PIERER INDUSTRIE AG

Jahresfinanzbericht | 2022

Konzern-Kennzahlen

BEDEUTSAMSTE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN:

ERTRAGSKENNZAHLEN		2018	2019	2020	2021	2022
Umsatz	in m€	2.078,7	2.171,1	2.101,3	2.728,3	3.264,2
EBITDA	in m€	267,3	313,1	280,6	423,6	482,5
EBIT	in m€	138,7	149,4	96,9	220,7	269,4
EBITDA-Marge	in Prozent	12,9%	14,4%	13,4%	15,5%	14,8%
EBIT-Marge	in Prozent	6,7%	6,9%	4,6%	8,1%	8,3%

WEITERE FINANZIELLE KENNZAHLEN:

ERTRAGSKENNZAHLEN		2018	2019	2020	2021	2022
Ergebnis nach Steuern	in m€	82,2	104,0	49,1	150,1	175,7
Ergebnis nach Minderheiten	in m€	21,5	39,3	5,1	52,1	68,9
BILANZKENNZAHLEN		**31.12.18**	**31.12.19**	**31.12.20**	**31.12.21**	**2022**
Bilanzsumme	in m€	2.204,5	2.468,3	2.737,5	3.257,2	3.806,6
Eigenkapital	in m€	943,9	961,8	940,8	1.081,9	1.201,0
Eigenkapitalquote	in Prozent	42,8%	39,0%	34,4%	33,2%	31,6%
Working Capital Employed [1]	in m€	395,0	422,9	303,3	328,5	412,7
Nettoverschuldung [2]	in m€	540,6	678,8	732,2	759,3	911,7
Gearing [3]	in Prozent	57,3%	70,6%	77,8%	70,2%	75,9%
CASH-FLOW UND INVESTITIONEN		**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Cash-Flow aus Betriebstätigkeit	in m€	56,1	329,3	366,7	384,1	282,8
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	in m€	-230,8	-220,1	-231,5	-333,9	-345,5
Free Cash-Flow [4]	in m€	-174,7	109,2	135,2	50,2	-62,7
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	in m€	130,7	-49,4	33,2	67,3	-70,2
Investitionen [5]	in m€	221,2	213,6	188,8	283,1	389,4
WERTSCHAFFUNG		**31.12.18**	**31.12.19**	**31.12.20**	**31.12.21**	**31.12.22**
ROCE (Return on Capital Employed) [6]	in Prozent	9,3%	8,7%	5,3%	11,3%	12,3%
ROE (Return on Equity) [7]	in Prozent	9,5%	10,9%	5,2%	14,8%	15,4%
ROIC (Return on Invested Capital) [8]	in Prozent	6,9%	7,3%	4,1%	8,4%	9,6%

1) Working Capital Employed = Vorräte + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen - Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
2) Nettoverschuldung = Finanzverbindlichkeiten (kurzfristig, langfristig) - Zahlungsmittel
3) Gearing = Nettoverschuldung / Eigenkapital
4) Free Cash-Flow = Cash-Flow aus Betriebstätigkeit + Cash-Flow aus Investitionstätigkeit
5) Zugänge von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten laut Anlagespiegel; ohne Leasingzugänge (IFRS 16) iHv. € 23,1 Mio. (Vorjahr: € 29,1 Mio)
6) ROCE = EBIT / durchschnittliches Capital Employed
Capital Employed = Sachanlagen + Firmenwert + Immaterielle Vermögenswerte + Working Capital Employed
7) ROE = Ergebnis nach Steuern / durchschnittliches Eigenkapital
8) ROIC = NOPAT / durchschnittliches Capital Employed; NOPAT = EBIT - Steuern

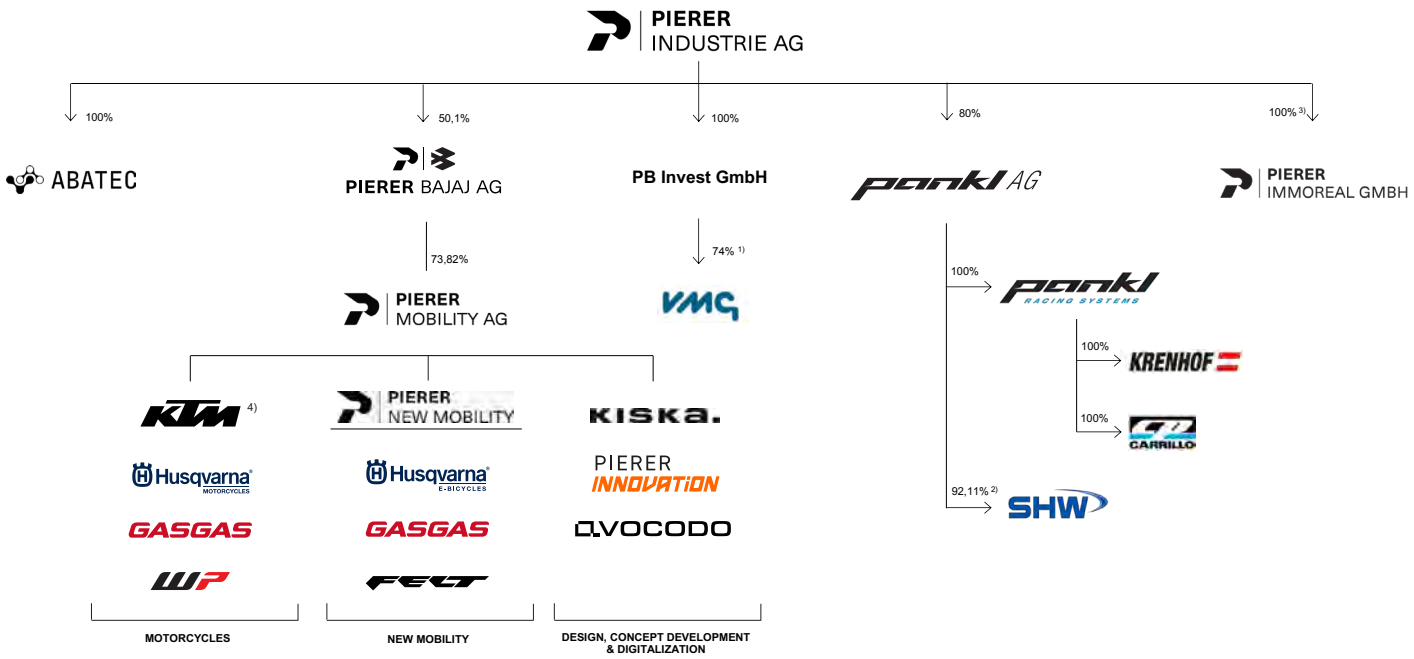
BEDEUTSAMSTE NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN:

		2018	2019	2020	2021	2022
Mitarbeiter [9]	Anzahl	7.948	8.186	8.322	9.530	10.917
Verletzungsrate [10]	in Stunden	-	38,4	29,7	25,7	26,2
Anzahl Mitarbeiter F&E in % der Gesamtmitarbeiter	in Prozent	-	12,7%	12,8%	12,9%	14,1%
F&E-Aufwendungen vom Umsatz	in Prozent	-	8,0%	8,1%	7,3%	7,7%
Weibliche Mitarbeiter	in Prozent	-	23,5%	23,0%	24,5%	26,1%

9) Mitarbeiterstand zum Stichtag (inklusive Leiharbeiter)
10) Daten exkl. Leiharbeiter, Angaben für Mitarbeiter von Fremdfirmen liegen vor, seit dem Berichtsjahr 2021 wird auch die Lost-Time Injury Frequency Rate (LTIFR) erhoben (siehe Angaben im GRI-Index, Beilage II).

Konzernstruktur
Pierer Industrie AG

VEREINFACHTE DARSTELLUNG NACH BEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER 2022
Eine vollständige Beteiligungsliste kann dem Konzernanhang entnommen werden.



Die Pierer Industrie-Gruppe ist eine führende europäische Fahrzeug-Gruppe, die zu 100% im Eigentum der Pierer Konzerngesellschaft mbH steht. Ihr Fokus richtet sich auf das globale „Powered-Two-Wheeler-Segment“ und den automotiven High-Tech-Komponentenbereich insbesondere in den folgenden Kernbeteiligungen: die PIERER Mobility-Gruppe und die Pankl-Gruppe. Zu ihren weiteren Beteiligungen gehören auch Unternehmen aus dem Elektronik- und Immobilienbereich sowie aus dem Bereich Metallverarbeitung.

1) Davon werden 23% von der KTM AG gehalten
2) Davon werden 3,11% von der Pierer Industrie AG gehalten
3) Davon werden 10% von der P Immobilienverwaltung GmbH gehalten

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

Produktionsstätten weltweit

PIERER Mobility-Gruppe

Österreich, **Mattighofen**

Indien, **Puna** (Bajaj-Gruppe)

China, **Hangzhou** (CFMOTO, Joint Venture)

Spanien, **Girona**

Bulgarien, **Plovdiv** (Maxcom, Joint Venture)

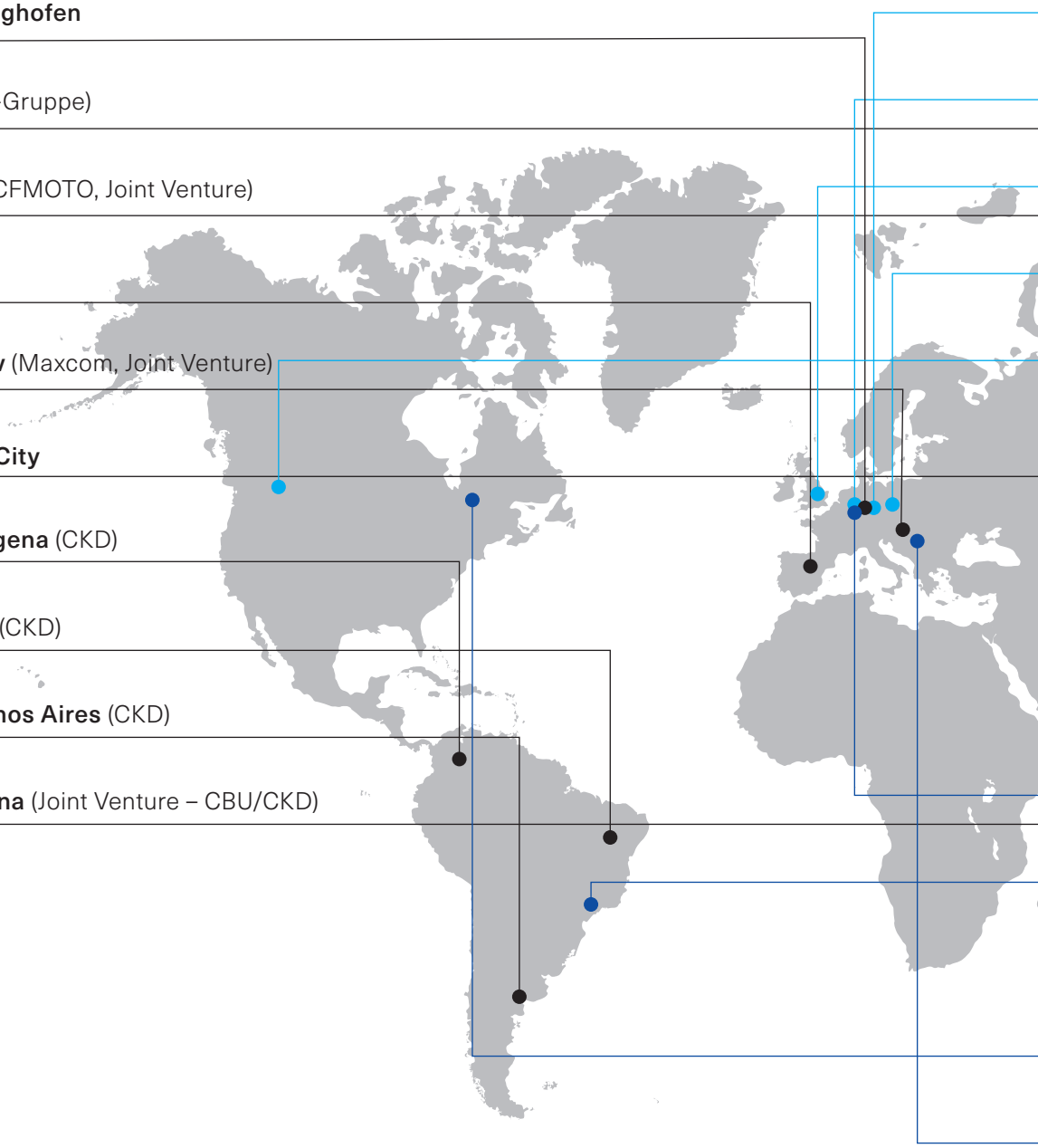
Taiwan, **Taichung City**

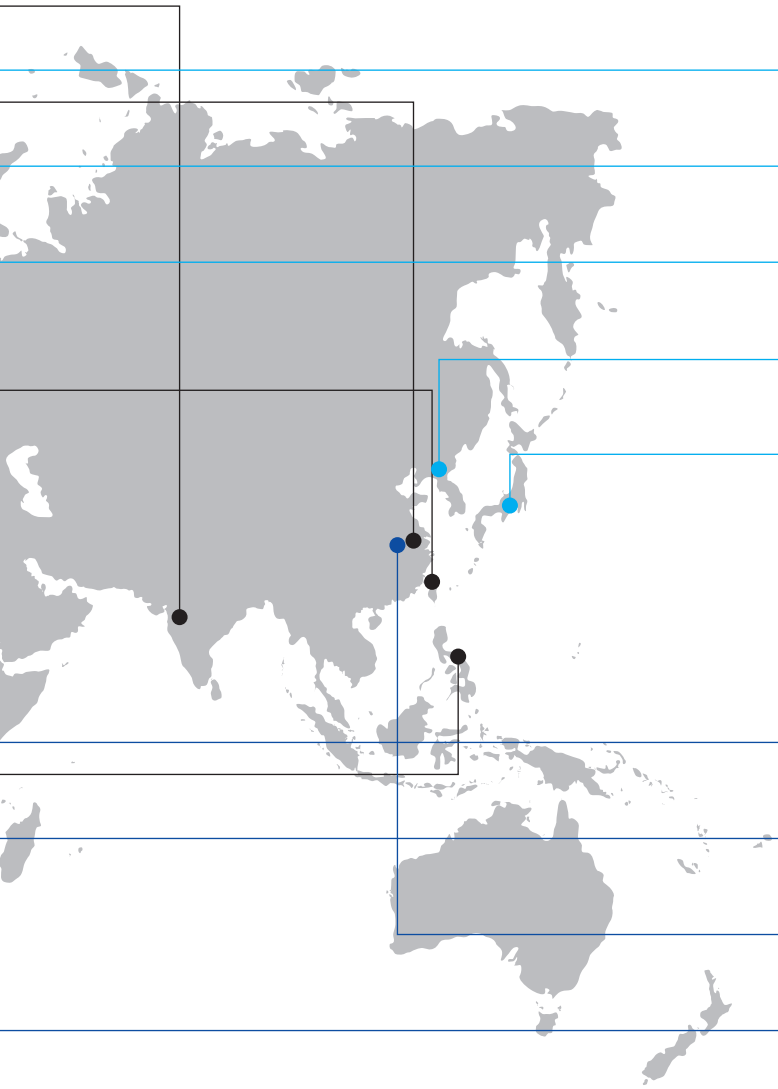
Kolumbien **Cartagena** (CKD)

Brasilien **Manaus** (CKD)

Argentinien **Buenos Aires** (CKD)

Philippinen **Laguna** (Joint Venture – CBU/CKD)





Österreich, Kapfenberg, Bruck/Mur, Köflach

Deutschland, Mannheim

Großbritannien, Leicester

Slowakei, Topoľčany

USA, Irvine, Cerritos

China, Dalian

Japan, Tokio

Deutschland, Aalen-Wasseralfingen, Tuttlingen, Bad Schussenried, Neuhausen ob Eck

Brasilien, São Paulo

China, Kunshan, Haimen

Kanada, Toronto

Rumänien, Timişoaraw

Pankl -Gruppe

Pierer Industrie AG,
Wels

Konzernabschluss und Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2022

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022

	Anhang-Nr.	31.12.2022 TEUR	31.12.2021 TEUR
Vermögenswerte:			
Langfristige Vermögenswerte:			
Firmenwert	20	206.774	207.988
Immaterielle Vermögenswerte	21	736.541	640.375
Sachanlagen	22	926.685	843.611
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	23	45.449	39.603
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	24	36.047	14.689
Latente Steueransprüche	25	31.634	36.185
Sonstige langfristige Vermögenswerte	26	34.203	72.320
		2.017.333	**1.854.771**
Kurzfristige Vermögenswerte:			
Vorräte	27	869.604	580.274
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	28	367.473	220.580
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	29	184.937	115.197
Steuererstattungsansprüche		15.177	2.107
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	30	352.030	484.306
		1.789.221	**1.402.464**
		3.806.554	**3.257.235**

	Anhang-Nr.	31.12.2022 TEUR	31.12.2021 TEUR
Eigenkapital und Schulden:			
Eigenkapital:			
Grundkapital	31	1.000	1.000
Ewige Anleihe	31	27.700	27.700
Sonstige Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn	31	537.672	519.013
Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens		**566.372**	**547.713**
Nicht beherrschende Anteile	31	634.648	534.173
		1.201.020	**1.081.886**
Langfristige Schulden:			
Finanzverbindlichkeiten	32	1.120.113	1.084.818
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	33	62.415	73.003
Latente Steuerschulden	25	176.451	151.830
Andere langfristige Schulden	34	20.857	21.820
		1.379.836	**1.331.471**
Kurzfristige Schulden:			
Finanzverbindlichkeiten	32	143.594	158.759
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	34	824.419	472.357
Rückstellungen	35	47.632	27.044
Steuerschulden		8.558	10.326
Andere kurzfristige Schulden	34	201.495	175.392
		1.225.698	**843.878**
		3.806.554	**3.257.235**

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1.1.2022 bis 31.12.2022

	Anhang-Nr.	2022 TEUR	2021 TEUR
Umsatzerlöse	8	3.264.203	2.728.341
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen [1)]	9	-2.426.959	-2.031.104
Bruttoergebnis vom Umsatz		**837.244**	**697.237**
Vertriebs- und Rennsportaufwendungen [1)]	10	-280.322	-237.794
Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	11	-85.401	-64.367
Verwaltungsaufwendungen [1)]	12	-227.033	-194.182
Sonstige betriebliche Aufwendungen	13	-14.741	-7.975
Sonstige betriebliche Erträge	14	34.617	25.759
Ergebnis aus at-Equity Beteiligungen	15	5.067	1.974
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		**269.431**	**220.652**
Zinserträge	16	4.679	2.421
Zinsaufwendungen	16	-35.699	-26.200
Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis	16	-3.859	9.338
Ergebnis vor Steuern		**234.552**	**206.211**
Ertragsteuern	17	-58.878	-56.135
Ergebnis des Geschäftsjahres		**175.674**	**150.076**
davon Eigentümer des Mutterunternehmens		68.938	52.122
davon Nicht beherrschende Gesellschafter		106.736	97.954

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

Konzern-Gesamtergebnisrechnung
für das Geschäftsjahr vom 1.1.2022 bis 31.12.2022

	Anhang-Nr.	2022 TEUR	2021 TEUR
Ergebnis des Geschäftsjahres		175.674	150.076
Posten, die in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wurden oder anschließend umgegliedert werden können			
Währungsumrechnungen	31	2.484	10.009
Bewertung von Cashflow-Hedges	31	21.384	3.063
Steuereffekt		-4.936	-752
		18.932	12.320
Posten, die nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden			
FVOCI - Eigenkapitalinstrumente			
Nettoveränderungen des beizulegenden Zeitwertes	31	-7.327	5.793
Steuereffekt		-5.173	-1.448
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	31	11.051	1.713
Steuereffekt		-3.121	-468
		-4.570	5.590
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		**14.362**	**17.910**
Gesamtergebnis		**190.036**	**167.986**
davon Eigentümer des Mutterunternehmens		69.747	63.403
davon Nicht beherrschende Gesellschafter		120.289	104.583

Konzern-Kapitalflussrechnung
für das Geschäftsjahr 1.1.2022 bis 31.12.2022

		Anhang-Nr.	2022 TEUR	2021 TEUR
Betriebstätigkeit				
	Ergebnis des Geschäftsjahres		**175.674**	**150.076**
+ (-)	Zinsaufwendungen / Zinserträge	16	31.020	23.779
+	Steueraufwendungen	17	58.878	56.135
+	Abschreibungen auf Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	21, 22, 23	213.040	202.928
(-) +	Gewinne (Verluste) aus der Equity-Konsolidierung	15	-5.067	-1.974
+ (-)	Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen (Erträge)	VI	-25.000	-19.202
+	Zinseinzahlungen		4.451	2.024
-	Zinsauszahlungen		-34.390	-21.820
-	Steuerzahlungen		-49.069	-44.256
+	Erhaltene Dividenden		984	1.149
	Brutto Cash-flow		**370.521**	**348.839**
- (+)	Erhöhung (Verminderung) von Vorräten		-287.016	-146.200
- (+)	Erhöhung (Verminderung) von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Vorauszahlungen, sonstigen kurz- und langfristigen Vermögenswerten		-207.285	7.209
+ (-)	Erhöhung (Verminderung) von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Vorauszahlungen und anderen kurz- und langfristigen Schulden		406.562	174.289
	Erhöhung (Verminderung) des Nettoumlaufvermögens		**-87.739**	**35.298**
Cash-flow aus Betriebstätigkeit			**282.782**	**384.137**

		Anhang-Nr.	2022 TEUR	2021 TEUR
Investitionstätigkeit				
-	Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	21, 22	-370.697	-293.993
-	Auszahlungen für den Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	23	-8.785	-2.651
-	Auszahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen	24, 26	-28.261	-22.416
+	Einzahlungen aus dem Verkauf von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	21, 22	17.858	6.454
+	Einzahlungen aus dem Verkauf von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	23	3.317	6.857
+	Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	24, 26	46.658	2.980
+ (-)	Verkauf und Erwerb von Tochterunternehmen	7	-3.934	-15.386
+ (-)	Ein-/Auszahlungen aus sonstigen Vermögenswerten		-1.636	-15.767
Cash-flow aus Investitionstätigkeit			**-345.480**	**-333.922**
Free Cash-flow			**-62.698**	**50.215**
Finanzierungstätigkeit				
-	Dividendenzahlungen an Dritte		-51.109	-29.151
+ (-)	Veräußerung / Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen	31	-18.675	-1.110
+	Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	VI	72.533	226.340
+	Aufnahme Anleihe	VI	0	15.000
-	Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	VI	-63.442	-145.934
-	Tilgung Leasingverbindlichkeiten	VI, 47	-26.662	-23.064
+ (-)	Veränderung sonstiger kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	VI	17.164	25.191
Cash-flow aus Finanzierungstätigkeit			**-70.191**	**67.272**
Gesamt Cash-flow			**-132.889**	**117.487**
+	Anfangsbestand der liquiden Mittel im Konzern		484.306	352.846
+	Veränderung durch Fremdwährungseffekte		613	13.973
Endbestand der liquiden Mittel im Konzern		30	**352.030**	**484.306**

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

		Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens							
	Anhang-Nr.	Grund-kapital TEUR	Ewige Anleihe (Perpetual Bond) TEUR	Rücklagen einschließlich Konzern-bilanzgewinn TEUR	Rücklage nach IFRS 9 TEUR	Ausgleichs-posten Währungs-umrechnung TEUR	Gesamt TEUR	Anteile nicht be-herrschender Gesellschafter TEUR	Konzern-eigen-kapital Gesamt TEUR
Stand am 1. Jänner 2022		**1.000**	**27.700**	**529.435**	**-12.106**	**1.683**	**547.713**	**534.173**	**1.081.886**
Ergebnis des Geschäftsjahres		0	0	68.938	0	0	68.938	106.736	175.674
Sonstiges Ergebnis	31	0	0	5.316	-5.820	1.313	809	13.553	14.362
Gesamtergebnis		**0**	**0**	**74.254**	**-5.820**	**1.313**	**69.747**	**120.289**	**190.036**
Transaktionen mit Anteilseignern									
Dividenden an Dritte		0	0	-41.593	0	0	-41.593	-9.516	-51.109
Kauf / Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen	31	0	0	-8.094	0	0	-8.094	-10.581	-18.675
Konsolidierungskreisveränderungen	7	0	0	0	0	0	0	-537	-537
Kapitalmaßnahmen	31	0	0	-954	0	0	-954	931	-23
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert worden sind		0	0	0	-10	0	-10	-14	-24
Sonstiges		0	0	-437	0	0	-437	-97	-534
Stand am 31. Dezember 2022		**1.000**	**27.700**	**552.611**	**-17.936**	**2.996**	**566.372**	**634.648**	**1.201.020**

		Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens							
	Anhang-Nr.	Grund-kapital TEUR	Ewige Anleihe (Perpetual Bond) TEUR	Rücklagen einschließlich Konzern-bilanzgewinn TEUR	Rücklage nach IFRS 9 TEUR	Ausgleichs-posten Währungs-umrechnung TEUR	Gesamt TEUR	Anteile nicht be-herrschender Gesellschafter TEUR	Konzern-eigen-kapital Gesamt TEUR
Stand am 1. Jänner 2021		**1.000**	**27.700**	**411.595**	**-18.043**	**-3.374**	**418.879**	**521.900**	**940.779**
Ergebnis des Geschäftsjahres		0	0	52.122	0	0	52.122	97.954	150.076
Sonstiges Ergebnis	31	0	0	560	5.464	5.257	11.281	6.629	17.910
Gesamtergebnis		**0**	**0**	**52.682**	**5.464**	**5.257**	**63.403**	**104.583**	**167.986**
Transaktionen mit Anteilseignern									
Dividenden an Dritte		0	0	-11.593	0	0	-11.593	-17.558	-29.151
Kauf / Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen	31	0	0	77.011	416	-200	77.227	-80.896	-3.669
Konsolidierungskreisveränderungen		0	0	0	0	0	0	2.722	2.722
Kapitalmaßnahmen		0	0	0	0	0	0	3.600	3.600
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert worden sind		0	0	0	57	0	57	99	156
Sonstiges		0	0	-260	0	0	-260	-277	-537
Stand am 31. Dezember 2021		**1.000**	**27.700**	**529.435**	**-12.106**	**1.683**	**547.713**	**534.173**	**1.081.886**

KONZERNANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2022

I. Allgemeine Angaben 10
1. Angaben zum Unternehmen 10
2. Grundsätze der Rechnungslegung 10
3. Neu angewendete Standards und Interpretationen 11
4. Zukünftig anzuwendende Standards und Interpretationen 11
5. Schätzungen und Ermessensentscheidungen 12
II. Konsolidierungskreis 15
6. Konsolidierungsgrundsätze und -methoden 15
7. Veränderungen im Konsolidierungskreis 16
III. Segmentberichterstattung 18
IV. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn-und Verlustrechnung 20
8. Umsatzerlöse 20
9. Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen 21
10. Vertriebs- und Rennsportaufwendungen 21
11. Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen 21
12. Verwaltungsaufwendungen 22
13. Sonstige betriebliche Aufwendungen 22
14. Sonstige betriebliche Erträge 22
15. Ergebnis aus At-Equity Beteiligungen 22
16. Finanz- und Beteiligungsergebnis 23
17. Ertragsteuern 23
18. Aufwendungen für den Abschlussprüfer 24
19. Mitarbeiter 24
V. Erläuterungen zur Konzernbilanz 25
20. Firmenwert 25
21. Immaterielle Vermögenswerte 26
22. Sachanlagen 28
23. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien 31
24. Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen 31
25. Latente Steueransprüche 32
26. Sonstige langfristige Vermögenswerte 35
27. Vorräte 35
28. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 36
29. Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte 36
30. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente 37
31. Konzerneigenkapital 37
32. Finanzverbindlichkeiten 41
33. Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer 42
34. Andere kurz- und langfristige Schulden und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen 44
35. Rückstellungen 46
VI. Angaben zur Kapitalflussrechnung 46
VII. Risikobericht 47

36. Risikomanagement ... 47
37. Marktrisiken ... 48
38. Branchenspezifische Risiken ... 49
39. IT-Risiken ... 52
40. Finanzielle Risiken ... 52
41. Sonstige Risiken ... 57
VIII. Finanzinstrumente und Kapitalmanagement ... 59
42. Grundlagen ... 59
43. Einstufung und beizulegende Zeitwerte ... 60
44. Aufrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten ... 66
45. Hedging ... 68
46. Kapitalmanagement ... 72
IX. Leasingverhältnisse ... 73
47. Leasingverhältnisse als Leasingnehmer (IFRS 16) ... 73
48. Leasingverhältnisse als Leasinggeber (IFRS 16) ... 75
X. Erläuterungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen sowie zu den Organen ... 76
49. Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen ... 76
50. Organe der Pierer Industrie AG ... 78
51. Vorstands- und Aufsichtsratsbezüge ... 79
XI. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag ... 79
XII. Konzernunternehmen (Beteiligungsspiegel) ... 80
XIII. Freigabe des Konzernabschlusses ... 86

KONZERNANHANG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2022

I. ALLGEMEINE ANGABEN

1. ANGABEN ZUM UNTERNEHMEN

Die Pierer Industrie AG, Sitz in 4600 Wels, Edisonstrasse 1, Österreich, ist das Mutterunternehmen der Pierer Industrie-Gruppe (die „Gruppe“ bzw. der „Konzern“). Die Pierer Industrie-Gruppe ist eine führende europäische Fahrzeug-Gruppe mit dem Fokus auf das globale Powered-Two-Wheeler-Segment und den automotiven High-Tech Komponentenbereich. Die Pierer Industrie AG ist im Firmenbuch beim Landes- als Handelsgericht Wels, Österreich, unter der Nummer FN 290677 t eingetragen.

Die Gesellschaft steht mit der Pierer Konzerngesellschaft mbH, Wels (oberstes Konzernmutterunternehmen), und deren verbundenen Unternehmen in einem Konzernverhältnis und wird in deren Konzernabschluss einbezogen. Dieser Konzernabschluss wird beim Landes- als Handelsgericht Wels unter der Nummer FN 134766 k hinterlegt und stellt den Konzernabschluss für den größten Konzernkreis dar.

Die beiden wesentlichen Unternehmensbereiche und Segmente des Konzerns sind die PIERER Mobility AG und die Pankl AG:

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

- Die **Pankl AG** ist im automotiven High-Tech Komponentenbereich tätig. Die Gruppe entwickelt, erzeugt, wartet und vertreibt mechanische Systeme im Hochtechnologiebereich für dynamische Komponenten in den weltweiten Nischenmärkten der Rennsport-, Luxusautomobil- und Luftfahrtindustrie. Als Automobilzulieferer bietet die Pankl-Gruppe zudem auch effektive Lösungen im Bereich Pumpen und Motorkomponenten sowie Leichtbau-Verbundbremsscheiben. Als führender Automobilzulieferer trägt die Pankl AG mit ihren Produkten wesentlich zur Reduktion des Kraftstoffverbrauchs und der CO2-Emissionen im Automobilbereich bei.

Darüber hinaus hält die Pierer Industrie-Gruppe auch Beteiligungen an Unternehmen aus dem Elektronik- und Immobilienbereich. Die vollständige Beteiligungsliste sowie die entsprechenden Beteiligungshöhen an den jeweiligen Gesellschaften können dem Kapitel XII „Konzernunternehmen (Beteiligungsspiegel)“ entnommen werden.

2. GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG

Der Konzernabschluss für den Zeitraum 1. Jänner bis 31. Dezember 2022 wurde in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen International Financial Reporting Standards (IFRS) sowie den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), soweit sie in der Europäischen Union angewendet werden, erstellt. Dabei wurden auch die zusätzlichen Anforderungen des § 245a Abs1 UGB (österreichisches Unternehmensgesetzbuch) erfüllt.

Den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen liegen einheitliche Rechnungslegungsvorschriften zugrunde. Diese Vorschriften wurden von allen einbezogenen Unternehmen angewendet. Die einbezogenen

Unternehmen haben, mit Ausnahme der Pankl Japan Inc., ihre Jahresabschlüsse zum Konzernbilanzstichtag 31.12. aufgestellt. Der Bilanzstichtag der Pankl Japan Inc. ist der 30.09.

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

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

Änderung der Zuordnung von Posten in der Gewinn- und Verlustrechnung

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

3. NEU ANGEWENDETE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

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

Erstmalige Anwendung	Neue Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB
1. Jänner 2022		
	Änderungen zu IAS 16 Sachanlagen - Einnahmen vor der beabsichtigten Nutzung	14. Mai 2020
	Änderungen zu IAS 37 Belastende Verträge - Erfüllungskosten von Verträgen	14. Mai 2020
	Änderungen an IFRS 3 Unternehmenszusammenschlüsse - Verweis auf das Rahmenkonzept	14. Mai 2020
	Verbesserungen zu IFRS 2018 - 2020 Änderungen an IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 und IAS 41	14. Mai 2020

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

4. ZUKÜNFTIG ANZUWENDENDE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

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

Erstmalige Anwendung	Neue oder geänderte Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB
1. Jänner 2023		
	IFRS 17 Versicherungsverträge Änderungen an IFRS 17 - erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 - Vergleichsinformationen	18. Mai 2017 9. Dezember 2021
	Änderungen IAS 1 und IFRS Practice Statement 2 - Angabe von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	12. Februar 2021
	Änderungen zu IAS 8 - Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Änderungen von Schätzungen und Fehler - Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen	12. Februar 2021
	Änderungen zu IAS 12 Ertragsteuern - Latente Steuern, die sich auf Vermögenswerte und Schulden beziehen, die aus einer einzigen Transaktion entstehen	7. Mai 2021

Das IASB und das IFRIC haben weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, welche aber im Geschäftsjahr 2022 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind bzw. **von der EU-Kommission noch nicht übernommen** wurden. Es handelt sich dabei um folgende Standards und Interpretationen:

Neue oder geänderte Standards und Interpretationen	Anwendungszeitpunkt IASB	Veröffentlicht durch das IASB	EU-Endorsement?
Änderungen zu IAS 1 Darstellung des Abschlusses - Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig (einschließlich Verschiebung des Zeitpunkts des Inkrafttretens sowie langfristige Verbindlichkeiten mit Covenants)	1.1.2024	31.10.2022	Nein
Änderungen zu IFRS 16 Leasing - Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-leaseback-Transaktion	1.1.2024	22.9.2022	Nein

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

5. SCHÄTZUNGEN UND ERMESSENSENTSCHEIDUNGEN

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad **Schätzungen** vorgenommen und Annahmen getroffen werden, welche die bilanzierten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die Angabe von Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und den Ausweis von Aufwendungen und Erträgen im Geschäftsjahr beeinflussen. Bei der Vornahme von Schätzungen berücksichtigt der Vorstand Erfahrungswerte und aktuelle Prognosen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen, wenn sich angenommene Parameter entgegen der Erwartung entwickeln. Bei Bekanntwerden neuer Gegebenheiten werden diese entsprechend berücksichtigt und bisherige Annahmen angepasst.

- Insbesondere werden Annahmen zur Beurteilung der Werthaltigkeit von Firmenwerten und immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmbarer Nutzungsdauer getroffen. Zum Bilanzstichtag waren Firmenwerte in Höhe von TEUR 206.774 (Vorjahr: TEUR 207.988) sowie Markenwerte in Höhe von TEUR 243.335 (Vorjahr: TEUR 223.260) angesetzt. Weiterführende Informationen zu den Werthaltigkeitstests sind den Erläuterungen unter Punkt 20. „Firmenwert“ zu entnehmen.

- Latente Steueransprüche auf nicht verfallbare steuerliche Verlustvorträge werden unter der Annahme angesetzt, dass zukünftig ausreichend steuerliches Einkommen zur Verwertung der steuerlichen Verlustvorträge erwirtschaftet wird. Bei Unsicherheiten in den Annahmen werden entsprechende Wertberichtigungen

gebildet. Zum 31.12.2022 wurden aktive latente Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von TEUR 8.852 (Vorjahr: TEUR 13.303) aktiviert. Weitere Details zu den latenten Steuern sind den Erläuterungen unter Punkt 25. „Latente Steueransprüche“ zu entnehmen.

- Im Rahmen des Cash-Flow-Hedge-Accountings werden Einschätzungen zum Eintritt von künftigen Zahlungsströmen getroffen. Diese Cash-Flows könnten bezüglich Höhe und Zeitpunkt anders eintreten und damit Einfluss auf das Cash-Flow-Hedge-Accounting haben. Weitere Details zum Thema Hedging siehe Punkt 45.

- Daneben bestehen Schätzungsunsicherheiten beim Ansatz und der Bewertung von Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer. Es werden Annahmen zu den folgenden Faktoren getroffen: Erwartungswerte, demografische Annahmen wie das Pensionsalter von Frauen/Männern und Mitarbeiterfluktuation sowie finanzielle Annahmen wie Rechnungszinssatz und künftige Lohn- und Gehaltstrends. Zum Bilanzstichtag waren Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer in Höhe von TEUR 62.415 (Vorjahr: TEUR 73.003) angesetzt. Weiterführende Informationen sind den Erläuterungen unter dem Punkt 33. „Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer“ zu entnehmen.

- Schätzungen bei den übrigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen. Für die Ermittlung der Rückstellungshöhe wurde ein direkter Zusammenhang pro Produktgruppe zwischen angefallenen Garantie- und Gewährleistungsaufwendungen an den Umsatzerlösen festgestellt. Der durchschnittliche Prozentsatz der Garantie- und Gewährleistungsaufwendungen an den Umsatzerlösen wird mehrmals jährlich geprüft und bei Bedarf angepasst. Zum 31.12.2022 wurden Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen in Höhe von TEUR 22.732 (Vorjahr: TEUR 21.356) angesetzt. Weiterführende Informationen sind dem Punkt 35. „Rückstellungen“ zu entnehmen.

- Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden, die im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworben wurden, sowie der Nutzungsdauern dieser Vermögenswerte basiert auf Beurteilungen des Managements.

- Bei Leasingverhältnissen werden Einschätzungen über die Laufzeit und Zinssätze getroffen. Weitere Angaben dazu sind unter Punkt 22. „Sachanlagen“ sowie unter Punkt 47. „Leasingverhältnisse als Leasingnehmer“ zu finden.

- Bei den Vorräten bestehen Schätzungen im Zusammenhang mit Verbrauchsfolgeverfahren und Reichweitenanalysen. Zusätzlich werden auf Einzelfallbasis Wertberichtigungserfordernisse aufgrund langer Lagerdauer und eingeschränkter Absatzmöglichkeiten erfasst.

Folgende **Ermessensentscheidungen** wurden bei der Anwendung der Rechnungslegungsmethoden in der Pierer Industrie-Gruppe getroffen:

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

- Ausbuchung von Forderungen im Rahmen von ABS- und Factoring-Vereinbarungen
  Es werden Einschätzungen über die Ausbuchungsvoraussetzungen des IFRS 9 getroffen. Nähere Details sind dem Kapitel VIII. „Finanzinstrumente und Kapitalmanagement“ zu entnehmen.

- Supplier Finance:
  Es werden Einschätzungen über den Ausweis der Verbindlichkeiten im Rahmen des Supplier Finance Programmes getroffen. Weitere Angaben dazu siehe Punkt 34. „Andere kurz- und langfristige Schulden und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“.

- Konsolidierung
  Bei der Festlegung, ob Beherrschung gemäß IFRS 10 vorliegt, übt das Management Ermessensentscheidungen zur Bestimmung der relevanten Aktivitäten der Tochterunternehmen aus.

- Bei Vermögenswerten, die veräußert werden sollen, ist durch das Management zu bestimmen, ob sie in ihrem gegenwärtigen Zustand veräußert werden können und ob ihre Veräußerung sehr wahrscheinlich ist.

Auswirkungen von klimabezogenen Aspekten auf die Rechnungslegung

Die weltweite Automobilindustrie, darunter auch die Geschäftsbereiche der Pierer Industrie-Gruppe, befindet sich aufgrund des zunehmenden Fokus auf die Auswirkungen auf den Klimawandel in einem tiefgreifenden Wandel. Dies führt vor allem zur laufenden Überarbeitung von regulatorischen Anforderungen an die Kraftstoffeffizienz, die Elektrifizierung sowie zu Veränderungen in der Kraftstoffeffizienz, Treibhausgasemissionen und anderen Auspuffemissionen. Hinzu kommen technologische Veränderungen, wie die Elektrifizierung von Fahrzeugen.

