--

**GRI 305: Emissionen 2016**

305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	<p>II. Klimawandel – Klimaschutz/Kennzahlen und Ziele/Schadstoffausstoß der Fahrzeuge (Emissionen): 33</p> <p>II. Klimawandel – Klimaschutz/Kennzahlen und Ziele/Berechnungsmethode Emissionen und Energiebedarf der Produkte: 33</p> <p>VII. Anhang – Kennzahlen/Tabellen: 62-64</p>	<p>c: (n/a) Im Produktionsprozess entstehen keine biogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen.</p> <p>d: Das Basisjahr der Berechnung ist 2018, die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Äquivalente für Scope 1-3 wurde erstmalig im Nachhaltigkeitsbericht 2019 veröffentlicht.</p> <p>ii: siehe Seiten 34 und 45 im Nachhaltigkeitsbericht 2019.</p> <p>iii: n/a.</p>
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	<p>II. Klimawandel – Klimaschutz/Kennzahlen und Ziele/Schadstoffausstoß der Fahrzeuge (Emissionen): 33</p> <p>II. Klimawandel – Klimaschutz/Kennzahlen und Ziele/Berechnungsmethode Emissionen und Energiebedarf der Produkte: 33</p> <p>VII. Anhang – Kennzahlen/Tabellen: 62-64</p>	<p>Beim Stromverbrauch für die Produktionsstandorte in Mattighofen und Munderfing wurde im Berichtsjahr 2022 ein falscher Wert eingetragen, welche für die Berichterstattung 2023 korrigiert und in der Berechnung rückwirkend angepasst wurde. Dadurch ergeben sich in dieser Darstellung Abweichungen bei Scope 2 "location und market based" für das Jahr 2022.</p> <p>d+ii+iii: Weitere Angaben siehe unter 305-1</p>

GRI-Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	<p>II. Klimawandel – Klimaschutz/Kennzahlen und Ziele/Schadstoffausstoß der Fahrzeuge (Emissionen): 33</p> <p>II. Klimawandel – Klimaschutz/Kennzahlen und Ziele/Berechnungsmethode Emissionen und Energiebedarf der Produkte: 33</p> <p>VII. Anhang – Kennzahlen/Tabellen: 62-64</p>	<p>Die CO<sub>2</sub> Emissionen durch den Transport (nach Import, Export, Crosstrade via Luft, Straße und Seeweg) wurden 2023 erstmalig in die Berechnung integriert. Somit erfolgte eine Anpassung bei der Scope 3 Berechnung auch für die Jahre 2022 und 2021.</p> <p>Der falsch erfasste CO<sub>2</sub> Emissionswert eines KTM Modells von Bajaj Auto erforderte rückwirkend eine Korrektur des Flottenemissionswerts für das Berichtsjahr 2021.</p> <p>D+ii+iii: Weitere Angaben siehe unter 305-1.</p>
305-4	Intensität der Treibhausgasemissionen	<p>II. Klimawandel – Klimaschutz/Kennzahlen und Ziele/Emissionsreduktion: 33</p> <p>II. Klimawandel – Klimaschutz/Kennzahlen und Ziele/Berechnungsmethode Emissionen und Energiebedarf der Produkte: 33</p> <p>VII. Anhang – Kennzahlen/Tabellen: 63</p>	
305-5	Senkung der Treibhausgasemissionen		(Information unvollständig): Im Zuge der Definition und Festlegung von CO <sub>2</sub> -Zielen wird angestrebt, die jährliche Reduktion der Treibhausgasemissionen zu bewerten.
305-6	Emissionen Ozon abbauender Substanzen		(n/a): In der PIERER Mobility-Gruppe sind keine ozonabbauenden Substanzen in Verwendung.
305-7	Stickstoffoxide (NO <sub>x</sub> ), Schwefeloxide (SO <sub>x</sub> ) und andere signifikante Luftemissionen		(n/a): Im Zuge der Produktionsprozesse der PIERER Mobility AG entstehen keine signifikanten Stickstoff- und Schwefeloxide. In der Nutzungsphase der Motorräder werden die jeweils gültigen gesetzlichen Anforderungen in den Endmärkten eingehalten.
Eigener Indikator	Hohe Forschungsquote (F&E-Aufwendungen vom Umsatz)	VII. Anhang – Kennzahlen/Tabelle: 64	
Eigener Indikator	Mitarbeiter in der F&E	IV. Eigene Mitarbeiter – Arbeitsbedingungen/Kennzahlen und Ziele: 42	
Eigener Indikator	Investitionen für alternative Antriebstechnologien	VII. Anhang – Kennzahlen/Tabelle: Eigener Indikator – Forschung und Entwicklung (F&E): 64	
Eigener Indikator	Anteil aller elektrifizierten Two-Wheelers Antriebstechnologien	VII. Anhang – Kennzahlen/Tabelle: Eigener Indikator – Alternative Antriebs-technologien (z.B. Elektromobilität): 65	