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

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

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

- Nutzungsdauern von nicht-finanziellen Vermögenswerten:
  Die Pierer Industrie-Gruppe hat evaluiert, inwiefern die Nutzungsdauer von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten aufgrund von klimabezogenen Aspekten beeinflusst sein könnten. Eine Beurteilung erfolgte insbesondere dahingehend, ob auf Basis bestehender und angekündigter gesetzlicher und regulatorischer Vorgaben Industrieanlagen nicht mehr in dem ursprünglich geplanten zeitlichen Umfang nutzbar sind. Eine Beeinflussung von Nutzungsdauern durch externe oder interne Verpflichtungen konnte dabei nicht abgeleitet werden.

- Wertminderungen von Vermögenswerten:
  Den kurz- und mittelfristigen Finanzplanungen und damit den Werthaltigkeitstests liegen die Nachhaltigkeitsstrategie und das nachhaltig ausgerichtete Geschäftsmodell zugrunde. In den kurz- und mittelfristigen Finanzplanungen der einzelnen CGUs werden Annahmen zu klimabedingten Faktoren bei Investitionsprogrammen (CAPEX), Technologien und Produktionsverfahren zum Erreichen der konzerninternen Klimaziele sowie beim darauf basierenden ökologisch nachhaltigen Produktmix im Sinne des „Right Vehicle, Right Place, Right Energy Carrier”-Konzeptes sachgerecht berücksichtigt.

- Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten:
  Im Geschäftsjahr 2022 sind in der Pierer Industrie-Gruppe keine neuen Verpflichtungen aus der Verletzung von Klimaschutzgesetzen und/oder Klimaregulatoren entstanden, die den Ansatz einer Rückstellung oder die Angabe einer Eventualverbindlichkeit erfordert hätten.

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

Auswirkungen des russisch-ukrainischen Krieges:

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

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

Die oben beschriebene Situation des Fehlens direkter Auswirkungen führt die Pierer Industrie-Gruppe auch zu der Einschätzung, dass es keine direkten Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Wertminderung, insbesondere auf Ebene der Sachanlagen und Nutzungsrechte, gibt. Entsprechend den Regelungen des IAS 36 besteht für die CGUs der Gruppe kein Wertminderungsbedarf (siehe Punkt 20 „Firmenwert“ zur weiteren Erläuterung).

II. KONSOLIDIERUNGSKREIS

6. KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE UND -METHODEN

In den Konzernabschluss der Pierer Industrie AG werden alle wesentlichen Tochterunternehmen im Wege der **Vollkonsolidierung** einbezogen. Tochterunternehmen sind vom Konzern beherrschte Unternehmen. Die Abschlüsse von Tochterunternehmen sind im Konzernabschluss ab dem Zeitpunkt enthalten, an dem die Beherrschung beginnt und bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Beherrschung endet. Der Betrag für die nicht beherrschenden Anteile wird - sofern nicht anders angegeben - mit dem anteiligen Reinvermögen am erworbenen Unternehmen ohne Firmenwertkomponente erfasst.

Die Anteile an assoziierten Unternehmen sind in der Bilanzposition „Nach der **Equity-Methode** bilanzierte Finanzanlagen“ ausgewiesen.

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

	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2022	**31.12.2021**	**2022**	**2021**
US-Dollar	1,0666	1,1326	1,0500	1,1816
Britisches Pfund	0,8869	0,8403	0,8548	0,8584
Schweizer Franken	0,9847	1,0331	1,0017	1,0799
Japanischer Yen	140,6600	130,3800	138,1392	130,3200
Südafrikanischer Rand	18,0986	18,0625	17,2127	17,5922
Mexikanischer Peso	20,8560	23,1438	21,0536	24,0516
Australischer Dollar	1,5693	1,5615	1,5154	1,5783
Kanadischer Dollar	1,4440	1,4393	1,3704	1,4804
Chinesischer Renminbi	7,3582	7,1947	7,0744	7,6069
Rumänischer Leu	4,9495	4,9490	4,9340	4,9251
Brasilianischer Real	5,6386	6,3101	5,4051	6,3786

7. VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS

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

	Vollkonsolidierte Gesellschaften	At Equity Gesellschaften
Stand zum 31.12.2021	102	10
Konsolidierungskreiszugänge	13	7
Konsolidierungskreisabgänge	-4	0
Stand zum 31.12.2022	**111**	**17**
davon ausländische Unternehmen	73	7

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

ÄNDERUNGEN VOLLKONSOLIDIERTER GESELLSCHAFTEN

- **Konsolidierungskreiszugänge:**

Im Mai 2022 wurde die PIERER E-Bikes Asia Ltd. mit Sitz in Taichung City, Taiwan, neu gegründet und erstkonsolidiert. Zudem wurde die neu gegründete SHW Brake Systems (Nantong Haimen) Co., Ltd., Nantong Haimen, China, ebenfalls im Mai 2022 erstmals in den Konsolidierungskreis miteinbezogen.

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

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

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

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

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

Die beiden mit Sitz in Wels im Dezember 2022 neu gegründeten Gesellschaften PB Invest GmbH und Pierer Green Energy GmbH wurden ebenfalls erstmalig im Konzernabschluss einbezogen.

Zudem wurden im Dezember 2022 durchgerechnet 59,5% der Anteile (51% werden über die PB Invest GmbH und 23% über die KTM AG gehalten) an der Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH im Rahmen einer nicht-verhältniswahrenden Kapitalerhöhung erworben. An die bisherigen Eigentümer wurde kein Kaufpreis geleistet. Die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden stellen sich bei Erlangung der Beherrschung wie folgt dar:

TEUR	**21.12.2022**
Sachanlagen	5.428
Sonstige langfristige Vermögenswerte	2.231
Langfristige Vermögenswerte	7.659
Kurzfristige Vermögenswerte	4.139
Langfristige Verbindlichkeiten	-6.406
Kurzfristige Verbindlichkeiten	-6.718
Nettovermögen	**-1.326**
Zugang nicht beherrschende Anteile	537
Firmenwert	789
Gegenleistung	**0**
Erworbene Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	54
Netto-Zufluss aus der Akquisition	**54**

- **Konsolidierungskreisabgänge:**

Mit Wirkung zum 2. November 2022 wurde die FELT GmbH, München, Deutschland, in die PIERER New Mobility Deutschland GmbH (vormals: PIERER E-Bikes Deutschland GmbH), Schweinfurt, Deutschland, verschmolzen. Weiters ist im Geschäftsjahr 2022 die PIERER Beteiligungs GmbH aus dem Konsolidierungskreiskreis abgegangen.

Die Anteile an der bikes&wheels 2 Radhandels GmbH, Wels, und Funbike GmbH, Puch bei Hallein reduzierten sich im Dezember 2022 von 100% auf 26%. Beide Gesellschaften werden nunmehr im Konzernabschluss at-Equity einbezogen.

ÄNDERUNGEN AT-EQUITY EINBEZOGENER GESELLSCHAFTEN

Die weiteren Zugänge der At-Equity einbezogenen Gesellschaften betreffen einen von der KTM AG erworbenen Anteil von 25,1% an der MV Agusta Motor S.P.A., Varese, Italien, sowie einen von der Pierer Industrie AG erworbenen Anteil von 50,0% an der schultheiss Consulting AG, Sigriswil, Schweiz.
Zudem werden noch die PIERER 2 Radhandels GmbH, Wels, einschließlich ihrer Tochterunternehmen (Funbike GmbH, bikes&wheels 2 Radhandels GmbH, Johansson GmbH, Syntace GmbH) im Konzernabschluss at-equity einbezogen.

III. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

In der Pierer Industrie AG erfolgt die Steuerung der Geschäftstätigkeit auf Basis der beiden Unternehmensbereiche „PIERER Mobility-Gruppe“ und „Pankl AG-Gruppe“. Die einzelnen Unternehmensgruppen werden separat geführt und an die Pierer Industrie AG gemäß den IFRS Rechnungslegungsvorschriften berichtet. Der für den Segmentbericht relevante Hauptentscheidungsträger ist der Gesamtvorstand der Pierer Industrie AG. Die Segmentberichterstattung erfolgt gemäß den internen Berichten mit den Segmenten PIERER Mobility-Gruppe, Pankl AG-Gruppe sowie Sonstige.

PIERER Mobility-Gruppe:
Unter den Marken „KTM“, „Husqvarna Motorcycles“ und „GASGAS“ betreibt die PIERER Mobility-Gruppe die Entwicklung, Erzeugung und den Vertrieb von Motorrädern. Mit den Marken „Husqvarna E-Bicycles“, „GASGAS Bicycles“, „FELT Bicycles“ und „R Raymon“ liegt der Fokus auf der Entwicklung, Herstellung und dem Handel mit E-Bicycles und Fahrrädern. Die PIERER Mobility-Gruppe umfasst zum 31. Dezember 2022 insgesamt 76 in den Konzernabschluss einbezogene Gesellschaften in Österreich, den USA, Japan, Südafrika, Mexiko, Indien, Australien und Neuseeland sowie in verschiedenen anderen Ländern in Europa und Asien. Darüber hinaus hält die PIERER Mobility-Gruppe Beteiligungen an Assemblierungsgesellschaften auf den Philippinen und in China.

Pankl AG-Gruppe:
Die Pankl-Gruppe entwickelt, erzeugt, wartet und vertreibt mechanische Systeme im Hochtechnologiebereich für dynamische Komponenten in den weltweiten Nischenmärkten der Rennsport-, Luxusautomobil- und Luftfahrtindustrie. Zudem bietet die Pankl-Gruppe als Automobilzulieferer effektive Lösungen im Bereich Pumpen und Motorkomponenten sowie Leichtbau-Verbundbremsscheiben. Die Pankl-Gruppe umfasst zum 31. Dezember 2022 insgesamt 22 in den Konzernabschluss einbezogene Gesellschaften in Österreich, Deutschland, Rumänien, Slowakei, den USA, China, Japan, Brasilien, Kanada und Großbritannien.

Sonstige:
Im Bereich „Sonstige“ werden die Pierer Industrie AG, die Abatec-Gruppe, die PIERER IMMOREAL GmbH, die Westpark Wels GmbH, die P Immobilienverwaltung GmbH, die Pierer Bajaj AG, die PIERER IMMOREAL Deutschland GmbH, die Pierer Green Energy GmbH, die PB Invest GmbH und die Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH zusammenfassend dargestellt.

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

Die Segmentinformationen für das Geschäftsjahr 2022 und 2021 teilen sich auf die beschriebenen Segmente wie folgt auf:

2022 TEUR	PIERER Mobility Gruppe	PANKL AG Gruppe	Sonstige	Konso-lidierung	GESAMT
Umsatzerlöse (einschließlich Erlöse inner-halb der Segmente)	2.437.200	836.549	104.476	-114.022	**3.264.203**
Umsatzerlöse extern	2.434.440	757.052	72.711	0	**3.264.203**
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	235.250	15.550	16.445	2.186	**269.431**
Investitionen	267.526	73.453	48.458	0	**389.437**
Abschreibungen	-145.858	-66.523	-9.307	8.648	**-213.040**
Anteil am Ergebnis von Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden	4.994	0	0	73	**5.067**
Bilanzsumme	2.550.635	861.688	2.823.544	-2.429.313	**3.806.554**
Eigenkapital	914.396	304.204	2.248.231	-2.265.811	**1.201.020**
Working Capital Employed	186.747	197.577	28.294	40	**412.658**
Nettoverschuldung	-256.517	-321.107	-475.191	141.138	**-911.677**

2021 TEUR	PIERER Mobility Gruppe	PANKL AG Gruppe	Sonstige	Konso-lidierung	GESAMT
Umsatzerlöse (einschließlich Erlöse inner-halb der Segmente)	2.041.730	709.123	63.533	-86.045	**2.728.341**
Umsatzerlöse extern	2.040.500	648.042	39.799	0	**2.728.341**
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	193.485	11.140	14.318	1.709	**220.652**
Investitionen [1)]	178.485	58.514	46.133	0	**283.132**
Abschreibungen	-138.718	-63.230	-6.711	5.731	**-202.928**
Anteil am Ergebnis von Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden	1.666	0	0	308	**1.974**
Bilanzsumme	2.033.719	826.134	2.820.973	-2.423.591	**3.257.235**
Eigenkapital	765.551	310.171	2.265.235	-2.259.071	**1.081.886**
Working Capital Employed	160.454	156.931	12.300	-1.188	**328.497**
Nettoverschuldung	-189.877	-253.297	-429.131	113.034	**-759.271**

[1)] exklusive IFRS 16 (Leasing); die Leasingzugänge betrugen in 2022 TEUR 23.077 (Vorjahr: TEUR 29.125).

IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt. Im Geschäftsjahr 2022 kam es zu einer Neuzuordnung von Logistik- und Transportaufwendungen sowie der Bewertung von PG&A (parts, garments and accessories) innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung. Weitere Angaben zur Anpassung der Vorjahresbeträge betreffend den Herstellungskosten, der Vertriebs- und Rennsportaufwendungen sowie Verwaltungsaufwendungen sind unter Punkt 2. „Grundsätze der Rechnungslegung“ zu finden.

8. UMSATZERLÖSE

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

Die Produkte des Konzerns orientieren sich grundsätzlich am jeweiligen Unternehmensbereich. Die Umsatzerlöse nach Unternehmensbereichen setzen sich wie folgt zusammen.

TEUR	2022	2021
PIERER Mobility-Gruppe	2.437.200	2.041.730
Pankl AG-Gruppe	836.549	709.123
Sonstige & Konsolidierung	-9.546	-22.512
	3.264.203	**2.728.341**

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

TEUR	2022	2021
Europa	1.758.141	1.660.056
Nordamerika	967.996	574.596
Sonstige	538.066	493.689
	3.264.203	**2.728.341**

Variable Gegenleistungen wie Preisnachlässe, Umsatzboni und Skonti werden als Erlösminderungen der Umsatzerlöse ausgewiesen. Die Verpflichtungen für variable Gegenleistungen werden als vertragliche Verpflichtungen im Sinne des IFRS 15 ausgewiesen. Die vertraglichen Verpflichtungen für variable Gegenleistungen betreffend Preisnachlässe, Umsatzboni und Skonti betragen zum 31.12.2022 € 63,5 Mio. (31.12.2021: € 50,4 Mio.).

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

9. HERSTELLUNGSKOSTEN DER ZUR ERZIELUNG DER UMSATZERLÖSE ERBRACHTEN LEISTUNGEN

Die Herstellungskosten des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2022	2021
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	1.870.643	1.522.321
Personalaufwand	333.644	279.497
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	149.023	141.235
Sonstige betriebliche Aufwendungen	73.649	88.051
	2.426.959	**2.031.104**

In den Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen sind Aufwendungen aus Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von TEUR 31.966 (Vorjahr: TEUR 5.518) enthalten. Dabei handelt es sich um solche gemäß IAS 21.52a.

10. VERTRIEBS- UND RENNSPORTAUFWENDUNGEN

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

TEUR	2022	2021
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	43.376	42.758
Personalaufwand	130.479	109.027
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	11.177	11.534
Sonstige betriebliche Aufwendungen	144.941	115.490
Sponsorgelder und sonstige betriebliche Erträge	-49.651	-41.015
	280.322	**237.794**

11. FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSAUFWENDUNGEN

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

TEUR	2022	2021
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	10.681	12.161
Personalaufwand	53.863	49.617
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	12.791	12.919
Sonstige betriebliche Aufwendungen	32.143	8.664
Fördergelder und sonstige betriebliche Erträge	-24.077	-18.994
	85.401	**64.367**

Die in den Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen dargestellten Aufwandsarten umfassen Forschungs- sowie nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten. Der Personalaufwand ohne Effekte aus den aktivierten Entwicklungskosten beträgt TEUR 116.427 (Vorjahr: TEUR 101.026). Insgesamt betrugen die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen (vor aktivierten Entwicklungskosten) TEUR 251.388 (Vorjahr: TEUR 200.505) und somit 7,7% (Vorjahr: 7,3%) vom Umsatz.

12. VERWALTUNGSAUFWENDUNGEN

Die Verwaltungsaufwendungen des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2022	2021
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	7.448	4.919
Personalaufwand	106.458	91.185
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	40.049	37.240
Sonstige betriebliche Aufwendungen	76.569	62.885
Sonstige betriebliche Erträge	-3.491	-2.047
	227.033	**194.182**

13. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen belaufen sich auf insgesamt TEUR 14.741 (Vorjahr: TEUR 7.975) und enthalten Einmaleffekte im Projekt-/Produktbereich sowie Aufwendungen aus Schadensfällen in Höhe von TEUR 9.462 (Vorjahr TEUR 1.734). Ferner sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen auch insbesondere Aufwendungen aus Kursdifferenzen enthalten.

14. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

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

Die sonstigen betrieblichen Erträge belaufen sich auf insgesamt TEUR 34.617 (Vorjahr: TEUR 25.759) und enthalten Einmaleffekte im Projekt-/Produktbereich in Höhe von TEUR 16.200 (im Vorjahr Einmaleffekte im Zusammenhang mit Versicherungsentschädigungen in Höhe von TEUR 3.370). Aufgrund der Änderung der Beteiligungsquote an der PIERER 2 Radbeteiligungs GmbH beinhalten die sonstigen betrieblichen Erträge einen Gewinn aus dem Verlust der Beherrschung in Höhe von TEUR 2.078 sowie den Fair Value des verbleibenden Anteils im Zeitpunkt des Verlusts der Beherrschung in Höhe von TEUR 1.085. Zudem sind insbesondere Förderungen und Zuschüsse, Auflösungen von Rückstellungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Erträge aus Kursdifferenzen und Anlagenabgängen enthalten.

15. ERGEBNIS AUS AT-EQUITY BETEILIGUNGEN

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

TEUR	2022	2021
Kiska GmbH	822	1.485
KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc.	72	280
China Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.	4.100	-24
JETFLY Airline GmbH	39	308
Vier Flagshipstores und sonstige	34	-75
	5.067	**1.974**

16. FINANZ- UND BETEILIGUNGSERGEBNIS

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

TEUR	2022	2021
Zinserträge	4.679	2.421
Zinsaufwendungen	-35.699	-26.200
Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis	-3.859	9.338
	-34.879	**-14.441**

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

TEUR	2022	2021
Fremdwährungsbewertung Bankguthaben	-579	9.672
Fremdwährungsbewertung gegebener Darlehen	441	0
Absicherungskosten	-2.483	71
Bewertung Zinsswap	17	365
Wertminderung von langfristigen finanziellen Vermögenswerten	-450	0
Erträge/Verluste aus sonstigen Beteiligungen	-805	-770
	-3.859	**9.338**

17. ERTRAGSTEUERN

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

TEUR	2022	2021
Laufende Steuer	-45.153	-43.068
Latente Steuern	-13.725	-13.067
	-58.878	**-56.135**

Als Ertragsteuern sind die in den einzelnen Ländern gezahlten bzw. geschuldeten Steuern auf Einkommen und Ertrag sowie die latenten Steuern ausgewiesen. Die österreichischen Gesellschaften der Pierer Industrie-Gruppe unterliegen einem Körperschaftsteuersatz von 25,0%. In Österreich wurde im Jahr 2022 ein Steuerreformgesetz beschlossen, welches eine stufenweise Senkung des Körperschaftssteuersatzes vorsieht. Der Körperschaftssteuersatz wird für das Jahr 2023 auf 24% und für die Jahre ab 2024 auf 23% gesenkt. Aufgrund dieser Steuersatzänderung erfolgte die Berechnung der Steuerlatenz mit dem jeweils zukünftig anzuwendenden Steuersatz zum Zeitpunkt der voraussichtlichen Umkehr der Wertdifferenz. Die Berechnung ausländischer Ertragsteuern basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen oder verabschiedeten Gesetzen und Verordnungen. Die angewandten Ertragssteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren von 9,0% bis 34,6%.

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

TEUR	2022	2021
Ergebnis vor Ertragsteuern	234.552	206.211
Erwarteter Steueraufwand/-ertrag	-58.638	-51.553
Nicht temporäre Differenzen und sonstige steuerliche Hinzurechnungen	-2.934	-1.788
Ansatz/Wertberichtigungen/Verbrauch von Verlustvorträgen	-8.844	-1.328
Nicht steuerbare Ergebnisse aus Konsolidierungskreisänderungen	534	-776
Steuern aus Vorperioden	-2.666	-1.069
Effekte ausländischer Steuersätze	77	-11
Ergebnis aus Equity-Beteiligungen	1.080	565
Veräußerungsgewinn aus Aktienverkäufen	0	-4.255
Investitionsbegünstigungen	5.382	3.850
Steuersatzänderungen	9.699	0
Sonstiges	-2.568	230
	-58.878	**-56.135**

18. AUFWENDUNGEN FÜR DEN ABSCHLUSSPRÜFER

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

TEUR	2022	2021
Jahresabschlussprüfung aller Einzelgesellschaften sowie Konzernabschlussprüfung	1.075	983
Sonstige Leistungen und andere Beratungsleistungen	133	264
	1.208	**1.247**

19. MITARBEITER

Der Mitarbeiterstand wird jeweils inklusive Leiharbeiter und externen Dienstnehmern dargestellt:

Stand am 1.1.2022	9.530
Veränderungen im Geschäftsjahr	1.387
Stand am 31.12.2022	**10.917**

Zum 31.12.2022 waren 5.196 Angestellte (Vorjahr: 4.741) und 5.721 Arbeiter (Vorjahr: 4.789) beschäftigt. Zum 31.12.2022 sind 7.072 Mitarbeiter (Vorjahr: 6.061) in Österreich und 3.845 Mitarbeiter (Vorjahr: 3.469) im Ausland beschäftigt. Durchschnittlich beschäftigte die Gruppe 10.456 Mitarbeiter (Vorjahr: 9.104), davon 5.005 Angestellte (Vorjahr: 4.483) und 5.451 Arbeiter (Vorjahr: 4.621).

Der gesamte Personalaufwand im Geschäftsjahr 2022, ohne Effekte aus der Aktivierung von Entwicklungskosten, beträgt TEUR 687.008 (Vorjahr: TEUR 580.735).

V. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

20. FIRMENWERT

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

Die Berechnung erfolgte mit folgender Methode: Die Prognose der Zahlungsströme basiert auf den vom Management freigegebenen Finanzbudgets bzw. Vorschaurechnungen unter Berücksichtigung der mittelfristigen Strategieziele. Die geschätzten Zahlungsströme jenseits dieser Periode werden durch Extrapolation der Budget-/Vorschauwerte ermittelt, wobei ab dem dritten Jahr eine konstante Weiterentwicklung unter Verwendung einer Wachstumsrate von 1% angenommen wird. Als Diskontierungszinssatz wurde ein gewogener Kapitalkostensatz (WACC) vor Steuern in Höhe von 11,6% (2020: 9,6%) für „KTM“ und 11,3% (2020: 9,4%) für „PIERER New Mobility“ herangezogen. Bei sonst gleichbleibenden Bedingungen hätte für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „KTM“ eine Erhöhung des Vorsteuer WACC auf 15,7% (2020: 11,7%) oder die Verringerung der künftig geplanten EBITs um 24,8% (2020: 17,6%) zur Folge, dass der Buchwert der CGU dem erzielbaren Betrag entspricht. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „PIERER New Mobility“ hätte bei sonst gleichbleibenden Bedingungen eine Erhöhung des Vorsteuer WACC auf 34,9% (2020: 25,7%) oder die Verringerung der künftig geplanten EBITs um 68,8% (2020: 63,7%) zur Folge, dass der Buchwert der CGU dem erzielbaren Betrag entspricht.

Die Wertminderungstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGUs) „PANKL RACING“ und „SHW“ wurden auf Basis einer fünfjährigen Planung der Cash-Flows erstellt. Dieser liegt das genehmigte Budget sowie die letztgültige Mittelfristplanung zugrunde. Nach dem Detailplanungszeitraum werden die Cash-Flows der letzten Detailplanungsperiode als Basis für die Errechnung einer ewigen Rente herangezogen, wobei eine Wachstumsrate von 1% auf den Diskontsatz verwendet wird. Als Diskontierungszinssatz wurde ein gewogener Kapitalkostensatz (WACC) vor Steuern in Höhe von 11,2% (Vorjahr: 10,1%) für „PANKL RACING“ und 12,9% (Vorjahr: 10,4%) für „SHW“ herangezogen. Die Ermittlung erfolgte auf Basis extern verfügbarer Kapitalmarktdaten. Die Mittelfristplanung basiert auf internen Annahmen über die zukünftigen Absatz-, Preis- und Kostenentwicklungen, die zukünftige Erschließung neuer Märkte sowie die Zusammensetzung des Produktmixes. Die Annahmen beruhen im Wesentlichen auf den langjährigen Erfahrungswerten und der Einschätzung des Managements.

Bei sonst gleichbleibenden Bedingungen hätte eine Erhöhung des Vorsteuer WACC für die CGU „PANKL RACING“ auf 13,0% (Vorjahr: 11,6%) oder die Verringerung der künftig geplanten EBITs um 14,8% (Vorjahr: 13,8%) zur Folge, dass der Buchwert der CGU dem erzielbaren Betrag entspricht. Für die CGU „SHW“ hätte eine Erhöhung des Vorsteuer WACC auf 13,6% (Vorjahr: 11,9%) oder die Verringerung der künftig geplanten EBITs um 5,7% (Vorjahr: 13,6%) zur Folge, dass der Buchwert der CGU dem erzielbaren Betrag entspricht.

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

TEUR	2022	2021
Anschaffungs- und Herstellungskosten:		
Stand am 1.1.	**208.227**	**206.582**
Konsolidierungskreisänderungen	-1.170	1.150
Zugänge	0	240
Währungsumrechnung	-49	255
Stand am 31.12.	**207.008**	**208.227**
Kumulierte Abschreibungen:		
Stand am 1.1.	**239**	**218**
Konsolidierungskreisänderungen	-12	0
Zugänge	0	12
Währungsumrechnung	7	9
Stand am 31.12.	**234**	**239**
Buchwert am 31.12.	**206.774**	**207.988**
KTM	108.533	108.589
PANKL RACING	23.960	23.960
SHW	50.918	50.918
PIERER New Mobility (vormals: PIERER E-Bikes)	17.786	17.786
Übrige	5.577	6.735

21. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Immaterielle Vermögenswerte werden analog dem Sachanlagevermögen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und abzüglich Abschreibungen bewertet. Die Ermittlung der planmäßigen Abschreibungen erfolgt nach der linearen Abschreibungsmethode unter Zugrundelegung ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauern von zwei bis zehn Jahren.

Bei selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten erfolgt eine Aufteilung des Herstellungszeitraumes in eine Forschungs-, Entwicklungs- und Modellpflegephase. In der Forschungs- und Modellpflegephase angefallene Kosten werden sofort ergebniswirksam erfasst. Die planmäßige Abschreibung (5 Jahre) von aktivierten Entwicklungskosten, die eindeutig Projekten zugeordnet werden können, erfolgt mit dem Beginn der Serienproduktion.

Im Geschäftsjahr 2022 wurden Entwicklungskosten in Höhe von TEUR 141.903 (Vorjahr: TEUR 117.144) aktiviert sowie insgesamt TEUR 63.269 (Vorjahr: TEUR 62.042) abgeschrieben. Zum 31.12.2022 sind Entwicklungskosten mit einem Buchwert in Höhe von TEUR 437.468 (Vorjahr: TEUR 368.979) in den immateriellen Vermögenswerten enthalten. Davon entfallen TEUR 420.572 (Vorjahr: TEUR 353.856) auf das Segment PIERER Mobility AG.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer, wie die im Rahmen der ursprünglichen Kaufpreisallokation angesetzten Marken „KTM“ in Höhe von TEUR 166.166, „SHW“ in Höhe von TEUR 39.951, „GASGAS“ in Höhe von TEUR 13.346 und „FELT“ in Höhe von TEUR 3.707 sowie die im laufenden Geschäftsjahr erworbene Marke „MV Agusta“ in Höhe von TEUR 20.165, werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern einem Werthaltigkeitstest gemäß IAS 36 unterzogen. Der Vorstand geht von einer unbestimmten Nutzungsdauer der Marken aus, da die Rechte in den relevanten Absatzmärkten keinen zeitlichen, rechtlichen oder vertraglichen Einschränkungen unterliegen und aufgrund der nachhaltigen Bekanntheit der Marken auch keine wirtschaftliche Entwertung vorliegt. Die Marken „KTM“, „GASGAS“ und „MV Agusta“ sind der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „KTM“, die Marke „SHW“ der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „SHW“ und die Marke „FELT“ der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „PIERER New Mobility“ zugeordnet. Da die Marken

keine Mittelzuflüsse erzeugen, die weitestgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte sind, erfolgt die Werthaltigkeitsprüfung im Rahmen des jährlichen Werthaltigkeitstests des Firmenwertes der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (siehe Punkt 20. „Firmenwert“).

Die Aufgliederung der immateriellen Vermögenswerte und ihre Entwicklung im Geschäftsjahr 2022 sowie im Geschäftsjahr 2021 werden in den folgenden Tabellen dargestellt:

TEUR	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	Kundenstamm, Markenwerte, Entwicklungskosten	Geleistete Anzahlungen	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten:				
Stand am 1.1.2022	78.631	775.236	4.481	**858.348**
Zugänge	13.315	162.069	12.688	**188.072**
Abgänge	-5.608	-97.552	-77	**-103.237**
Konsolidierungskreisänderungen	307	-443	0	**-136**
Währungsumrechnung	137	-21	0	**116**
Umbuchungen	1.956	10	-1.520	**446**
Stand am 31.12.2022	**88.738**	**839.299**	**15.572**	**943.609**
Kumulierte Abschreibungen:				
Stand am 1.1.2022	47.627	170.346	0	**217.973**
Zugänge	14.256	67.684	0	**81.940**
Abgänge	-5.256	-87.849	0	**-93.105**
Konsolidierungskreisänderungen	234	0	0	**234**
Währungsumrechnung	47	-21	0	**26**
Umbuchungen	-15	15	0	**0**
Stand am 31.12.2022	**56.893**	**150.175**	**0**	**207.068**
Buchwert:				
Stand am 31.12.2022	**31.845**	**689.124**	**15.572**	**736.541**
Stand am 31.12.2021	31.004	604.890	4.481	**640.375**

TEUR	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	Kundenstamm, Markenwerte, Entwicklungskosten	Geleistete Anzahlungen	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten:				
Stand am 1.1.2021	74.418	700.225	4.389	**779.032**
Zugänge	10.549	121.566	3.950	**136.065**
Abgänge	-12.352	-47.531	0	**-59.883**
Konsolidierungskreisänderungen	1.825	949	0	**2.774**
Währungsumrechnung	270	27	0	**297**
Umbuchung "zur Veräußerung gehalten"	1	0	0	**1**
Umbuchungen	3.920	0	-3.858	**62**
Stand am 31.12.2021	**78.631**	**775.236**	**4.481**	**858.348**
Kumulierte Abschreibungen:				
Stand am 1.1.2021	41.755	141.560	0	**183.315**
Zugänge	15.410	67.156	0	**82.566**
Abgänge	-11.184	-38.396	0	**-49.580**
Konsolidierungskreisänderungen	1.493	0	0	**1.493**
Währungsumrechnung	153	26	0	**179**
Umbuchungen	0	0	0	**0**
Stand am 31.12.2021	**47.627**	**170.346**	**0**	**217.973**
Buchwert:				
Stand am 31.12.2021	**31.004**	**604.890**	**4.481**	**640.375**
Stand am 31.12.2020	32.663	558.665	4.389	**595.717**

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

Die Zugänge bei den immateriellen Vermögenswerten wurden in der Kapitalflussrechnung um TEUR -16.933 (Vorjahr: TEUR 4.249) hinsichtlich ihrer Zahlungsunwirksamkeit korrigiert.

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

22. SACHANLAGEN

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

Jahre	Nutzungsdauer
Gebäude	10 - 50
Technische Anlagen und Maschinen	2 - 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 - 14

Für die ab dem 1.1.2019 unter den Sachanlagen ausgewiesenen Nutzungsrechte (IFRS 16) liegt die Nutzungsdauer zwischen 2 und 15 Jahren.

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

TEUR	Grundstücke	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten:						
Stand am 1.1.2022	90.280	477.814	495.764	187.905	69.746	**1.321.509**
Zugänge	4.442	26.753	56.711	43.327	93.419	**224.652**
Abgänge	-1.843	-7.623	-39.015	-10.875	-3.693	**-63.049**
Konsolidierungskreisänderungen	0	2.125	7.251	2.557	-729	**11.204**
Währungsumrechnung	-529	1.723	1.084	1.358	-25	**3.611**
Umbuchungen	4.574	64.158	21.432	891	-95.475	**-4.420**
Stand am 31.12.2022	**96.924**	**564.950**	**543.227**	**225.163**	**63.243**	**1.493.507**
Kumulierte Abschreibungen:						
Stand am 1.1.2022	1.369	105.025	266.506	104.999	-1	**477.898**
Zugänge	504	26.958	67.274	34.447	0	**129.183**
Abgänge	0	-1.227	-37.233	-10.456	0	**-48.916**
Konsolidierungskreisänderungen	0	-14	5.389	1.728	0	**7.103**
Währungsumrechnung	1	714	634	958	0	**2.307**
Umbuchungen	0	-501	15	-267	0	**-753**
Stand am 31.12.2022	**1.874**	**130.955**	**302.585**	**131.409**	**-1**	**566.822**
Buchwert:						
Stand am 31.12.2022	**95.050**	**433.995**	**240.642**	**93.754**	**63.244**	**926.685**
Stand am 31.12.2021	88.911	372.789	229.258	82.906	69.747	**843.611**

TEUR	Grund-stücke	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäfts-ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten:						
Stand am 1.1.2021	77.170	420.387	416.465	161.081	27.663	**1.102.766**
Zugänge	9.833	22.909	49.161	31.909	62.140	**175.952**
Abgänge	-2.678	-10.092	-23.298	-20.684	-545	**-57.297**
Konsolidierungskreisänderungen	5.428	26.567	30.394	11.629	13.960	**87.978**
Währungsumrechnung	9	3.514	4.265	1.799	105	**9.692**
Umbuchung "zur Veräußerung gehalten"	284	2.217	1.581	173	0	**4.255**
Umbuchungen	234	12.312	17.196	1.998	-33.577	**-1.837**
Stand am 31.12.2021	**90.280**	**477.814**	**495.764**	**187.905**	**69.746**	**1.321.509**
Kumulierte Abschreibungen:						
Stand am 1.1.2021	893	76.116	200.024	85.532	6	**362.571**
Zugänge	474	23.787	63.191	30.510	0	**117.962**
Abgänge	0	-1.838	-22.771	-19.855	-7	**-44.471**
Konsolidierungskreisänderungen	0	6.042	23.808	7.330	0	**37.180**
Währungsumrechnung	2	1.379	2.281	1.489	0	**5.151**
Umbuchungen	0	-461	-27	-7	0	**-495**
Stand am 31.12.2021	**1.369**	**105.025**	**266.506**	**104.999**	**-1**	**477.898**
Buchwert:						
Stand am 31.12.2021	**88.911**	**372.789**	**229.258**	**82.906**	**69.747**	**843.611**
Stand am 31.12.2020	76.277	344.271	216.441	75.549	27.657	**740.195**

In den Zugängen zu Sachanlagen sind Investitionen in Höhe von TEUR 23.077 (Vorjahr: TEUR 29.125) als Zugänge aus Leasingverhältnissen enthalten, welche zum Bilanzstichtag nicht zahlungswirksam waren. Für weitere Details verweisen wir auf Punkt 47. „Leasingverhältnisse als Leasingnehmer“. Die Zugänge bei den sonstigen Sachanlagen wurden in der Konzern-Kapitalflussrechnung um TEUR -3.017 (Vorjahr: TEUR 6.852) hinsichtlich ihrer Zahlungsunwirksamkeit korrigiert.

Zum Bilanzstichtag sind Sachanlagen in Höhe von TEUR 219.247 (Vorjahr: TEUR 219.516) durch grundbücherlich eingetragene sowie hinterlegte Pfandbestellungsurkunden vor allem für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten besichert. Für den Kauf von Sachanlagen bestehen künftige Zahlungsverpflichtungen in Höhe von TEUR 32.507 (Vorjahr: TEUR 45.372).

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

23. ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

Im unbeweglichen Vermögen sind Grundstücke sowie Gebäude mit einem Buchwert von TEUR 45.449 (Vorjahr: TEUR 39.603) enthalten, welche nicht für eigene Zwecke genutzt werden, sondern langfristig vermietet sind.

Der Buchwert entwickelte sich wie folgt:

TEUR	2022	2021
Buchwert am 1.1.	39.603	7.640
Zugänge	14.631	34.746
Abgänge	-8.785	-2.783
	45.449	**39.603**

Das Management schätzt, dass der Buchwert aufgrund des erst im Vorjahr gekauften Immobilienportfolios der Westpark Wels GmbH im Wesentlichen dem beizulegenden Zeitwert entspricht. Die Vermietungserträge betrugen im Geschäftsjahr 2022 TEUR 3.087 (Vorjahr: TEUR 2.353).

Zu den Bilanzstichtagen gibt es keine vertraglichen Verpflichtungen, als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien zu kaufen, zu erstellen oder zu entwickeln. Es gibt auch keine diesbezüglichen Verpflichtungen hinsichtlich Reparaturen, Instandhaltungen oder Verbesserungen.

Es bestehen Ansprüche auf den Erhalt von Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Mietverhältnissen, die wie folgt fällig werden:

TEUR	2022	2021
Bis zu 1. Jahr	1.053	1.376
2 bis 5 Jahre	833	1.726
Über 5 Jahre	15	0
	1.901	**3.103**

24. NACH DER EQUITY-METHODE BILANZIERTE FINANZANLAGEN

Die Anteile an assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, werden einzeln als unwesentlich betrachtet. Die Veränderungen von nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen wurden unter Punkt 7. „Veränderungen im Konsolidierungskreis“ erörtert. Die zum Bilanzstichtag nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen werden nachfolgend beschrieben.

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

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

Das KTM-Joint Venture in China mit dem Partner CFMOTO wurde im Geschäftsjahr 2018 unter dem Namen „Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.“ gegründet. Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr 2021

ihre operative Tätigkeit aufgenommen. Im chinesischen Hangzhou werden Motorräder der Mittelklasse produziert. Die Beteiligung der KTM-Gruppe beträgt 49%.

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

Die RISER App ist eine Motorradplattform, die von Motorradenthusiasten entwickelt wurde. RISER zeigt die spektakulärsten Routen in der Nähe und hilft dabei herauszufinden, wo genau die passioniertesten Biker unterwegs sind. Die Pierer Industrie AG hält 25,1% an der Riser GmbH.

Die JETFLY Airline GmbH ist ein Bedarfsflugunternehmen, das eine eigene Flugzeugflotte betreibt und individuelle Privatjet-Charterlösungen anbietet. Die Pierer Industrie AG hält 33,33% an der Gesellschaft.

Weitere nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen sind die vier Händlerbeteiligungen KTM Wien GmbH, KTM Braumandl GmbH, MX-KTM Kini GmbH und SO Regensburg GmbH, die im Bereich der strategischen Entwicklung und Realisierung digitaler Projekte tätige LX media GmbH sowie die mit ihren Beteiligungen im Fahrradhandel tätige PIERER 2 Radbeteiligungs GmbH.

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

TEUR	2022	2021
Beteiligungsbuchwert Stand 1.1.	14.689	13.261
Erwerb von Anteilen	16.430	1.581
Übrige Konsolidierungskreisänderungen	1.085	-1.758
Anteiliges Jahresergebnis	5.067	1.974
Sonstiges Ergebnis	-259	425
Ausschüttung	-972	-803
Sonstiges	7	9
Beteiligungsbuchwert Stand 31.12.	**36.047**	**14.689**

25. LATENTE STEUERANSPRÜCHE

Latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge werden unter Berücksichtigung ihrer zeitnahen Realisierbarkeit gebildet. Aktive und passive latente Steuerposten werden bei gleicher Steuerhoheit und ähnlicher Fristigkeit saldiert ausgewiesen. Für die Unterschiede der steuerlichen Basis von vollkonsolidierten oder at-Equity bewerteten Anteilen zum entsprechenden konzernalen Eigenkapital werden nur latente Steuern abgegrenzt, wenn eine Realisierung in absehbarer Zeit wahrscheinlich ist.

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

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Aktive latente Steuern:		
Kurzfristige Vermögenswerte:		
Vorräte	13.006	8.859
Sonstige	10	5.188
Langfristige Vermögenswerte:		
Anlagevermögen	1.063	3.807
Investitionsförderungen	1.357	1.268
Personalverbindlichkeiten	4.598	9.268
Rückstellungen	1.892	2.626
Verbindlichkeiten	14.466	9.442
	36.392	**40.458**
Saldierung	-15.679	-17.576
Verlustvorträge	10.921	13.303
	31.634	**36.185**
Passive latente Steuern:		
Kurzfristige Vermögenswerte	-5.311	-6.231
Langfristige Vermögenswerte	-186.217	-162.306
Sonstige	-602	-869
	-192.130	**-169.406**
Saldierung	15.679	17.576
	-176.451	**-151.830**

In den aktiven Steuerlatenzen sind in den langfristigen Vermögenswerten Beträge für offene Siebentel aus steuerlichen Teilwertabschreibungen auf Beteiligungen gemäß § 12 Abs 3 Z 2 öKStG (österreichisches Körperschaftsteuergesetz) in Höhe von TEUR 751 (Vorjahr: TEUR 1.102) enthalten.

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

Zum 31. Dezember 2022 (und im Vorjahr) war davon auszugehen, dass aufgrund der derzeit geltenden steuerlichen Bestimmungen die insbesondere aus einbehaltenen Gewinnen bzw. nicht abgedeckten Verlusten resultierenden Unterschiede zwischen steuerlichem Beteiligungsansatz und anteiligem Eigenkapital der in den IFRS-Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen (outside-basis differences) in absehbarer Zeit steuerfrei bleiben bzw. die Umkehrung der Unterschiede vom Konzern gesteuert werden kann. Weiters war davon auszugehen, dass die Unterschiede zwischen dem steuerlichen Beteiligungsansatz und dem Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen (outside-basis differences) in absehbarer Zeit steuerfrei bleiben bzw. die Umkehrung der Unterschiede vom Konzern gesteuert werden kann.

Die latenten Steuern haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

TEUR	2022	2021
Latente Steuern (netto) am 1.1.	-115.645	-98.742
Veränderung Konsolidierungskreis	-1.791	-1.495
Erfolgswirksam erfasste latente Steuern	-13.725	-13.067
Im sonstigen Ergebnis erfasste latente Steuern	-13.230	-2.669
Im Eigenkapital erfasste latente Steuern	7	-52
Fremdwährung	-7	219
Sonstige Veränderungen	-426	161
Latente Steuern (netto) am 31.12.	**-144.817**	**-115.645**

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

TEUR	Verlustvortrag 31.12.2022	davon nicht angesetzt 31.12.2022	verbleibender Verlustvortrag 31.12.2022	aktive latente Steuer 31.12.2022
PIERER Mobility-Gruppe	93.107	-85.827	7.280	1.747
Pankl AG-Gruppe	99.537	-62.162	37.375	7.105
Sonstige	19.409	-10.540	8.869	2.069
	212.053	**-158.529**	**53.524**	**10.921**

TEUR	Verlustvortrag 31.12.2021	davon nicht angesetzt 31.12.2021	verbleibender Verlustvortrag 31.12.2021	aktive latente Steuer 31.12.2021
PIERER Mobility-Gruppe	86.559	-74.251	12.308	3.077
Pankl AG-Gruppe	62.060	-22.473	39.587	10.226
Sonstige	12.797	-12.797	0	0
	161.416	**-109.521**	**51.895**	**13.303**

Die aktiven latenten Steuern der PIERER Mobility-Gruppe betreffen in Höhe von TEUR 546 (Vorjahr: TEUR 1.138) einen künftig resultierenden Steuervorteil aus dem Liquidationsverlust der WP Suspension B.V. Dieser kann ab Liquidationszeitpunkt über sieben Jahre verteilt geltend gemacht werden. Weiters bestehen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge der PIERER New Mobility GmbH in Höhe von TEUR 1.201 (Vorjahr: TEUR 1.251) und der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH in Höhe von TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 688). Sonstige betreffen im Wesentlichen die Abatec-Gruppe sowie die Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH.

Für die in der Pankl AG-Gruppe in der Slowakei als Investitionsanreiz gewährte steuerliche Förderung wurden in 2022 TEUR 1.357 (Vorjahr: TEUR 1.268) aktive latente Steuern angesetzt.

Abzugsfähige temporäre Differenzen und noch nicht genutzte steuerliche Verluste (einschließlich offene Siebtelabschreibungen) auf welche keine aktiven latenten Steuern aktiviert wurden, belaufen sich auf TEUR 160.002 (Vorjahr: TEUR 111.803) und haben kein Verfallsdatum. Die Wertberichtigung der Verlustvorträge und temporären Differenzen wurde in der Höhe vorgenommen, in der eine mittelfristige Realisierung der latenten Steueransprüche aus heutiger Sicht als nicht hinreichend sicher angenommen werden kann.

26. SONSTIGE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen und nicht nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	1.445	43.546
Forderungen aus Darlehen	19.102	18.427
Übrige	13.656	10.347
	34.203	**72.320**

Die Verringerung der Position „Nicht konsolidierte Tochterunternehmen und nicht nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen“ resultiert insbesondere aufgrund des Verkaufs von langfristigen finanziellen Vermögenswerten (Geschäftsanteile). Dabei wurden im Rahmen einer Umstrukturierung die Anteile an der LEONI AG an eine Tochtergesellschaft der Pierer Konzerngesellschaft mbH (Mutterunternehmen der Pierer Industrie AG) zu einem Preis von € 46,7 Mio. veräußert.

27. VORRÄTE

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

Die Anschaffungskosten umfassen alle Kosten, die angefallen sind, um den Gegenstand in den erforderlichen Zustand und an den jeweiligen Ort zu bringen. Die Herstellungskosten umfassen die Material- und Fertigungseinzelkosten auf Basis einer Normalauslastung sowie angemessene Teile der Material- und Fertigungsgemeinkosten. Verwaltungsgemein- sowie Vertriebskosten sind hingegen nicht Bestandteil der Herstellungskosten. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert, da die Vorräte keine qualifizierenden Vermögenswerte gemäß IAS 23 darstellen.

Die Vorräte stellen sich wie folgt dar:

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	273.880	210.433
Unfertige Erzeugnisse	149.756	118.433
Fertige Erzeugnisse und Waren	445.968	251.408
	869.604	**580.274**

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Vorratsbestand brutto	908.994	622.558
- Wertberichtigungen	-39.390	-42.284
Vorratsbestand netto	**869.604**	**580.274**

Der Buchwert der auf den niedrigeren Nettoveräußerungswert abgewerteten Vorräte beläuft sich auf TEUR 129.238 (Vorjahr: TEUR 84.652).

28. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Bruttoforderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten sind um die Einzelwertberichtigungen in Höhe von TEUR 9.563 (Vorjahr: TEUR 6.539) vermindert.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen haben sich wie folgt entwickelt:

TEUR	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
Stand am 1.1.2021	**5.736**
Währungsumrechnung	-23
Zuführungen Einzelwertberichtigung	1.070
Zuführungen Wertberichtigung für erwartete Verluste	1.272
Verbrauch	-381
Auflösung Wertberichtigung für erwartete Verluste	-5
Auflösungen	-1.130
Stand am 31.12.2021 = 1.1.2022	**6.539**
Währungsumrechnung	48
Zuführungen Einzelwertberichtigung	1.848
Zuführungen Wertberichtigung für erwartete Verluste	2.316
Verbrauch	-53
Auflösung Wertberichtigung für erwartete Verluste	0
Auflösungen	-1.135
Stand am 31.12.2022	**9.563**

Vertragsvermögenswerte (contract assets) werden in der Pierer Industrie-Gruppe in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen und lassen sich wie folgt überleiten:

Contract Assets	TEUR
Stand am 1.1.2022	**7.765**
Umbuchung zu Kundenforderungen	-7.671
Zugang neuer Vertragsvermögenswerte	6.434
Zugang aufgrund geänderter Bewertung des Fertigstellungsgrades	4.110
Veränderung der Wertberichtigung	-30
Währungsdifferenzen	-85
Stand am 31.12.2022	**10.523**

Bei den Vertragsvermögenswerten handelt es sich um Verträge über die Auftragsfertigung von Produkten, bei welchen der Kunde die Beherrschung über die Güter während der Produktherstellung erlangt.

29. KURZFRISTIGE FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

Förderungen werden berücksichtigt, sobald Sicherheit besteht, dass diese der Pierer Industrie-Gruppe zufließen werden und die Gruppe den gestellten Anforderungen entsprechen kann.

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	35.800	3.411
Wertpapiere	4.332	1.273
Asset Backed Securities Finanzierungen (ABS)	22.216	12.537
Forderungen gegenüber Gesellschafter nahen Unternehmen	7.957	72
Sonstige	14.955	19.216
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	**85.260**	**36.509**
Förderungen	19.940	14.979
Forderungen gegenüber Finanzämtern	24.299	20.040
Anzahlungen auf Vorräte und sonstige Vorauszahlungen	40.694	32.949
Sonstige	14.744	10.720
Sonstige kurzfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	**99.677**	**78.688**
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	**184.937**	**115.197**

Im Posten Wertpapiere sind Nettoveränderungen des beizulegenden Zeitwertes in Höhe von TEUR 317 (Vorjahr: TEUR -79) enthalten.

30. ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

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

31. KONZERNEIGENKAPITAL

Die Entwicklung des Konzerneigenkapitals im Geschäftsjahr 2022 und im Geschäftsjahr 2021 ist in der Beilage I/7 dargestellt.

Das **Grundkapital** zum 31.12.2022 beträgt TEUR 1.000 und ist zerlegt in 1.000.000 Stammaktien im Nennwert von je EUR 1,00. Die Aktien gewähren die gewöhnlichen nach dem österreichischen Aktiengesetz den Aktionären zustehenden Rechte. Dazu zählt das Recht auf die Auszahlung der in der Hauptversammlung beschlossenen Dividende sowie das Recht auf Ausübung des Stimmrechtes in der Hauptversammlung. Alle Anteile wurden voll eingezahlt. Das im Konzernabschluss ausgewiesene Grundkapital entspricht dem Ausweis im Einzelabschluss der Pierer Industrie AG.

Im Juli 2015 wurde eine **ewige Anleihe** (Perpetual Bond) der Pierer Industrie AG in Höhe von TEUR 27.700 (Verzinsung 5,75%) begeben. Die Anleihe wird als Eigenkapital ausgewiesen, da das Kapital der Pierer Industrie AG unbeschränkt zur Verfügung steht und auch kein Kündigungsrecht seitens der Anleihegläubiger bestand. Im Sinne von IAS 32.20 besteht auch keine faktische Rückzahlungsverpflichtung. Der Perpetual Bond ist als nicht besicherte Teilschuldverschreibung, die nachrangig zu allen gegenwärtigen oder künftigen nicht besicherten, nicht nachrangigen Verbindlichkeiten der Pierer Industrie-Gruppe ausgestattet. Zinsen müssen nur ausbezahlt werden, wenn eine Dividende oder eine andere Ausschüttung an die Aktionäre beschlossen wird, andere nachrangige Verbindlichkeiten oder Gesellschafterdarlehen getilgt werden oder Zinsen auf Gesellschafterdarlehen gezahlt werden. Die im Oktober 2017 von der Pankl Racing Systems AG begebene und im Eigenkapital ausgewiesene ewige Anleihe in Höhe von TEUR 10.000 wurde im Oktober 2020 vom Konzern zurückerworben.

In den **Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn** sind ungebundene Kapitalrücklagen des Mutterunternehmens in Höhe von TEUR 674.652 (Vorjahr: TEUR 673.652), sowie Gewinnrücklagen, Ergebnisvorträge und das laufende Ergebnis des Konzerns enthalten.

In der Rücklage nach IFRS 9 ist die **Cash-Flow-Hedge-Rücklage** enthalten. Die Cash-Flow-Hedge-Rücklage umfasst den wirksamen Teil der kumulierten Nettoveränderungen des beizulegenden Zeitwertes von zur Absicherung von Zahlungsströmen verwendeten Sicherungsinstrumenten bis zur späteren Erfassung im Gewinn oder Verlust oder der direkten Erfassung in den Anschaffungskosten oder dem Buchwert eines nicht finanziellen Vermögenswertes oder einer nicht finanziellen Schuld. Die **Rücklage für Kosten der Absicherung** zeigt Gewinne und Verluste des Anteils, der von dem designierten Sicherungsgeschäft ausgeschlossen ist, das sich auf das Forward-Element des Devisentermingeschäfts bezieht. Diese werden zunächst als sonstiges Ergebnis erfasst und wie die Gewinne und Verluste in der Rücklage aus Sicherungsgeschäften bilanziert. Die Entwicklung der Cash-Flow-Hedge-Rücklage und der Rücklage für Kosten der Absicherung wird unter dem Punkt 45. „Hedging“ erläutert.

Die **Rücklagen aus Währungsdifferenzen** umfassen alle Kursdifferenzen, die aus der Umrechnung der in ausländischer Währung aufgestellten Jahresabschlüsse von konsolidierten Tochterunternehmen entstanden sind. Die Nettoinvestitionen in ausländische Tochterunternehmen umfassen neben dem Beteiligungsansatz folgende langfristige Darlehen:

Gesellschaft	**Kreditbetrag**		**Währung**
in Tausend	**31.12.2022**	**31.12.2021**	
Pankl Racing Systems UK Ltd.	0	1.615	GBP
CP-CARRILLO, Inc.	0	1.000	USD
Pankl Holdings, Inc.	30.140	28.820	USD

Die **Anteile nicht beherrschender Gesellschafter** umfassen die Anteile Dritter am Eigenkapital der konsolidierten Tochterunternehmen. Im Folgenden sind die Finanzinformationen der wesentlichen Teilbereiche des Konzerns, die nicht beherrschende Anteile beinhalten dargestellt. Die Zuordnung der jeweiligen Gesellschaften zu den Teilbereichen, einschließlich der jeweiligen Anteilshöhe von nicht beherrschenden Gesellschaftern, ist in Kapitel XII dargestellt.

2022 **TEUR**	**PIERER Mobility AG-Gruppe**	**Pankl AG-Gruppe**	**Sonstige**	**Gesamt**
Umsatzerlöse	2.437.200	836.549	-9.546	3.264.203
Gewinn	170.623	357	4.694	175.674
Sonstiges Ergebnis	17.405	9.151	-12.194	14.362
Gesamtergebnis	188.028	9.508	-7.500	190.036
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn	**107.786**	**-988**	**-62**	**106.736**
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	**10.968**	**2.584**	**0**	**13.552**
Langfristige Vermögenswerte	1.185.585	507.215	324.533	2.017.333
Kurzfristige Vermögenswerte	1.354.843	354.473	79.905	1.789.221
Langfristige Schulden	-651.875	-375.922	-352.039	-1.379.836
Kurzfristige Schulden	-1.010.658	-191.631	-23.409	-1.225.698
Nettovermögen	877.895	294.135	28.990	1.201.020
Buchwert der nicht beherrschenden Anteile	**563.631**	**70.401**	**616**	**634.648**

Cash-Flows aus der betrieblichen Tätigkeit	280.335	22.110	-19.663	282.782
Cash-Flows aus der Investitionstätigkeit	-283.125	-68.503	6.148	-345.480
Cash-Flows aus der Finanzierungstätigkeit	-91.295	10.889	10.215	-70.191
Gesamt Cash-Flow	**-94.085**	**-35.504**	**-3.300**	**-132.889**
Dividenden an nicht beherrschende Anteile	**-9.516**	**0**	**0**	**-9.516**

2021 **TEUR**	**PIERER Mobility AG-Gruppe**	**Pankl AG-Gruppe**	**Sonstige**	**Gesamt**
Umsatzerlöse	2.041.730	709.123	-22.512	2.728.341
Gewinn	142.872	3.463	3.741	150.076
Sonstiges Ergebnis	7.742	5.823	4.345	17.910
Gesamtergebnis	150.614	9.286	8.086	167.986
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn	**98.087**	**-133**	**0**	**97.954**
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	**4.838**	**1.791**	**0**	**6.629**
Langfristige Vermögenswerte	982.554	504.975	367.242	1.854.771
Kurzfristige Vermögenswerte	1.040.905	321.159	40.400	1.402.464
Langfristige Schulden	-675.733	-321.430	-334.308	-1.331.471
Kurzfristige Schulden	-618.701	-204.533	-20.644	-843.878
Nettovermögen	729.025	300.171	52.690	1.081.886
Buchwert der nicht beherrschenden Anteile	**461.249**	**72.924**	**0**	**534.173**
Cash-Flows aus der betrieblichen Tätigkeit	367.363	22.241	-5.467	384.137
Cash-Flows aus der Investitionstätigkeit	-195.123	-65.968	-72.831	-333.922
Cash-Flows aus der Finanzierungstätigkeit	-27.621	59.468	35.425	67.272
Gesamt Cash-Flow	**144.619**	**15.741**	**-42.873**	**117.487**
Dividenden an nicht beherrschende Anteile	**-17.558**	**0**	**0**	**-17.558**

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

TEUR	**31.12.2022**	**31.12.2021**
Erworbener (-) bzw. abgegangener (+) Buchwert nicht beherrschender Anteile	10.581	80.896
Erhaltener (+) / gezahlter (-) Kaufpreis an nicht beherrschende Anteilseigner	-18.675	-3.669
Im Eigenkapital erfasster Unterschiedsbetrag	**-8.094**	**77.227**

Folgende wesentliche Ereignisse prägten die Veränderungen des Eigenkapitals aufgrund von Anteilsverkäufen bzw. -zukäufen von Tochterunternehmen.

Der im Eigenkapital erfasste Unterschiedsbetrag des Vorjahres resultiert im Wesentlichen aus der Verringerung der durchgerechneten Anteile an der PIERER Mobility AG (indirekt über die Pierer Bajaj AG gehalten) von 60,0% auf 36,73%. Die Verringerung der Anteile an der PIERER Mobility AG steht im Zusammenhang mit der Vereinfachung der Beteiligungsstruktur mit dem langjährigen Partner Bajaj Auto International Holdings B.V. („BAIHBV“). Diese betraf einerseits die Einbringung von rund 46,5% der Anteile an der KTM AG durch

Bajaj Auto International Holdings B.V. in die Pierer Bajaj AG (Mehrheitsaktionärin der PIERER Mobility AG und bis dato 100% Tochterunternehmen der Pierer Industrie AG), welche dann auf Ebene der PIERER Mobility AG gegen Gewährung von 11.257.861 Stück auf Inhaber lautende Stückaktien an der PIERER Mobility AG unter Ausschluss des Bezugsrechts der übrigen Aktionäre eingebracht wurden. Im Gegenzug wurde BAIHBV eine Beteiligung an der Pierer Bajaj AG im Ausmaß von 49,9% gewährt. Im laufenden Geschäftsjahr 2022 erwarb die Pierer Bajaj AG weitere 0,25% an der PIERER Mobility AG. Durchgerechnet hält nun die Pierer Industrie AG 36,98% (Vorjahr: 36,73%) an der PIERER Mobility-Gruppe (indirekt über die 50,1% Beteiligung an der Pierer Bajaj AG). Weiters erwarb auf Ebene der PIERER Mobility-Gruppe die PIERER Mobility AG die restlichen Anteile an der KTM AG und hält nunmehr 100% an der Gesellschaft.

Im Geschäftsjahr 2022 erfolgte in der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD eine Kapitalerhöhung statt. Der Anteil des Minderheitsgesellschafters an der Kapitalerhöhung in Höhe von TEUR 2.556 ist in der Eigenmittelüberleitung unter den Kapitalmaßnahmen ersichtlich. Weiters beinhaltet der Posten Kapitalmaßnahmen in der Eigenmittelüberleitung die Veränderung der Optionen auf nicht beherrschende Anteile an der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD in Höhe von insgesamt TEUR -2.579.

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

TEUR	Rücklage nach IFRS 9	Rücklagen inklusive Bilanzgewinn	Währungsumrechnung	**Anteile Hauptgesellschafter**	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	**Konzerneigenkapital Gesamt**
2022						
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	1.314	**1.314**	1.170	**2.484**
Absicherung von Zahlungsströmen	6.679	0	0	**6.679**	9.769	**16.448**
Nettoveränderungen von FVOCI-Eigenkapitalinstrumenten	-12.500	0	0	**-12.500**	0	**-12.500**
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	0	5.316	0	**5.316**	2.614	**7.930**
	-5.821	**5.316**	**1.314**	**809**	**13.553**	**14.362**
2021						
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	5.257	**5.257**	4.752	**10.009**
Absicherung von Zahlungsströmen	1.119	0	0	**1.119**	1.192	**2.311**
Nettoveränderungen von FVOCI-Eigenkapitalinstrumenten	4.345	0	0	**4.345**	0	**4.345**
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	0	560	0	**560**	685	**1.245**
	5.464	**560**	**5.257**	**11.281**	**6.629**	**17.910**

32. FINANZVERBINDLICHKEITEN

TEUR	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022
	Nominale	Buchwert	Laufzeit < 1 Jahr	Laufzeit > 1 Jahr
Anleihen	115.000	113.937	0	113.937
Schuldscheindarlehen	379.000	378.267	24.000	354.267
Namensschuldverschreibung	60.000	59.591	0	59.591
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	577.263	577.263	77.145	500.118
Verbindlichkeiten aus Supplier Finance Programm zwischen Konzernunternehmen	11.805	11.805	11.805	0
Verbindlichkeiten aus Factoring Programm zwischen Konzernunternehmen	0	0	0	0
Leasingverbindlichkeiten	97.419	97.419	23.667	73.752
Sonstige verzinsliche Verbindlichkeiten	25.425	25.425	6.977	18.448
Summe Finanzverbindlichkeiten	**1.265.912**	**1.263.707**	**143.594**	**1.120.113**

TEUR	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2021
	Nominale	Buchwert	Laufzeit < 1 Jahr	Laufzeit > 1 Jahr
Anleihen	115.000	113.766	0	113.766
Schuldscheindarlehen	385.000	384.033	5.998	378.035
Namensschuldverschreibung	60.000	59.551	0	59.551
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	557.369	557.369	111.665	445.704
Verbindlichkeiten aus Supplier Finance Programm zwischen Konzernunternehmen	7.618	7.618	7.618	0
Verbindlichkeiten aus Factoring Programm zwischen Konzernunternehmen	2.498	2.498	2.498	0
Leasingverbindlichkeiten	99.576	99.576	24.352	75.224
Sonstige verzinsliche Verbindlichkeiten	19.166	19.166	6.628	12.538
Summe Finanzverbindlichkeiten	**1.246.227**	**1.243.577**	**158.759**	**1.084.818**

Schuldscheindarlehen

Die PIERER Mobility AG hat im Juli 2015 ein Schuldscheindarlehen in Höhe von TEUR 56.500 mit einer Laufzeit von fünf und sieben Jahren begeben. Im Jänner 2017 wurde ein Teilbetrag des Schuldscheindarlehens in Höhe von TEUR 32.000, davon TEUR 25.500 mit Laufzeit 5 Jahren und TEUR 6.500 mit Laufzeit 7 Jahren, vorzeitig getilgt. Mit Kündigungsschreiben vom 13. Juli 2018 mit Wirkung zum 17. Juli 2018 sowie Kündigungsschreiben vom 4. Oktober 2018 mit Wirkung zum 8. Oktober 2018 wurde ein Teilbetrag des Schuldscheindarlehens in Höhe von insgesamt TEUR 12.500 mit einer Laufzeit von 5 Jahren vorzeitig rückgeführt. Im Juli 2020 und im Juli 2022 wurden planmäßig TEUR 6.000 des Schuldscheindarlehens mit einer Laufzeit von 5 Jahren getilgt. Zum Bilanzstichtag ist das Schuldscheindarlehen nun vollständig rückgeführt.

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

Die Pierer Industrie AG hat am 8. Oktober 2020 ein Schuldscheindarlehen in Höhe von TEUR 160.000 begeben, welches in Höhe von TEUR 27.500 mit einer Laufzeit von 4 Jahren, in Höhe von TEUR 74.000 mit einer Laufzeit von 5 Jahren und in Höhe von TEUR 58.500 mit einer Laufzeit von 6 Jahren abgeschlossen wurde.

Anleihen
Die Pierer Industrie AG hat am 22. Oktober 2020 eine 2,5% Privatanleihe mit einer Laufzeit von 7,5 Jahren in Höhe von TEUR 100.000, im Nennwert von EUR 1.000 je Stück zum Ausgabepreis von EUR 991,67 je Stück begeben.

Am 15. Februar 2021 begab die Pierer Industrie AG eine 2,95% Anleihe mit einer Laufzeit von 12 Jahren in Höhe von TEUR 15.000 im Nennwert von TEUR 100 je Stück zum Ausgabepreis von TEUR 100 je Stück begeben.

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

33. VERPFLICHTUNGEN FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

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

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Abfertigungen	28.505	28.336
Pensionsgelder	18.368	27.439
Jubiläumsgelder	13.140	14.512
Altersteilzeit	2.402	2.716
	62.415	**73.003**

Aufgrund gesetzlicher Vorschriften ist die Pierer Industrie-Gruppe zudem verpflichtet, an alle MitarbeiterInnen in Österreich, deren Arbeitsverhältnis vor dem 1.1.2003 begonnen hat, bei Kündigung durch den Dienstgeber oder zum Pensionsantrittszeitpunkt eine Abfertigungszahlung zu leisten. Die Höhe dieser leistungsorientierten Verpflichtung ist von der Anzahl der Dienstjahre und von dem bei Abfertigungsanfall maßgeblichen Bezug abhängig. Für alle nach dem 31.12.2002 begründeten Arbeitsverhältnisse in Österreich zahlt die Gesellschaft monatlich 1,53% des Bruttomonatsgehaltes in eine betriebliche Mitarbeitervorsorgekasse, in der die Beiträge auf einem Konto des Arbeitnehmers veranlagt und diesem bei Beendigung des Dienstverhältnisses ausbezahlt oder als Anspruch weitergegeben werden. Die Gesellschaft ist ausschließlich zur Leistung der Beiträge verpflichtet, welche in jenem Geschäftsjahr im Aufwand erfasst werden, für das sie entrichtet wurden (beitragsorientierte Verpflichtung). Für Mitarbeiter von österreichischen Konzernunternehmen, die ab dem 1.1.2003 in das Dienstverhältnis eingetreten sind, wurden Beiträge für Abfertigungen an eine gesetzliche Mitarbeitervorsorgekasse in Höhe von 1,53% des Lohnes bzw. Gehaltes einbezahlt. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Beiträge von insgesamt TEUR 4.157 (Vorjahr: TEUR 3.476) gezahlt.

Der Konzern hat in Deutschland zwei leistungsorientierte Pensionspläne (defined benefit plan), die im Wesentlichen einheitliche Bedingungen aufweisen. Sie werden nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren („projected unit credit method“) unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklung von Gehältern und Renten versicherungsmathematisch bewertet.

Die betriebliche Altersversorgung beruht im Wesentlichen auf direkten leistungsorientierten Versorgungszusagen. Für die Bemessung der Pensionen ist in der Regel die Dauer der Zugehörigkeit zum Unternehmen maßgeblich. Die Finanzierung der Versorgungszusagen erfolgt durch Bildung von Pensionsrückstellungen, teilweise wurden Rückdeckungsversicherungen abgeschlossen. Soweit es sich hierbei um qualifizierende Versicherungsverträge handelt, die als Planvermögen zu berücksichtigen sind, wurde eine Saldierung mit den Pensionsrückstellungen vorgenommen. Soweit es sich um keine qualifizierenden Versicherungsverträge

handelt, wurden die entsprechenden Aktivwerte unter den langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten gezeigt.

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

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Anwartschaftsbarwert:		
Stand am 1.1.	55.937	54.646
Dienstzeitaufwand	1.682	2.005
Zinsaufwand	695	609
Erfolgte Zahlungen	-2.380	-2.309
Versicherungsmathematischer Gewinn/Verlust (sonstiges Ergebnis)	-11.051	-1.714
Konsolidierungskreisänderung	2.316	3.232
Sonstiges	-266	-532
Stand am 31.12.	**46.933**	**55.937**
Planvermögen:		
Stand am 1.1.	162	155
Zinsertrag	2	1
Versicherungsmathematischer Gewinn/Verlust (sonstiges Ergebnis)	-104	6
Stand am 31.12.	**60**	**162**
Nettoschuld (Anwartschaftsbarwert)	**46.873**	**55.775**

Zum 31.12.2022 betragen die gewichteten Restlaufzeiten (Duration) der Abfertigungsverpflichtungen 11 Jahre (Vorjahr: 12 Jahre) und der Pensionsverpflichtungen 13 Jahre (Vorjahr: 17 Jahre).

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

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Änderung von Erwartungswerten	2.770	162
Änderung demografischer Annahmen	-23	-194
Änderung finanzieller Annahmen	-13.798	-1.682
Versicherungsmathematischer Gewinn/Verlust	**-11.051**	**-1.714**

Der Bewertung der Verpflichtung liegen folgende Annahmen zugrunde:

	31.12.2022	31.12.2021
Rechnungszinssatz Pensionsgelder	4,30%	1,40%
Rechnungszinssatz Abfertigungen	4,17%	1,23%
Lohn-/Gehaltstrend	2,00% - 4,00%	1,60% - 2,75%

Der Rechnungszins wurde unter der Berücksichtigung der durchschnittlichen Laufzeiten und durchschnittlichen Restlebenserwartung festgesetzt. Der Abzinsungssatz ist die Rendite, die am Abschlussstichtag für erstrangige, festverzinsliche Industrieanleihen am Markt erzielt wird. Die Mitarbeiterfluktuation ist betriebsspezifisch ermittelt und alters-/dienstzeitabhängig berücksichtigt. Den versicherungsmathematischen Bewertungen liegen länderspezifische Sterbetafeln zu Grunde. Als Pensionseintrittsalter wurde das gesetzliche Pensionseintrittsalter je Land gewählt.

Eine Änderung (+/- 0,5%-Punkte) der Parameter „Rechnungszinssatz“ und „Lohn-/Gehaltstrend“ hätte zum 31.12.2022 folgende Auswirkungen auf den Barwert der zukünftigen Zahlungen gehabt:

Parameter	Änderung -0,50%	Änderung +0,50%
Rechnungszinssatz	6,0%	-5,4%
Lohn-/Gehaltstrend	-4,7%	5,1%

Eine Änderung (+/- 0,5%-Punkte) der Parameter „Rechnungszinssatz“ und „Lohn-/Gehaltstrend“ hätte zum 31.12.2021 folgende Auswirkungen auf den Barwert der zukünftigen Zahlungen gehabt:

Parameter	Änderung -0,50%	Änderung +0,50%
Rechnungszinssatz	8,8%	-6,1%
Lohn-/Gehaltstrend	-4,6%	6,8%

Die Verpflichtungen für Ansprüche aus **Jubiläumsgeldern** und **Altersteilzeitverpflichtungen** entwickelten sich wie folgt:

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Stand am 1.1.	17.228	11.903
Konsolidierungskreisänderungen	754	1.222
Erstmaliger Ansatz	0	3.293
Dienstzeitaufwand	1.741	1.933
Zinsaufwand	177	-11
Erfolgte Zahlungen	-1.536	-1.259
Versicherungsmathematischer Gewinn/Verlust (erfolgswirksam)	-1.696	177
Sonstiges	-1.126	-30
Stand am 31.12.	**15.542**	**17.228**

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

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

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Kautionen	11.611	11.364
Sonstige finanzielle Schulden	3.720	3.492
Andere langfristige finanzielle Schulden	15.331	14.856
Andere langfristige nicht finanzielle Schulden	5.526	6.964
Andere langfristige Schulden	**20.857**	**21.820**

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

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Umsatzboni	57.059	46.678
Preisnachlässe	6.417	3.709
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	333	1.988
Sonstige finanzielle Schulden	26.514	28.241
Andere kurzfristige finanzielle Schulden	90.323	80.616
Personalverbindlichkeiten	74.776	65.590
Vorauszahlungen	12.991	6.807
Verbindlichkeiten Finanzämter	14.419	14.231
Sonstige nicht finanzielle Schulden	8.986	8.148
Andere kurzfristige nicht finanzielle Schulden	111.172	94.776
Andere kurzfristige Schulden	**201.495**	**175.392**

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

Supplier Finance:
Unternehmen der Pierer Industrie-Gruppe haben mit einem österreichischen Kreditinstitut ein revolvierendes Programm zur Finanzierung von Lieferantenverbindlichkeiten (Supplier Finance Programm) aufgesetzt. Lieferanten können ihre Forderungen gegenüber der Pierer Industrie-Gruppe vor Fälligkeit an das Kreditinstitut verkaufen. Die Pierer Industrie-Gruppe wird nicht von der ursprünglichen Verpflichtung entbunden und es kommt aufgrund der quantitativen und qualitativen Prüfung zu keiner signifikanten Änderung der Vertragsbedingungen. Die Verbindlichkeiten werden weiterhin unter Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gezeigt und im Cash-Flow aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Von diesem Supplier Finance Programm sind zum 31.12.2022 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 350.236 (Vorjahr: TEUR 167.344) betroffen. Das sind 42,5% (Vorjahr: 35,4%) der gesamten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Stichtag in Höhe von TEUR 824.419 (Vorjahr: TEUR 427.357).

Neben konzernfremden Lieferanten wurde auch zwischen österreichischen Unternehmen der Pierer Industrie-Gruppe ein solches Programm abgeschlossen. Aus Sicht der Pierer Industrie-Gruppe ist kein Leistungsaustausch erfolgt, sondern es werden lediglich Fremdmittel aufgenommen, welche unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen werden. Der Ausweis der Cash-Flows erfolgt im Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit. Zum 31.12.2022 wurden im Konzernabschluss der Pierer Industrie AG die Beziehungen zwischen Konzernunternehmen in Höhe von TEUR 11.805 (Vorjahr: TEUR 7.618) als kurzfristige Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

Haftungsverhältnisse:

Für Bankgarantien der Moto Italia GmbH, Meran, Italien, gegenüber der Südtiroler Volksbank, Bozen, Italien, an die italienische Finanzverwaltung für Rückzahlungen von Vorsteuerguthaben, hat die Pierer Industrie AG Bürgschaften in Höhe von TEUR 4.812 (Vorjahr: TEUR 4.812) abgegeben.

Für die JETFLY Airline GmbH, Hörsching, wurden von der Pierer Industrie AG, Wels, Patronatserklärungen in Höhe von TEUR 4.169 (Vorjahr: TEUR 333) abgegeben.

35. RÜCKSTELLUNGEN

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

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

Die Rückstellungen haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

TEUR	Stand am 01.01.2022	Währungsumrechnung	Zuführungen	Auflösungen	Verbrauch	Konsolidierungskreisänderung	Stand am 31.12.2022
Kurzfristige Rückstellungen:							
Rückstellungen für Garantien und Gewährleistung	21.356	0	21.907	-30	-20.497	-4	22.732
Rückstellungen für Prozesse	635	0	232	-6	-104	0	757
Sonstige Rückstellungen	5.053	0	20.971	-294	-1.554	-33	24.143
	27.044	**0**	**43.110**	**-330**	**-22.155**	**-37**	**47.632**

VI. ANGABEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Die Veränderungen der in der Kapitalflussrechnung dargestellten Bilanzposten sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da nicht zahlungswirksame Effekte neutralisiert werden. In den sonstigen nicht zahlungswirksamen Aufwendungen (Erträge) sind im Wesentlichen Bewertungen von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten, Wertberichtigungen auf Forderungen und Vorräte, noch nicht zahlungswirksame Erträge aus Förderungen sowie Ergebnisse aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert von bisherig gehaltenen Anteilen. Darüber hinaus sind Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen in Höhe von TEUR 4.153 (Vorjahr: TEUR 6.327) sowie die Dotierung (Auflösung) von Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer in Höhe von TEUR 10.588 (Vorjahr: TEUR -6.609) enthalten. Die übrigen Auswirkungen von Konsolidierungskreisänderungen wurden eliminiert und sind im Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen.

Eine Überleitungsrechnung zwischen der bilanziellen Veränderung der Finanzschulden und den in der Kapitalflussrechnung dargestellten Werten kann wie folgt dargestellt werden:

TEUR	Buchwert 1.1.2022	Zahlungswirksame Veränderung	Zahlungsunwirksame Veränderung				Buchwert 31.12.2022
			Erwerb	Umgliederung	Konsolidierungskreisänderungen	Sonstiges	
Kurzfristige Finanzschulden	134.407	-11.873	0	-2.792	-800	984	119.927
Langfristige Finanzschulden	1.009.594	38.084	0	2.792	-4.879	769	1.046.361
Leasingverbindlichkeiten (kurzfristig)	24.352	-19.191	0	18.211	516	-221	23.667
Leasingverbindlichkeiten (langfristig)	75.224	-7.470	21.829	-18.211	1.809	571	73.752
Summe	**1.243.577**	**-450**	**21.829**	**0**	**-3.354**	**2.103**	**1.263.707**

TEUR	Buchwert 1.1.2021	Zahlungswirksame Veränderung	Zahlungsunwirksame Veränderung				Buchwert 31.12.2021
			Erwerb	Umgliederung	Konsolidierungskreisänderungen	Sonstiges	
Kurzfristige Finanzschulden	113.575	-18.251	0	37.486	352	1.244	134.407
Langfristige Finanzschulden	873.207	135.235	0	-37.486	38.658	-21	1.009.594
Leasingverbindlichkeiten (kurzfristig)	23.880	-16.563	0	16.188	-80	927	24.352
Leasingverbindlichkeiten (langfristig)	74.240	-6.501	22.048	-16.188	2.055	-430	75.224
Summe	**1.084.902**	**93.920**	**22.048**	**0**	**40.985**	**1.720**	**1.243.577**

VII. RISIKOBERICHT

36. RISIKOMANAGEMENT

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

In den Rechnungslegungsprozess ist ein dem Unternehmen angepasstes internes Kontrollsystem integriert, das Grundprinzipien wie Funktionstrennung und Vier-Augen-Prinzip beinhaltet. Durch interne und externe Überprüfungen wird sichergestellt, dass die Prozesse ständig verbessert und optimiert werden. Weiters besteht ein konzerneinheitliches Berichtswesen zur laufenden Kontrolle und Steuerung des Risikomanagement-Prozesses.

Eine kontinuierliche Fortsetzung des Wachstums ist von unterschiedlichen Faktoren wie etwa Nachfrageverhalten, Produktentwicklung, Wechselkursentwicklungen, wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den einzelnen Absatzmärkten, Einkaufspreisen von Zulieferteilen oder Mitarbeiterentwicklung abhängig. Durch verstärkte Marktforschungsaktivitäten und eine darauf abgestimmte Modellpolitik wird den Gegebenheiten eines rasch ändernden Marktumfeldes Rechnung getragen.

Um den negativen Effekten aus makroökonomischem und geopolitischem Kontext entgegenzuwirken, forciert die Gruppe eine globale Diversifizierung der Absatzmärkte. Dabei wird das größte relative Wachstum in den kommenden Jahren in Asien erwartet. Um dieses Wachstum zu unterstützen, wird die intensive Zusammenarbeit mit unserem strategischen Partner Bajaj laufend ausgebaut. Zusätzlich wurde weiter in Produktionsstandorte mit lokalen Partnern in China und auf den Philippinen investiert.

Die Ertragslage der Pierer Industrie AG (als Einzelgesellschaft) ist geprägt von Aufwendungen im Zusammenhang mit aufgenommenen Finanzierungen, Beteiligungserwerben sowie Projektaufwendungen und hängt wesentlich von der Dividendenpolitik ihrer Beteiligungsgesellschaften ab. Die Beteiligungen an der PIERER Mobility- und Pankl AG-Gruppe stellen derzeit die wesentlichsten Beteiligungen dar.

37. MARKTRISIKEN

• KONJUNKTURELLES RISIKO

Unsicherheiten bezüglich der COVID-19-Pandemie, welche drei Jahre die Geschäftsentwicklung beeinträchtigt haben, haben sich großteils beruhigt. Aktuell beeinflussen der Krieg in der Ukraine, die weiter steigenden Energie- und Rohstoffpreise, die zweistellige Inflationsrate und die wachsenden Bedenken hinsichtlich einer drohenden Rezession die Entwicklung der Weltwirtschaft 2023 und strahlen entsprechend auf die Finanzmärkte aus. Die Auswirkungen dieser makroökonomischer Einflussfaktoren auf die Entwicklung des Geschäftsjahres 2023 sind aus heutiger Sicht nicht vollumfänglich abschätzbar.

Die PIERER Mobility-Gruppe ist in der Motorrad- und Fahrradbranche tätig. Die Absatzmöglichkeiten sind von der allgemeinen konjunkturellen Lage in den Ländern und Regionen bestimmt, in denen die PIERER Mobility-Gruppe mit ihren Produkten vertreten ist.