GRI- Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
<b>ENERGIE</b>			
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>			
3-3	Management wesentlicher Themen	II. Klimawandel – Energie: 34-35	
<b>GRI 302: Energie 2016</b>			
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	II. Klimawandel – Energie/Kennzahlen und Ziele: 35  VII. Anhang – Kennzahlen/Tabelle: Energie- und Wasserverbrauch: 61	Die Verbrauchsmengen (Strom, Erdgas, Fernwärme) werden auf Basis der Jahresabrechnungen der Energielieferanten berechnet. Die Treibstoffmengen bei Prüfständen werden in Liter erhoben. Die aus den Prüfständen resultierenden Emissionen berechnen sich aus den insgesamt gefahrenen Kilometern multipliziert mit dem DEFRA-Umrechnungsfaktor „Motorbike (petrol); Average“. Die aus dem Fuhrpark resultierenden Emissionen berechnen sich aus den insgesamt gefahrenen Kilometern multipliziert mit dem DEFRA-Umrechnungsfaktor „Diesel, Average Passenger Car“.
302-2	Energieverbrauch außerhalb der Organisation		(Information nicht verfügbar): Siehe GRI-301-2
302-3	Energieintensität	II. Klimawandel – Klimaschutz/Kennzahlen und Ziele/Emissionsreduktion: 33  II. Klimawandel – Klimaschutz/Kennzahlen und Ziele/Berechnungsmethode Emissionen und Energiebedarf der Produkte: 33  VII. Anhang – Kennzahlen/Tabelle: 63	
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	II. Klimawandel - Energie/Ergreifung von Maßnahmen und weitere Erläuterungen/ Bezug und Erzeugung von Sonnenenergie: 35  VII. Anhang - Kennzahlen/Tabelle: 61	(Information unvollständig): Die Aktivitäten zur Reduzierung des Energieverbrauchs werden derzeit nicht quantitativ bewertet. Die Umstellung auf smarte Zähler erfolgt gebäudeweise - hier besteht eine gewisse Abhängigkeit seitens des Dienstleisters, was Liefer-/ Umrüstungszeiten betrifft. Daher ist es derzeit nicht möglich, ein konkretes Zieljahr festzulegen, wann eine vollständige Umsetzung erfolgen kann und valide Daten für die Auswertung vorliegen werden.
302-5	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	II. Klimawandel – Klimaschutz/Kennzahlen und Ziele/Emissionsreduktion: 33  II. Klimawandel – Klimaschutz/Kennzahlen und Ziele/Berechnungsmethode Emissionen und Energiebedarf der Produkte: 33  VII. Anhang – Kennzahlen/Tabelle: 61	

GRI-Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
<b>UMWELTASPEKTE – RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT (Umweltbelange)</b>			
<b>RESSOURCENZUFLUSS</b>			
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>			
3-3	Management wesentlicher Themen	III. Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Ressourcenzufluss: 36-37	
<b>GRI 301: Materialien 2016</b>			
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	III. Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Ressourcenzufluss/ Kennzahlen und Ziele: 37  VII. Anhang – Kennzahlen/Tabelle: 61	(Information unvollständig, a. i. und a. ii.): Eine Zuteilung nach erneuerbaren und nicht erneuerbaren Materialien ist derzeit nicht möglich. Viele Komponenten/Bauteile sind aus verschiedenen Materialien zusammengesetzt und werden derzeit systemtechnisch als Zukaufteil erfasst. Die Werte für die Jahre 2021 und 2023 wurden auf Basis der Werte aus 2022 und der jeweiligen Produktionsmengen (2023: 217.160 und 2021: 178.992) berechnet. Im Berichtsjahr 2024 werden die Werte des Berichtsjahres 2023 präzisiert und rückwirkend angepasst.
301-2	Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe		(Information nicht verfügbar): Bei komplexen, mehrstufigen Lieferketten ist es derzeit nicht möglich, die hier geforderten Daten zu erheben, da die Teilehersteller auch nicht über diese Daten/Informationen verfügen.
301-3	Wiederverwertete Produkte und ihre Verpackungsmaterialien		(n/a): Für Zweiräder ist derzeit kein Recyclingpflicht (ähnlich wie bei Pkw) vorhanden.
<b>ABFALL</b>			
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>			
3-3	Management wesentlicher Themen	III. Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft: Abfall: 38-39	
<b>GRI 306: Abfall 2020</b>			
306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	III. Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft: Abfall: 38-39	(Information nicht verfügbar): Aufgrund der komplexen, mehrstufigen Lieferketten ist die geforderte Information derzeit nicht verfügbar. An den Unternehmens- und Produktionsstandorten der PIERER Mobility AG sind keine erhebliche abfallbezogene Umweltauswirkungen ersichtlich (Verwendung von Umlaufverpackungen und Mehrweggestellen).
306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	III. Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft: Abfall/Strategien zur Verbesserung beim Abfallaufkommen: 38-39  III. Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft: Abfall/Ergreifung von Maßnahmen und weitere Erläuterungen: 38-39	(Information nicht verfügbar): Siehe GRI 306-1

GRI- Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
306-3	Angefallener Abfall	III. Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft: Abfall/Kennzahlen und Ziele: 39  VII. Anhang – Kennzahlen/Tabelle: 64	
306-4	Von Entsorgung umgeleiteter Abfall		(Information nicht verfügbar): Eine genauere Aufschlüsselung der Anforderungen werden für das GJ 2024 berichtet.
306-5	Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall		(Information nicht verfügbar): siehe GRI 306-4

**SOZIALE NACHHALTIGKEITSASPEKTE – EIGENE MITARBEITER (Soziale und Arbeitnehmerbelange)**

**ARBEITSBEDINGUNGEN**

**GRI 3: Wesentliche Themen 2021**

3-3	Management wesentlicher Themen	IV. eigene Mitarbeiter – Arbeitsbedingungen: 40-42	
-----	--------------------------------	--	--

**GRI 401: Beschäftigung 2016**

401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	IV. eigene Mitarbeiter – Arbeitsbedingungen/Kennzahlen und Ziele: 42  VII. Anhang – Kennzahlen/Tabelle: Eigener Indikator – Weitere Angaben zu den Mitarbeitern: 68	Gesamtzahl und Rate neuer Angestellter, Gesamtzahl der Angestelltenfluktuation (Information nicht verfügbar): Aufgrund von fehlenden Mitarbeiterdaten und der Differenz in der länderspezifischen Betrachtungsweise für die Berechnung der Fluktuation ist eine globale Auswertung aktuell nicht möglich. Eine Erweiterung der Aufschlüsselung bzw. der Datenerhebung ist in Arbeit. Ein Zeithorizont ist derzeit nicht einschätzbar.
401-2	Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden		(Information unvollständig): Grundsätzlich stehen allen Mitarbeitern unterschiedliche betriebliche Leistungen zu. Benefits werden positionsspezifisch auch in dem jeweiligen Stelleninserat beschrieben. Weitere Angaben über diese Leistungen werden für das GJ 2024 berichtet.
401-3	Elternzeit		Gesamtzahl, Rückkehrate (n/a): Eigene Definition - siehe "Eigene Indikator - Rückkehr nach Karenzierung
Eigener Indikator	Rückkehr nach Karenzierung (durch Bildung oder Geburt)	VII. Anhang – Kennzahlen/Tabelle: Eigener Indikator – Weitere Angaben zu den Mitarbeitern: 68	
Eigener Indikator	Beschäftigte im Umkreis von 10km	IV. eigene Mitarbeiter – Arbeitsbedingungen/Kennzahlen und Ziele: 42	