Wie die letzten Jahre gezeigt haben, ist insbesondere die Motorradbranche zyklisch und unterliegt starken Nachfrageschwankungen. Durch entsprechende Erfahrungswerte zusammen mit Marktforschungen und -prognosen, welche in der Planung berücksichtigt werden, wird dem Risiko entgegengewirkt. Durch das veränderte Mobilitätsverhalten, die hohen Inflationsraten sowie den russisch-ukrainischen Krieg hat sich insbesondere der globale Motorradmarkt auf hohem Niveau stabilisiert.

Der Geschäftsbereich Pumpen und Motorkomponenten der Pankl AG-Gruppe ist in größerem Umfang von der Fahrzeug-, Motoren- und Getriebeproduktion seiner Kunden in Europa, Nord- und Südamerika und China sowie deren Exporttätigkeit abhängig. Der Geschäftsbereich Bremsscheiben wird nahezu vollständig von der Fahrzeugproduktion seiner Kunden in Europa beeinflusst. Eine Abschwächung der Konjunktur in diesen Absatzmärkten könnte sich negativ auf das Kaufverhalten der Konsumenten auswirken und dementsprechend die Wachstumsperspektiven der Geschäftsbereiche beeinträchtigen. Eine internationale Ausweitung des Geschäftsbereichs bietet gleichermaßen Chancen und Risiken.

Im Bereich der Luftfahrt unterliegt Pankl mit ihren Produkten den Schwankungen der Luftfahrtindustrie. In der zivilen Luftfahrt stagniert das Wachstum im Helikopterbereich insbesondere bedingt durch die Ölpreisentwicklung, Chancen könnten sich aber mittelfristig im aktuell durch die COVID-19 Krise beeinträchtigen Triebwerksbereich für Flächenflugzeuge ergeben. Im militärischen Bereich wirken sich Veränderungen der Militärbudgets auf die Geschäftsentwicklung aus.

• WETTBEWERB UND PREISDRUCK

Speziell der Motorradmarkt in den Industriestaaten ist von intensivem Wettbewerb geprägt, wobei die stärksten Konkurrenten vier japanische, drei europäische und in geringem Ausmaß ein amerikanischer Hersteller sind und manche von ihnen größere finanzielle Ressourcen, höhere Absatzzahlen und Marktanteile besitzen. Im Straßenmotorradmarkt herrscht zudem ein hoher Preisdruck und neu hinzukommende Mitbewerber versuchen mittels Niedrigpreisstrategie den Markteintritt zu schaffen. Durch die erfolgreiche Marktstrategie ist die PIERER Mobility-Gruppe Europas führender „Powered Two-Wheeler“ Hersteller. Dies wurde unter anderem auch durch die vollständige Integration von GASGAS als dritte Marke und die weitere Entwicklung des Händlernetzes unterstützt. Durch die gezeigte Innovationsstärke sieht sich die Gruppe als Technologieführer im Zweirad-Sektor in Europa. Die strategische Partnerschaft mit Bajaj und die Intensivierung der Zusammenarbeit mit CFMOTO festigt die Wettbewerbsfähigkeit in den globalen Märkten.

Als Zulieferer für die Automobilindustrie hängt die geschäftliche Entwicklung der Pankl AG-Gruppe auch wesentlich vom tiefgreifenden Wandel in der Automobilindustrie ab. Dieser Transformationsprozess wird durch die Trends Elektrifizierung und Digitalisierung bestimmt. Die Umsetzungsgeschwindigkeit und Schwerpunkte der Kunden beim Thema Elektromobilität haben Einfluss auf die Nachfrage und Entwicklungsschwerpunkte des Produktportfolios der Pankl AG-Gruppe. Der Konsolidierungsdruck auf die Zulieferindustrie aufgrund der Transformation der Automobilindustrie steigt. Im Racing Bereich hat Pankl den Vorteil, kundenseitig sehr breit aufgestellt zu sein. Der allgemeine Trend von OEMs Hyper Cars zu entwickeln ist ebenfalls äußerst positiv zu

sehen, da Pankl in dieser Nische mit ihrer Motorsporterfahrung punkten kann. Entwicklungsprojekte, die Rennsporttechnik auf die Straße bringen, sind in diesem Bereich sehr gefragt.

- **ABSATZRISIKO**

Die größten Einzelabsatzmärkte der PIERER Mobility-Gruppe stellen der europäische sowie der US-amerikanische Markt für PTWs dar. Ein Einbruch dieser Märkte könnte nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit haben. Der Markteintritt in neue Märkte stellt im Wesentlichen ein Kostenrisiko dar, da in manchen dieser Märkte die Absatzentwicklung sowie die politischen Rahmenbedingungen schwer einschätzbar sind. Durch die Zusammenarbeit mit dem strategischen Partner Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien, wird gemeinsam weiterhin konsequent an der Umsetzung einer globalen Produktstrategie gearbeitet.

Die globalen Auswirkungen der hohen Inflationsraten könnten sich letztlich auch in einer Veränderung des insgesamt reduzierten Konsumverhaltens der Kunden niederschlagen. Die Gruppe beobachtet derartige Auswirkungen auf das Konsumverhalten der Kunden laufend. So wurde festgestellt, dass die Nachfrage nach Produkten der Gruppe als Qualitätsanbieter von PTWs unverändert ein hohes Niveau aufweist. Weiter steigende Zinsen im Zuge der Inflationsbekämpfung könnten möglicherweise den Druck auf die Händler erhöhen und ein Absatzrisiko darstellen. Die PIERER Mobility-Gruppe steht daher in enger Abstimmung mit ihrem Händlernetz und unterstützt dieses mit gezielten Programmen. Die Betreuung der Endkunden durch das Händlernetzwerk stellt einen wesentlichen Erfolgsfaktor dar. Um hier kontinuierlich einen hohen Standard gewährleisten zu können, werden laufend verpflichtende Händlertrainings abgehalten, in denen neue technische Standards vermittelt und die Händler im Umgang mit dem Kunden geschult werden. Zudem stellt speziell die Gruppe eine moderne Kommunikationsplattform bereit, mit der die Händler den Beschaffungsprozess abwickeln und den Verkaufsprozess dokumentieren können.

Die Transformation im Automotive-Sektor geht hin zu immer leistungsstärkeren und gleichzeitig verbrauchs- und schadstoffärmeren Motoren sowie zu alternativen Antriebstechnologien wie Hybrid- und Elektrofahrzeugen. Hieraus erwachsen weiterhin kurz- und mittelfristig strukturelle Veränderungen des Marktes für Verbrennungsmotoren in Europa, Nordamerika und China. Es wird weiterhin von einem weltweiten Wachstum der Hybrid- und Elektrofahrzeuge ausgegangen. Das Ziel, die E-Mobilität so schnell wie möglich zu etablieren, scheint in der Umsetzung allerdings herausfordernd zu sein. Der künftige Erfolg der Pankl AG-Gruppe hängt vor allem von der Fähigkeit ab, die richtigen Entwicklungsschwerpunkte zu setzen und frühzeitig neue und verbesserte CO2-relevante Produkte für sämtliche Antriebstechnologien zu entwickeln und zügig sowie in hoher Qualität auf den Markt zu bringen.

38. BRANCHENSPEZIFISCHE RISIKEN

- **BESCHRÄNKUNGEN DES MOTORRADFAHRENS**

Da die Gruppe ihre Produkte in einer Vielzahl von Ländern vertreibt, ist sie dem Risiko der Veränderung von nationalen Vorschriften, Lizenzbedingungen, Steuern, Handelsbeschränkungen, Preisen, Einkommen und Devisenbeschränkungen, ferner dem Risiko von politischer, sozialer und ökonomischer Instabilität, Inflation und Zinsschwankungen ausgesetzt. Für den Straßeneinsatz zugelassene Motorräder müssen u. a. entsprechende Lärm- und Abgasemissionsbestimmungen erfüllen, um am Markt des jeweiligen Landes zugelassen zu werden. So erfüllt die Gruppe bei allen neuen straßenzulassungsfähigen Modellen die für Motorräder einschlägige europäische Abgasnorm Euro V. Auch die Einsatzmöglichkeiten von Motorrädern im Gelände werden erheblich von national-gesetzlichen Rahmenbedingungen in den Absatzländern beeinflusst. Um diesem Risiko entgegenzuwirken, werden die jeweiligen länderspezifischen Regelungen vor Markteintritt eingehend überprüft und laufend weiterhin überwacht, um bei Änderungen rechtzeitig reagieren zu können.

- **BESCHAFFUNGSRISIKO**

Aus der aktuellen wirtschaftlichen Situation ergibt sich ein weltwirtschaftliches Beschaffungs- und Absatzrisiko, das auch die PIERER Mobility-Gruppe betrifft. Im Wesentlichen liegt dieses Risiko in den bereits durch die globale Verknappung von Gütern und Ressourcen als Folge der COVID 19-Pandemie getriebenen, deutlich

gestiegenen Beschaffungspreisen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Komponenten sowie den auf ein hohes Niveau gestiegenen Produktionsgemeinkosten, insbesondere hinsichtlich der Energiepreise sowie der Transport- und Personalkosten. Dies betrifft vorrangig Unternehmen im Bereich der energieintensiven Herstellung von Rohmaterialien wie Aluminium und Stahl, was die Verfügbarkeit am Gesamtmarkt beeinflussen könnte.

Das Beschaffungsrisiko besteht in der aktuellen Situation im Wesentlichen darin, dass einerseits bestellte Komponenten nicht oder nicht zum vereinbarten Termin geliefert werden. Andererseits etablieren sich die steigenden Energiekosten zunehmend als wesentliches finanzielles Risiko für kleinere Zulieferbetriebe der Gruppe und können daher zu weiteren Störungen in der Lieferkette führen. Die Gruppe selbst ist von steigenden Energiekosten in nur überschaubarem Ausmaß betroffen, da die hauseigenen Produktions- und Assemblierungsprozesse wenig energieintensiv sind.

Der Verlauf des Geschäftsjahres 2022 hat die Grundtendenzen der Prognosen von Ende 2021 bestätigt, indem die erwarteten Störungen in der Beschaffung wesentlicher elektronischer Komponenten eingetreten sind. Vor allem die Lieferanten von elektronischen Bauteilen stehen grundsätzlich weiterhin vor Herausforderungen in deren Beschaffung, Produktion und fristgerechten Lieferung. Eine weitergehende Entspannung dieser Situation, die bereits im zweiten Halbjahr 2022 allmählich begonnen hat einzusetzen, wird für das zweite Halbjahr 2023 erwartet.

Auch im New Mobility-Bereich wird für das Geschäftsjahr 2023 eine weitgehende nachhaltige Erholung der teils langwierigen Lieferzeiten erwartet. So wird für 2023 mit einer Reduktion der aktuellen Lieferzeiten von derzeit fast 24 Monaten auf ein normales Maß von ca. 8-12 Monaten ausgegangen. Der erhebliche Rückstau bei der Bearbeitung von Bestellungen bestimmter Komponenten durch Dritte, bspw. im Bereich von Rahmen und Bremssystemen, wird jedoch auch im Geschäftsjahr 2023 weiterhin zu Verzögerungen in der Beschaffung führen.

Die bei diesen und weiteren bestimmten Komponenten aufgetretenen Lieferkettenengpässe, resultierend in Verzögerungen bei der Beschaffung, hat die Gruppe diese absehbare Situation durch regelmäßige Abstimmung mit den Zulieferern und frühzeitige Beschaffungs- sowie Produktionsfreigaben weitgehend stabilisiert und ausgeglichen. So ist es der Gruppe möglich, den Ressourcenbedarf der jeweiligen Produktionsstandorte längerfristig decken zu können. Durch die verfolgte intensive Zusammenarbeit entlang der Supply Chain zeigten sich nur unwesentliche Auswirkungen auf die Gruppe.

Beschaffungsseitig begegnet die PIERER Mobility-Gruppe den oben beschriebenen Risiken durch mehrere Maßnahmen, wie z.B. die Nutzung alternativer Lieferketten und entsprechende Aktivitäten zur Reduktion der anfallenden Kosten, die Umsetzung von Effizienzmaßnahmen bei Lieferantenpartnern durch Cost Engineering Support sowie die Vereinbarung von zeitlich befristeten Preiserhöhungen auf Basis von Indizes. Darüber hinaus hat die Gruppe bereits weitere wesentliche Maßnahmen zur frühzeitigen Absicherung der Versorgung und somit Produktion, wie oben erwähnt, umgesetzt und ein Marktintelligenzsystem für Elektronikbauteile eingeführt. Aufgrund der Flexibilität im implementierten Produktionslayout ist die Gruppe auch in Ausnahmefällen in der Lage, bei globalen Entwicklungen, die zu immer engeren Lieferketten führen, Produktionspläne bedarfsgerecht anzupassen. Schließlich soll die logistische Beschaffungsstruktur so angepasst werden, dass Transportwege und damit verbundene Kosten minimiert werden.

Die Pankl AG-Gruppe benötigt für die Herstellung einzelner Komponenten qualitativ hochwertige (Roh-) Materialien wie etwa Eisenschrott, Rohaluminium, Aluminium- und Stahlpulver sowie Koks. Die rechtzeitige Verfügbarkeit der Rohstoffe ist von einer sorgfältigen Vorausplanung der zukünftigen Ordervolumina abhängig. Eine Verknappung der Materialien könnte zu Produktions- und Auslieferungsverzögerungen oder zu erhöhten Materialkosten führen. Da die Gruppe einen Großteil ihrer Rohstoffe im Ausland bezieht, unterliegt sie einer Vielzahl von Risiken, zu denen unter anderem wirtschaftliche oder politische Störungen, Transportverzögerungen oder auch Wechselkursschwankungen zählen. Jedes dieser vorgenannten Risiken könnte nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und das Betriebsergebnis der Gesellschaft haben. Die Pankl AG-Gruppe unterhält zu der Mehrzahl ihrer Lieferanten langjährige Geschäftsbeziehungen. Möglichen Risiken aus verspäteter Lieferung oder dem Ausfall von Schlüssellieferanten begegnet die Gruppe mit regelmäßigen Vor-

Ort-Reviews, die eine Bonitätsprüfung einschließen. Parallel dazu unterhält Pankl für wesentliche Einkaufsteile weltweit enge Kontakte und Geschäftsbeziehungen zu Alternativ-Lieferanten. Die Erfahrungen aus der COVID19-Pandemie sind in die Lieferantenbewertung und Lieferantenauswahl eingeflossen.

Eisen-, Aluminium- und Kokspreise unterliegen erfahrungsgemäß starken Preisschwankungen. Im Jahr 2022 kam es zu weiteren Materialpreissteigerungen, jedoch hat hier vor allem auch die Inflation zu enormen Preissteigerungen geführt. Hinzu kommen massiv steigende Energiekosten, welche unter anderem durch die Ukraine-Krise getrieben wurden und in diesem Bereich den größten Risikofaktor darstellten, sowie sonstige individuelle Preisanpassungen. Diese Steigerungen konnten mit den vorhandenen Materialteuerungszuschlägen nur teilweise weitergegeben werden. Die Gruppe hat mitunter Vereinbarungen mit den von ihm belieferten Automobilherstellern dahingehend getroffen, dass die Verkaufspreise der Produkte monatlich, quartalsweise oder halbjährlich an die kurz- und mittelfristigen Schwankungen der Rohstoffpreise für Rohaluminium, Aluminiumpulver, Stahlpulver und Eisenschrott angepasst werden. In diesen Fällen werden zusätzlich zu den vereinbarten Verkaufspreisen durch die Gruppe sogenannte Materialteuerungszuschläge von den belieferten Automobilherstellern erhoben.

- **FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG, TECHNISCHE INNOVATION, RENNSPORT**

Technische Innovationen und die Einführung neuer Produkte sind maßgeblich für die Wettbewerbsstellung der PIERER Mobility-Gruppe verantwortlich. Dazu müssen neue Trends rechtzeitig erkannt werden. Um dem Risiko entgegenzuwirken, ist es wichtig, die Produktinnovation zu gewährleisten.

Die PIERER Mobility-Gruppe legt daher großen Wert auf die frühzeitige Erkennung von Trends, auf Forschung und Entwicklung im technischen und funktionellen Bereich sowie auf die Erforschung der Wünsche der Kunden, um eine innovative und marktnahe Produktentwicklung zu erreichen. Die Leistungen im Rennsport sind für das Unternehmen nicht nur als Marketinginstrument von großer Bedeutung, sondern bilden auch die Grundlage für die Produktentwicklung und sind Maßstab für die Serienentwicklung. Aus der Möglichkeit, Produkte unter Rennbedingungen bei Rennsportereignissen zu testen, werden wertvolle Erfahrungen gewonnen. Weiters werden technische Neuerungen vor der Serieneinführung einer umfassenden Prüfung durch das Qualitätsmanagementsystem unterzogen, um technische Fehler mit negativen Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung weitestgehend auszuschließen.

Auch die Pankl AG-Gruppe ist im Forschungs- und Entwicklungsprozess stets dem Risiko ausgesetzt, dass Entwicklungsziele nicht erreicht oder Ergebnisse vom Markt nicht angenommen werden. Den Risiken wird mit laufender Marktbeobachtung und einer engen Abstimmung von Entwicklungsaktivitäten mit dem Kunden begegnet.

Im Rennsport-Markt unterliegt Pankl stark den Änderungen des Reglements in den jeweiligen Rennserien. Diese laufenden Änderungen im Reglement führen zu hohen Entwicklungs- und Testaktivitäten für die einzelnen Rennteams. Es besteht das Risiko, dass diesen Herausforderungen nicht ausreichend entsprochen werden kann, aber auch die Chance, die Marktanteile weiter zu steigern sowie die führende Marktposition durch Innovationen noch weiter zu festigen. Durch die Verschiebung von Testtagen oder Saisonstarts kann die Saisonalität des Umsatzes in einzelnen Rennklassen beeinflusst werden.

Zudem ist die Pankl AG-Gruppe auch Risiken im Zusammenhang mit Produktneuanläufen und Projekten bei Planung, Kalkulation, Ausführung und Abwicklung ausgesetzt. Dabei besteht die Gefahr, dass es zu Verzögerungen, unerwarteten technischen Problemen, unterschätzten Komplexitätsgraden, Kapazitäts- oder Lieferengpässen, Qualitätsproblemen oder erhöhten Anlaufkosten kommt bzw. die budgetierten Produktionskosten nicht eingehalten werden. Auch können zeitliche Verschiebungen bei Abnahme- und Abrechnungszeitpunkten auftreten. Um diese Risiken unter Kontrolle zu halten, erfolgt in der Anlaufphase eine enge Abstimmung und Koordination zwischen den betroffenen Abteilungen (insbesondere Produktion, Einkauf, Vertrieb, Qualitätssicherung und Entwicklung) und den entsprechenden Abteilungen auf Kunden- und Lieferantenseite. Durch professionelles Projektmanagement, Projektmeilensteine, Überprüfungsstufen für die jeweiligen Projektphasen und umfangreiche Maßnahmen im Qualitätsmanagement sowie eine entsprechende Gestaltung von Verträgen lassen sich diese Risiken zwar begrenzen, jedoch nicht gänzlich ausschließen.

- **PRODUKTHAFTUNGSRISIKO**

Die Pierer Industrie-Gruppe ist im Geschäftsumfeld auch Schadenersatzforderungen aufgrund von Unfällen und Verletzungen ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für die USA, wo Ansprüche in Produkthaftungsfällen mit höheren Haftungssummen geltend gemacht werden. Zusätzlich zu den bestehenden Absicherungen wird dieses Risiko durch eine umfassende Qualitätskontrolle in allen Produktionsbereichen minimiert.

39. IT-RISIKEN

Der hohe Qualitätsstandard, den wir bei unseren Produkten haben, gilt auch für den Bereich Datensicherheit und Datenschutz.

Im Konzern wird ein IT-Security- und Riskmanagement-System mit dem Ziel betrieben, unternehmensrelevante Risiken im Bereich Informationssicherheit erkennen und steuern zu können. Darüber hinaus werden, sowohl für die Kunden, als auch für den Vorstand sowie für die jeweilige Geschäftsführung beteiligter Gesellschaften der Nachweis über die Ordnungsmäßigkeit und Einhaltung der Sorgfaltspflicht im Umgang mit und Einsatz von Informationen und Einrichtungen zur Informationsverarbeitung erbracht und dokumentiert.

Den stetig wachsenden IT- und Cyberrisiken wird durch die laufende Weiterentwicklung der IT- Sicherheitsmaßnahmen und den Einsatz aktueller IT-Sicherheitstechnologien begegnet. Mit einem mehrstufigen technischen Konzept unter Verwendung aktueller Sicherheitsfeatures wie Intrusion Prevention Systems und zusätzlichen davor oder intern betriebenen Security-Systemen werden Cyber-Angriffe abgewehrt. Zusätzlich werden verhaltensbasierende Security-Lösungen eingesetzt, um sicherheitstechnische Auffälligkeiten zu erkennen. Vorkommnisse werden mit einem Malware-Incident-Response-Prozess erkannt und behandelt. Parallel werden regelmäßige externe und interne Schwachstellenanalysen durchgeführt und mit einem etablierten Patch- und Update-Management-Prozess entgegnet. Regelmäßige externe und interne Sicherheitsaudits werden im Risikomanagement dokumentiert, etwaige Findings werden bewertet, priorisiert und danach einer Lösung zugeführt.

Für alle Nutzer von IT-Systemen wird das für den Einsatz der IT im Rahmen ihrer Funktion erforderliche Wissen und Bewusstsein durch globale und regelmäßige IT-Security-Sensibilisierungsschulungen sichergestellt. Diese werden präventiv und nachvollziehbar durchgeführt.

Die anhaltende COVID-19 Pandemie machte es im Laufe des Geschäftsjahres 2021 und macht es auch weiterhin erforderlich, dass eine große Anzahl der Mitarbeiter ihre Tätigkeiten aus dem Homeoffice verrichten musste bzw. muss. Die ergriffenen Maßnahmen zur kontinuierlichen Weiterentwicklung der IT-Infrastruktur der letzten Jahre wurden beibehalten, sodass die Pierer Industrie-Gruppe diese außergewöhnlichen Herausforderungen bewährt meistern und den Mitarbeitern unverändert unkompliziert und sicher einen Remote-Arbeitsplatz zur Verfügung stellen kann.

40. FINANZIELLE RISIKEN

Die Pierer Industrie-Gruppe unterliegt hinsichtlich ihrer Vermögenswerte, Schulden und geplanten Transaktionen, Kredit-, Markt-, Währungs- und Liquiditätsrisiken. Ziel des Finanzrisikomanagements ist es, diese Risiken zu steuern und zu begrenzen. Der Vorstand und der Aufsichtsrat werden regelmäßig über Risiken informiert, welche die Geschäftsentwicklung maßgeblich beeinflussen können.

Die Grundsätze des Finanzrisikomanagements werden durch den Aufsichtsrat und den Vorstand festgelegt und überwacht. Die Umsetzung obliegt dem Konzern-Treasury. Die Pierer Industrie-Gruppe setzt zur Absicherung der nachfolgend beschriebenen Finanzrisiken derivative Finanzinstrumente ein mit dem Ziel, die Absicherung der operativen Zahlungsströme gegen Schwankungen der Wechselkurse und/oder Zinssätze sicherzustellen. Der Sicherungshorizont umfasst in der Regel die aktuell offenen Posten sowie geplante

Transaktionen in den nächsten 12 bis 18 Monaten. In Ausnahmefällen können in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat auch längerfristige strategische Sicherungspositionen eingegangen werden.

- **WÄHRUNGSRISIKEN**

Als weltweit tätiges Unternehmen ist die Pierer Industrie-Gruppe von weltwirtschaftlichen Rahmendaten wie der Veränderung von Währungsparitäten oder den Entwicklungen auf den Finanzmärkten beeinflusst. Insbesondere die Wechselkursentwicklung des US-Dollars, der im Fremdwährungsrisiko der KTM das höchste Einzelrisiko darstellt, ist für die Umsatz- und Ertragsentwicklung von Bedeutung. Durch die zunehmende Bedeutung des USD im Einkauf wird das Fremdwährungsrisiko beim USD wesentlich verringert („natural hedge“). Im Geschäftsjahr 2022 wurden rund 25 % der Umsätze (Vorjahr: 20%) in US-Dollar erzielt. Durch Währungssicherungsmaßnahmen, insbesondere Hedging-Strategien, können diese Währungsverschiebungen weitestgehend zumindest über ein Modelljahr ausgeglichen werden.

Währungsrisiken bestehen für den Konzern weiter, sofern finanzielle Vermögenswerte und Schulden in einer anderen als der lokalen Währung der jeweiligen Gesellschaft abgewickelt werden. Die Gesellschaften des Konzerns fakturieren zum überwiegenden Teil in lokaler Währung und finanzieren sich weitgehend in lokaler Währung. Veranlagungen erfolgen überwiegend in der Landeswährung der anlegenden Konzerngesellschaft. Aus diesen Gründen ergeben sich zumeist natürlich geschlossene Währungspositionen.

Die Hauptursachen für Ineffektivität im Rahmen von Währungssicherungsgeschäften sind:

- Auswirkungen des Kreditrisikos der Gegenparteien und des Konzerns auf den beizulegenden Zeitwert der Devisenterminkontrakte, die sich nicht in der Änderung des beizulegenden Zeitwertes der abgesicherten Zahlungsströme widerspiegeln, die auf eine Änderung der Wechselkurse zurückzuführen sind
- Änderungen des Zeitpunkts der abgesicherten Geschäfte

Für die Währungsrisiken von Finanzinstrumenten wurden Sensitivitätsanalysen durchgeführt, die die Auswirkungen von hypothetischen Änderungen der Wechselkurse auf Ergebnis (nach Steuern) und Eigenkapital zeigen. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus der Änderung des Wechselkurses um +/- 10% auf den Gewinn und Verlust, das sonstige Ergebnis und das Eigenkapital aufgezeigt. Als Basis wurden die betroffenen Bestände zum Bilanzstichtag herangezogen sowie die für das Geschäftsjahr 2023 geplanten Ein- und Verkäufe in Fremdwährung. Dabei wurde unterstellt, dass das Risiko am Bilanzstichtag im Wesentlichen das Risiko während des Geschäftsjahres repräsentiert. Als Steuersatz wurde der Konzernsteuersatz in Höhe von 25% verwendet. Außerdem wurde bei der Analyse unterstellt, dass alle anderen Variablen, insbesondere Zinssätze, konstant bleiben. Bei der Analyse wurden jene Währungsrisiken von Finanzinstrumenten, die in einer von der funktionalen Währung abweichenden Währung denominiert und monetärer Art sind, einbezogen.

Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus der Änderung des Wechselkurses um +/- 10% auf den Gewinn und Verlust, das sonstige Ergebnis und das Eigenkapital aufgezeigt.

Die Pierer Industrie-Gruppe legt der Analyse folgende Annahmen zu Grunde:

- Für die Sensitivität des Gewinnes und Verlustes werden Bankguthaben, Forderungen und Verbindlichkeiten des Konzerns, sowie künftige Ein- und Auszahlungen in Fremdwährung berücksichtigt, die nicht in der funktionalen Währung der Konzerngesellschaft bilanziert sind. Ebenfalls werden die offenen Derivate des Cash-Flow-Hedges herangezogen, deren Grundgeschäft zum Bilanzstichtag bereits realisiert ist (ergebniswirksam).
- Für die Sensitivität des sonstigen Ergebnisses werden offene Derivate des Cash-Flow-Hedges berücksichtigt, deren Grundgeschäft zum Bilanzstichtag noch nicht realisiert ist (nicht ergebniswirksam). Die Nominale der offenen Derivate entspricht dem Exposure.

Erhöhung (+)/Verminderung (-)	Aufwertung um 10%		Abwertung um 10%	
TEUR	**31.12.2022**	**31.12.2021**	**31.12.2022**	**31.12.2021**
Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern)	-29.994	-24.780	36.410	29.999
Veränderung der währungsbezogenen Cash-Flow-Hedge-Rücklage	3.636	10.995	-4.444	-13.439
Veränderung des Eigenkapitals	**-26.358**	**-13.785**	**31.966**	**16.560**

- **ZINSÄNDERUNGSRISIKEN**

Die Finanzinstrumente sind sowohl aktiv- als auch passivseitig teilweise variabel verzinst. Das Risiko besteht demnach in steigenden Aufwandszinsen bzw. sinkenden Ertragszinsen, die sich aus einer nachteiligen Veränderung der Marktzinsen ergeben.

Die Pierer Industrie-Gruppe unterliegt somit dem Risiko von Zinsschwankungen am Markt. Dem Risiko wird durch regelmäßige Beobachtung des Geld- und Kapitalmarktes sowie durch den teilweisen Einsatz von Zinsswaps (fixed interest rate payer swaps) Rechnung getragen. Im Rahmen der abgeschlossenen Zinsswaps erhält das Unternehmen variable Zinsen und zahlt im Gegenzug fixe Zinsen auf die abgeschlossenen Nominalen.

Zinsänderungsrisiken resultieren somit im Wesentlichen aus originären variabel verzinsten Finanzinstrumenten (Cash-Flow-Risiko). Für die Zinsänderungsrisiken dieser Finanzinstrumente wurden Sensitivitätsanalysen durchgeführt, die die Auswirkungen von hypothetischen Änderungen des Marktzinsniveaus auf Ergebnis (nach Steuern) und Eigenkapital zeigen. Als Basis wurden die betroffenen Bestände zum Bilanzstichtag herangezogen. Dabei wurde unterstellt, dass das Risiko am Bilanzstichtag im Wesentlichen das Risiko während des Geschäftsjahres repräsentiert. Als Steuersatz wurde der Konzernsteuersatz in Höhe von 25% verwendet. Außerdem wurde bei der Analyse unterstellt, dass alle anderen Variablen, insbesondere Wechselkurse, konstant bleiben.

Die Hauptursachen für Ineffektivität im Rahmen von Zinssicherungen sind:
- Einfluss des Kreditrisikos der Gegenpartei und des Konzerns auf den beizulegenden Zeitwert der Zinsderivate, der sich nicht in der Änderung des beizulegenden Zeitwertes der abgesicherten Zahlungsströme widerspiegelt, die auf Änderungen der Zinssätze zurückzuführen sind
- Unterschiede bei den Parametern (z.B. Zinsanpassungstermine zwischen den Derivaten und den gesicherten Grundgeschäften

Für das Zinsrisiko wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt. Eine Veränderung um 50 Basispunkte hätte folgende Auswirkungen auf den Gewinn oder Verlust, das sonstige Ergebnis und das Eigenkapital:

Erhöhung (+)/Verminderung (-)	Erhöhung um 50 BP		Verringerung um 50 BP	
TEUR	**31.12.2022**	**31.12.2021**	**31.12.2022**	**31.12.2021**
Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern)	-1.305	-376	1.308	-611
Veränderung der zinsbezogenen Cash-Flow-Hedge-Rücklage	1.752	-2.316	-1.757	2.316
Veränderung des Eigenkapitals	**447**	**-2.692**	**-449**	**1.705**

- **AUSFALLRISIKEN (KREDIT- BZW. BONITÄTSRISIKEN)**

Das Ausfallrisiko bei Forderungen gegenüber Kunden kann zum Abschlussstichtag als gering eingeschätzt werden, da die Bonität neuer und bestehender Kunden laufend geprüft wird. Das Ausfallrisiko bei den anderen auf der Aktivseite dargestellten Finanzinstrumenten ist ebenfalls als gering anzusehen, da es sich bei den Vertragspartnern um Schuldner bester Bonität handelt. In internen Richtlinien werden die Ausfallrisiken festgelegt und kontrolliert.

Auf der Aktivseite stellen die ausgewiesenen Buchwerte gleichzeitig das maximale Ausfallrisiko dar. Mit Ausnahme der unter Punkt 44. des Konzernanhangs beschriebenen Aufrechnungsvereinbarung, gibt es zusätzlich keine generellen Aufrechnungsvereinbarungen.

Zur Ermittlung des Wertminderungsbedarfes für nicht einzelwertberichtigte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden in der PIERER Mobility-Gruppe die Ausfälle der letzten Jahre evaluiert. Die Analyse hat ergeben, dass nur ein unwesentliches Risiko für Forderungen mit einer gewissen Überfälligkeit besteht. Die Einschätzung der Verlustquoten basiert auf historischen Ausfallsquoten bezogen auf Überfälligkeiten und unter Bedachtnahme von zukunftsorientierten Informationen. Auf Basis der in der Vergangenheit tatsächlich beobachteten Ausfälle wurde eine durchschnittliche Ausfallsquote von 0,07% (Vorjahr: 0,06%) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ermittelt.

Die Pankl AG-Gruppe zieht zur Bildung der erforderlichen Wertberichtigungen gemäß IFRS 9 externe Ratings für die wichtigsten Kunden, ergänzt um geografische Kriterien, heran. Die daraus resultierenden Ausfallwahrscheinlichkeiten liegen bereichsabhängig zwischen 0% und 1,5% (Vorjahr: zwischen 0% und 0,8%).

Die Entwicklung der Wertberichtigungen in Bezug auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (inkl. Vertragsvermögenswerte) werden im Anhang unter Punkt 28. „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen“ beschrieben.

Kreditverluste von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten werden grundsätzlich nach der gleichen Methode ermittelt wie für Schuldtitel. Unter Berücksichtigung der Kurzfristigkeit dieser Position und angesichts des guten Ratings der Banken geht der Konzern davon aus, dass es sich bei diesen Beständen um Finanzinstrumente mit niedrigem Ausfallrisiko handelt und die erwarteten Verluste vernachlässigbar sind.

Das Ausfallrisiko bei den anderen auf der Aktivseite dargestellten Finanzinstrumenten ist ebenfalls als gering anzusehen, da es sich bei den Vertragspartnern um Schuldner bester Bonität handelt.

Bei den derivativen Finanzinstrumenten mit positivem Marktwert ist das Ausfallrisiko auf deren Wiederbeschaffungskosten beschränkt, wobei das Ausfallrisiko als gering eingestuft werden kann, da es sich bei den Vertragspartnern ausschließlich um Banken mit hoher Bonität handelt. Es gibt keine Hinweise auf zusätzliche Wertminderungserfordernisse für finanzielle Vermögenswerte.

- **LIQUIDITÄTSRISIKEN**

Ein wesentliches Ziel des Finanzrisikomanagements in der Pierer Industrie-Gruppe ist es, die jederzeitige Zahlungsfähigkeit und die finanzielle Flexibilität sicherzustellen. Liquiditätsrisiken liegen insbesondere auch darin, dass die Einzahlungen aus Umsatzerlösen durch eine Abschwächung der Nachfrage unter den Planannahmen liegen. Zu diesem Zweck wird eine Liquiditätsreserve in Form von ungenützten Kreditlinien (Bar- und Avalkredite) und bei Bedarf in Form von Barbeständen bei Banken von hoher Bonität vorgehalten. Der Sicherstellung der kurz- und mittelfristigen Liquidität wird allerhöchste Priorität beigemessen. Darüber hinaus ist die Maximierung des Free Cash-Flows durch Kostensenkungsmaßnahmen, proaktives Working-Capital-Management sowie reduzierte Investitionsausgaben eine wesentliche Steuerungsgröße. Es liegen aus heutiger Sicht ausreichende Zusagen zur Bonität unserer strategischen Finanzpartner und somit zur Absicherung der kurzfristigen Liquiditätsreserven vor. Der langfristige Liquiditätsbedarf wird durch die Begebung von Schuldscheindarlehen und Anleihen sowie von der Aufnahme von Bankkrediten sichergestellt.

Die vertraglich vereinbarten (undiskontierten) Cash-Flows (Zins- und Tilgungszahlungen) sowie die Restlaufzeiten der finanziellen Schulden setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	Buchwert 31.12.2022	Cash-Flows 2023			Cash-Flows 2024 bis 2027			Cash-Flows ab 2028		
		Zin-sen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlich-keiten										
Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstru-mente										
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewie-sen sind	394	0	0	394	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash Flow Hedge)	254	0	0	254	0	0	0	0	0	0
Summe	**648**	**0**	**0**	**648**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Nicht zum beizulegen-den Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlich-keiten										
Zu fortgeführten An-schaffungskosten										
Verzinsliche Verbindlich-keiten	1.166.288	11.670	12.422	124.445	34.120	25.373	678.946	12.331	3.231	362.949
Verbindlichkeiten Lea-singverhältnisse	97.419	642	1.124	23.667	1.345	2.738	48.286	84	9.656	25.466
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	824.419	0	0	824.419	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	105.006	0	0	89.675	0	0	15.331	0	0	0
Summe	**2.193.132**	**12.312**	**13.546**	**1.062.206**	**35.465**	**28.111**	**742.563**	**12.415**	**12.887**	**388.415**
Summe	**2.193.780**	**12.312**	**13.546**	**1.062.854**	**35.465**	**28.111**	**742.563**	**12.415**	**12.887**	**388.415**

TEUR	Buchwert 31.12.2021	Cash-Flows 2022			Cash-Flows 2023 bis 2026			Cash-Flows ab 2027		
		Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlich-keiten										
Beizulegender Zeitwert - Sicherungs-instru-mente										
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewie-sen sind	479	0	0	479	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash Flow Hedge)	1.727	0	0	1.619	0	0	108	0	0	0
Summe	**2.206**	**0**	**0**	**2.098**	**0**	**0**	**108**	**0**	**0**	**0**

Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten										
Zu fortgeführten Anschaffungskosten										
Verzinsliche Verbindlichkeiten	1.144.001	11.537	5.606	132.306	38.492	12.885	626.763	16.938	1.761	385.609
Verbindlichkeiten Leasingverhältnisse	99.576	243	973	24.353	1.408	2.444	47.534	131	9.621	27.689
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	472.357	0	0	472.357	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	93.266	0	7	90.206	0	11	2.243	0	0	817
Summe	**1.809.200**	**11.780**	**6.586**	**719.222**	**39.900**	**15.340**	**676.540**	**17.069**	**11.382**	**414.115**
Summe	**1.811.406**	**11.780**	**6.586**	**721.320**	**39.900**	**15.340**	**676.648**	**17.069**	**11.382**	**414.115**

Die Verbindlichkeiten, die vom Supplier Finance Programm betroffen sind, werden zu ihrer Fälligkeit bezahlt. Die damit verbundenen Zahlungsmittelabflüsse sind in der Liquiditätsplanung berücksichtigt. Das Supplier Finance Programm führt zu einer Risikokonzentration. Die Anzahl der Lieferanten wird durch eine Konzentration auf eine Gläubigerbank ersetzt. Würde diese Gläubigerbank die Supplier Finance Vereinbarung kündigen, so ergäbe sich grundsätzlich ein zusätzliches Liquiditätsrisiko, welches jedoch aufgrund annähernd gleicher Lieferanten-Zahlungsziele von untergeordneter Bedeutung ist. Wie in Punkt 34. angeführt, betrifft dies 42,5% der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Stichtag.

41. SONSTIGE RISIKEN

• PROZESSRISIKEN

Es besteht das Risiko, dass standardisierte Prozesse insbesondere in der Produktion nicht eingehalten werden. Um dieses Risiko zu minimieren, werden diese Prozesse in Arbeitsanweisungen, Prozesshandbüchern und Manuals dokumentiert. Mitarbeiter werden im Umgang mit dieser Dokumentation geschult und die Dokumente sind über diverse Systeme frei zugänglich.

• RISIKEN DURCH RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Da die Pierer Industrie-Gruppe ihre Produkte in einer Vielzahl von Ländern vertreibt, ist sie dem Risiko der Veränderung von nationalen Vorschriften, Lizenzbedingungen, Steuern, Handelsbeschränkungen, Preisen, Einkommen und Devisenbeschränkungen, ferner dem Risiko von politischer, sozialer und ökonomischer Instabilität, Inflation und Zinsschwankungen ausgesetzt.

Für den Straßeneinsatz zugelassene Motorräder müssen entsprechende Lärm- und Abgasemissionsbestimmungen erfüllen, um am Markt des jeweiligen Landes zugelassen zu werden. So erfüllt die Gruppe bei allen neuen straßenzulassungsfähigen Modellen die für Motorräder einschlägige europäische Abgasnorm Euro V. Auch die Einsatzmöglichkeiten von Motorrädern im Gelände werden erheblich von national-gesetzlichen Rahmenbedingungen in den Absatzländern beeinflusst. Um diesem Risiko entgegenzuwirken, werden die jeweiligen länderspezifischen Regelungen vor Markteintritt eingehend überprüft und laufend weiterhin überwacht, um bei Änderungen rechtzeitig reagieren zu können.

Durch den starken Fokus auf Forschung und Entwicklung kann sichergestellt werden, dass alle Produkte der Pierer Industrie-Gruppe auch künftig regulatorischen Anforderungen entsprechen. Derweil runden vollelektrische Motorräder das Produktportfolio bereits heute ab. Zugleich fokussiert die Forschung und Entwicklung auch andere, alternative Antriebstechnologien.