GRI- Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
<b>ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ</b>			
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>			
3-3	Management wesentlicher Themen	IV. eigene Mitarbeiter – Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz: 43-45	
<b>GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018</b>			
403-1	Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz		Es wird auf die Ausführungen der Richtlinie zur Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit–verwiesen (siehe Website PIERER Mobility AG/Nachhaltigkeit/Publikationen/Downloadcenter). Rund 81% der Mitarbeiter unterliegen den in Österreich anwendbaren arbeitsrechtlichen Bestimmungen (für die restlichen rund 19% gelten die Bestimmungen des jeweiligen Landes). Darüber hinaus sind Grundsätze wie die Wahrung der Menschenrechte, Respekt, Integrität und Diversität sowie faire Arbeitsbedingungen wesentliche Inhalte des Code of Conduct und der Compliance-Richtlinien der PIERER Mobility-Gruppe. ii: siehe GRI 403-8.
403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen		Es wird auf die Ausführungen der Arbeitssicherheits- und Mitarbeitergesundheitsrichtlinie verwiesen (siehe Website PIERER Mobility AG/Nachhaltigkeit/Publikationen/Downloadcenter).
403-3	Arbeitsmedizinische Dienste		Es wird auf die Ausführungen der Arbeitssicherheits- und Mitarbeitergesundheitsrichtlinie verwiesen (siehe Website PIERER Mobility AG/Nachhaltigkeit/Publikationen/Downloadcenter).
403-4	Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	I. Allgemeine Angaben – Stakeholderdialog: 19	
403-5	Mitarbeiterschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	IV. Eigene Mitarbeiter – Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz/Ergreifung von Maßnahmen und weitere Erläuterungen: 43-44	Ergänzend wird auf die Ausführungen der Arbeitssicherheits- und Mitarbeitergesundheitsrichtlinie verwiesen (siehe Website PIERER Mobility AG/Nachhaltigkeit/Publikationen/Downloadcenter).
403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	IV. eigene Mitarbeiter – Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz/Ergreifung von Maßnahmen und weitere Erläuterungen/ Gesundheitsförderung und Sport: 44	
403-7	Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz	IV. eigene Mitarbeiter – Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz: 43-44	
403-8	Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz abgedeckt sind		(Information unvollständig): Nach einer ersten Pilot- und Testphase der HS-Software im Jahr 2023 wird die Implementierung im Jahr 2024 fortgeführt und die Prozesse in den Regelbetrieb überführt. Damit wird auch eine systemtechnische Datenerfassung eingeführt.



GRI-Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	VII. Anhang – Kennzahlen/Tabellen: 68	
403-10	Arbeitsbedingte Erkrankungen		Anzahl/Information (Information nicht verfügbar): Der Bericht der geforderten Kennzahl/Information ist zu diesem Indikator derzeit nicht möglich, da diese Daten nicht vollumfänglich erfasst werden (kein einheitliches, konsistentes Meldewesen auch seitens der Hausärzte). Die Gesundheitsüberwachung zur Vermeidung wird in der Unternehmensgruppe gesetzeskonform (gemäß VGÜ - Verordnung über die Gesundheitsüberwachung am Arbeitsplatz) durchgeführt.

**SCHULUNG UND WEITERBILDUNG**

**GRI 3: Wesentliche Themen 2021**

3-3	Management wesentlicher Themen	IV. eigene Mitarbeiter – Aus- und Weiterbildung: 45-47	
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016			
404-1	Durchschnittliche Stundenzahl der Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	VII. Anhang – Kennzahlen/Tabelle: 69	
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	IV. eigene Mitarbeiter – Aus- und Weiterbildung/Ergreifung von Maßnahmen und weitere Erläuterungen: 45-46	
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	IV. eigene Mitarbeiter – Arbeitsbedingungen/Career Talks, Performance Talks: 41	Anteil Mitarbeitergespräche (Information unvollständig): Formelle Mitarbeitergespräche sind konzernweit für alle Mitarbeiter verpflichtend, mit Ausnahmen der Blue Collar Worker in den Logistik- bzw. Produktionsbereichen und an den internationalen Standorten.  Für Blue Collar Worker wird ein Konzept erarbeitet, die Einführung ist für das GJ 2026 geplant. International erfolgte die Einführung für Deutschland im Jahr 2023. Für alle anderen internationalen Standorte lag zur Zeit der Erstellung dieses Berichtes noch keine Planung vor.

**DIVERSITÄT UND CHANCENGLEICHHEIT**

**GRI 3: Wesentliche Themen 2021**

3-3	Management wesentlicher Themen	IV. eigene Mitarbeiter – Diversität und Chancengleichheit: 47-48	
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016			
405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	VII. Anhang – Kennzahlen/Tabellen: 67-68	

GRI-Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern		Offenlegung der Daten und Definition „wichtige Betriebsstätten“ (Information unvollständig): Das Grundgehalt in der PIERER Mobility-Gruppe richtet sich gemäß den kollektiv- und tarifvertraglichen Regelungen des jeweiligen Landes – das entspricht 98,4% der gesamten Angestellten in 2023 (siehe auch Angaben unter GRI 2-30) und ist unabhängig vom Geschlecht. Die Datenauswertung der Vergütungsstrukturen ist für den Berichtszeitraum nicht verfügbar. Eine systematische Datenerfassung dieser ist in Arbeit. Ziel ist es, den Indikator für das GJ 2024 für inländischen Beschäftigten und für das GJ 2025 für alle Beschäftigten zu berichten.

**GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016**

406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	VII. Anhang – Kennzahlen/Tabelle: 71
-------	--	--------------------------------------

**SOZIALE NACHHALTIGKEITSASPEKTE – VERBRAUCHER UND ENDNUTZER (Soziale Belange)****PRODUKTSICHERHEIT****GRI 3: Wesentliche Themen 2021**

3-3	Management wesentlicher Themen	V. Verbraucher und Endnutzer - Produktsicherheit: 49-50
-----	--------------------------------	---

**GRI 416: Kundengesundheit und Sicherheit 2016**

416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	V. Verbraucher und Endnutzer - Produktsicherheit/Kennzahlen und Ziele: 50	Im Zuge der Fahrzeugassemblierung werden zum Abschluss 100% aller Motorräder einem End-of-Line Test unterzogen (Prüfstandlauf). Dieser Prozessschritt ist systemtechnisch abgesichert, sodass kein Fahrzeug ohne i.O.-Prüfung die Produktion verlassen kann.
416-2	Verstöße im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit	V. Verbraucher und Endnutzer - Produktsicherheit/Kennzahlen und Ziele: 50 VII. Anhang - Kennzahlen/Tabelle: 71	Im Berichtsjahr 2023 gab es keinen Rückruf bei Motorradmodellen und einen Rückruf bei (E-)Bicycle-Modellen.

**DATENSCHUTZ UND CYBERSICHERHEIT****GRI 3: Wesentliche Themen 2021**

3-3	Management wesentlicher Themen	V. Verbraucher und Endnutzer - Datenschutz und Cybersicherheit: 51
-----	--------------------------------	--