- **BETRIEBLICHES UND UMWELTRISIKO**

Umweltrisiken können sich in Bezug auf Produkte, die Produktion, die Beschaffung und auf nichtbetriebliche Faktoren ergeben.

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

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

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

Zudem ergeben sich Umweltrisiken aus wetter- und klimabedingten Phänomenen wie Hochwasser und anderen Naturkatastrophen. Obwohl eine vollständige Risikoausschließung bei Naturgewalten nicht möglich ist, versucht die Pierer Industrie-Gruppe das Risiko, dass Produktionsabläufe beeinträchtigt werden können, durch geeignete Notfallpläne und Versicherungen zu minimieren.

- **PERSONELLE RISIKEN**

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

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

Seit Ausbruch der Corona-Pandemie in Österreich wurden zahlreiche Maßnahmen zum Schutz der Mitarbeiter getroffen. Maßnahmen und Verordnungen der Regierung wurden umfänglich und rasch umgesetzt und durch die vorausschauende Arbeitsweise und den stetigen Austausch mit den Behörden zum Teil bereits vor ihrer gesetzlichen Verpflichtung in den Unternehmensalltag integriert. Daher konnte eine großflächige Ausbreitung im Unternehmen verhindert werden. Auch nach Auslaufen der gesetzlichen Verpflichtung wurden zahlreiche dieser Maßnahmen, wie etwa die regelmäßige Desinfektion von Arbeitsplätzen, auf freiwilliger Basis aufgrund der erzielten Erfolge beibehalten.

VIII. FINANZINSTRUMENTE UND KAPITALMANAGEMENT

42. GRUNDLAGEN

Die Pierer Industrie-Gruppe hält originäre und derivative Finanzinstrumente. Zu den **originären Finanzinstrumenten** zählen im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Guthaben bei Kreditinstituten, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Finanzverbindlichkeiten. Der Bestand der originären Finanzinstrumente ergibt sich aus der Konzernbilanz bzw. aus dem Konzernanhang. **Derivative Finanzinstrumente** werden grundsätzlich zur Absicherung von bestehenden Zinsänderungs- und Fremdwährungsrisiken verwendet. Der Einsatz derivativer Finanzinstrumente ist im Konzern entsprechenden Bewilligungs- und Kontrollverfahren unterworfen. Die Bindung an ein Grundgeschäft ist zwingend erforderlich, Handelsgeschäfte sind nicht zulässig.

Die Erfassung der Käufe und Verkäufe sämtlicher Finanzinstrumente erfolgt zum Erfüllungstag.

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN:

Die Kategorisierung wird in Abhängigkeit der vertraglichen Zahlungsströme sowie des zugrunde liegenden Geschäftsmodelles durchgeführt. Dabei werden folgende Bewertungskategorien durch IFRS 9 abgebildet:

- AC-Kategorie: Zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode
- FVOCI-Kategorie: Zum beizulegenden Zeitwert, Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden im sonstigen Ergebnis erfasst
- FVPL-Kategorie: Zum beizulegenden Zeitwert, Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden erfolgswirksam erfasst

Bei Eigenkapitalinstrumenten kann die FVOCI-Option ausgeübt werden. Das führt dazu, dass Änderungen des beizulegenden Zeitwerts im sonstigen Ergebnis erfasst werden und die im sonstigen Ergebnis angesammelten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts nachfolgend nicht mehr in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden können. Sofern diese Option nicht ausgeübt wird, erfolgt eine Zuordnung in die FVPL-Kategorie, wobei alle Änderungen des beizulegenden Zeitwertes erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst werden. Bis zur Veräußerung wurde die FVOCI-Option fast ausschließlich bei dem Investment in die Leoni AG, Nürnberg, Deutschland ausgeübt.

Forderungen und sonstige Vermögenswerte werden im Zugangszeitpunkt mit dem beizulegenden Zeitwert und in den Folgeperioden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Fremdwährungsforderungen werden umgerechnet mit dem Stichtagskurs. Finanzielle Forderungen sind der Kategorie „at amortized cost“ zugeordnet und werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Jener Teil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, der Teil des ABS bzw. Factoring Programmes ist, wird der Kategorie Fair Value through Profit and Loss (FVPL) zugeordnet.

Finanzielle Schulden werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Finanzielle Schulden sind der Kategorie „at amortized cost“ zugeordnet. Ein Unterschiedsbetrag zwischen dem erhaltenen Betrag und dem Rückzahlungsbetrag wird über die Laufzeit nach der Effektivzinsmethode verteilt und im Finanzergebnis erfasst. Die im Zusammenhang mit Anleihen angefallenen Emissionskosten werden über die Laufzeit verteilt angesetzt. Verbindlichkeiten werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Sämtliche Finanzinstrumente der Kategorie FVPL werden aufgrund der Kriterien von IFRS 9 (Geschäftsmodell bzw. SPPI-Test) zwingend ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Von der Ausübung der Fair Value Option wurde nicht Gebrauch gemacht.

Wertminderungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen keine wesentliche Finanzierungskomponente auf. Daher wird das vereinfachte Verfahren zur Ermittlung des Expected Credit Loss angewendet, wonach für alle Instrumente unabhängig von ihrer Kreditqualität eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen ist. Diese beträgt bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weniger als zwölf Monate und entspricht daher dem 12-Monats-Verlust. Betragsmäßige Erläuterungen finden sich unter Punkt 40. „Finanzielle Risiken".

Um den Expected Credit Loss zu bestimmen wurden je nach Geschäftsbereich historische Ausfallsdaten zu Forderungen erhoben oder externe Ratings für die wichtigsten Kunden eingeholt und nach geografischen Regionen segmentiert. Weiters werden aktuelle wirtschaftliche Faktoren und Prognosen berücksichtigt.

Einzelwertberichtigungen von finanziellen Vermögenswerten werden dann vorgenommen, wenn sie als uneinbringlich oder zum Teil uneinbringlich angesehen werden. Als Indikatoren für Einzelwertberichtigungen gelten finanzielle Schwierigkeiten, Insolvenz, Vertragsbruch oder erheblicher Zahlungsverzug der Kunden. Die Einzelwertberichtigungen setzen sich aus zahlreichen Einzelpositionen zusammen, von denen keine allein betrachtet wesentlich ist. Eine direkte Ausbuchung der finanziellen Vermögenswerte erfolgt nur, wenn die vertraglichen Rechte auf Zahlungen aus den finanziellen Vermögenswerten nicht mehr bestehen (insbesondere im Insolvenzfall). Verringert sich die Höhe der Wertberichtigung in einer der folgenden Perioden und kann diese Verringerung objektiv auf einen nach der Erfassung der Wertminderung aufgetretenen Sachverhalt zurückgeführt werden, wird die früher erfasste Wertberichtigung durch Anpassung des Wertberichtigungskontos rückgängig gemacht.

Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

Die Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen werden gemäß IFRS 9 angewendet. Nach IFRS 9 können der Zeitwert einer Option, die Terminkomponente eines Terminkontrakts sowie eventuelle Fremdwährungs-Basis-Spreads von der Designation eines Finanzinstruments als Sicherungsinstrument ausgenommen werden und als Kosten der Absicherung bilanziert werden. Dabei werden Wertschwankungen, dieser wahlweise nicht designierten Komponenten, als Absicherungskosten im sonstigen Ergebnis erfasst und bei Ergebniswirkung des Grundgeschäftes in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert.

43. EINSTUFUNG UND BEIZULEGENDE ZEITWERTE

Der **Zeitwert eines Finanzinstruments** wird durch notierte Marktpreise für das identische Instrument auf aktiven Märkten ermittelt (Stufe 1). Soweit keine notierten Marktpreise auf aktiven Märkten für das Instrument verfügbar sind, erfolgt die Ermittlung des Zeitwertes mittels Bewertungsmethoden, deren wesentliche Parameter ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten basieren (Stufe 2). Ansonsten erfolgt die Ermittlung des Zeitwertes auf Basis von Bewertungsmethoden, für welche zumindest ein wesentlicher Parameter nicht auf beobachtbaren Marktdaten basiert (Stufe 3). Umgliederungen zwischen den Stufen werden zum Ende der Berichtsperiode berücksichtigt. Im Geschäftsjahr kam es zu keinen Verschiebungen zwischen den Stufen. Folgende Tabelle zeigt die Bewertungstechnik, die bei der Bestimmung des beizulegenden Zeitwertes verwendet wird sowie die verwendeten wesentlichen, nicht beobachtbaren Inputfaktoren.

Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente			
Art	**Bewertungstechnik**	**Wesentliche, nicht beobachtbare Inputfaktoren**	**Zusammenhang zwischen wesentlichen, nicht beobachtbaren Inputfaktoren und der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert**
Devisentermingeschäfte und Zinsswaps	Die beizulegenden Zeitwerte basieren auf den mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle bestimmten Marktwerten (abgezinste Cash-Flows). Diese werden regelmäßig verplausibilisiert.	Nicht anwendbar	Nicht anwendbar
Wertpapiere	Zur Bewertung von Wertpapieren wird der aktuelle Börsenkurs am Bilanzstichtag herangezogen.	Nicht anwendbar	Nicht anwendbar
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Die Bewertung erfolgt auf Basis von bindenden Kaufangeboten.	Nicht anwendbar	Nicht anwendbar

Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente		
Art	**Bewertungstechnik**	**Wesentliche, nicht beobachtbare Inputfaktoren**
Schuldscheindarlehen, Finanzielle Verbindlichkeiten	Abgezinste Cash-Flows	Risikoaufschlag für eigenes Bonitätsrisiko

Die nachstehende Tabelle zeigt die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte von finanziellen Vermögenswerten (aktivseitige Finanzinstrumente), getrennt nach Klassen bzw. Bewertungskategorien gemäß IFRS 9. Allerdings enthält sie keine Angaben zum beizulegenden Zeitwert bzw. zur Stufe von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, wenn der Buchwert einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt.

TEUR			**Beizulegender Zeitwert**				**Buchwert 31.12.2022**				
	Buchwert 31.12.2022	**Fair-Value 31.12.2022**	**Stufe 1**	**Stufe 2**	**Stufe 3**	**Gesamt**	**AC** Amortised Cost	**FVOCI** Fair Value through OCI	**FVOCI** Fair Value through OCI (ohne recycling)	**FVPL** Fair Value through P&L	**Fair Value -** Hedging Instruments
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte											
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind (Fair Value -Hedge)	17.281	17.281	-	17.281	-	17.281	-	-	-	-	17.281
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert (Cashflow-Hedge)	19.781	19.781	-	19.781	-	19.781	-	-	-	-	19.781
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.765	6.765	-	-	6.765	6.765	-	-	-	6.765	-
Wertpapiere und sonstige finanzielle Vermögenswerte	5.718	5.718	4.273	-	1.445	5.718	-	-	216	5.502	-
Summe	**49.545**										
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte											
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	352.030	-	-	-	-	-	352.030	-	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	360.708	-	-	-	-	-	360.708	-	-	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	71.900	-	-	-	-	-	71.900	-	-	-	-
Summe	**784.638**										
Gesamt Summe	**834.183**										

TEUR			Beizulegender Zeitwert				Buchwert 31.12.2020				
	Buchwert 31.12.2021	**Fair-Value 31.12.2021**	**Stufe 1**	**Stufe 2**	**Stufe 3**	**Gesamt**	**AC** Amortised Cost	**FVOCI** Fair Value through OCI	**FVOCI** Fair Value through OCI (ohne recy-cling)	**FVPL** Fair Value through P&L	**Fair Value -** Hedging In-struments
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte											
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert (Cashflow-Hedge)	3.411	3.411	-	3.411	-	3.411	-	-	-	-	3.411
Forderungen aus Lieferungen und Leis-tungen	4.615	4.615	-	-	4.615	4.615	-	-	-	4.615	-
Wertpapiere und sonstige finanzielle Ver-mögenswerte	44.819	44.819	43.359	-	1.460	44.819	-	-	42.381	2.438	-
Summe	**52.845**										
Nicht zum beizulegenden Zeitwert be-wertete finanzielle Vermögenswerte											
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	484.306	-	-	-	-	-	484.306	-	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leis-tungen	215.965	-	-	-	-	-	215.965	-	-	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	54.642	-	-	-	-	-	54.642	-	-	-	-
Summe	**754.913**										
Gesamt Summe	**807.758**										

Die im Zusammenhang mit dem bestehenden ABS und Factoring-Programm verkauften Forderungen werden entsprechend den Regelungen des IFRS 9 vollständig ausgebucht. Im Rahmen des ABS-Programms werden monatlich revolvierend versicherte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 250.000 (Vorjahr: TEUR 250.000) und im Rahmen des eingesetzten Factoring-Programms bis zu einem Volumen von TEUR 125.000 (Vorjahr: TEUR 65.000) verkauft. Zum Bilanzstichtag wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 264.904 (Vorjahr: TEUR 199.281) an Dritte verkauft. Bis zu einer vertraglich definierten Höhe trägt die PIERER Mobility-Gruppe weiterhin ein Risiko aus kreditrisikobedingten Ausfällen. Zum Stichtag 31.12.2022 beträgt das hieraus erwartete Verlustrisiko TEUR 3.294 (Vorjahr: TEUR 3.321). Zum Zeitpunkt des Verkaufs wird der erwartete Verlust aufwandswirksam als Verbindlichkeit verbucht und ist unter den anderen kurzfristigen Schulden ausgewiesen. Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert des anhaltenden Engagements.

In der Berichtsperiode wurden aus dem anhaltenden Engagement TEUR -27 (Vorjahr: TEUR 2.327) und kumuliert seit Transaktionsbeginn TEUR 3.294 (Vorjahr: TEUR 3.321) erfolgswirksam erfasst.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte von finanziellen Schulden (passivseitige Finanzinstrumente), getrennt nach Klassen bzw. Bewertungskategorien gemäß IFRS 9. Allerdings enthält sie keine Angaben zum beizulegenden Zeitwert bzw. zur Stufe von finanziellen Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, wenn der Buchwert einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt.

TEUR			Beizulegender Zeitwert				Buchwert 31.12.2022				
	Buchwert 31.12.2022	**Fair-Value 31.12.2022**	**Stufe 1**	**Stufe 2**	**Stufe 3**	**Gesamt**	**AC** Amortised Cost	**FVOCI** Fair Value through OCI	**FVOCI** Fair Value through OCI (ohne recycling)	**FVPL** Fair Value through P&L	**Fair Value -** Hedging Instruments
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten											
Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente											
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind	394	394	-	394	-	394	-	-	-	-	394
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cashflow-Hedge)	254	254	-	254	-	254	-	-	-	-	254
Summe	**648**										
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten											
Zu fortgeführten Anschaffungskosten											
Verzinsliche Verbindlichkeiten	1.166.288	1.175.636	-	-	1.175.636	1.175.636	1.166.288				
Verbindlichkeiten Leasingverhältnisse	97.419	-	-	-	-	-	97.419	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	824.419	-	-	-	-	-	824.419	-	-	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	105.006	-	-	-	-	-	105.006	-	-	-	-
Summe	**2.193.132**										
Gesamt Summe	**2.193.780**										

TEUR	Buchwert 31.12.2021	Kategorie IFRS 9	Fair-Value 31.12.2021	Beizulegender Zeitwert				Buchwert 31.12.2021				
				Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI	FVOCI Fair Value through OCI (ohne recycling)	FVPL Fair Value through P&L	Fair Value - Hedging Instruments
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten												
Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente												
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind	479	FVPL	479	-	479	-	479	-	-	-	-	479
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cashflow-Hedge)	1.727	FVOCI	1.727	-	1.727	-	1.727	-	-	-	-	1.727
Summe	**2.206**											
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten												
Zu fortgeführten Anschaffungskosten												
Verzinsliche Verbindlichkeiten	1.144.001	AC	1.197.851	-	-	1.197.851	1.197.851	1.144.001				
Verbindlichkeiten Leasingverhältnisse	99.576	AC	-	-	-	-	-	99.576	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	472.357	AC	-	-	-	-	-	472.357	-	-	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	93.266	AC	-	-	-	-	-	93.266	-	-	-	-
Summe	**1.809.200**											
Gesamt Summe	**1.811.406**											

Das Nettoergebnis aus den Finanzinstrumenten nach den Bewertungskategorien gemäß IFRS 9 enthält Nettogewinne/-Verluste, Gesamtzinserträge/-Aufwendungen sowie Minderungsverluste und setzt sich wie folgt zusammen:

2022 TEUR	aus Zinsen	aus der Folgebewertung zum Fair Value	aus Wertberichtigung	aus Abgangsergebnis	aus Fremdwährungsbewertung	Nettoergebnis (Summe)
Finanzielle Vermögenswerte - Amortised Cost AC)	4.674	0	-3.092	-450	-1.264	-132
Fair Value through OCI (FVOCI) - Eigenkapitalinstrumente	0	-14.777	0	7.450	0	-7.327
Fair Value through PL (FVPL) - Eigenkapitalinstrumente	12	253	0	81	0	346
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Amortised Cost (AC)	-33.892	0	0	0	441	-33.451
Summe	**-29.206**	**-14.524**	**-3.092**	**7.081**	**-823**	**-40.564**

2021 TEUR	aus Zinsen	aus der Folgebewertung zum Fair Value	aus Wertberichtigung	aus Abgangsergebnis	aus Fremdwährungsbewertung	Nettoergebnis (Summe)
Finanzielle Vermögenswerte - Amortised Cost AC)	2.421	0	-1.031	-1	8.484	9.873
Fair Value through OCI (FVOCI) - Eigenkapitalinstrumente	0	5.793	0	0	0	5.793
Fair Value through PL (FVPL) - Eigenkapitalinstrumente	0	310	0	257	0	567
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Amortised Cost (AC)	-25.393	0	0	0	0	-25.393
Summe	**-22.972**	**6.103**	**-1.031**	**256**	**8.484**	**-9.160**

Die Veränderungen der Wertberichtigung und der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten (Amortised Cost; Vorjahr: Kredite und Forderungen) sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen der jeweiligen Gemeinkostenbereiche ausgewiesen. Die restlichen Komponenten des Nettoergebnisses sind in den Finanzerträgen bzw. Finanzaufwendungen enthalten.

44. AUFRECHNUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND VERBINDLICHKEITEN

Der Konzern schließt mit Banken Aufrechnungsvereinbarungen im Zusammenhang mit Derivaten ab. Grundsätzlich werden die Beträge, die gemäß solchen Vereinbarungen von jeder Gegenpartei an einem einzigen Tag im Hinblick auf alle ausstehenden Transaktionen in der gleichen Währung geschuldet werden, zu einem einzigen Nettobetrag zusammengefasst, der von einer Partei an die andere zu zahlen ist. In bestimmten Fällen - zum Beispiel, wenn ein Kreditereignis wie ein Ausfall eintritt - werden alle ausstehenden Transaktionen unter der Vereinbarung beendet, der Wert zur Beendigung ermittelt und es ist nur ein einziger Nettobetrag zum Ausgleich aller Transaktionen zu zahlen. Eine Saldierung in der Bilanz wird nicht vorgenommen, da es in der Regel nicht zu einem Nettoausgleich mehrerer Transaktionen aus derartigen Rahmenverträgen kommt.

Die folgenden Tabellen zeigen tatsächlich aufgerechnete finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sowie nicht aufgerechnete Beträge, die zwar Gegenstand einer Aufrechnungsvereinbarung sind, aber die Aufrechnungskriterien nach IFRS nicht erfüllen.

TEUR	Finanzielle Vermögens-werte (brutto)	Aufgerechnete bilanzielle Beträge (brutto)	**Bilanzierte finanzielle Vermögens-werte (netto)**	Effekt von Aufrechnungs-rahmenverein-barungen	**Nettobeträge**
Finanzielle Vermögenswerte 2022					
Sonstige finanzielle Vermögens-werte - Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind					
Devisentermingeschäfte	17.803	0	17.803	-254	17.549
Zinsswaps	17.998	0	17.998	0	17.998
Summe	**35.801**	**0**	**35.801**	**-254**	**35.547**
Finanzielle Vermögenswerte 2021					
Sonstige finanzielle Vermögens-werte - Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind					
Devisentermingeschäfte	385	0	385	-341	44
Zinsswaps	3.026	0	3.026	0	3.026
Summe	**3.411**	**0**	**3.411**	**-341**	**3.070**

TEUR	Finanzielle Schulden (brutto)	Aufgerechnete bilanzielle Beträge (brutto)	**Bilanzierte finanzielle Schulden (netto)**	Effekt von Aufrechnungs-rahmenverein-barungen	**Nettobeträge**
Finanzielle Schulden 2022					
Sonstige finanzielle Schulden - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewie-sen sind					
Devisentermingeschäfte	330	0	330	-254	76
Zinsswaps	3	0	3	0	3
Summe	**333**	**0**	**333**	**-254**	**79**
Finanzielle Schulden 2021					
Sonstige finanzielle Schulden - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewie-sen sind					
Devisentermingeschäfte	1.940	0	1.940	-341	1.599
Zinsswaps	48	0	48	0	48
Summe	**1.988**	**0**	**1.988**	**-341**	**1.647**

45. HEDGING

Die vom Konzern abgeschlossenen derivativen Finanzinstrumente (Devisentermingeschäfte und Zinsswaps) werden zur Absicherung des Fremdwährungs- und Zinsänderungsrisikos abgeschlossen. Ziel des Einsatzes von derivativen Finanzinstrumenten ist die Differenziertheit von Cash-Flows aus künftigen Transaktionen auszugleichen. Als Grundlage zur Planung der künftigen Zahlungsflüsse dienen die voraussichtlichen Umsatzerlöse und Materialeinkäufe in Fremdwährung.

Der Konzern erfasst nur die Veränderung der Kassakurskomponente von Devisentermingeschäften als Sicherungsinstrument in der Absicherung von Zahlungsströmen. Die Veränderung der Terminkomponente wird separat als Kosten der Absicherung bilanziert und in eine Rücklage für Absicherungskosten ins Eigenkapital eingestellt bzw. bei Ergebniswirkung des Grundgeschäfts in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert (als Teil des Finanzergebnisses).

Derivate werden nach IFRS 9 grundsätzlich zu Marktwerten bewertet. Der Konzern wendet auf diese derivativen Finanzinstrumente die Regeln des „Cash-Flow-Hedge-Accountings“ gemäß IFRS 9 an.

Die wesentlichen Vertragskriterien des gesicherten Grundgeschäftes und des Sicherungsinstrumentes sind identisch, jedoch gegenläufig ausgestaltet („Critical Terms Match“), sodass ein wirtschaftlicher Zusammenhang der Sicherungsbeziehung gewährleistet ist. Zum 31.12.2022 (als auch im Vorjahr) bestehen keine derivativen Finanzinstrumente, bei denen keine Sicherungsbeziehung hergestellt werden konnte.

Ein Cash-Flow-Hedge liegt vor, wenn variable Zahlungsströme aus bilanzierten Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten und erwartete Geschäftsvorfälle, die einem Marktpreisrisiko unterliegen, abgesichert werden. Liegen die Voraussetzungen für einen Cash-Flow-Hedge vor, ist der effektive Teil der Marktwertänderungen von Sicherungsinstrumenten ergebnisneutral im Konzerneigenkapital zu erfassen, die ergebniswirksame Erfassung erfolgt erst bei Eintritt des gesicherten Grundgeschäftes.

Bei den eingesetzten Fremdwährungsabsicherungen wird die Marktwertveränderung der Derivate ergebniswirksam im Gewinn oder Verlust erfasst. Ab diesem Zeitpunkt stehen der Marktwertveränderung die Stichtagskursbewertung der Fremdwährungsforderungen bzw. -verbindlichkeiten aus der Lieferung bzw. Leistung gegenüber. Etwaige Ergebnisveränderungen aus der Ineffektivität der derivativen Finanzinstrumente werden ergebniswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Für die Effektivitätsmessung bei Währungsabsicherungen werden Grund- und Sicherungsgeschäfte je abgesichertem Risiko in Laufzeitbänder zusammengefasst. Die Laufzeitbänder sollten höchstens ein Quartal umfassen. Die prospektive Effektivität wird zu Beginn der Sicherungsbeziehung beurteilt und zu jedem Bewertungsstichtag sowie im Falle signifikanter Änderung der Rahmenbedingungen, die die Kriterien zur Effektivitätsbeurteilung beeinflussen, überprüft. Bei Zinsabsicherungen erfolgt die Messung der prospektiven Effektivität anhand einer Sensitivitätsanalyse und der retrospektive Effektivitätstest unter Anwendung der Dollar-Offset-Methode.

Die Bewertung der Derivate erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Der beizulegende Zeitwert entspricht dem Marktwert und wird anhand anerkannter finanzmathematischer Methoden ermittelt. Die Basis zur Bewertung der Derivate bilden die zum Bilanzstichtag vorliegenden Marktdaten (Zinssatz, Wechselkurse, etc.). Zur Bewertung von Devisentermingeschäften wird der Terminkurs am Bilanzstichtag herangezogen. Bei vorliegenden positiven Marktwerten wird durch ein Credit Value Adjustment (CVA) die Bonität des Vertragspartners in die Bewertung miteinbezogen. Bei negativen Marktwerten wird ein Debit Value Adjustment (DVA) abgeschlagen, um das eigene Ausfallsrisiko zu berücksichtigen. Zur Schätzung der Bewertung werden eigene Modelle verwendet. Diese werden mittels Bankbewertungen verplausibilisiert.

Nachfolgende als **Sicherungsinstrumente** eingesetzte, derivative Finanzinstrumente werden zum 31.12.2022 bzw. 31.12.2021 eingesetzt:

31.12.2022	Währung	Nominalbetrag in 1000 Landeswährung	Marktwerte in TEUR	jährliche Exposures in TEUR	Laufzeit bis 1 Jahr	Durch-schnitts-kurs	Laufzeit 1- 5 Jahre	Durch-schnitts-kurs
Devisentermin-geschäfte	USD	180.000	11.028	198.411	180.000	1	0	-
	JPY	3.750.000	396	-43.076	3.750.000	141,64	0	-
	CAD	45.000	1965	111.672	45.000	1,37	0	-
	GBP	25.000	676	105.214	25.000	0,87	0	-
	CHF	28.115	14	47.717	28.115	0,98	0	-
	AUD	64.000	3075	116.229	64.000	1,46	0	-
	NZD	13.000	256	14.122	13.000	1,64	0	-
	CNY	60.000	62	-38.841	60.000	7,42	0	-
		Nominalbetrag in 1000 Landeswährung	**Marktwerte in TEUR**	**Exposures in TEUR**	**Laufzeit bis 1 Jahr**	**Durch-schnitts-zinssatz**	**Laufzeit 1- 5 Jahre**	**Durch-schnitts-zinssatz**
Zinsswaps (Payer)		196.811	19.823	0	1.593	2,11%	195.218	-2,69%

31.12.2021	Währung	Nominalbetrag in 1000 Landeswährung	Marktwerte in TEUR	jährliche Exposures in TEUR	Laufzeit bis 1 Jahr	Durch-schnitts-kurs	Laufzeit 1- 5 Jahre	Durch-schnitts-kurs
Devisentermin-geschäfte	USD	60.000	-787	46.156	60.000	0,77	-	-
	JPY	600.000	30	-35.946	600.000	65,79	-	-
	CAD	49.000	116	68.080	49.000	-	-	-
	GBP	38.000	-411	88.909	38.000	0,85	-	-
	CHF	19.744	-133	36.270	19.744	1,04	-	-
	AUD	51.000	-418	83.157	51.000	1,58	-	-
	NZD	14.000	48	15.975	14.000	1,67	-	-
		Nominalbetrag in 1000 Landeswährung	**Marktwerte in TEUR**	**Exposures in TEUR**	**Laufzeit bis 1 Jahr**	**Durch-schnitts-zinssatz**	**Laufzeit 1- 5 Jahre**	**Durch-schnitts-zinssatz**
Zinsswaps (Payer)		194.928	2.761	0	2.053	2,11 %	192.875	0,25 %

Im Rahmen des Cash-Flow-Hedge-Accountings werden sowohl variable zukünftige Zinszahlungsströme aus langfristigen Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit bis 2025 bzw. bis 2031 als auch zukünftige operative Fremdwährungszahlungsströme, deren Ein-/Ausgang in den nächsten 12 Monaten geplant wird, abgesichert.

Zum Bilanzstichtag stellen sich die Beträge, die sich auf Positionen beziehen, die als gesichertes **Grundgeschäft** designiert sind, wie folgt dar.

TEUR	Rücklage für die Absicherung von Zahlungsströmen	Rücklage für Kosten der Absicherung	In der Rücklage für die Absicherung von Zahlungsströmen verbleibende Salden aus Sicherungsbeziehungen, bei denen die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften nicht mehr angewendet wird
31.12.2022			
Wechselkursrisiko			
Verkäufe und Forderungen	2.639	-541	0
Käufe von Vorräten	309	0	0
Zinssatzänderungsrisiko			
Variabel verzinste Instrumente	15.108	0	0
Summe	**18.056**	**-541**	**0**
31.12.2021			
Wechselkursrisiko			
Verkäufe und Forderungen	-1.242	486	0
Käufe von Vorräten	144	0	0
Zinssatzänderungsrisiko			
Variabel verzinste Instrumente	1.825		
Summe	**727**	**486**	**0**

Die zum Bilanzstichtag designierten **Sicherungsgeschäfte** setzten sich wie folgt zusammen:

TEUR	Nominalbetrag	Buchwert		Posten in der Bilanz, in der das Sicherungsinstrument enthalten ist
		Vermögenswerte	Schulden	
31.12.2022				
Wechselkursrisiko				
Devisentermingeschäfte - Verkäufe und Forderungen	312.442	17.284	-217	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Devisentermingeschäfte - Käufe von Vorräten	35.481	519	-113	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Zinssatzänderungsrisiko				
Zinsswaps	196.811	19.826	-3	Andere kurz- bzw. langfristige Schulden
Summe	**544.734**	**37.629**	**-333**	
31.12.2021				
Wechselkursrisiko				
Devisentermingeschäfte - Verkäufe und Forderungen	183.302	349	-1.934	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Devisentermingeschäfte - Käufe von Vorräten	4.615	36	-6	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Zinssatzänderungsrisiko				
Zinsswaps	194.928	3026	-266	Andere kurz- bzw. langfristige Schulden
Summe	**382.845**	**3.411**	**-2.206**	

Die **Cash-Flow-Hedge-Rücklage** und die **Rücklage für Absicherungskosten** (nach Steuern) hat sich wie folgt entwickelt:

TEUR	Rücklage für Absicherungs-kosten	Cash-Flow Hedge-Rücklage	Summe
Stand am 1.1.2021	-102	-1.153	-1.255
Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert wurde			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen - Währungsrisiko)	0	-1.265	-1.265
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Währungsrisiko)	102	0	102
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Zinsrisiko)	0	373	373
Vorräte			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Vorräten/Herstellungskosten - Währungsrisiko)	0	156	156
	0	156	156
Veränderung im beizulegenden Zeitwert			
Zugang - Zinsrisiko	0	2.257	2.257
Zugang - Währungsrisiko	486	143	629
Cash-Flow-Hedge-Rücklage aus Erstkonsolidierung	0	0	0
Stand am 31.12.2021 = Stand am 1.1.2022	**486**	**667**	**1.153**
Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert wurde			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen - Währungsrisiko)	0	1.242	1.242
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Währungsrisiko)	-486	0	-486
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Zinsrisiko)	0	-230	-230
Vorräte			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Vorräten/Herstellungskosten - Währungsrisiko)	0	-144	-144
Veränderung im beizulegenden Zeitwert			
Zugang - Zinsrisiko	0	13.354	13.354
Zugang - Währungsrisiko	-541	2.948	2.407
Cash-Flow-Hedge-Rücklage aus Erstkonsolidierung	0	0	0
Stand am 31.12.2022	**-541**	**17.837**	**17.296**

Zum 31.12.2022 resultiert aus ineffektiven Bestandteilen der als Cash-Flow-Hedges klassifizierten derivativen Finanzinstrumente ein Nettoergebnis (nach Steuern) in Höhe von TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 0).

DEVISENTERMINGESCHÄFTE

Die von der Pierer Industrie-Gruppe abgeschlossenen Devisentermingeschäfte werden zur Absicherung künftig beabsichtigter Umsätze und Materialaufwendungen in Fremdwährungen gegen das Risiko von Wechselkursschwankungen abgeschlossen.

ZINSSWAPS

Um das Zinsrisiko hinsichtlich variabler Euro-Verzinsungen zu steuern, wurden im Geschäftsjahr 2021 amortisierende Zinsswaps mit einer Nominalen von TEUR 50.000 und einer Laufzeit von 10 Jahren abgeschlossen. Im Jahr 2020 wurden zur Absicherung variabler USD-Finanzierungen USD Zinsswaps mit einer Nominalen von TUSD 130.000 und einer Laufzeit von 5 Jahren abgeschlossen.

Zum 31.12.2022 betrug der offene Nominalbetrag TEUR 196.811 (Vorjahr: TEUR 194.928). Im Geschäftsjahr 2022 wurden TEUR 17 (Vorjahr: TEUR -365) aus der Bewertung von Zinsswaps in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

46. KAPITALMANAGEMENT

Die Zielsetzung des Konzerns ist es, eine starke Kapitalstruktur beizubehalten, um das Vertrauen der Anleger, Gläubiger und der Märkte zu wahren und die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens sicherzustellen. Der Vorstand überwacht regelmäßig die Kapitalrendite sowie die Höhe der Dividenden, die an die Halter der Stammaktien ausgeschüttet werden.

Die Strategie der Pierer Industrie-Gruppe zielt darauf ab, dass die Pierer Industrie AG und die anderen Konzerngesellschaften eine den lokalen Anforderungen entsprechende Eigenkapitalausstattung haben. Die Steuerung des Kapitalmanagements erfolgt im Wesentlichen anhand der Kennzahlen Eigenkapitalquote, Nettoverschuldung, Gearing sowie der dynamischen Verschuldung.

Die **Eigenkapitalquote** stellt sich wie folgt dar:

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Eigenkapital	1.201.020	1.081.886
Bilanzsumme	3.806.554	3.257.235
Eigenkapitalquote	**31,6%**	**33,2%**

Die **Nettoverschuldung** definiert sich aus den kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten (Anleihen, Krediten, Leasingverbindlichkeiten sowie sonstige verzinsliche Schulden) abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Die Zielsetzung liegt dabei in der langfristigen Liquiditätssicherung, der effizienten Inanspruchnahme von Fremdfinanzierungen sowie der finanziellen Risikobegrenzung bei gleichzeitiger Optimierung der Rendite.

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1.120.113	1.084.818
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	143.594	158.759
	1.263.707	1.243.577
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-352.030	-484.306
Nettoverschuldung	**911.677**	**759.271**

Die Kennzahlen **„Gearing“** (Verhältnis der Nettoverschuldung zum Eigenkapital) sowie die Kennzahl **„dynamische Verschuldung“** (Verhältnis Nettoverschuldung zum EBITDA) für die Überwachung des Kapitals stellen sich wie folgt dar:

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Eigenkapital	1.201.020	1.081.886
Nettoverschuldung	911.677	759.271
Gearing	**75,9%**	**70,2%**

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Nettoverschuldung	911.677	759.271
EBITDA	482.471	423.580
Dynamische Verschuldung	**1,9**	**1,8**

IX. LEASINGVERHÄLTNISSE

47. LEASINGVERHÄLTNISSE ALS LEASINGNEHMER (IFRS 16)

Die Pierer Industrie-Gruppe hat für die Nutzung von Grundstücken, Betriebs- und Verwaltungsgebäuden bzw. Büroräumlichkeiten und Lagerplätzen, Photovoltaikanlagen, Maschinen sowie im Bereich des Fuhrparks Miet- und Leasingverträge abgeschlossen.

Die Pierer Industrie-Gruppe mietet weiters IT-Ausstattung mit vertraglichen Laufzeiten zwischen einem Jahr und fünf Jahren. Diese Miet- und Leasingvereinbarungen sind entweder kurzfristig oder (bzw. und) ihnen liegen Gegenstände von geringem Wert zugrunde. Der Konzern hat das Wahlrecht nach IFRS 16 in Anspruch genommen und für diese Miet- und Leasingvereinbarungen weder Nutzungsrechte noch Leasingverbindlichkeiten erfasst.

Seit dem Geschäftsjahr 2016 werden Leasingverträge für Werkzeuge und Maschinen mit einer Laufzeit von grundsätzlich 3-10 Jahren abgeschlossen.

Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten

TEUR	Grundstücke und Gebäude	Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	GESAMT
2022				
Stand zum 1.1.	52.601	26.259	18.769	97.629
- Abschreibungen	-10.207	-7.369	-8.566	-26.142
+ Zugänge zu Nutzungsrechten	12.303	4.070	9.063	25.436
- Abgänge von Nutzungsrechten	-507	-93	-274	-874
+/- Währungseffekte, Umgliederungen	-453	-623	154	-922
Buchwert 31.12.2022	**53.737**	**22.244**	**19.146**	**95.127**

TEUR	Grundstücke und Gebäude	Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	GESAMT
2021				
Stand zum 1.1.	56.777	24.163	15.983	96.923
- Abschreibungen	-8.710	-7.158	-7.611	-23.479
+ Zugänge zu Nutzungsrechten	10.966	9.272	10.576	30.814
- Abgänge von Nutzungsrechten	-7.116	-11	-354	-7.481
+/- Währungseffekte, Umgliederungen	684	-7	174	851
Buchwert 31.12.2021	**52.601**	**26.259**	**18.769**	**97.628**

Der Barwert der Mindestleasingzahlungen stellt sich wie folgt dar:

TEUR	Künftige Mindestleasingzahlungen	Zinszahlungen	Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen
2022			
< 1 Jahr	25.443	1.776	23.667
> 1 bis 5 Jahre	52.387	4.101	48.286
> 5 Jahre	35.207	9.740	25.467
GESAMT	**113.036**	**15.617**	**97.419**
2021			
< 1 Jahr	25.581	1.228	24.352
> 1 bis 5 Jahre	51.375	3.841	47.534
> 5 Jahre	37.442	9.752	27.690
GESAMT	**114.398**	**14.821**	**99.576**

Die Zahlungsverpflichtungen aus Leasingverhältnissen werden in der Konzernbilanz unter den Finanzverbindlichkeiten, siehe Punkt 32., ausgewiesen.

2022 - Leasingvereinbarungen nach IFRS 16	TEUR
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	1.940
Ertrag aus dem Unterleasingverhältnis von Nutzungsrechten	227
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	7.456
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert, ausgenommen kurzfristige Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	14.145
Aufwand aus variablen Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden	169

2021 - Leasingvereinbarungen nach IFRS 16	TEUR
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	1.832
Ertrag aus dem Unterleasingverhältnis von Nutzungsrechten	208
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	5.427
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert, ausgenommen kurzfristige Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	9.592
Aufwand aus variablen Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden	135

Die Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert betreffen im Wesentlichen Miet- und Leasingverträge für IT-Ausstattung.

In der Kapitalflussrechnung wurden Nettozahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse in der Höhe von TEUR 50.145 (Vorjahr: TEUR 39.842) erfasst. Im Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeiten wurden Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von TEUR 26.662 (Vorjahr: TEUR 23.064) dargestellt. Die restlichen TEUR 23.483 (Vorjahr: TEUR 16.778) betreffen kurzfristige und geringerwertige Leasingverhältnisse sowie Zinsaufwendungen von Nutzungsrechten und sind im Cash-Flow aus der betrieblichen Tätigkeit dargestellt.

Verlängerungsoptionen

Einige Miet- und Leasingverträge enthalten Verlängerungsoptionen, die bis zu einem Jahr vor Ablauf der unkündbaren Vertragslaufzeit vom Konzern ausübbar sind. Nach Möglichkeit strebt der Konzern beim Abschluss neuer Miet- und Leasingverhältnisse die Aufnahme von Verlängerungsoptionen an, um operative Flexibilität zu gewährleisten. Der Konzern beurteilt am Bereitstellungsdatum, ob die Ausübung von Verlängerungsoptionen hinreichend sicher ist. Der Konzern bestimmt erneut, ob die Ausübung einer Verlängerungsoption hinreichend sicher ist, wenn ein wesentliches Ereignis oder eine Änderung von Umständen, das bzw. die innerhalb seiner Kontrolle liegt, eintritt.

48. LEASINGVERHÄLTNISSE ALS LEASINGGEBER (IFRS 16)

Aus Leasinggebersicht werden sämtliche Leasingverhältnisse als Operating-Leasingverhältnisse eingestuft, da diese nicht im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen übertragen.