GRI- Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
<b>GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016</b>			
418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten und den Verlust von Kundendaten	VII. Anhang - Kennzahlen/Tabelle: 71	
<b>GOVERNANCE-ASPEKTE (Achtung von Menschenrechten, Bekämpfung von Korruption und Bestechung)</b>			
<b>MANAGEMENT DER LIEFERANTENBEZIEHUNGEN</b>			
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>			
3-3	Management wesentlicher Themen	VI. Governance – Management der Lieferantenbeziehungen: 52-53	
<b>GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016</b>			
308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	VI. Governance – Management der Lieferantenbeziehungen/Ergreifung von Maßnahmen und weitere Erläuterungen/SupplierAssurance – Lieferantenbewertungen: 52  VI. Governance – Management der Lieferantenbeziehungen/Kennzahlen und Ziele: 53	(n/a): Bei der Überprüfung der Lieferanten kann nicht zwischen neuen Lieferanten und bestehenden Lieferanten unterschieden werden. Alle neuen Serienlieferanten werden über den Prozess informiert und zur Beantwortung des Fragebogens aufgefordert.
308-2	Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	VI. Governance – Management der Lieferantenbeziehungen/Kennzahlen und Ziele: 53	Im Zuge des SupplierAssurance wurden bei keinem Serienlieferanten erhebliche negative Umweltauswirkungen festgestellt. Es wurde mit keinem Serienlieferanten aufgrund der Überprüfung die Lieferbeziehung beendet.
<b>GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016</b>			
414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	VI. Governance – Management der Lieferantenbeziehungen: 52-53  VI. Governance – Management der Lieferantenbeziehungen/Kennzahlen und Ziele: 53	Siehe Erklärung bei GRI 308-1.
414-2	Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	VI. Governance – Management der Lieferantenbeziehungen/Kennzahlen und Ziele: 53	Im Zuge des SupplierAssurance wurden bei keinem Serienlieferanten erhebliche negative soziale Auswirkungen festgestellt. Es wurde mit keinem Serienlieferanten aufgrund der Überprüfung die Lieferbeziehung beendet.

GRI- Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
<b>MANAGEMENT DER PRÄVENTION UND AUFKLÄRUNG VON KORRUPTION UND BESTECHUNG</b>			
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>			
3-3	Management wesentlicher Themen	VI. Governance – Management der Prävention und Aufklärung von Korruption und Bestechung: 54-55	
<b>GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016</b>			
205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	II. Umweltaspekte - Klimawandel/ Angaben gemäß Taxonomie-VO für das Geschäftsjahr 2023/Soziale Mindestschutzkriterien: 23-24	(Informationen unvollständig): Im Zuge des implementierten Risikoanalyseprozesses werden laufend potenzielle Risiken nach den Grundsätzen der Vergleichbarkeit und Objektivität und immer unter Berücksichtigung von branchenspezifischen, geographischen, produktbezogenen und unternehmensspezifischen Risikofaktoren identifiziert und analysiert.
205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	VI. Governance – Management der Prävention und Aufklärung von Korruption und Bestechung/Ergreifung von Maßnahmen und weitere Erläuterungen: 54	
205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	VI. Governance – Management der Prävention und Aufklärung von Korruption und Bestechung/Kennzahlen und Ziele: 55  VII. Anhang – Kennzahlen/Tabelle: 71	

# Über diesen Bericht

Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht (nichtfinanzieller Bericht gemäß § 267a UGB) wurde in Übereinstimmung mit den Anforderungen der GRI-Standards 2021 erstellt. Dieser erscheint seit 2017 jährlich und wird zeitgleich mit dem Jahresfinanzbericht veröffentlicht. Das Geschäftsjahr von PIERER Mobility entspricht dem Kalenderjahr und endet am 31. Dezember. Der GRI-Index ab Seite 72 beinhaltet eine detaillierte Auflistung der diesbezüglichen Anforderungen sowie der Entsprechung bzw. den Grund der Auslassung seitens der PIERER Mobility AG.

Dieser sogenannte konsolidierte nichtfinanzielle Bericht umfasst grundsätzlich alle vollkonsolidierten Tochtergesellschaften der PIERER Mobility AG mit ihrer Kernbeteiligung KTM AG samt ihren Tochtergesellschaften\*.

Bei den Umweltkennzahlen werden grundsätzlich die Kennzahlen der wesentlichen Unternehmens- und Produktionsstandorte in Österreich berücksichtigt: Dazu gehören neben der PIERER Mobility AG in Wels die KTM AG in Mattighofen und Munderfing, die KTM Sportcar GmbH in Graz und das Elektromobilitätszentrum in Anif.