Hiervon ausgenommen sind drei Untermietverhältnisse, welche der Konzern als Finanzierungsleasingverhältnis einstuft. Diese betreffen die Untervermietung von Gebäuden, welche als Nutzungsrecht in den Sachanlagen ausgewiesen wurden.

Weiters hat der Konzern in 2022 Zinserträge auf Leasingforderungen in der Höhe von TEUR 10 (Vorjahr TEUR 8) erfasst. Die Leasingforderungen aus Untermietverhältnissen betragen per 31. Dezember 2022 TEUR 763 (Vorjahr: TEUR 850). Davon sind TEUR 251 (Vorjahr TEUR 327) in unter einem Jahr und TEUR 511 (Vorjahr TEUR 523) in 1-5 Jahren fällig.

X. ERLÄUTERUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN SOWIE ZU DEN ORGANEN

49. GESCHÄFTSBEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Nach den Vorschriften des IAS 24 sind Angaben über Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen zu machen.

Die Aktien der Pierer Industrie AG werden zum Stichtag 31. Dezember 2022 zu 100% von der Pierer Konzerngesellschaft mbH gehalten. Alleiniger Gesellschafter der Pierer Konzerngesellschaft mbH ist Herr Dipl.-Ing. Stefan Pierer.

Herr Dipl.-Ing. Stefan Pierer übte folgende wesentliche Organfunktionen im Pierer Konzerngesellschaft mbH-Konzern zum 31.12.2022 aus:

- Vorstandsvorsitzender der Pierer Industrie AG, Wels
- Vorstandsvorsitzender der Pierer Bajaj AG, Wels
- Vorstandsvorsitzender der PIERER Mobility AG, Wels
- Vorstandsvorsitzender der KTM AG, Mattighofen
- Aufsichtsratsvorsitzender der Pankl AG, Kapfenberg
- Aufsichtsratsvorsitzender der Pankl Racing Systems AG, Kapfenberg
- Aufsichtsratsmitglied der SHW AG, Aalen, Deutschland

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden im Pierer Industrie-Konzern nach „Gesellschafter nahe Unternehmen“, „Assoziierte Unternehmen“ und „Sonstige Unternehmen“ gruppiert.

Die Pierer Industrie AG steht mit der Pierer Konzerngesellschaft mbH, dem obersten Konzernmutterunternehmen, und deren Tochterunternehmen in einem Konzernverhältnis und wird in deren Konzernabschluss einbezogen. Sämtliche Unternehmen, die in den Konzernabschluss der Pierer Konzerngesellschaft mbH einbezogen und von der Pierer Konzerngesellschaft mbH beherrscht oder maßgeblich beeinflusst werden, sind als nahestehende Unternehmen in der Kategorie „Gesellschafter nahe Unternehmen“ ausgewiesen.

Assoziierte Unternehmen können dem Beteiligungsspiegel (siehe Kapitel XII) entnommen werden und betreffen alle nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen.

Als sonstige Unternehmen werden alle Unternehmen definiert, welche vom Key-Management beherrscht werden. Als Key-Management definiert die Pierer Industrie AG prinzipiell Mitglieder des Vorstandes und Aufsichtsrates und gegebenenfalls weitere Manager in Schlüsselpositionen, die einen maßgeblichen Einfluss an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen auf den Konzern ausüben können. Zudem werden auch Familienangehörige des Key-Managements und deren Unternehmen berücksichtigt.

Die Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen stellen sich gemäß der beschriebenen Gruppierung wie folgt dar:

TEUR	Gesellschafter nahe Unternehmen		Assoziierte Unternehmen		Sonstige	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen	14.077	376	56.884	15.409	18.771	15.977
Verbindlichkeiten	-10.282	-9.722	-22.009	-2.898	-26.340	-22.741
Perpetual Bond	13.160	11.960	0	0	14.540	15.740
Erlöse	328	264	74.663	49.317	4.314	4.800
Aufwendungen	-32.470	-35.504	-103.659	-34.104	-245.697	-222.344
Dividende	-40.757	-11.246	0	0	-836	-830

Sämtliche Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen erfolgten zu marktüblichen Bedingungen. Wesentliche Geschäftsbeziehungen werden nachfolgend erläutert:

GESELLSCHAFTER NAHE UNTERNEHMEN:

Die Pierer Industrie AG ist seit Veranlagung 2012 Gruppenmitglied der Unternehmensgruppe gemäß § 9 KStG der Beteiligungsgemeinschaft zwischen der Pierer Konzerngesellschaft mbH und der Knünz GmbH. Durch Umstrukturierungen innerhalb der Unternehmensgruppe im Jahr 2014 haben sich die Beteiligungsverhältnisse insoweit verändert, als die ausreichende finanzielle Verbindung des Gruppenmitgliedes ab 2014 ausschließlich zum Hauptbeteiligten der Beteiligungsgemeinschaft, der Pierer Konzerngesellschaft mbH, besteht. Die steuerlichen Ergebnisse der Gruppenmitglieder werden dem Gruppenträger zugerechnet. Die zu leistenden Steuerumlagen zwischen dem Gruppenträger und jedem einzelnen Gruppenmitglied wurde in Form von einer Gruppen- und Steuerumlagevereinbarung geregelt. Ein steuerlicher Verlust inklusive der beteiligten Tochtergesellschaften wird evident gehalten und mit künftigen steuerlichen Gewinnen verrechnet. Für bei Beendigung des Vertrages nicht verrechnete Verluste ist eine Ausgleichszahlung vereinbart.

Im Geschäftsjahr 2022 sind mit der Pierer Konzerngesellschaft mbH insgesamt Aufwendungen in Höhe von TEUR 32.082 entstanden (Vorjahr: TEUR 35.083). Zum Bilanzstichtag bestehen offene Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 10.155 (Vorjahr: TEUR 9.551) und Forderungen in Höhe von TEUR 14.007 (Vorjahr: TEUR 376).

Die Pierer Industrie AG hat am 7.7.2015 eine 5,75 % Anleihe ohne feste Laufzeit mit Kupons beginnend am 9.7.2016 in Höhe von TEUR 27.700 begeben. Die Anleihe wurde von Gesellschafter nahen Privatpersonen sowie der Pierer Konzerngesellschaft mbH gezeichnet. Im Geschäftsjahr 2022 erfolgte insgesamt eine Ausschüttung in Höhe von TEUR 1.593 (Vorjahr: TEUR 1.593). Der von der Pierer Konzerngesellschaft mbH gezeichnete Wert beträgt TEUR 13.160 (Vorjahr: TEUR 11.960) und die Ausschüttung an die Pierer Konzerngesellschaft mbH beträgt TEUR 757 (Vorjahr: TEUR 763).

Im Geschäftsjahr 2022 erhielt die Pierer Konzerngesellschaft mbH zudem Dividenden von der Pierer Industrie AG in Höhe von TEUR 40.000 (Vorjahr: TEUR 10.000) aus dem vorangegangenen Geschäftsjahr 2021.

ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN:

Für Entwicklungs- und Designleistungen sowie Leistungen im Bereich Markenentwicklung der Kiska GmbH sind im abgelaufenen Geschäftsjahr Aufwendungen der Kiska GmbH sind im abgelaufenen Geschäftsjahr Aufwendungen in Höhe von TEUR 17.860 (Vorjahr: TEUR 14.210) angefallen. Gegenüber der Kiska GmbH bestanden zum 31.12.2022 offene Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 1.290 (Vorjahr: TEUR 2.752).

Weitere Transaktionen mit assoziierten Unternehmen betreffen größtenteils die nachfolgend erläuterten Gesellschaften mit der jeweils beschriebenen laufenden operativen Geschäftsbeziehung.

Die KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc. wurde im Juni 2016 gemeinsam mit dem Partner Ayala Corp. gegründet. Die Gesellschaft übernimmt seit Mitte 2017 die CKD (Completely-Knocked-Down) Assemblierung für KTM-Motorräder auf den Philippinen.

Das Joint Venture in China mit dem Partner CF Moto wurde im Geschäftsjahr 2018 unter dem Namen „Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.“ gegründet. Seit 2021 werden im chinesischen Hangzhou Motorräder der Mittelklasse produziert.

Mit Wirkung zum 15. November 2022 wurden 25,1 % der Anteile an der MV Agusta Motor S.p.A. erworben. Darüber hinaus schloss die KTM Gruppe im Geschäftsjahr 2022 eine Kooperationsvereinbarung mit dem italienischen Traditionshersteller MV Agusta mit Stammsitz in Varese. Die KTM Gruppe übernimmt im Rahmen dieser Vereinbarung den Einkauf und den globalen Vertrieb von MV Agusta-Produkten.

SONSTIGE UNTERNEHMEN:

Seit dem Jahr 2007 besteht eine Kooperation mit der indischen Bajaj-Gruppe. Die Bajaj-Gruppe ist der zweitgrößte Motorradhersteller in Indien mit einem Absatz von ca. 4,3 Mio. Motorrädern und Three-Wheelern im letzten Geschäftsjahr (Bilanzstichtag 31.3.2022). Den Schwerpunkt der Zusammenarbeit bildet die gemeinsame Entwicklung von Street-Motorrädern im Einstiegssegment, welche in Indien produziert und unter der Marke KTM von beiden Unternehmen in ihren Stammmärkten vertrieben werden.

Der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrates der PIERER Mobility AG, Herr Rajiv Bajaj, ist Managing Director und CEO der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien. Das Aufsichtsratsmitglied der PIERER Mobility AG Herr Srinivasan Ravikumar ist Director der Bajaj Auto International Holdings B.V., Amsterdam, Niederlande, und President of Business Development and Assurance der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien. Nach einer Vereinfachung der Beteiligungsstruktur im Geschäftsjahr 2021 hält die Bajaj Auto International Holdings B.V., ein Tochterunternehmen der Bajaj Auto Ltd., nunmehr 49,9% an der Pierer Bajaj AG, welche wiederrum Mehrheitseigentümer (73,82 %) an der PIERER Mobility AG ist. Gegenüber der Bajaj Auto Ltd. besteht zum 31.12.2022 eine Verbindlichkeit in Höhe von TEUR 7.788 (Vorjahr: TEUR 9.681). Die Aufwendungen in der Kategorie „Sonstige Unternehmen“ betreffen ebenfalls größtenteils die Bajaj Auto Ltd.

Der in der Kategorie „Gesellschafter nahe Unternehmen“ bereits beschriebene Perpetual Bond mit Kupons in Höhe von TEUR 27.700 wurde von Gesellschafter nahen Privatpersonen in Höhe von TEUR 14.540 (Vorjahr: TEUR 15.740) gezeichnet. Die Ausschüttung an nahestehende Personen betrug in 2022 TEUR 836 (Vorjahr: TEUR 830).

Die Pierer Industrie AG hat zum 31.12.2022 gegenüber der QINO Pipe One Ltd., Limassol, Zypern, Darlehensforderungen in Höhe von TEUR 18.771 (Vorjahr: TEUR 15.972). Die Pankl AG hat gegenüber der QINO Pipe One Ltd. per 31.12.2022 Verbindlichkeiten aus Gesellschafterdarlehen in Höhe von TEUR 14.840 (Vorjahr: TEUR 12.300).

50. ORGANE DER PIERER INDUSTRIE AG

Als jeweils kollektivvertretungsbefugte **Vorstandsmitglieder** waren nachstehende Herren bestellt:

Dipl.-Ing. Stefan **P i e r e r**, CEO
Mag. Friedrich **R o i t h n e r**, CFO
Mag. Michaela **F r i e p e ß**
Mag. Klaus **R i n n e r b e r g e r**
Mag. Johann **H a u n s c h m i d**
Mag. Alex **P i e r e r**
Mag. Wolfgang **P l a s s e r**
Dr. Thorsten **H a r t m a n n**

Als Mitglieder des **Aufsichtsrats** waren nachstehende Herren bestellt:

Dr. Ernst **C h a l u p s k y** , Vorsitzender
Josef **B l a z i c e k** , Stellvertreter des Vorsitzenden
Mag. Gerald **K i s k a**
Clemens **P i e r e r**

51. VORSTANDS- UND AUFSICHTSRATSBEZÜGE

Die **Vergütung für den Vorstand** 2022 der Pierer Industrie AG beinhaltet Gehälter, Sachleistungen, Prämien sowie Leistungen an die betriebliche Mitarbeitervorsorgekasse und betrug TEUR 7.016 (Vorjahr: TEUR 7.579). Weiters erhielten die Mitglieder des Vorstandes Bezüge aus Vorperioden in Höhe von TEUR -134 (Vorjahr: TEUR -46).

Für das Geschäftsjahr 2022 (Auszahlung im Geschäftsjahr 2023) wird eine **Vergütung an den Aufsichtsrat** der Pierer Industrie AG von insgesamt TEUR 42 (Vorjahr: TEUR 44) vorgeschlagen.

Zum Bilanzstichtag bestehen keine Kredite und Vorschüsse an die Mitglieder des Aufsichtsrats der Pierer Industrie AG.

XI. EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Ereignisse nach dem 31.12.2022, die für die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden materiell sind, sind entweder im vorliegenden Abschluss berücksichtigt oder nicht bekannt.

XII. KONZERNUNTERNEHMEN (BETEILIGUNGS-SPIEGEL)

Der Beteiligungsspiegel enthält alle Gesellschaften, die neben den Mutterunternehmen in den Konzernabschluss einbezogen wurden.

Gesellschaft	Erstkonsolidierungszeitpunkt	31.12.22 Anteilshöhe %	31.12.22 Konsolidierungsart	31.12.21 Anteilshöhe %	31.12.21 Konsolidierungsart
Vollkonsolidierte Gesellschaften:					
Pierer Bajaj AG, Wels	5.5.2020	50,10	KVI	50,10	KVI
PIERER Mobility AG, Wels	30.6.2012	36,98	KVI	36,73	KVI
KTM AG, Mattighofen	30.6.2012	36,98	KVI	36,64	KVI
KTM Immobilien GmbH, Mattighofen	30.6.2012	36,98	KVI	36,64	KVI
KTM North America, Inc., Amherst, Ohio, USA	30.6.2012	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM-Motorsports Inc., Murrieta, CA, USA	30.6.2012	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Japan K.K., Tokyo, Japan	30.6.2012	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM-Racing AG, Frauenfeld, Schweiz	30.6.2012	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Sportcar GmbH, Mattighofen	30.6.2012	36,98	KVI	36,64	KVI
KTM Motorcycles S.A. Pty. Ltd., Midrand, Südafrika	30.6.2012	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Sportmotorcycle Mexico C.V. de S.A., Lerma, Mexiko	30.6.2012	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Sportmotorcycle GmbH, Mattighofen	30.6.2012	36,98	KVI	32,14	KVI
KTM-Sportmotorcycle India Private Limited, Pune, Indien	30.6.2012	36,98	KVA	36,64	KVA
Husqvarna Motorcycles GmbH, Mattighofen	1.1.2013	36,98	KVI	36,64	KVI
KTM Sportmotorcycle Deutschland GmbH, Ursensollen, Deutschland	31.12.2013	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Switzerland Ltd., Frauenfeld, Schweiz	31.12.2013	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Sportmotorcycle UK Ltd., Northamptonshire, Großbritannien	31.12.2013	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM-Sportmotorcycle Espana S.L., Terrassa, Spanien	31.12.2013	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Sportmotorcycle France SAS, Saint-Priest, Frankreich	31.12.2013	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Sportmotorcycle Italia S.r.l., Meran, Italien	31.12.2013	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM-Sportmotorcycle Nederland B.V., Malden, Niederlande	31.12.2013	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Sportmotorcycle Scandinavia AB, Örebro, Schweden	31.12.2013	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM-Sportmotorcycle Belgium S.A., Gembloux, Belgien	31.12.2013	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Canada Inc., Chambly, Kanada	31.12.2013	36,98	KVA	36,64	KVA

Gesellschaft	Erstkonso-liederungs-zeitpunkt	31.12.22 Anteilshöhe %	31.12.22 Konsolidie-rungsart	31.12.21 Anteilshöhe %	31.12.21 Konsolidie-rungsart
KTM Hungária Kft., Budapest, Ungarn	31.12.2013	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Central East Europe s.r.o., Bratislava, Slowakei	31.12.2013	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Österreich GmbH, Mattighofen	31.12.2013	36,98	KVI	36,64	KVI
KTM Nordic Oy, Vantaa, Finnland	31.12.2013	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Sportmotorcycle d.o.o., Marburg, Slowenien	31.12.2013	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Czech Republic s.r.o., Pilsen, Tschechien	31.12.2013	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Sportmotorcycle SEA PTE. Ltd., Singapur, Singapur	1.1.2014	36,98	KVA	36,64	KVA
Husqvarna Motorcycles North America, Inc., Murrieta, CA, USA	1.12.2013	36,98	KVA	36,64	KVA
Husqvarna Motorsports, Inc., Murrieta, CA, USA	1.4.2015	36,98	KVA	36,64	KVA
Husqvarna Motorcycles S.A. Pty. Ltd., Northriding, Südafrika	1.4.2015	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Logistikzentrum GmbH, Mattighofen	16.9.2016	36,98	KVI	36,64	KVI
WP Suspension GmbH, Mattighofen	30.11.2016	36,98	KVI	36,64	KVI
WP Suspension North America, Inc., Murrieta, CA, USA	31.8.2017	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM do Brasil Ltda., Sao Paulo, Brasilien	31.12.2017	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Components GmbH, Munderfing	30.6.2012	36,98	KVI	36,64	KVI
WP Immobilien GmbH, Munderfing	30.6.2012	36,98	KVI	36,64	KVI
KTM Beteiligungs GmbH, Mattighofen	30.4.2018	36,98	KVI	36,64	KVI
KTM Australia Holding Pty Ltd., Prestons, Australia	1.7.2019	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Australia Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	36,98	KVA	36,64	KVA
HQVA Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM Motorcycles Distributers NZ Limited Wellington Central, Neuseeland	1.7.2019	36,98	KVA	36,64	KVA
Cero Design Studio S.L., Barcelona, Spanien	1.10.2019	18,50	KVA	18,33	KVA
GASGAS Motorcycles GmbH, Mattighofen	31.10.2019	36,98	KVI	36,64	KVI
GASGAS Motorcycles Espana S.L.U., Terrassa, Spanien	1.1.2020	36,98	KVA	36,64	KVA
KTM MOTOHALL GmbH, Mattighofen	1.1.2020	43,29	KVI	42,98	KVI
KTM Racing GmbH, Mattighofen	29.2.2020	36,98	KVI	36,64	KVI
KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, Mattighofen	18.3.2021	36,98	KVI	36,64	KVI
KTM Technologies GmbH, Anif [1)]	30.6.2012	36,98	KVI	36,73	KVI
CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH (vormals: CFMOTO Europa GmbH), Mattighofen	26.6.2022	36,98	KVI	-	-
PIERER IMMOREAL NORTH AMERICA LLC., Murrieta, CA, USA [2)]	31.12.2021	36,98	KVA	100,00	KVA

Gesellschaft	Erstkonsolidierungszeitpunkt	31.12.22 Anteilshöhe %	31.12.22 Konsolidierungsart	31.12.21 Anteilshöhe %	31.12.21 Konsolidierungsart
KTM (SHANGHAI) MOTO CO., LTD., Shanghai, China	15.7.2022	36,98	KVA	-	-
MV Agusta Motorcycles GmbH, Mattighofen, Österreich	21.9.2022	36,98	KVI	-	-
MV Agusta Motorcycles North America Inc., Murrieta, CA, USA	30.9.2022	36,98	KVA	-	-
MV Agusta Services S.r.l., Meran, Italien	24.10.20222	36,98	KVA	-	-
PIERER Produktion GmbH, Munderfing, Österreich	26.11.2022	36,98	KVI	-	-
PIERER New Mobility GmbH (vormals: PIERER E-Bikes GmbH), Munderfing [3)]	25.2.2020	36,98	KVI	36,73	KVI
PIERER New Mobility Deutschland GmbH (vormals: PIERER E-Bikes Deutschland GmbH), Schweinfurt, Deutschland	31.12.2019	36,98	KVA	36,73	KVA
PIERER E-Bikes Suisse GmbH, Frauenfeld, Schweiz	31.12.2019	36,98	KVA	36,73	KVA
PIERER E-Bikes Espana S.L., Terrassa, Spanien	31.12.2013	36,98	KVA	36,73	KVA
PIERER New Mobility France SAS (vormals: PIERER E-Bikes France SAS), Saint-Priest, Frankreich	31.12.2013	36,98	KVA	36,73	KVA
PIERER New Mobility Italia S.r.l. (vormals: PIERER E-Bikes Italia S.r.l), Meran, Italien	31.12.2013	36,98	KVA	36,73	KVA
PIERER E-Bikes Scandinavia AB, Örebro, Schweden	31.12.2013	36,98	KVA	36,73	KVA
PIERER New Mobility North America, Inc. (vormals: PIERER E-Bikes North America Inc.), Murrieta, CA, USA	1.10.2020	36,98	KVA	36,73	KVA
PIERER New Mobility UK Ltd. (vormals: PIERER E-Bikes UK Ltd.), Northamptonshire, Großbritannien	31.12.2013	36,98	KVA	36,73	KVA
PIERER New Mobility Benelux (vormals: PIERER E-Bikes Benelux), Gembloux, Belgien	29.11.2021	36,98	KVA	36,73	KVA
Felt GmbH, München, Deutschland	17.11.2021	-	-	36,73	KVA
PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bulgarien	2.12.2021	18,49	KVA	18,37	KVA
PIERER E-Bikes Asia Ltd., Taichung City, Taiwan	25.5.2022	36,98	KVA	-	-
PIERER NEW MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD, New South Wales, Australien	13.10.2022	36,98	KVA	-	-
PIERER E-Commerce GmbH, Munderfing (vormals: HDC GmbH, Wels)	31.12.2016	36,98	KVI	36,73	KVI
PIERER E-Commerce North America Inc., Murrieta, CA, USA	21.06.2022	36,98	KVA	-	-

Gesellschaft	Erstkonsolidierungszeitpunkt	31.12.22 Anteilshöhe %	31.12.22 Konsolidierungsart	31.12.21 Anteilshöhe %	31.12.21 Konsolidierungsart
PIERER Innovation GmbH (vormals: KTM Innovation GmbH), Wels	31.3.2018	36,98	KVI	36,73	KVI
DealerCenter Digital GmbH, Neuried/München, Deutschland [4)]	31.7.2021	27,91	KVA	27,72	KVA
Avocodo GmbH, Linz	30.4.2019	36,98	KVI	36,73	KVI
Platin 1483. GmbH, Schweinfurt, Deutschland	31.12.2019	36,98	KVA	36,73	KVA
Pankl AG, Kapfenberg	31.10.2017	80,00	KVI	80,00	KVI
SHW AG, Aalen, Deutschland	31.10.2017	74,31	KVA	73,73	KVA
Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH, Aalen, Deutschland	31.10.2017	74,31	KVA	73,73	KVA
SHW do Brasil, Ltda., Sao Paulo, Brasilien	31.10.2017	74,31	KVA	73,73	KVA
SHW Brake Systems GmbH, Tuttlingen (vorher: SHW Automotive Industries GmbH, Aalen), Deutschland	31.10.2017	74,31	KVA	73,73	KVA
SHW Pumps & Engine Components Inc., Brampton/Ontario, Kanada	31.10.2017	74,31	KVA	73,73	KVA
SHW Automotive Pumps (Kunshan) Co. Ltd., Kunshan/Shanghai, China	31.10.2017	74,31	KVA	73,73	KVA
SHW Pumps & Engine Components S.R.L.,Ghiroda/Timișoara, Rumänien	31.10.2017	74,31	KVA	73,73	KVA
SHW Bremsen Beteiligungs GmbH, Tuttlingen, Deutschland	1.1.2020	74,31	KVA	73,73	KVA
SHW Gießerei GmbH & Co. KG, Tuttlingen, Deutschland	1.1.2020	74,31	KVA	73,73	KVA
SHW Brake Systems (Nantong Haimen) Co., Ltd., Nantong Haimen, China	24.5.2022	74,31	KVA	-	-
Pankl Racing Systems AG, Kapfenberg	30.6.2012	80,00	KVI	80,00	KVI
Pankl Racing Systems UK Ltd., Bicester, Großbritannien	30.6.2012	80,00	KVA	80,00	KVA
Pankl Holdings, Inc., Irvine, USA	30.6.2012	80,00	KVA	80,00	KVA
CP-CARRILLO, Inc., Irvine, USA	30.6.2012	80,00	KVA	80,00	KVA
Pankl Aerospace Systems Inc., Cerritos, USA	30.6.2012	80,00	KVA	80,00	KVA
Pankl Immobilienverwaltung GmbH, Kapfenberg	30.6.2012	81,20	KVI	81,20	KVI
Pankl Aerospace Systems Europe GmbH, Kapfenberg	30.6.2012	80,00	KVI	80,00	KVI
Pankl Automotive Slovakia s.r.o., Topolcany, Slowakei	30.6.2012	80,00	KVA	80,00	KVA
Pankl Japan Inc., Tokyo, Japan	31.12.2017	80,00	KVA	80,00	KVA
Pankl-Turbosystems GmbH, Mannheim, Deutschland	28.9.2012	56,00	KVA	56,00	KVA
Pankl Cooling Systems (Dalian) Co. Ltd, China	31.12.2017	80,00	KVA	80,00	KVA
Krenhof GmbH, Köflach	4.8.2020	80,00	KVI	80,00	KVI

Gesellschaft	Erstkonso-liederungs-zeitpunkt	31.12.22 Anteilshöhe %	31.12.22 Konsolidie-rungsart	31.12.21 Anteilshöhe %	31.12.21 Konsolidie-rungsart
PIERER IMMOREAL GmbH, Wels	31.12.2020	100,00	KVI	100,00	KVI
Westpark Wels GmbH (vormals: Westpark Wels AG), Wels	7.5.2021	100,00	KVI	100,00	KVI
PIERER IMMOREAL DEUTSCHLAND GmbH, Ursensollen, Deutschland	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
Pierer Beteiligungs GmbH, Wels	31.12.2017	-	-	100,00	KVI
P Immobilienverwaltung GmbH, Wels	31.12.2017	100,00	KVI	100,00	KVI
abatec Beteiligungsverwaltungs GmbH, Regau	31.7.2018	100,00	KVI	100,00	KVI
abatec GmbH (vormals: abatec group AG), Regau	31.7.2018	100,00	KVI	100,00	KVI
ABATEC Microsysteme GmbH (vormals: Lust Hybrid-Technik GmbH), Hermsdorf, Deutschland	31.10.2017	100,00	KVA	100,00	KVA
Pierer Green Energy GmbH, Wels	15.11.2022	100,00	KVI	-	-
PB Invest GmbH, Wels	21.12.2022	100,00	KVI	-	-
Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH, Vöcklabruck	21.12.2022	59,51	KVI	-	-
Assoziierte Unternehmen:					
schultheiss consulting AG, Sigriswil, Schweiz	-	50,00	KEA	-	-
JETFLY Airline GmbH, Hörsching	-	33,33	KEI	33,33	KEI
LX media GmbH, Wels	-	26,00	KEI	26,00	KEI
PIERER 2 Radbeteiligungs GmbH, Wels	-	26,00	KEI	-	-
bikes&wheels 2 Radhandels GmbH, Wels	-	26,00	KEI	100,00	KVI
Funbike GmbH, Puch bei Hallein	-	26,00	KEI	100,00	KVI
KTM Wien GmbH, Vösendorf	-	26,00	KEI	26,00	KEI
SO Regensburg GmbH, Regensburg, Deutschland	-	26,00	KEA	26,00	KEA
RISER GmbH, Wien	-	25,10	KEI	25,10	KEI
KTM Braumandl GmbH, Wels	-	24,00	KEI	24,00	KEI
MX - KTM Kini GmbH, Wiesing	-	24,00	KEI	24,00	KEI
Johansson GmbH, Regensburg, Deutschland	-	20,80	KEA	-	-
Kiska GmbH, Anif	-	18,49	KEI	18,37	KEI
Syntace GmbH, Tacherting, Deutschland	-	18,20	KEA	-	-
Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd., Hangzhou City, Zhejiang, China	-	18,12	KEA	17,96	KEA
KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., Binan, Laguna, Philippinen	-	14,79	KEA	14,66	KEA
MV Agusta Motor S.P.A., Varese, Italien	-	9,28	KEA	-	-

Gesellschaft	Erstkonso-liederungs-zeitpunkt	31.12.22 Anteilshöhe %	31.12.22 Konsolidie-rungsart	31.12.21 Anteilshöhe %	31.12.21 Konsolidie-rungsart
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte:					
MOTO ITALIA GmbH, Meran (BZ), Italien	-	100,00	KOA	100,00	KOA
WESS Promotion GmbH, Wels	-	100,00	KOI	100,00	KOI
Workspace Unternehmerzentrum GmbH, Wels	-	100,00	KOI	100,00	KOI
SensDev GmbH, Burgstädt, Deutschland	-	100,00	KOA	100,00	KOA
Pierer ESS Automotive Technology (Kunshan) Co, Ltd., Kunshan/Shanghai, China	-	-	-	100,00	KOA
A Round Capital GmbH, Grünwald/ München, Deutschland	-	14,29	-	14,29	-
Leoni AG, Nürnberg, Deutschland		-	-	13,02	-
Naturerlebnis Bürgeralm GmbH & Co KG, Aflenz	-	10,00	-	10,00	-
AC styria Mobilitätscluster GmbH, Grambach	-	4,56	-	4,53	-

1) vormals über die PIERER Mobility AG gehalten

2) vormals über die PIERER IMMOREAL GmbH gehalten

3) innerhalb des Konzerns von der PIERER Mobility AG in die KTM AG mit Firmenbucheintrag im Juli 2022 eingebracht

4) vormals über die PIERER Mobility AG gehalten

Legende:

KVI	Vollkonsolidierung, Inland
KVA	Vollkonsolidierung, Ausland
KEI	Einbeziehung at-equity, Inland
KEA	Einbeziehung at-equity, Ausland
KOI	Auf Grund untergeordneter Bedeutung nicht konsolidiert, Inland
KOA	Auf Grund untergeordneter Bedeutung nicht konsolidiert, Ausland

XIII. FREIGABE DES KONZERNABSCHLUSSES

Der Konzernabschluss wird am 27.4.2023 (Vorjahr: 28.4.2022) vom Vorstand zur Prüfung durch den Aufsichtsrat, zur Vorlage an die Hauptversammlung und zur anschließenden Veröffentlichung freigegeben. Der Aufsichtsrat kann im Rahmen der ihm obliegenden Prüfung eine Änderung des Konzernabschlusses veranlassen.

Nach den Vorschriften des Aktiengesetzes bildet der nach österreichischen Rechnungslegungsvorschriften aufgestellte Einzelabschluss der Pierer Industrie AG zum 31.12.2022 die Basis für die Dividendenausschüttung. Für das Geschäftsjahr 2022 wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn der Pierer Industrie AG in Höhe von TEUR 62.489, eine Dividende von EUR 20,00 je Aktie (entspricht insgesamt TEUR 20.000) auszuschütten und den Restbetrag auf neue Rechnung vorzutragen.

Wels, am 25. April 2023

Der Vorstand der Pierer Industrie AG

Dipl.-Ing. Stefan Pierer

Mag. Friedrich Roithner

Mag. Michaela Friepeß

Mag. Klaus Rinnerberger

Mag. Johann Haunschmid

Mag. Alex Pierer

Mag. Wolfgang Plasser

Dr. Thorsten Hartmann

LAGEBERICHT ZUM KONZERNABSCHLUSS

INHALTSVERZEICHNIS

1. Entwicklung der Pierer Industrie-Gruppe 2
2. Wirtschaftliches Umfeld und Marktentwicklung 4
3. Finanzielle Leistungsindikatoren 9
4. Konsolidierter nichtfinanzieller Bericht 16
5. Forschung und Entwicklung 73
6. Chancen- und Risikobericht 80
7. Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems § 243a (Abs. 2) UGB 90
8. Ausblick 92

LAGEBERICHT ZUM KONZERNABSCHLUSS PER 31.12.2022 DER PIERER INDUSTRIE AG, WELS

1. ENTWICKLUNG DER PIERER INDUSTRIE-GRUPPE

UNTERNEHMEN

Die Pierer Industrie-Gruppe ist eine führende europäische Fahrzeug-Gruppe mit dem Fokus auf das globale Powered-Two-Wheeler-Segment und den automotiven High-Tech Komponentenbereich. Zu den wesentlichen Beteiligungen gehören die PIERER Mobility AG und die Pankl AG.

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

Die Pankl AG-Gruppe bildet mit ihren beiden Kernbeteiligungen Pankl Racing Systems AG und SHW AG eine Automotive-Gruppe mit Sitz in Kapfenberg, welche auf die Zulieferung von Automobil- und Luftfahrtteilen spezialisiert ist. Die Pankl Racing-Gruppe mit Hauptsitz in Kapfenberg ist im Bereich Racing, High Performance sowie Aerospace tätig. Die SHW-Gruppe mit Hauptsitz in Aalen ist in den Bereichen Pumpen und Motorkomponenten sowie Bremsscheiben tätig. Da beide Beteiligungen einen Fokus auf Powertrain-Komponenten im Automobil- und Luftfahrtbereich legen, ergibt sich durch die systematische Zusammenarbeit die Grundlage für weiteres Wachstum. Die Pankl Racing-Gruppe sowie die SHW-Gruppe bestehen als selbstständig geführte Unternehmen unter dem Dach der Holding „Pankl AG“.

Darüber hinaus hält die Pierer Industrie-Gruppe auch Beteiligungen an Unternehmen aus dem Elektronik- und Immobilienbereich sowie aus dem Bereich Metallverarbeitung.

ABSATZ- UND UMSATZENTWICKLUNG AUF REKORDNIVEAU

Trotz höchster Herausforderungen in den Zulieferketten steigerte die Pierer Industrie-Gruppe ihren Umsatz um 19,6 % und erzielte einen Rekordumsatz von € 3.264,2 Mio. (Vorjahr: € 2.728,3 Mio.). In beiden Kernsegmenten PIERER Mobility AG und Pankl AG konnten deutliche Umsatzsteigerungen erzielt werden.

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

In Europa lag der Absatz an die Händler bei 122.028 Motorrädern (+2 %) und 96.056 Fahrrädern (-5 %). Knapp zwei Drittel der Motorräder (253.464 Stück) wurden in den Märkten außerhalb Europas, und hier insbesondere in Nordamerika (+67 %) abgesetzt. Im Fahrradbereich stellt die DACH-Region nach wie vor den größten

Absatzmarkt mit rund 67 % dar. In 2022 konnte in der Fahrrad-Division der Absatzanteil in Nordamerika von knapp 1 % auf rund 11 % erhöht werden.

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

Die Pankl AG-Gruppe konnte im Geschäftsjahr 2022 mit € 836,5 Mio. (Vorjahr: € 709,1 Mio.) ebenfalls einen Rekordumsatz erzielen. Im Bereich Racing/High Performance konnte aufgrund der hervorragenden Entwicklung im Rennsportgeschäft ein Umsatzzuwachs von 29,6 % erzielt werden. Nach den schwierigen Jahren 2020 und 2021 konnte der Umsatz im Bereich Aerospace 2022 sogar um 37,7 % gesteigert werden. Im Bereich Pumpen und Motorkomponenten konnte der Umsatz um 5,2 % und im Bereich Bremsscheiben um 23,8 % gesteigert werden, wobei die Anstiege im Wesentlichen auf Preiseffekte zurückzuführen waren.

GLOBALER MEILENSTEIN: DAS 1.000.000-STE KTM-MOTORRAD VERLIEß DAS PRODUKTIONSWERK DES STRATEGISCHEN PARTNERS BAJAJ IN PUNE/INDIEN

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

STRATEGISCHE KOOPERATION MIT MV AGUSTA & ÜBERNAHME DES EUROPÄISCHEN VERTRIEBS FÜR CFMOTO MOTORRÄDER

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

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

ERWERB DER VÖCKLABRUCKER METALLGIEßEREI DAMBAUER GMBH

Die Pierer Industrie-Gruppe erwarb im Dezember 2022 74,0 % der Anteile an der Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH mit Sitz in Vöcklabruck. Das Unternehmen ist ein Spezialist für das Kokillengießverfahren, das mit Schwerkraft und geringem Druck arbeitet, und mit dem Alugussteile wie Radnaben und Hinterradschwingen produziert werden. Mit dem Erwerb der Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH soll die strategische Anbindung und die Technologieentwicklung verstärkt und ein Kompetenzzentrum innerhalb der Gruppe aufgebaut werden.

GROßE ERFOLGE IM RENNSPORT 2022 - PIERER MOBILITY GEWINNT MIT KTM RALLY DAKAR 2023

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

Genauso erfolgreich wie das vergangene Jahr endete, ging es mit dem ersten großen Erfolg im neuen Jahr weiter. Anfang des Jahres 2023 sicherte sich die Pierer Industrie-Gruppe den Dakar Titel Nummer 20 durch den Argentinier Kevin Benavides auf KTM in Saudi-Arabien. Toby Price (KTM) und Skyler Howes (Husqvarna) komplettieren mit den Rängen zwei und drei das Podium und somit einen perfekten Start in die Motorsportsaison 2023.

AUSWIRKUNGEN DES RUSSISCH-UKRAINISCHEN KRIEGES

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

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

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

2. WIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND MARKTENTWICKLUNG

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

Weitere wichtige, beispielhafte Ergebnisse dieser vielschichtigen Krise sind die Inflationsraten, die sich kurz- und mittelfristig auf einem hohen Niveau einzupendeln scheinen. Gleichzeitig trägt die erst zum Jahresende aufgegebene Null-COVID-19-Politik in China durch Überlastung chinesischer Infrastruktur und Transportwege zu den Engpässen bei den weltweit verfügbaren Ressourcen und Gütern bei. Dies stellt einen weiteren Treiber für Rohstoffpreise dar, was wiederum den Inflationsdruck erhöht und die Realeinkommen und Ausgaben beeinträchtigt. Darüber hinaus hat der Krieg in der Ukraine insbesondere zu einer erheblichen Steigerung der Energiepreise geführt, was sich auf die bereits angespannte Versorgungslage und damit auf die Wirtschaft insgesamt auswirkt.

Die oben beschriebene Situation resultiert schließlich in mit hoher Unsicherheit behafteten, stetig angepassten globalen Wachstumsprognosen führender Organisationen auf diesem Gebiet, wie dem Internationalen Währungsfonds (IWF), der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) und der Weltbank. Die jüngsten Schätzungen zeigen eine Erhöhung der Wachstumsprognosen für 2023 im Vergleich zu vorhergehenden Schätzungen zum Jahresende 2022. Dies spiegelt einerseits die vorherrschende Dynamik und Volatilität der wirtschaftlichen Entwicklung wider, andererseits deuten die Anhebungen der Wachstumsprognosen auf abflachende weltwirtschaftliche Risiken und Inflationsraten, gestraffte Geld- und Fiskalpolitik sowie steigende Wirtschaftskraft hin. Die Einschätzungen des IWF basieren auf zahlreichen Annahmen zu den vielseitigen makroökonomischen Einflussfaktoren, insbesondere zur Preisentwicklung bei fossilen Energieträgern und sonstigen Ressourcen sowie dem allgemeinen Zinsniveau.

Für Industrieländer rechnet der IWF für das Jahr 2023 mit einem Wachstum von 1,2 % und für das nächste Jahr 2024 von 1,4 %. Für die Euro-Zone wird für 2023 ein Wachstum von 0,7 % prognostiziert. Für das Jahr 2024 rechnet der IWF mit einem Wachstum von 1,6 % für die Euro-Zone, während das Wachstum insbesondere in Deutschland mit 0,1 % für 2023 und 1,4 % für 2024 unterdurchschnittlich prognostiziert wird.

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

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

▪ Powered Two-Wheelers (PTW)

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2022 entwickelte sich der globale[1] **Motorradmarkt** positiv (+5,7 %). In **Europa**[2] sank der Motorradmarkt auf ein Volumen von ca. 730.000 Neuzulassungen zum 31.12.2022, was einem leichten Minus von -3 % entspricht. Der Marktanteil straßenzugelassener Motorräder von KTM, Husqvarna und GASGAS liegt bei 10,0 % (Vorjahr: 11,5 %; Werte ohne Einbezug von Motocross-Modellen). Während beispielsweise in Italien (+7 %) der Gesamtmarkt zulassungsfähiger Motorräder wuchs, zeichnete sich in großen Teilen Europas durchschnittlich ein leichter Rückgang (-3 %) ab.