## Externe Prüfung

Die veröffentlichten Angaben wurden von KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Linz/Österreich geprüft. Ziel der PIERER Mobility AG ist es, durch diese vierte freiwillige externe Prüfung die Validierung und Vertrauenswürdigkeit der angegebenen Informationen für die Öffentlichkeit nachvollziehbar zu dokumentieren. Die entsprechende Bestätigung finden Sie im unabhängigen Prüfbericht am Ende dieses Nachhaltigkeitsberichts.

\* Seit 2023 dem Konsolidierungskreis zugehörig: LX media GmbH. Siehe auch Beteiligungsspiegel im Geschäftsbericht 2023.

# Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

An  
den Vorstand der  
PIERER Mobility AG,  
Wels

## BERICHT ÜBER DIE UNABHÄNGIGE PRÜFUNG DER NICHT FINANZIELLEN BERICHTERSTATTUNG GEMÄSS § 267A UGB

Wir haben die Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit des konsolidierten nichtfinanziellen Berichts gemäß § 267a UGB (im Folgenden „NFI-Bericht“) für das Geschäftsjahr 2023, bezeichnet als Nachhaltigkeitsbericht der

PIERER Mobility AG,  
Wels

(im Folgenden auch kurz „PIERER Mobility AG“ oder „Gesellschaft“ genannt),

durchgeführt.

### Beurteilung

Auf der Grundlage unserer Prüfungshandlungen und der von uns erlangten Nachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der NFI-Bericht der Gesellschaft nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (§ 267a UGB), den Vorschriften gemäß Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 in der jeweils geltenden Fassung und der ergänzenden delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 (im Folgenden „EU-Taxonomie-VO“) sowie den GRI Standards in der aktuellen Fassung (Option „in Übereinstimmung mit“) aufgestellt wurde.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die ordnungsgemäße Aufstellung des NFI-Berichts in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Die Gesellschaft wendet die gesetzlichen Vorschriften des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (§ 267a UGB) sowie die Leitlinien zur Nachhaltigkeitsberichterstattung der Global Reporting Initiative (GRI Standards) in der aktuellen Fassung in der Option „in Übereinstimmung mit“ als Berichtskriterien an. Zudem erstellt die Gesellschaft Angaben im Zusammenhang mit der EU-Taxonomie-VO, welche im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung veröffentlicht werden.

Die Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst zum einen die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung (insbesondere Auswahl der wesentlichen Themen) sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Zum anderen umfasst die Verantwortung die Konzeption, Implementierung und Aufrechterhaltung von Systemen, Prozessen und internen Kontrollen, um die Aufstellung einer Nachhaltigkeitsberichterstattung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Angaben aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

### Verantwortung des Prüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfungshandlungen und der von uns erlangten Nachweise eine Beurteilung darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der NFI-Bericht der Gesellschaft in allen wesentlichen Belangen nicht mit den gesetzlichen Vorschriften des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (§ 267a UGB), den gesetzlichen Vorschriften der EU-Taxonomie-VO sowie den GRI Standards in der aktuellen Fassung (Option „in Übereinstimmung mit“) übereinstimmt.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des für derartige Aufträge geltenden International Standard on Assurance Engagements (ISAE 3000) durchgeführt. Danach haben wir unsere Berufspflichten einschließlich Vorschriften zur Unabhängigkeit einzuhalten und den Auftrag unter Beachtung des Grundsatzes der Wesentlichkeit so zu planen und durchzuführen, dass wir unsere Beurteilung mit einer begrenzten Sicherheit abgeben können.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, so dass dementsprechend eine geringere Sicherheit gewonnen wird. Trotz einer gewissenhaften Planung und Durchführung des Auftrags kann nicht ausgeschlossen werden, dass wesentliche Fehler,

rechtswidrige Handlungen oder Unregelmäßigkeiten bei der nicht-finanziellen Berichterstattung unentdeckt bleiben.

Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Prüfers und umfasste insbesondere folgende Tätigkeiten:

- Befragung von für die Wesentlichkeitsanalyse verantwortlichen Mitarbeitern auf Konzernebene, um ein Verständnis über die Vorgehensweise zur Identifizierung wesentlicher Nachhaltigkeitsthemen und entsprechender Berichtsgrenzen der Gesellschaft zu erlangen;
- Risikoeinschätzung, einschließlich einer Medienanalyse, zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung der Gesellschaft in der Berichtsperiode;
- Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen und Prozessen für die Ermittlung, Verarbeitung und Überwachung von Angaben zu Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelangen, Achtung von Menschenrechten und Bekämpfung von Korruption und Bestechung, einschließlich der Konsolidierung der Daten;
- Befragungen von Mitarbeitern auf Konzernebene, die für die Ermittlung und Konsolidierung sowie die Durchführung der internen Kontrollhandlungen bezüglich der Angaben zu Konzepten, Risiken, Due Diligence Prozessen, Ergebnissen und Leistungsindikatoren verantwortlich sind;
- Einsichtnahme in ausgewählte interne und externe Dokumente, um zu bestimmen, ob qualitative und quantitative Informationen durch ausreichende Nachweise hinterlegt sowie zutreffend und ausgewogen dargestellt sind;
- Einschätzung der lokalen Datenerhebungs-, Validierungs- und Berichterstattungsprozesse sowie der Verlässlichkeit der gemeldeten Daten durch eine Stichprobenerhebung an zumindest einem ausgewählten Standort;
- Analytische Beurteilung der Daten und Trends der quantitativen Angaben für die im GRI-Index aufgeführten GRI Standards, welche zur Konsolidierung auf Konzernebene von allen Standorten gemeldet wurden;
- Einschätzung der Konsistenz der für die Gesellschaft anwendbaren Anforderungen des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (§ 267a UGB), der

EU-Taxonomie-VO sowie der GRI Standards in der aktuellen Fassung (Option „in Übereinstimmung mit“) mit den Angaben und Kennzahlen im NFI-Bericht;

- Einschätzung der Gesamtdarstellung der Angaben durch kritisches Lesen des NFI-Berichts.

Gegenstand unseres Auftrages ist weder eine Abschlussprüfung noch eine prüferische Durchsicht von Abschlüssen. Ebenso ist weder die Aufdeckung und Aufklärung strafrechtlicher Tatbestände, wie zB von Unterschlagungen oder sonstigen Untreuehandlungen und Ordnungswidrigkeiten, noch die Beurteilung der Effektivität und Wirtschaftlichkeit der Geschäftsführung Gegenstand unseres Auftrages. Darüber hinaus ist die Prüfung zukunftsbezogener Angaben, Vorjahreszahlen, Aussagen aus externen Dokumentationsquellen und Expertenmeinungen sowie Verweise auf weiterführende Berichterstattungsformate der Gesellschaft nicht Gegenstand unseres Auftrages.

### Verwendungsbeschränkung

Da unser Bericht ausschließlich im Auftrag und im Interesse des Auftraggebers erstellt wird, bildet er keine Grundlage für ein allfälliges Vertrauen dritter Personen auf seinen Inhalt. Ansprüche dritter Personen können daher daraus nicht abgeleitet werden. Der Veröffentlichung unserer Prüfbescheinigung gemeinsam mit dem NFI-Bericht stimmen wir zu. Diese darf jedoch nur in der vollständigen und von uns bescheinigten Fassung erfolgen.

### Auftragsbedingungen

Bezüglich unserer Verantwortlichkeit und Haftung gegenüber der Gesellschaft und gegenüber Dritten kommt Punkt 7 der Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe zur Anwendung.

Linz  
14. März 2024

KPMG Austria GmbH  
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

qualifiziert elektronisch signiert:  
Mag. Alexander Gall  
Wirtschaftsprüfer





## 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](mailto:ir@pierermobility.com)  
Website: [www.pierermobility.com](http://www.pierermobility.com)

CI-Konzept: LX media GmbH, 4600 Wels, [www.lx-media.at](http://www.lx-media.at)

Grafische Umsetzung: Grafik-Buero Elena Gratzler, 4615 Holzhausen, [www.grafik-buero.at](http://www.grafik-buero.at)

Fotos: KTM-Archiv, Husqvarna Motorcycles, Titelbild: KTM ©FelixSteinreiberProductions

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.



Rated by