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

In **Australien** kühlte sich der Markt in etwa auf das Niveau von 2020 ab (-10 % bei einem gesamten Marktvolumen von 60.000 Stück; Vorjahr: +8 %). Die Marken KTM, Husqvarna und GASGAS konnten ihren Marktanteil

[1] Bezogen auf die wesentlichen Absatzmärkte der KTM Gruppe: DE, FR, IT, UK, ES, SE, BE, NL, AT, CH, FL, DK, NO, GR, PL, SL, HU, BALTIC, USA, CAN, AUS, NZ, JP, SA, TH, CN, AR, BR, CO.
[2] Motorräder = 120 cm^3 ohne Motocross, Scooters und ATV's, inkl. Elektromotorräder in den Märkten DE, FR, IT, UK, ES, SE, BE, NL, AT, CH, FI, NO, BALTIC.
[3] Motorräder = 120 cm^3 inklusive Motocross, ohne Scooters und ATV's, inkl. Elektromotorräder in den beiden Märkten US und CA.

allerdings ausbauen und weisen nunmehr einen Marktanteil von 20,6 % (Vorjahr: 19,7 %) auf. Neben dem Heimatmarkt Österreich stellt dies den größten prozentualen Marktanteil der PIERER Mobility-Gruppe weltweit dar.

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

Der **E-Mobility-Markt** birgt großes Wachstumspotenzial. Es ist absehbar, dass sich darauf hochwertige Produkte durchsetzen bzw. durchsetzen werden. Das gestiegene Qualitäts- und Umweltbewusstsein der Verbraucher führt unmittelbar zu einer höheren Nachfrage auf dem relevanten Markt – ein nachgewiesener Trend, insbesondere auf Basis der Daten für den deutschen Absatzmarkt, der nach aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht zuletzt von der sich verändernden und umweltbewussteren Bevölkerungsstruktur abhängt. Gleichzeitig ist anzumerken, dass aktuelle makroökonomische Unsicherheiten, wie einleitend dargelegt, sowie Einflüsse auf Verbraucherpreise nicht zuletzt aufgrund von hohen Inflationsraten unvorhersehbare Auswirkungen auf das Nachfrageverhalten bergen.

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

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

Auch eine Trendstudie der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PwC aus dem Jahr 2021[4] zeigt, dass der relevante Markt in den kommenden Jahren weltweit mit einer durchschnittlichen Rate von ca. 5,5% jährlich wachsen wird. Getrieben wird diese Entwicklung vor allem durch stark wachsende Verkaufszahlen bei elektrifizierten New Mobility-Produkten (7,4 % p.a. laut Studie). Die größten Wachstumspotenziale liegen der Studie zufolge in den ostasiatischen sowie europäischen und nordamerikanischen Märkten mit einem geschätzten Absatzvolumen von ca. 210,4 Mio. Produkten (geschätzter Wert des Absatzvolumens: ca. 80 Mrd. Euro), die im Jahr 2025 weltweit verkauft werden. Andere aktuelle Studien, z. B. von Grand View Research[5] oder Precedence Research[6], bestätigen denselben erwarteten starken Wachstumstrend mit berechneten jährlichen globalen Wachstumsraten von 8,2 % bzw. 7,4 %, wobei Europa den am schnellsten wachsenden Markt

[4] Für weitere Informationen, siehe https://www.pwc.com/it/it/publications/docs/pwc-global-bike-and-accessories-market.pdf (Stand: 26. Jänner 2023).
[5] Für einen Überblick, siehe https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/bicycle-market (Stand: 26. Jänner 2023).
[6] Für einen Überblick, siehe https://www.precedenceresearch.com/bicycle-market (Stand: 26. Jänner 2023).

(10,4 % bzw. 10,5 % CAGR) und das Segment elektrifizierter New Mobility-Produkte den am schnellsten wachsenden Produktbereich (10,2 % bzw. 10,3 % CAGR) darstellt.

- **High-Tech Komponenten**

Am **Rennsport-Markt** entwickelt und produziert die Pankl AG-Gruppe Motorkomponenten wie Pleuel, Kolben, Kolbenbolzen, Schrauben und Kurbelwellen aus hochfesten Stahl- und Titanlegierungen sowie Turbolader-Applikationen. Die Pankl AG bietet darüber hinaus Komplettlösungen für Antriebs- und Radaufhängungssysteme für sämtliche Motorsportsegmente an. Erklärtes Ziel ist ein intelligentes Gesamtkonzept mit erstklassigem technischem Support, passgenau auf die Bedürfnisse der Kunden abgestimmt. Das Zusammenspiel aus Kompetenz und Know-How, Erfahrung und Kreativität in Forschung & Entwicklung, Design und Produktion hat die Pankl AG-Gruppe zu einem richtungsweisenden globalen Zulieferer für den Motorrennsport gemacht. Herzstück des Unternehmens sind Leichtbau-Motorkomponenten und Komplettlösungen im Fahrwerks- und Antriebsbereich, die für den Betrieb unter extremen Bedingungen ausgelegt sind. Hausinterne Forschung & Entwicklung, höchste Ingenieurkunst, neueste Prozess- und Messtechnik mit modernsten Software Tools, hochtechnisierte Testeinrichtungen und Fertigungsanlagen garantieren höchste Qualität bei sämtlichen Produkten und Systemen – von der ersten Skizze über die Konstruktion bis hin zur FEA (Finite Element Analysis) des kompletten Systems und letztendlich zum harten Test im Rennsport selbst.

Der Hightech-Maschinenpark mit seinen innovativen Produktionsmaschinen ist die Grundlage für die technologisch hochwertigen Produkte. Modernste Testeinrichtungen – sowohl im Werkstoffbereich (z.B. Rasterelektronenmikroskope, Stereomikroskope und Zugprüfmaschinen) als auch in der Versuchsabteilung (z.B. Komponentenprüfstände wie Hochfrequenz-Pulser und Motorprüfstände) – garantieren höchste Präzision. Der **High Performance**-Bereich spezialisiert sich auf die Produktion von Motor- und Antriebskomponenten für Luxusautomobile und wurde in den letzten Jahren sukzessive expandiert. Den ständig wachsenden Anforderungen nach hoher Motorleistung im Verhältnis zur Fahrzeugmasse begegnet die Pankl AG-Gruppe mit dem maßgeschneiderten Leichtbaudesign sämtlicher Komponenten, kombiniert mit dem intelligenten Einsatz von hochfesten Stahl-, Titan- und anderen Hochleistungslegierungen. Weitere Kriterien, die High-Performance-Fahrzeuge erfüllen müssen, sind starke Beschleunigung, hervorragende Fahreigenschaften, verbunden mit hoher Endgeschwindigkeit, und dazu ein in der Relation niedriger Kraftstoffverbrauch bzw. CO_2-Ausstoß.

Weiters gilt die Pankl AG-Gruppe weltweit als Top-Lieferant von hochzuverlässigen Leichtbau-Antriebskomponenten und -systemen für die **Luftfahrtindustrie**. Jedes einzelne Produkt wird gezielt für die Ansprüche des Kunden entwickelt. Ergebnis sind passgenaue Lösungen mit einem Optimum an Qualität, Funktionalität und Sicherheit. Jahrzehntelange praktische Erfahrung im Luftfahrtsektor, fundierte Technologie-Expertise und globale Marktpräsenz – mit Niederlassungen in Kapfenberg, Österreich, und Cerritos, Kalifornien – machen die Pankl AG-Gruppe zu einem verlässlichen Partner, der bekannte, bewährte Lösungen weiterdenkt und optimiert. Das Produktportfolio umfasst Leichtbau-Antriebskomponenten und -systeme, Triebwerkswellen, Hauptrotorwellen, Getriebe sowie Luftbetankungsrohre und Strukturbauteile für verschiedene Triebwerks-, Flächenflugzeug- und Helikoptertypen und erfüllt die strengen Anforderungen der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) für einen sicheren Betrieb der damit ausgestatteten Luftfahrzeuge. Zudem ist die Pankl Racing-Gruppe ein von zahlreichen namhaften OEMs (Original Equipment Manufacturer) zugelassener Hersteller von Flight Safety Parts (sicherheitskritischen Bauteilen) für die Marktführer in der Luftfahrtindustrie.

Neben verschiedenen, multinational agierenden Automobilzulieferern gehört die Pankl AG-Gruppe bei **Pumpen- und Motorkomponenten** für Personenkraftwagen zu den führenden Herstellern in Europa. Die Internationalisierungsstrategie folgt den wichtigsten Absatzmärkten und den globalen OEMs. Im Bereich Leichtbaubremsscheiben, insbesondere Verbundbremsscheiben, sieht sich die Gruppe als Technologieführer.

Wesentlich für die Beurteilung des Branchenumfeldes ist die Produktion der sogenannten Light Vehicles (Fahrzeuge kleiner sechs Tonnen) sowie die damit verbundene Produktion von Motoren und Getrieben in Europa, China sowie Nord- und Südamerika. Im Jahr 2022 ist die Produktion von Fahrzeugen kleiner sechs Tonnen nach Angaben des Daten- und Informationsdienstes IHS Markit weltweit leicht um 6,2 % von 75,5 Mio. im Vorjahr auf 82,0 Mio. Stück gewachsen.

In Europa war ein leichter Rückgang von 1,3 % auf rund 15,7 Mio. Einheiten zu verzeichnen. Die Reduzierung des Produktionsvolumens resultierte unter anderem aus der Ukraine mit einem Rückgang von 77,4 Prozentpunkten. Neben diesem senkte sich auch die Produktion in Russland um 65,2 % auf 0,5 Mio. Einheiten. Deutschland verzeichnete im Jahr 2022 einen starken Zuwachs von 11,5 Prozentpunkten auf 3,6 Mio. Einheiten und konnte seinen Marktanteil um 0,2 Prozentpunkte (auf 4,4 %) erhöhen. Auch in Rumänien stieg die Produktion um 21,0 % auf 0,5 Mio. Einheiten.

In Nordamerika stieg das Produktionsvolumen von Light Vehicle von 12,4 Mio. Einheiten auf 13,6 Mio. Einheiten (9,7 %). Südamerika konnte im Jahr 2022 wieder ein ordentliches Wachstum verzeichnen. Hier erhöhte sich das Produktionsvolumen auf 7,4 Mio. Einheiten um 16,8 Prozentpunkte. Auch Japan und Südkorea konnten einen minimalen Zuwachs von 2,4 % verzeichnen. Der Zuwachs umfasst in der Fahrzeugproduktion insgesamt 0,25 Mio. Einheiten auf 11,1 Mio. Einheiten. Südasien verzeichnete ein Wachstum der Light Vehicle Produktion um 17,2 % auf rund 4,4 Mio. Einheiten. China erzielte hierbei ein Produktionsvolumen von 26,3 Mio. Einheiten und damit einen Anstieg von 6,1 % im Vergleich zum Vorjahr.

Die Produktion von Antriebsaggregaten für Light Vehicle erhöhte sich, entsprechend der Produktion von Fahrzeugen kleiner sechs Tonnen, im Jahr 2022 weltweit um 6,2 % auf 82,0 Mio. Einheiten. Die Produktion von Benzinmotoren stieg minimal im Vergleich zum Vorjahr um 3,2 % auf 62,8 Mio. Einheiten. Die Produktion von Dieselmotoren verfehlte das Vorjahresniveau um 0,6 Mio. Einheiten; es ergab sich ein Rückgang von 5,0 %. Hybrid- und Elektromotoren erreichten hingegen wieder eine Rekord-Wachstumsrate von 74,1 % auf 8,1 Mio. Einheiten und kommen in der Produktionszahl den Dieselmotoren ein Stück näher. Damit erhöht sich der Marktanteil von 6,1 % im Jahr 2021 auf 9,9 %.

Die Produktion von Automatikgetrieben stieg um 2,3 % auf 49,1 Mio. Einheiten (Vorjahr rund 48,0 Mio. Einheiten). Der Marktanteil verzeichnete einen Rückgang von 62,1 % im Jahr 2021 auf 59,9 % im Jahr 2022, bleibt aber dennoch deutlich in Führung.

In Europa stieg die Produktion von Automatikgetrieben mit 8,0 Mio. Einheiten um 2,4 %. Die Anzahl der Schaltgetriebe verzeichnete in Europa einen Rückgang um 9,5 % auf 6,0 Mio. Einheiten.

Das Schaltgetriebe verzeichnete in China den höchsten Rückgang von 30,4 % auf 3,6 Mio. Einheiten, dafür im Nahen Osten und Afrika einen Zuwachs von 5,3 % und in Südasien sogar einen Zuwachs von 14,1 %. Im Nahen Osten und Afrika ergab sich allerdings für das Automatikgetriebe ein Rückgang von 96,8 %.

3. FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Ertragskennzahlen		2021	2022	Vdg. in %
Umsatzerlöse	in € Mio.	2.728,3	3.264,2	+ 19,6 %
Betriebsergebnis vor Abschreibung (EBITDA)	in € Mio.	423,6	482,5	+ 13,9 %
EBITDA-Marge	in %	15,5 %	14,8 %	
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT)	in € Mio.	220,7	269,4	+ 22,1 %
EBIT-Marge	in %	8,1 %	8,3 %	
Ergebnis nach Steuern	in € Mio.	150,1	175,7	+ 17,1 %

Bilanzkennzahlen		31.12.2021	31.12.2022	Vdg. in %
Bilanzsumme	in € Mio.	3.257,2	3.806,6	+ 16,9 %
Eigenkapital	in € Mio.	1.081,9	1.201,0	+ 11,0 %
Eigenkapitalquote	in %	33,2 %	31,6 %	
Working Capital Employed [1)]	in € Mio.	328,5	412,7	+ 25,6 %
Nettoverschuldung [2)]	in € Mio.	759,3	911,7	+ 20,1 %
Gearing [3)]	in %	70,2 %	75,9 %	
Investitionen [4)]	in € Mio.	283,1	389,4	+ 37,5 %

Mitarbeiter		31.12.2021	31.12.2022	Vdg. in %
Mitarbeiter [5)]	Anzahl	9.530	10.917	+ 14,6 %

1) Working Capital Employed = Vorräte + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen - Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
2) Nettoverschuldung = Finanzverbindlichkeiten (kurzfristig, langfristig) - Zahlungsmittel
3) Gearing = Nettoverschuldung / Eigenkapital
4) Zugänge von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten laut Anlagespiegel; ohne Leasingzugänge (IFRS 16) iHv. € 23,1 Mio. (Vorjahr: € 29,1 Mio)
5) Mitarbeiterstand zum Stichtag (inklusive Leiharbeiter)

GESCHÄFTSENTWICKLUNG UND ANALYSE DER ERTRAGSKENNZAHLEN

Die Pierer Industrie-Gruppe blickt auf ein neues Rekordjahr 2022 zurück. Die größten Herausforderungen für die erfolgreiche Fortsetzung des Wachstumskurses waren die instabilen internationalen Lieferketten. Aufgrund der unter anderem hohen Marktnachfrage nach Powered Two-Wheelers (PTWs) und durch ein aktives Management der genannten Herausforderungen erzielte die Pierer Industrie-Gruppe trotz herausfordernder Rahmenbedingungen sowohl umsatz- als auch ergebnisseitig ein neues Rekordjahr.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erzielte die Pierer Industrie-Gruppe Umsatzerlöse in Höhe von € 3.264,2 Mio. (+19,6%) nach € 2.728,3 Mio. im Vorjahr. Knapp 94 % der Umsatzerlöse wurden außerhalb Österreichs erzielt. Regional betrachtet entfielen 53,9 % des Umsatzes auf Europa (-6,9% zum Vorjahr), 29,7 % auf Nordamerika inkl. Mexiko (+8,6% zum Vorjahr) und 16,5% auf den Rest der Welt (-1,6% zum Vorjahr).

Das operative Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) liegt mit € 482,5 Mio. um 13,9 % über dem Vorjahreswert von € 423,6 Mio. Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) in Höhe von € 269,4 Mio. konnte ebenfalls deutlich gesteigert werden (Vorjahr: € 220,7 Mio.). Das Ergebnis nach Steuern liegt mit € 175,7 Mio. um € 25,6 Mio. bzw. 17,1 % über dem Vorjahreswert von € 150,1 Mio.

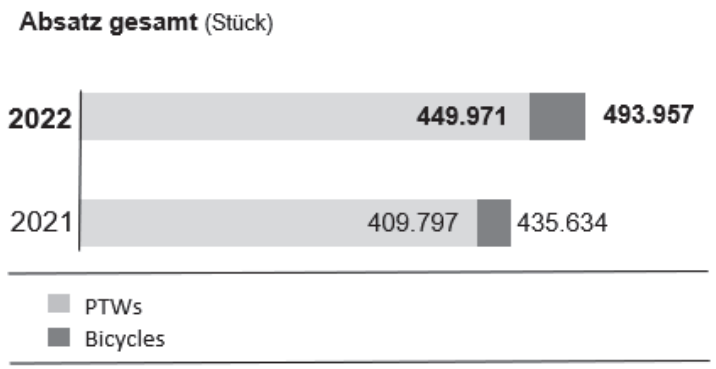
Die beiden Segmente „PIERER Mobility-Gruppe“ und „Pankl AG-Gruppe“ stellen die operativen Hauptbereiche der Pierer Industrie-Gruppe dar, auf deren Entwicklung im Folgenden eingegangen wird.

PIERER Mobility-Gruppe

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

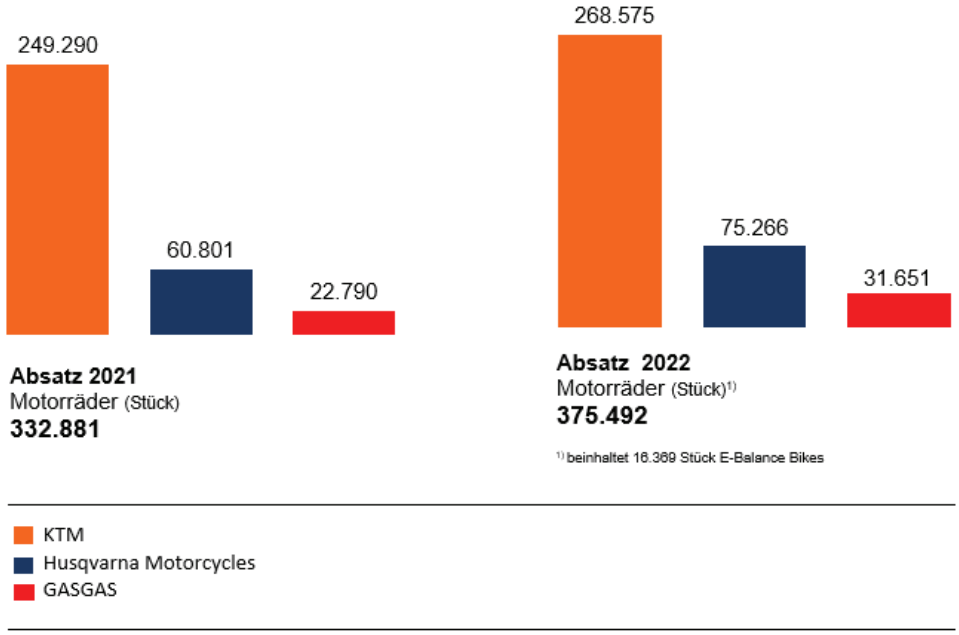
Das operative Betriebsergebnis (EBIT) verbesserte sich um 21,6 % auf € 235,3 Mio. (Vorjahr: € 193,5 Mio.), was einer EBIT-Marge von 9,7 % entspricht. Das operative Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) liegt mit € 381,1 Mio. um knapp € 50 Mio. über dem Vorjahreswert von € 332,2 Mio. Die EBITDA-Marge beläuft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

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



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

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

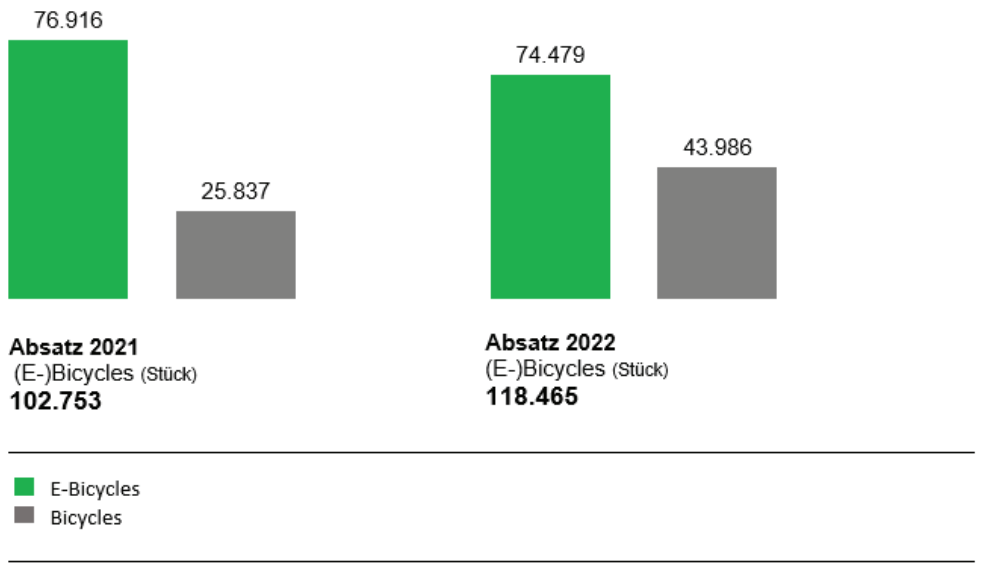


Im Geschäftsjahr 2022 wurden am Produktionsstandort Mattighofen 222.041 Motorräder produziert. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einer Steigerung von 43.049 Stück oder +24,1 %. Unter Berücksichtigung der von unserem Partner Bajaj Auto Ltd. in Indien produzierten kleinmotorigen KTM- und Husqvarna-Modelle sowie der in Spanien produzierten GASGAS-Trials wurden weltweit 381.823 Motorräder (+17,9 %) produziert.

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

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

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



Pankl AG-Gruppe

Im Geschäftsjahr 2022 erzielte die Pankl AG-Gruppe Umsatzerlöse in Höhe von € 836,5 Mio. (Vorjahr: € 709,1 Mio.) und ein Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) in Höhe von € 15,6 Mio. (Vorjahr: € 11,1 Mio.) bei einer EBIT-Marge von 1,9 % (Vorjahr: 1,6 %). Das Ergebnis nach Steuern belief sich auf € 0,4 Mio. (Vorjahr: € 3,5 Mio.).

Regional betrachtet entfielen 75,9 % des Umsatzes auf Europa (-0,3 %-Punkte zum Vorjahr), 17,0 % auf Nordamerika inkl. Mexiko (+2,0 %-Punkte zum Vorjahr) und 7,1 % auf den Rest der Welt (-1,7 %-Punkte zum Vorjahr). Die größten Absatzmärkte in Europa waren Deutschland (35,6%) und Österreich (13,6 %).

Der Umsatz der **Pankl Racing AG** stieg im Geschäftsjahr 2022 gegenüber 2021 um 29,5% auf € 369,3 Mio. Insgesamt erwirtschaftete der Geschäftsbereich Racing/High Performance einen Umsatz in Höhe von € 332,1 Mio. nach € 256,3 Mio. im Vorjahr. Dies entspricht einem Umsatzanstieg von € 75,8 Mio. Nach den schwierigen Jahren 2020 und 2021 im Luftfahrtbereich erhöhte sich der Umsatz 2022 in diesem Bereich deutlich von € 30,7 Mio. auf € 39,2 Mio. Das EBIT der Pankl Racing AG konnte 2022 auf ein neues Rekordniveau von € 19,0 Mio. (Vorjahr: € 15,5 Mio.) gesteigert werden, wobei sich die EBIT-Marge auf 5,1% (Vorjahr: 5,4%) belief. Nach Hinzurechnung von Abschreibungen in Höhe von € 27,9 Mio. ergab sich im Geschäftsjahr 2022 ein EBITDA von € 47,0 Mio. nach € 41,4 Mio. im Geschäftsjahr 2021. Dies entspricht einer EBITDA-Marge von 12,7% (Vorjahr: 14,5 %).

Der Umsatz der **SHW AG** lag im Geschäftsjahr 2022 mit € 472,5 Mio. um 10,6% über dem Vorjahreswert von € 427,3 Mio. Aus dem Geschäftsbereich Pumpen & Motorkomponenten war dabei ein starkes Wachstum und aus dem Geschäftsbereich Bremsscheiben ein leichtes Wachstum erwartet worden. Mit 5,2% Wachstum für den Geschäftsbereich Pumpen & Motorkomponenten bzw. 23,8% Wachstum für den Geschäftsbereich Bremsscheiben wurde die Prognose erreicht bzw. sogar übertroffen. Das EBITDA der SHW AG lag im Geschäftsjahr 2022 mit € 36,3 Mio. um 4,6 % über dem Vorjahr (€ 34,7 Mio.). Die EBITDA-Marge lag mit 7,7% nur leicht unter dem Vorjahresniveau von 8,1%. Das EBIT der SHW AG entspricht mit € 3,0 Mio. dem Vorjahreswert bei einer EBIT-Marge von 0,6% (Vorjahr: 0,7%).

BILANZANALYSE

Die Bilanzstruktur der Pierer Industrie-Gruppe setzt sich wie folgt zusammen:

	2021		2022	
	Mio. €	**in %**	**Mio. €**	**in %**
Langfristige Vermögenswerte	1.854,8	56,9%	2.017,3	53,0%
Kurzfristige Vermögenswerte	1.402,5	43,1%	1.789,2	47,0%
Vermögenswerte	**3.257,2**	**100,0%**	**3.806,6**	**100,0%**
Eigenkapital	1.081,9	33,2%	1.201,0	31,6%
Langfristige Schulden	1.331,5	40,9%	1.379,8	36,2%
Kurzfristige Schulden	843,9	25,9%	1.225,7	32,2%
Eigenkapital und Schulden	**3.257,2**	**100,0%**	**3.806,6**	**100,0%**

Die Bilanzsumme der Pierer Industrie-Gruppe erhöhte sich gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 von € 3.257,2 Mio. auf € 3.806,6 Mio. um 16,9%.

Die Erhöhung der langfristigen Vermögenswerte von € 1.854,8 Mio. auf € 2.017,3 Mio. (+8,8%) liegt insbesondere analog zu den Vorjahren im Bereich von Entwicklungsprojekten, welche über den Abschreibungen liegen und zu einer Steigerung der immateriellen Vermögenswerte (+€ 96,2 Mio.) führten. Zudem stieg auch das Sachanlagevermögen (+ € 83,1 Mio.) vor allem aufgrund der Errichtung des neuen Headquarters von KTM North America im kalifornischen Murrietta. Andererseits reduzierten sich die sonstigen langfristigen Vermögenswerte (- € 38,1 Mio.) insbesondere aufgrund des Verkaufs von Anteilen an der LEONI AG.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere die Vorräte um € 289,3 Mio. Die weiteren Veränderungen betreffen einerseits den Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Vermögenswerte und andererseits die Reduktion der Zahlungsmittel. Dies führte insgesamt zu einer Erhöhung der kurzfristigen Vermögenswerte um 27,6 % auf € 1.789,2 Mio.

Die kurzfristigen Schulden erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 um € 381,8 Mio. (+45,3 %). Der Anstieg ist größtenteils auf den Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen. Die langfristigen Schulden erhöhten sich leicht um 3,6 % auf € 1.379,8 Mio.

Das Eigenkapital erhöhte sich im Geschäftsjahr 2022 um € 119,1 Mio. von € 1.081,9 Mio. auf € 1.201,0 Mio. Einerseits wurde durch das Ergebnis nach Steuern in Höhe von € 175,7 Mio. das Eigenkapital gestärkt. Andererseits führten Dividendenzahlungen in Höhe von € 51,1 Mio. und der Zukauf der Anteile an Tochterunternehmen in Höhe von € 18,7 Mio. zu einer Verringerung des Eigenkapitals. Die sonstigen Effekte in Höhe von € 13,2 Mio. resultieren im Wesentlichen aus der Summe der ergebnisneutralen Erfassung von Fremdwährungsdifferenzen, der Bewertung von Finanzinstrumenten sowie der Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen. Die Eigenkapitalquote liegt mit 31,6% aufgrund der beschriebenen Bilanzerhöhung unter dem Wert per 31. Dezember 2022 von 33,2%.

LIQUIDITÄTSANALYSE

Der Cash-Flow aus dem operativen Bereich lag im Geschäftsjahr 2022 bei € 282,8 Mio. und damit um 26,4% unter dem Vorjahreswert von € 384,1 Mio., wofür insbesondere der Anstieg im Working Capital hauptverantwortlich war.

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionen betrug € -345,5 Mio. und liegt insgesamt 3,5% über dem Vorjahreswert von € -333,9 Mio. Einerseits stiegen die Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen (Effekt € -76,7 Mio.). Andererseits wurden im Wesentlichen Finanzanlagen und Sachanlagen im laufenden Geschäftsjahr von insgesamt € 64,6 Mio. veräußert.

Aufgrund des hohen Investitionsniveaus und einer gestiegenen Kapitalbindung im Working Capital ist der Free Cash-Flow mit € -62,7 Mio. im Jahr 2022 negativ. In den letzten drei Geschäftsjahren wurde ein durchschnittlicher Free Cash-Flow von 4,6 % vom Umsatz erwirtschaftet, welcher am oberen Ende der nachhaltigen Zielbandbreite von 3 bis 5 % des Umsatzes liegt.

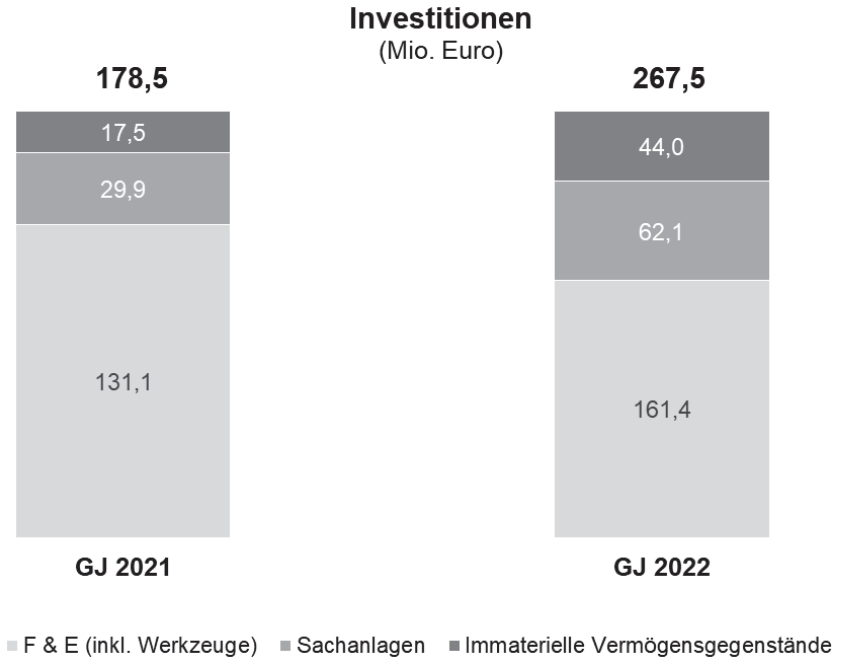
Nach Berücksichtigung des Cash-Flows aus Finanzierungsaktivitäten in Höhe von € -70,2 Mio. verringerten sich die liquiden Mittel im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um € 132,3 Mio. (inklusive Fremdwährungseffekte von € 0,6 Mio.) auf € 352,0 Mio.

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

INVESTITIONEN[7]

Im laufenden Geschäftsjahr wurden in der Pierer Industrie-Gruppe Investitionen in Höhe von € 389,4 Mio. getätigt (Vorjahr: € 283,1 Mio.). Diese betreffen in Höhe von € 201,6 Mio. (Vorjahr: € 146,8 Mio.) Sachanlagen und in Höhe von € 187,9 Mio. (Vorjahr: € 136,3 Mio.) immaterielle Vermögenswerte. Die Investitionen auf die beiden operativen Segmente PIERER Mobility-Gruppe und Pankl AG-Gruppe verteilen sich wie folgt.

Im laufenden Geschäftsjahr wurden in der **PIERER Mobility-Gruppe** Gesamtinvestitionen in Höhe von € 293,4 Mio. (Vorjahr: € 203,1 Mio.) inklusive IFRS 16 Leasingzugänge in Höhe von € 25,9 Mio. (Vorjahr: € 24,6 Mio.) getätigt. Die Investitionen ohne Leasingprojekte verteilen sich auf Entwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge), Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände wie folgt:



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

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

[7] ohne Leasingzugänge (IFRS 16)

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

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

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

Aufgrund der hohen Investitionen in Kapazitäten und Infrastruktur in den letzten Jahren und der Verlagerung der kleinmotorigen Husqvarna Motorcycles Straßenmodelle zum strategischen Partner Bajaj sind die benötigten Produktionskapazitäten in Österreich für die nächsten Jahre sichergestellt. Trotz makroökonomischer Herausforderungen auf globaler Ebene haben Investitionen in die (Weiter-)Entwicklung bestehender und neuer Modelle, Elektromobilität und High-Tech-Modernisierung aktuell und auch in Zukunft höchste Priorität. Im Einklang mit den strategischen Zielen werden die Ausgaben für Investitionen in Forschung und Entwicklung dem bereits hohen Niveau der Vorjahre entsprechen.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden in der Pankl AG-Gruppe Investitionen[8] in Höhe von € 73,5 Mio. getätigt (Vorjahr: € 58,5 Mio.). Die Pankl Racing-Gruppe investierte insgesamt € 31,8 Mio. (Vorjahr: € 18,9 Mio.). Davon entfielen € 30,9 Mio. auf Sachanlagen und € 0,9 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte. In der SHW-Gruppe betrugen die Investitionen € 41,6 Mio. (Vorjahr: € 39,6 Mio.). Davon entfielen € 35,3 Mio. auf Sachanlagen und € 6,3 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte.

Zur Finanzierung der bereits veranlassten Investitionen (Bestellobligo Anlagevermögen) sowie der für das Geschäftsjahr 2023 geplanten Investitionen stehen neben dem für das Geschäftsjahr 2023 geplanten Cash-Flow aus betrieblicher Tätigkeit ausreichende Finanzierungsmöglichkeiten über den Konsortialkreditvertrag und zulässige Baskets, etwa für zusätzliche langfristige Darlehensfinanzierungen, zur Verfügung.

Zudem wurde in der Immobilienbeteiligung PIERER IMMOREAL GmbH für Industrieprojekte der Pierer Industrie-Gruppe € 28,5 Mio. (Vorjahr: € 42,6 Mio.) investiert.

[8] ohne Leasingzugänge (IFRS 16) in Höhe von € 6,9 Mio. (Vorjahr: € 7,4 Mio.)

4. KONSOLIDIERTER NICHTFINANZIELLER BERICHT

I. UNTERNEHMEN & NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT

Über diesen Bericht

Der vorliegende nichtfinanzielle Bericht beinhaltet die Angaben gemäß Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetz (§267a UGB) für die Pierer Industrie-Gruppe. Laut §267a sind Angaben, die für das Verständnis der wesentlichen Auswirkungen aus der Geschäftstätigkeit relevant sind und sich zumindest auf Umwelt-, Sozial- und Arbeiternehmerbelange, die Achtung der Menschenrechte sowie Bekämpfung von Korruption und Bestechung beziehen, zu berichten. Die Managementansätze (verfolgte Konzepte und Zielsetzung), Maßnahmen und weitere Erläuterungen (Due Diligence) werden entlang der drei Handlungsbereiche Umwelt, Soziales und Governance beschrieben. Die Themen ergeben sich aus der 2022 durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse.

Dieser sogenannte konsolidierte, nichtfinanzielle Bericht wurde für den Zeitraum 1.1.2022 bis 31.12.2022 unter Bezugnahme auf die GRI-Standards erstellt. Der GRI-Index im Anhang dieser Beilage beinhaltet eine detaillierte Auflistung der diesbezüglichen Anforderungen. Eine Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards wird angestrebt und diese im Jahr 2023 weiter optimiert.

Der nichtfinanzielle Bericht der Pierer Industrie-Gruppe (Wels/Österreich) umfasst grundsätzlich alle konsolidierten Tochtergesellschaften, wobei die Berichtsinhalte sich auf die Gesellschaften der zwei wesentlichen Unternehmensgruppen samt Tochtergesellschaften fokussieren: die der Pierer Mobility-Gruppe[9] und der Pankl-Gruppe[10]. Die Mitarbeiter- und Compliance-Kennzahlen umfassen grundsätzlich alle konsolidierten Gesellschaften der Pierer Industrie-Gruppe: Dazu gehören neben der Pierer Mobility AG und der Pankl AG die Abatec GmbH, und die Pierer Immoreal GmbH. Im Handlungsbereich Umwelt werden grundsätzlich die Kennzahlen der wesentlichen Unternehmens- und Produktionsstandorte berücksichtigt. Die Pierer Mobility-Gruppe hat für das Geschäftsjahr 2022 einen detaillierten nichtfinanziellen Bericht in Übereinstimmung mit den GRI-Standards 2021 veröffentlicht. Dieser Bericht, welcher freiwillig extern geprüft wird, ist online auf der Unternehmenswebseite[11] zugänglich gemacht. Die Pankl-Gruppe hat für das Geschäftsjahr 2022 erstmalig und freiwillig einen Nachhaltigkeitsbericht unter Bezugnahme auf die GRI-Standards 2021 erstellt und auf der Unternehmenswebseite veröffentlicht[12].

Unternehmensführung

Der Vorstand der Pierer Industrie-Gruppe achtet auf eine korrekte Unternehmensführung und berücksichtigt dabei Aspekte der Nachhaltigkeit, 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 unterliegen unter anderem der österreichischen Rechtsordnung, in dem Rahmen die Gruppe grundsätzlich tätig ist. Zudem dient als Basis zur Erreichung der Rechtskonformität der jeweilige Verhaltenskodex, in dem die Grundsätze und Prinzipien festgelegt werden, an denen sich die Gesellschaften in der Pierer Industrie-Gruppe ihr wirtschaftliches Handeln ausrichten. Ergänzend dazu wurden diverse (interne) Richtlinien auferlegt.

Der Vorstand der Pierer Industrie-Gruppe ist nach funktionalen und geschäftlichen Zuständigkeiten gegliedert. Die geschäftsbezogenen Konzernbereiche werden, sowie auch im Jahr 2022, von acht Vorstandsmitgliedern geleitet. Die Gesamtverantwortung für das Thema Nachhaltigkeit ist bei zwei Vorstandsmitgliedern festgelegt.

Das ESG-Management der Pierer Industrie-Gruppe ist in der Abteilung Investor Relations gebündelt. Neben einem Vorstandsmitglied bilden Mitarbeiter aus den wesentlichen Unternehmensbereichen das ESG-Steuerungsteam auf Konzernebene. Diese stehen in regelmäßigem Austausch mit den ESG-Beauftragten der jeweiligen Fach- und Geschäftsbereiche, insbesondere aus den Abteilungen Risikomanagement, Qualitätsmanagement, Umweltmanagement und der Rechtsabteilung.

9 KTM AG und ihre Tochtergesellschaften, Avocodo GmbH, PIERER Innovation GmbH
10 Pankl Racing Systems AG, SHW AG
11 https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2023/03/Nichtfinanzieller-Bericht-der-PIERER-Mobility-AG-fur-das-GJ-2022_Nachhaltigkeitsbericht.pdf
12 https://pankl.com/nachhaltigkeit/downloads/

Auf Ebene der PIERER Mobility-Gruppe wurde im Jahr 2022 zusammen mit einem externen Dienstleister ein Projekt zur Ermittlung einer Grundlage für die Schärfung der ESG-Strategie gestartet. Mit einem risikobasierten Ansatz (Fokus Outside-In Risiken) werden Inhalte, Daten und Szenarien gesammelt und erarbeitet, die ein noch präziseres Verständnis über die Wirkung ESG-bezogener Themen und Entwicklungen auf das Unternehmen ermöglichen. Dies soll im Folgejahr als Grundlage dienen, die ESG-Strategie weiter zu schärfen und auszubauen. Ziel ist es, die Grundlage für ESG-Strategie im Jahr 2023 auszubauen. Auf Ebene der Pankl-Gruppe wurde im Berichtsjahr das ESG-Team erweitert und die Festlegung eines definierten ESG-Prozesses befindet sich im Aufbau.

Wertschöpfungskette

Als Hersteller von Motorrädern für das Offroad- und Street-Segment wie auch als Produkt- und Designentwickler von (E-)Bicycles einerseits sowie als Hersteller und Zulieferer von High-Tech-Komponenten für die Automobil-, Rennsport- und Luftfahrtindustrie andererseits integriert die Pierer Industrie-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 in einem der wesentlichen Unternehmensbereiche nur zum Teil intern erfolgt, bis hin zum Vertrieb bzw. zur Wartung.

- Forschung & Entwicklung
- Einkauf
- Produktion (Fahrwerkskomponente und Motorrad; dynamische Komponente, Pumpen und Motorkomponente sowie Leichtbau- und Verbundbremsscheiben) & Assemblierung (Motorrad)
- Logistik & Vertrieb
- (Produktnutzung & Verwertung)

Nachhaltigkeitsmanagement

1. Managementsystem und Zertifizierung

PIERER Mobility-Gruppe

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 in der PIERER Mobility-Gruppe von einem integrierten Managementsystem nach ISO 9001* und ISO 14001* erfasst und mit dem KTM-Prozessmanagementsystem gesteuert.

Die Darstellung von Energie- und Materialströmen sowie die Ableitung von Verbesserungspotentialen erfolgt durch ein in das Managementsystem integriertes Umweltmanagementsystem (UMS – zertifiziert nach ISO 14001). Des Weiteren werden hier im Wesentlichen die nachfolgenden Aspekte fokussiert:

- Lebenswegbetrachtung von der Entwicklung bis zur Entsorgung: Derzeit werden gewisse Aspekte des Produktlebenswegs, wie die Elektrifizierung kleinerer Leistungsklassen und die CO_2-Emissionsreduktion (z.B. durch E-Fuels), forciert. Zudem wird derzeit ein Prozess zur Berechnung des CO_2-Fußabdrucks für einzelne Komponenten der Fahrzeuge erarbeitet.
- Gewährleistung der Betriebssicherheit mit Fokus auf Sicherheit, Ordnung und Sauberkeit zur kontinuierlichen Sicherstellung von Umweltschutz-, Sicherheits- und Brandschutzvorgaben.
- Regelmäßig stattfindende interne Audits, zusätzlich wird das UMS einmal jährlich durch den TÜV auditiert.
- Jährlich aktualisierte Umweltziele und Workshops zu deren Aktualisierung. Die Offenlegung der Umweltziele erfolgt im Zuge der Berichterstattung entlang der Empfehlungen der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD). Dieser Bericht erscheint seit 2021, wird jährlich überarbeitet und auf der Webseite der Unternehmensgruppe veröffentlicht[13].
- Jährliche Bewertung der Umweltaspekte, auch hierzu findet einmal jährlich ein Workshop statt.
- Um ein durchgehendes Umweltbewusstsein innerhalb des Unternehmens zu erreichen, werden Mitarbeiterschulungen zum Umweltmanagementsystem, wie etwa ein E-Learning zum

13 https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/12/PIERER-Mobility-AG_TCFD-Report-2022_de.pdf

- richtigen Umgang mit Abfällen, angeboten. Das Schulungsangebot wird 2023 weiter ausgebaut.
- Legal Compliance.

Der Zertifizierungsumfang der ISO 9001 umfasst die Produktionsstandorte in Mattighofen, Munderfing und Graz, die Forschungs und Entwicklungs GmbH, die Logistikstandorte in Munderfing als auch die in Mattighofen und Graz ansässigen Vertriebsgesellschaften. 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 Forschungs und Entwicklungs GmbH nach ISO 14001 zertifiziert.

Produktionsbegleitende Audits
Um dem Risiko eines fehlerhaften Produktes und den damit verbundenen, möglichen nachteiligen Auswirkungen für die Kunden bestmöglich entgegenzuwirken, werden täglich intensive produktionsbegleitende Audits an Motoren und Fahrzeugen durchgeführt. Zur Verbesserung der Produktions- und Montageprozesse werden zudem monatliche Prozessaudits in Anlehnung an VDA 6.3 durchgeführt. (VDA - Verband der Automobilindustrie, VDA 6.3 = Richtlinien für Prozessaudits). Da ein Großteil der erzeugten Fahrzeuge für die Verwendung im öffentlichen Straßenverkehr konzipiert und homologiert ist, richtet sich das Augenmerk auf die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben der jeweiligen Endmärkte.

Mess- und Prüflabor, Erprobung der Produkte und Prozess-FMEA
Innerhalb der KTM Forschungs- und Entwicklungs GmbH steht ein Mess- und Prüflabor zur Verfügung. Hier werden neu oder weiterentwickelte Materialien hinsichtlich Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen analysiert, um die Einhaltung der Spezifikationsanforderungen von Bauteilen/Produkten sicherzustellen. Zudem betreibt sie ein Prüffeld im Bereich der Betriebsfestigkeit zur Prüfung von Einzelkomponenten, Baugruppen und Gesamtfahrzeugen (z.B. Shaker-Prüfstand, Servohydraulik-Prüffeld, Dauerlauf-Rollenprüfstände, Akustik-Rollenprüfstand). Die Entwicklungsergebnisse werden während des gesamten Produktentwicklungsprozesses durch eigens installierte Testteams für Straßenfahrzeuge wie auch für Offroad, vom frühen Prototypenstadium bis hin zum Serienprodukt, erprobt. Um Risiken zu vermeiden, werden außerdem punktuell Fehlermöglichkeits- und Einflussanalysen (Design & Prozess FMEA) durchgeführt.

Sicherheitsstandards
Ein weiterer Schwerpunkt, der eine kontinuierliche Verbesserung und Anpassung der gelebten Prozesse erfordert, bleibt die Integration komplexer, elektronischer Regelsysteme und die steigende Vernetzung mit anderen Verkehrsteilnehmern. Die stetige Erweiterung der strengen Entwicklungs- und Qualitätssicherungsprozesse an die veränderten Fahrzeugfunktionen, die sich am ISO 26262 Standard für Funktionale Sicherheit orientieren, ist die Grundlage dafür, die Sicherheit der Anwender gewährleisten zu können.
Im Zuge der kontinuierlichen Prozessverbesserung werden auch neue Vorgaben wie z.B. die Absicherung der Fahrzeuge und zugehörigen Infrastruktur gegen Cyberangriffe laut ISO 21434 in die Prozesse der Produktentstehung integriert. Durch den Aufbau von Expertise in diesem Fachbereich wird auch im Bereich des Datenschutzes (DSGVO) eine Verbesserung der Sicherheitsstandards erreicht.

Abgas- und Lärmemissionen
Die Homologation der Fahrzeuge in den jeweiligen Endmärkten dient als Nachweis für die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen. Die Typgenehmigungsprüfungen werden auf geeigneten Prüfständen durch den technischen Dienst durchgeführt (oder überwacht). Einige der Prüfstände für Auspuff- und Verdunstungsemissionen sind vom Technischen Dienst („TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH“) als „Drittlabor“ anerkannt. KTM betreibt außerdem eine Reihe weiterer Emissionsprüfstände (für komplette Fahrzeuge und für Motoren). Sie sind zwar nicht als „Drittlaboratorien“ anerkannt, weisen aber dennoch die gleiche Qualität und Genauigkeit auf wie die anerkannten „Drittlaboratorien“. Diese Prüfstände werden für die Bewertung und Entwicklung der Emissionen von Fahrzeugen verwendet, die sich in der Entwicklungsphase befinden. Darüber hinaus verfügt KTM über eine nach ISO 10844 zertifizierte Geräuschprüfstrecke. Hier werden UNECE R41-Zulassungsprüfungen durchgeführt. Diese wird auch für die Lärmemissionsbewertung von Fahrzeugen in der Entwicklung sowie für CoP (Conformity of Production) Tests verwendet.

KTM hat zudem einen speziellen akustischen Laborraum, in dem nahezu kein Schall reflektiert wird und somit für die Prüfverfahrenssimulation nach UNECE R41 geeignet ist. Simulierte Vorbeifahrtgeräuschprüfungen sind jedoch in der EU-Typgenehmigungsverordnung und auch in der UNECE R41-Regelung für Geräuschemissionen von Motorrädern noch nicht vorgesehen. Dennoch werden in diesem echofreien Raum Tests durchgeführt, um die kontinuierliche Geräuschemissionsbewertung ganzer Fahrzeuge und in der Entwicklung befindlicher Fahrzeugteilsysteme (z.B. Bremssystem oder isolierte Analyse der Geräuschemissionen des Sekundärgetriebes) zu unterstützen.

Assemblierungsprozess & End-of-Line Test
Jede Fahrzeugkomponente wird nach einem Prüfplan durch erfahrene und hinsichtlich der relevanten Prüfkriterien geschulte Mitarbeiter überprüft. 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. Weiters findet im Zuge der Auslieferung an den Endkunden für jedes Motorrad eine sogenannte Pre-Delivery-Inspection durch den geschulten KTM/Husqvarna/GASGAS-Händler statt. Dabei wird eine klar definierte Inspektionsliste mit allen sicherheitsrelevanten Bauteilen und Systemen abgearbeitet und elektronisch in der Fahrzeuggeschichte für jedes Motorrad im Dealer.Net gespeichert.

Die außereuropäischen Assemblierungsstandorte werden von einem Team hochqualifizierter QM-Mitarbeiter professionell betreut. Sie sorgen dafür, dass das Fertigungs-Know-how zu diesen Standorten weitergegeben wird und stellen mit der Implementierung eines KTM-konformen Managementsystems die Qualität der dort produzierten Fahrzeuge sicher.

Pankl-Gruppe

Um entlang der gesamten Wertschöpfungskette, vor allem in den Produktionsprozessen, wesentliche Verbesserungen für Umwelt und Klima zu erreichen, bedarf es neben klaren Zielen und dem entsprechenden Willen, alle Aktivitäten optimal zu steuern und zu unterstützen, auch eines strukturierten Vorgehens. Längerfristig wird dies durch die kontinuierliche Verbesserung der Technologie- und Managementprozesse, ein konzernweites Umweltmanagementsystem sowie die Schulung und aktive Einbindung aller Beteiligten sichergestellt.

Die angewandten Grundsätze sind in der konzernweiten Umwelt- und Nachhaltigkeitsrichtlinie festgehalten und sowohl auf dem Sharepoint als auch auf der Homepage der Pankl Racing Systems AG einsehbar.

Die nach den ISO-Normen zertifizierten Managementsysteme umfassen alle Mitarbeiter, Prozesse und Tätigkeiten an den betroffenen Standorten. Die Wirksamkeit des Managementsystems wird regelmäßig durch interne und externe Audits überprüft. Falls erforderlich, werden Maßnahmen zur Verbesserung des Managementansatzes umgesetzt.

Mit der durchgehenden Umweltmanagementzertifizierung ISO 14001* hat Pankl Strukturen und Prozesse geschaffen, um die Umweltleistung des Unternehmens stetig zu verbessern und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt möglichst zu verhindern. Im Zuge dieser Prozesse werden durch das Management jährlich Ziele gesetzt, z.B. zur Erhöhung der Energieeffizienz, und der Fortschritt quartalsweise geprüft.

Die Bemühungen im Bereich des Umweltschutzes stützen sich in großem Umfang auf das implementierte Umweltmanagementsystem. Die Pankl-Standorte in Österreich, Deutschland, USA, Brasilien, Slowakei sowie Rumänien sind nach ISO 14001 zertifiziert und werden im Rahmen jährlich abgehaltener Audits hinsichtlich ihrer Verbesserungen im Umweltmanagement und der Wirksamkeit getroffener Maßnahmen bewertet.

Um die „Due Diligence“ bei Pankl sicherzustellen, werden an einigen Standorten anerkannte Rahmenwerke zugrunde gelegt. Hierzu zählen die automobilspezifische Norm IATF 16949, die Qualitätsmanagementnorm ISO 9001 (Österreich, USA, Slowakei, England, Deutschland, Kanada und Rumänien), die Energiemanagementsystemnorm ISO 50001 (deutsche Standorte der SHW), die Arbeits- und Gesundheitsschutznorm ISO 45001 sowie die Umweltnorm ISO 14001. Sie alle enthalten jeweils Vorgaben zur Umsetzung von Maßnahmen in den betreffenden Bereichen. Die Standorte in Aalen-Wasseralfingen, Bad Schussenried, Tuttlingen und Neuhausen ob Eck nutzen ein integriertes Managementsystem, das sich auf vier bzw. alle fünf Normen bezieht. Die internationalen Standorte der SHW-Gruppe in Nord- und Südamerika sowie China orientieren sich im Umgang mit Arbeitssicherheit an den Systemen und Maßnahmen der deutschen Werke und können ebenfalls Zertifizierungen nachweisen.

* Die jeweils gültigen Zertifikate sind auf der Webseite des jeweiligen Unternehmens permanent verfügbar.

2. Wesentliche Nachhaltigkeitsthemen (Wesentlichkeitsanalyse)

Die Durchführung einer Wesentlichkeitsanalyse dient dazu, für das Unternehmen relevante und wesentliche Faktoren hinsichtlich nachhaltigen, sozialen und wirtschaftlichen Handelns zu identifizieren und zu bewerten. Hierzu zählen neben den Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelangen auch die Achtung der Menschenrechte sowie die Bekämpfung von Korruption und Bestechung. Die in diesem Bericht als wesentlich für die Pierer Industrie AG dargestellten Inhalte basieren auf den Ergebnissen der im Jahr 2022 durchgeführten grundlegend neuen Wesentlichkeitsanalyse der PIERER Mobility-Gruppe einerseits und der Pankl-Gruppe andererseits. Durch die Analyse des Geschäftsmodells und der Auswirkungen des wirtschaftlichen Handelns auf die

beteiligten Stakeholder, sowohl innerhalb als auch außerhalb des Unternehmens, wurden relevante Themenfelder identifiziert. In einem zweiten Schritt wurden die identifizierten Faktoren in einem Expertengremium unter Vorstandsbeteiligung diskutiert und dabei festgelegt, welche der Themenfelder die wesentlichen Inhalte des Berichts darstellen sowie welche jener Themenfelder Auswirkungen auf die Tätigkeit haben und für den langfristigen Geschäftserfolg relevant sind. Auf Basis der laufenden unterjährigen Kommunikation mit den Stakeholdern werden die wesentlichen Themenfelder hinkünftig zumindest jährlich auf deren Aktualität überprüft. Die **Bewertung der wesentlichen Themenfelder, die in der Unternehmensgruppe zur Erfüllung der vier Belange dienen**, brachte im Geschäftsjahr 2022 folgendes Ergebnis:

Umwelt *(Umweltbelange)*

- Innovation aus eigener Forschung & Entwicklung
- Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktnutzung sowie aus dem Produktdesign/End of Life
- Klima- und Umweltauswirkungen aus Beschaffung & Logistik sowie aus der Produktion, sonstige Klima- und Umweltauswirkungen
- Abfallmanagement

Soziales *(Arbeitnehmer- und Sozialbelange)*

- Produktqualität und Anwendersicherheit
- Arbeitgeberattraktivität, Diversität und Chancengleichheit
- Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit
- Aus- und Weiterbildung
- Arbeitnehmerrechte und Arbeitsbedingungen

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

- Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Beschaffung sowie aus Geschäftsentscheidungen und -prozessen
- Business & Legal Compliance
- Datenschutz, Informationssicherheit und Cybersicherheit
- Faires und verantwortungsvolles Produktmarketing
- Resilienz der Lieferketten

ESG-Management

- ESG-Stakeholderdialog
- Zukunftsfähigkeit des Geschäftsmodells
- Korrekte und nachhaltige Corporate Governance

Die Themen „ESG Stakeholderdialog“, „Zukunftsfähigkeit des Geschäftsmodells“ und „Korrekte und nachhaltige Corporate Governance“ sind hierbei keinem der drei Handlungsbereiche zugeteilt, da sie sich als ESG-Management-Aufgabe verstehen. Das Thema der Zukunftsfähigkeit ist zudem als Kombination mehrerer ESG-Themen zu betrachten. Die genannten drei wesentlichen Themen werden als übergeordnete Managementansätze für alle drei ESG-Bereiche gesehen. Aus dem Grund sind sie auch mit keinem bestimmten Indikator verbunden.

Die Stakeholder werden mit dem vorliegenden Jahresfinanzbericht über Ziele, Maßnahmen und deren Ergebnisse informiert. Ebenso werden bestimmte ESG-Themenbereiche auch bei unterschiedlichen Veranstaltungen vorgetragen (wie z.B. Roadshows, Investorenkonferenzen, Fachveranstaltungen).

3. Wesentliche Nachhaltigkeits- und Klimarisiken *(Bezug zu NaDiVeG-Belang)*

Umweltbelange

- **Innovation aus eigener Forschung und Entwicklung:** Die Risiken resultieren aus einer nicht bedarfs- und regelgerechten Produktentwicklung sowie Materialentwicklung und -optimierung. Beschäftigt sich die Pierer Industrie AG nicht intensiv mit der Forschung und Entwicklung im Bereich

der Zweirad-Mobilität (z.B. alternative Antriebstechnologien) sowie im Rennsport- und High Performance-Bereich als auch in der Luftfahrtindustrie, könnten wesentliche Meilensteine, Innovationen und Verbesserungen im Bereich der Sicherheit, Effizienz, Umweltverträglichkeit und Kundenerwartung ausbleiben oder verzögert werden.
Eine nicht bedarfs- und regelgerechte Produkt- und Materialentwicklung können zum Verlust von Marktanteilen führen, da die veränderte Nachfrage nicht ausreichend oder im Vergleich zum Mitbewerb weniger attraktiv bedient wird.
(Outside-In) – Im Zusammenhang mit dem einsetzenden und politisch zunehmend geforderten Technologie-Wandel weg von dem Verbrenner-Antrieb ist noch offen, welche der möglichen Alternativen sich durchsetzen werden, wann sie es tun und zu welchen Anteilen bzw. in welchen Einsatzgebieten. F&E-Tätigkeiten/-Investitionen in diesem wichtigen Bereich könnten sich als Fehlausrichtung erweisen, wobei als Folge hohe Entwicklungskosten komplexer Projekte kein oder wenig Return gegenüberstünde. Diese Fehlausrichtung, wie jedoch auch das Zögern bei F&E-Impulsen könnten zu abnehmender Konkurrenzfähigkeit und einer schlechteren Marktposition beitragen.

- **Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktnutzung sowie aus dem Produktdesign/End of Life:** (Outside-In) – Ein stärker werdender Fokus auf Kreislaufwirtschaft und der Einsatz nachhaltigerer Materialien könnte höhere Kosten und Aufwände zur Folge haben. Eine Verteuerung wichtiger Materialien wie Aluminium und Stahl könnte sowohl durch CO_2-bezogene Abgaben wie auch eine Knappheit durch rasant steigende Nachfrage nach Sekundärmaterial verursacht werden. Zugleich können Regularien zur Rücknahme von Traktionsbatterien und einer möglichen Erweiterung der Herstellerverantwortung hohe Aufwände und Investitionskosten zur Folge haben, um die organisatorischen und technischen Gegebenheiten derart weiterzuentwickeln, dass die Vorgaben erfüllt werden können.
  (Inside-Out) – Die Verwendung von Primärmaterialien, insbesondere Aluminium, kann mit den damit verbundenen hohen CO_2-Emissionen zum Klimawandel und generell zur Erschöpfung vorhandener Ressourcen beitragen. Das Fehlen von End-of-Life Initiativen bzgl. Rücknahme oder der 6R-Strategien (auch bereits bei der Produktentwicklung) begünstigt den Fortbestand linearer Lebenszyklen, an deren Ende die Vernichtung und Verschwendung gebrauchsfähiger Produkte, Komponenten oder Materialien stehen.
  <u>PIERER Mobility AG</u>
  - Zunehmende Regulierungen (Fahrverbote, Euro-Norm), die Forderung nach nachhaltiger Mobilität und EU-weite wie nationale Ziele zur Klimaneutralität sind Ursachen für das Risiko, dass Verbrennermotorräder künftig noch stärker reguliert und reglementiert werden. Eine Auswirkung wären sinkende Verkaufszahlen oder Auflagen aus nicht erfüllten Regulierungen.
  - Verbrennermotorräder emittieren neben CO_2 und weiteren Abgasen auch Partikel und Lärm. Das wirkt sich auf Klima, Luftqualität (besonders im urbanen Bereich) und Lärmintensität aus. Zunehmende Lärm-, Luft- und Klimaschädigung kann zu weitreichenden gesundheitlichen und die Natur beeinträchtigende Konsequenzen führen.

  <u>Pankl AG</u>
  - Der weltweite Klimawandel und die fortschreitende Ressourcenknappheit stellen insbesondere für Kunden aus der Automobilindustrie eine große Herausforderung dar. Unterstrichen wird dies durch den gemeinsamen Vorschlag von Vertretern der EU-Kommission, des EU-Parlaments und des europäischen Rates für die CO_2-Regulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge für die Zeit nach 2021. Demzufolge soll der Flottenverbrauch für Pkw bis 2030 um 37,5 Prozent gegenüber dem Vergleichsjahr 2021 gesenkt werden. Die Herausforderung besteht darin, Fahrzeuge im Hinblick auf Emissionen sowie Ressourcenverbrauch weiter zu verbessern.

- **Klima- und Umweltauswirkungen aus Beschaffung & Logistik sowie aus der Produktion und Resilienz der Lieferketten sowie sonstige Klima- und Umweltauswirkungen:** *(Outside-In)* – Als global agierendes Unternehmen sind die Lieferketten weit verzweigt und international. Unterschiedliche politische und geographische Rahmenumstände, sowie Regulierungen und Krisen üben großen Druck auf Lieferketten aus. Auch Ursachen im Zusammenhang mit dem Klimawandel

(CO_2-Bepreisungen, Materialknappheiten oder erhöhte Nachfragen nach Recycling- oder transitorisch wichtigen Materialien, zunehmende Extremwetterereignisse) könnten zu Preissteigerungen und temporären Lieferantenausfällen führen. // Steigende Energiepreise haben verschiedene Ursachen und können sich ihrerseits auf das Unternehmensergebnis auswirken. Ohne entsprechende Effizienzmaßnahmen könnten Energiekosten demnach stark steigen und das Ergebnis mindern. Im Zusammenhang mit dem voranschreitenden Klimawandel steigen auch Häufigkeit, Ausmaß und regionale Verbreitung von Extremwetterereignissen, welche Produktionsstandorte temporär beeinträchtigen oder außer Betrieb setzen können. // Wesentliche Bruttorisiken stehen vorwiegend im Zusammenhang mit möglicherweise steigenden Kompensationszahlungen für CO_2-Emissionen. Diese könnten unter anderem gebäudebezogene Energiekosten und dienstreisebezogene Kosten erhöhen.
(Inside-Out) – Transportbedingte CO_2-Emissionen tragen zum Klimawandel bei und variieren je nach gewähltem Transportmittel. Infolge der Nicht-Beachtung dessen kann es zu vermeidbaren CO_2-Emissionen beispielsweise durch übermäßige Luftfracht kommen. // Neben klimawandelbezogenen Auswirkungen (v.a. CO_2-Emissionen aus fossilen Energieträgern in der Produktion) könnten im Zusammenhang mit der Lagerung und Verarbeitung von nötigen Materialien und Stoffen Umweltverschmutzungen entstehen. // Neben CO_2- und Schadstoffemissionen aus Dienstreisen und gebäudebezogenem Energiebedarf (Strom, Wärme) und ihrem möglichen Beitrag zum Klimawandel könnten Lichtemissionen und Flächenversiegelung als Umweltauswirkungen auftreten.

Arbeitnehmerbelange

- **Arbeitgeberattraktivität:** *(Inside-Out)* – Als einer der größten Arbeitgeber in Oberösterreich, in der Steiermark und Baden-Württemberg trägt die Pierer Industrie AG maßgeblich zur Beschäftigungsrate und damit verbundenem Wohlstand bei. Bestünden diese Arbeitsplätze nicht bzw. würden nicht weiter ausgebaut, könnten zunehmende Arbeitslosigkeit, die Abwanderung qualifizierter Fachkräfte aus diesen Regionen oder dem gesamtösterreichischen/-deutschen Raum, sowie eine geringere lokale Wirtschaftstätigkeit resultieren. *(Outside-In)* – Im Umfeld sich wandelnder Ansprüche an Arbeitgeber und Arbeitsplätze könnte eine mangelnde Beschäftigung mit dem Thema zu Schwierigkeiten bei der Einstellung wichtiger Fachkräfte führen. Fehlendes (qualifiziertes) Personal könnte zu Produktionsunterbrechungen, mangelnder Innovationstätigkeit und so auch zu Umsatzverlusten beitragen.

- **Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit:** *(Inside-Out)* – Die Mitarbeiter haben ein Recht auf Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz. Eine Nichtbeachtung würde die Gesundheit der Mitarbeiter gefährden. Auch würde die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter darunter leiden.

- **Aus- und Weiterbildung:** Die fachliche Kompetenz der Mitarbeiter ist wesentliche Voraussetzung für den Konzernerfolg. Die Risiken in diesem Bereich sind nicht ausreichend ausgebildete Mitarbeiter (im Arbeitsmarkt oder in-house), die z.B. den hohen technischen Anforderungen nicht gewachsen sind. Aber auch unzufriedene Mitarbeiter, die gegebenenfalls das Unternehmen verlassen, wenn sie nicht ausreichend Weiterentwicklungsmöglichkeiten sehen. Oder aber – im Zuge des War for Talents – eine mangelnde Attraktivität als Arbeitgeber aufgrund mangelnder Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten. Insgesamt kann ein Mangel an (ausreichend qualifizierten) Mitarbeitern hier als Risiko benannt werden.

- **Diversität und Chancengleichheit:** *(Outside-In)* – In der modernen Gesellschaft spielen unterschiedliche Lebensentwürfe, Weltanschauungen und kulturelle Hintergründe eine zunehmend wichtige Rolle. Auch für die Beurteilung vieler Stakeholder der Pierer Industrie-Gruppe sind diese Grundsätze wichtig. Ebenso achten zukünftige Mitarbeiter genauso wie bestehende mehr und mehr auf eine sozial gerechte Struktur in allen Teilen des Unternehmens. Risiken für den Konzern im Bereich dieses Themas lassen sich als Abwenden verschiedener Stakeholder mit einhergehendem Reputationsverlust zusammenfassen. Auch würden die nachweislichen Potenziale diverser Teams hinsichtlich Innovation und Lösungsfindung nicht genutzt.

(Inside-Out) – Als großer Arbeitgeber und global tätiger Konzern hat die Pierer Industrie AG Verantwortung gegenüber einer gerechten Gesellschaft und einer gerechten Unternehmenskultur über die verschiedensten Individuen im Unternehmen hinweg. Ein Ignorieren dieser Themenbereiche könnte bestehende soziale Ungerechtigkeiten in der Gesellschaft verschärfen statt lösen und die individuelle Freiheit von Menschen einschränken.

- **Arbeitnehmerrechte und Arbeitsbedingungen:** *(Inside-Out)* – Veraltete oder schlechte Arbeitsbedingungen könnten zu psychischen und physischen Gesundheitsschäden bei Beschäftigten führen. Ein mangelnder Fokus auf die Einhaltung von Arbeitnehmerrechten könnte zu Rechtsverletzungen gegenüber den Beschäftigten beitragen.

  (Outside-In) – Schlechte oder nicht zeitgemäße Arbeitsbedingungen könnten zu Schwierigkeiten im Recruiting wichtiger Fachkräfte und High Potentials sowie zu erhöhter Fluktuation unter bereits Beschäftigten beitragen. Vorfälle im Zusammenhang mit der Wahrung von Arbeitnehmerrechten und Arbeitsbedingungen könnten zu Klagen und Sanktionen sowie zu Reputationsschäden führen.

Sozialbelange

- **Produktqualität und Anwendersicherheit:** *(Outside-In)* – Wenn dem zunehmenden Sicherheitsanspruch durch Anwender und Regulierungen nicht entsprochen wird, könnte die Attraktivität motorisierter Zweiräder in bestimmten Segmenten sinken und somit zu teilweisen Absatzeinbrüchen führen. Probleme in der Produktqualität könnten zu Rückrufaktionen und Reputationsschäden führen, die das Unternehmensergebnis belasten. Hohe Anforderungen an die Qualität der Produkte aus Regulierungen und weiteren Vorgaben können zu hohen Aufwänden und steigender Komplexität der Produkte führen. Dies ist auch im Zusammenhang zunehmender Intentionen zur Verwendung bzw. Nicht-Verwendung bestimmter Materialien aufgrund von nachhaltigkeitsbezogenen Kriterien zu sehen.
  (Inside-Out) – Als Hersteller von Mobilitätslösungen trägt der Konzern auch Verantwortung den Anwendern gegenüber, ihnen ein hochwertiges Produkt ohne Produktions- oder Sicherheitsmängel zur Verfügung zu stellen, welche zu Unfällen und gesundheitlichen Folgen führen oder beitragen könnten. Unzureichende Prüfprozesse und zu wenig Fokus auf Sicherheitsfeatures könnten Qualitäts- und Sicherheitsmängel begünstigen.

- **Datenschutz und Cybersicherheit:** *(Inside-Out)* – Ohne ausreichenden Fokus auf Datenschutz und Cybersicherheit könnten sensible Daten (z.B. von Kunden, Geschäftspartnern, Mitarbeitern) an unbefugte Dritte gelangen und dort für widerrechtliche Zwecke missbraucht werden. Die Verantwortung für den Umgang mit Daten und digitalen Systemen im Einklang mit regulatorischen und technologischen Standards ist daher bedeutend.
  (Outside-In) – Im Umfeld zunehmender Cyberattacken und komplexer werdender digitaler Systeme bzw. Anwendungen, sowie einem allgemein weiter steigenden Datenvolumen/-verkehr steigt auch das Risiko von Vorfällen mit Schaden für den Konzern. Während Datenunfälle zunehmend höhere Sanktionen nach sich ziehen, könnten auch Datenleaks eigener sensibler Unternehmensdaten bei Dritten für Wettbewerbsnachteile, Datenverlust und kostenintensive Folgeschäden sorgen.

- **Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Beschaffung sowie aus Geschäftsentscheidungen und -prozessen, Resilienz der Lieferketten:** *(Outside-In)* – In einer globalen und komplexen Lieferkette könnten sich Zulieferbetriebe oder Sub-Lieferanten befinden, bei denen es zu Auswirkungen auf Menschen und ihre Rechte kommt. Zunehmende Regulierungen und Aufmerksamkeit auf das Thema führen für Unternehmen zu komplexeren Sorgfaltspflichten und einer einhergehend höheren Verantwortung. Neben Reputationsschäden könnten auch hohe Kosten zur Umsetzung dieser Pflichten und Verantwortung entstehen. // Steigende Anforderungen an Unternehmen bezüglich einer strategischen Human Rights Due Diligence können zu hohen Umsetzungsaufwänden und damit verbundenen Kosten führen. Durch verstärkte Kontrollen und genauere Definitionen steigt auch das Risiko von Compliance-Vorfällen.

(Inside-Out) – Das Bestehen oder Fortbestehen von Geschäftsbeziehungen zu Betrieben mit mangelhaften Sozialstandards könnte auch zum Fortbestehen oder Ansteigen von schweren Auswirkungen von schlechten Arbeitsbedingungen und Menschenrechtsverletzungen für die dort Beschäftigten führen.

- **Faires und verantwortungsvolles Marketing:** *(Inside-Out)* – Das Bruttorisiko besteht darin, dass bestimmte Darstellungen von Fahrweisen in Marketingmaterialien ein riskanteres Fahrverhalten im tatsächlichen Straßenverkehr fördern könnten, was zu einer höheren Zahl von Unfällen beitragen könnte.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

- **Business & Legal Compliance:** Die Zusammenarbeit mit Partnern entlang der Wertschöpfungskette birgt grundsätzlich Risiken für unlauteren Wettbewerb, unter anderem die unlautere Beeinflussung von Lieferanten, Kunden oder Entscheidungsträgern. Das Risiko besteht hauptsächlich bei Vertragsanbahnungen mit Kunden und Geschäftspartnern, bei Sponsoring, sowie bei sämtlichen Projekten, bei denen Amtsträger involviert sind.
  (Inside-Out) – Ohne entsprechende Gegenmaßnahmen können wettbewerbsverzerrende Praktiken ungehindert durchgeführt werden und somit Schäden im markwirtschaftlichen System verursachen.
  (Outside-In) – Neben Reputationsschäden aus wettbewerbsverzerrenden Praktiken drohen insbesondere hohe Geldstrafen und andere Sanktionen. Ferner könnten Mehrkosten aus durch Bestechung entstandenen unwirtschaftlichen Verträgen entstehen. Gerade mit Blick auf die zunehmenden Regulierungen im ESG-Bereich könnte sich das Risiko für den Eintritt von Vorfällen erhöhen.

Menschenrechte

- **Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Beschaffung sowie aus Geschäftsentscheidungen und -prozessen:** siehe Sozialbelange
- **Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit:** siehe Arbeitnehmerbelange
- **Diversität und Chancengleichheit:** siehe Arbeitnehmerbelange
- **Datenschutz und Cybersecurity:** siehe Sozialbelange

4. Unser Beitrag zu den SDGs

Im Jahr 2015 wurde die “Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung” auf dem Gipfeltreffen der Vereinten Nationen (UN) verabschiedet. Alle 193 Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen verpflichteten sich, die Umsetzung der Agenda 2030 mit ihren 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung, den Sustainable Development Goals („SDGs“), auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene bis 2030 zu erarbeiten.

Die Pankl-Gruppe hat die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung hinsichtlich ihrer Bedeutung für die eigene Geschäftstätigkeit analysiert. Die vielseitigen Geschäftsaktivitäten und das vielfältige Produktportfolio der Pankl-Gruppe haben auch Auswirkungen auf andere SDGs, die hier nicht explizit angeführt sind. Der Grund dafür ist, dass die Auswirkungen in Bezug auf diese Ziele nicht als primär angesehen werden.

Die PIERER Mobility-Gruppe hat die 17 Ziele ebenfalls analysiert und möchte mit ihrer Geschäftstätigkeit zur Erreichung der globalen Ziele für nachhaltige Entwicklung beitragen (Fokus SDGs) sowie nachteilige Auswirkungen im Zuge der Geschäftstätigkeit hinsichtlich der Themen und Zielsetzungen vermeiden (weitere SDGs). Aus allen siebzehn SDGs ergeben sich so insgesamt elf SDGs als relevant für die PIERER Mobility-Gruppe. Eine Verknüpfung der aktuellen in der Unternehmensgruppe gesetzten wie auch geplanten Maßnahmen mit den SDGs inklusive den Unterzielen ist im ESG-Programm der PIERER Mobility-Gruppe zu finden.

Auf der Ebene der Pierer Industrie-Gruppe ergeben sich so insgesamt folgende SDGs als relevant:

5. ESG Stakeholder Dialog

Stakeholder-Gruppen: Mitarbeiter sowie Vorstand, Aufsichtsrat und Betriebsrat; Geschäftspartner; Kapitalmarkt (Aktionäre, Investoren, Analysten, Banken und Rating-Agenturen); Lieferanten und Händler; Universitäten und wissenschaftliche Partner; Anwender und Kunden; Medien; Politik; Netzwerke und Verbände; Rennfahrer und Werksfahrer, Fahrerteams.

Durch die wachsende Präsenz der Produkte und der zukunftsträchtigen High-Tech-Lösungen aus den verschiedenen Unternehmensbereichen, sowohl der B2C als auch der B2B Geschäftsbeziehungen, vor allem aber jener unter den Motorrad- und (E-)Bicycles-Marken ist die Unternehmensgruppe auf dem Weltmarkt mit verschiedenen Anspruchsgruppen konfrontiert. Die einzelnen Interessen und Haltungen werden hierbei möglichst ausgewogen berücksichtigt. Es wird stets hoher Wert auf transparentes Handeln gelegt sowie auf das Erkennen der unterschiedlichen Interessen und die Erfüllung der Erwartungen der Stakeholder; dies ist unter anderem aufgrund eines kontinuierlichen und intensiven Dialogs mit den Stakeholdern gewährleistet. Die Sichtweisen und Erfahrungen anderer sind für ihr Handeln entscheidend, um relevante, aber auch kontroverse Themen anzusprechen und zu diskutieren. Nur so kann sie die von beiden Seiten gestellten Anforderungen und Erwartungen erfüllen und nachhaltige Lösungen entwickeln.

Hierzu sind definierte Kommunikationswege und Dialogformen installiert, die einen laufenden Austausch mit den wichtigsten Anspruchsgruppen ermöglichen. Eine proaktive Kommunikation und die Einbindung relevanter Stakeholder sind für alle Gesellschaften der Pierer Industrie-Gruppe von entscheidender Bedeutung, um ihre marktführende Stellung zu bewahren und auf das volatile Marktumfeld ihrer Produkte und Dienstleistungen möglichst zeitnah reagieren zu können.

Ein respektvoller Umgang miteinander und der transparente Informationsfluss tragen nachhaltig dazu bei, ein gegenseitiges Vertrauen aufzubauen und Missverständnisse zu vermeiden – nur so können bestehende Spannungen abgebaut und neue Konflikte vermieden werden. Im Mittelpunkt des Stakeholder-Dialogs stehen neben persönlichen Gesprächen vor allem auch die gemeinsame Produktentwicklung mit verschiedenen Fachgruppierungen sowie eine starke regionale Zusammenarbeit unserer Standorte und Zulieferbetriebe. Die Pierer Industrie-Gruppe ist sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst und daher stets bemüht, zukunftssichere Arbeitsplätze anzubieten und nachhaltig neue Arbeitsplätze zu schaffen. Im Dialog mit Anrainern, Gemeinden und Verbänden entwickelt sie Lösungskonzepte für lokale Herausforderungen und forciert eine ausgewogene Aufklärungsarbeit. Der regelmäßige Austausch mit dem Kapitalmarkt hat für sie einen hohen Stellenwert. Darüber hinaus umfasst ihr Stakeholder-Management auch noch Tech-Talks, Themen-Workshops, Schulungen, Befragungen, Web-Plattformen, Medienkontakte und Interviews sowie Messen und Karrieretage.

Auf Basis der laufenden unterjährigen Aktivitäten mit ihren Stakeholdern werden die Dialogformen zumindest jährlich (die Identifikation erfolgte erstmals 2018) auf deren Aktualität überprüft und upgedatet. Ein Überblick zu den Stakeholder-Gruppen und den Dialogformen findet sich nachfolgend:

Die **Mitarbeiter** haben jährliche Mitarbeitergespräche mit ihren Vorgesetzten, wo unter anderem die Zufriedenheit und die Zielsetzung für das kommende Jahr besprochen wird. Außerdem finden regelmäßig Befragungen zur Zufriedenheit am Arbeitsplatz statt; die Unternehmen in der Pierer Industrie-Gruppe verfügen über ein umfangreiches Intranet, welches über Sprechstunden mit der Personalabteilung und Personalentwicklung, diverse Möglichkeiten von Workshops, Schulungen und Persönlichkeitsentwicklung, die Gesunde Ecke, Informationsveranstaltungen und Betriebsversammlungen sowie Mitarbeitervergünstigungen informiert.

Für den Bereich **Universitäten und wissenschaftliche Partner** werden bspw. Folgendes angeboten: Besuch und Förderung von Bildungsinstituten (FH, Uni), gemeinsame F&E Projekte, Zusammenarbeit mit der Delta Akademie der Montanuniversität Leoben (Stefan Pierer als Leitungsbeirat), Stiftungsprofessur an der Montanuniversität Leoben, Zusammenarbeit mit Hochschulen und technisch höheren Schulen, Sponsoring von Formula Student Teams, Mitglied des Automobilclusters, Mitglied der Industriellenvereinigung – Im Zuge der Ordentlichen Vollversammlung 2022 wurden der Vorstand und das Präsidium der Industriellenvereinigung Oberösterreich für die Funktionsperiode 2022-2025 neu gewählt. Stefan Pierer ging als neuer Präsident hervor.

Lieferanten und Händler haben die Möglichkeit, bei Messen das Unternehmen und seine Produkte genauer kennenzulernen; weiters können Informationen über Unternehmenspräsentationen und die Unternehmenswebseiten geholt werden; bei gemeinsamen Veranstaltungen und Besuche durch seine Einkaufs- und Vertriebsmitarbeiter wird ein regelmäßiger Austausch gewährleistet.

Die **Medien**präsenz wird durch diverse Interviews, Pressemeldungen und Zeitungsartikel, Messen, Newsbeiträge und den regelmäßigen Kontakt zu Journalisten verstärkt.

Ein regelmäßiger Wissensaustausch bei Fachtagungen und Expertenworkshops sowie der Kooperation bei der Entwicklung und Produktion von neuen Produkten gewährleistet die Kommunikation mit Geschäftspartnern.

Durch das Bereitstellen von Unternehmensdaten (bspw. Jahresfinanzbericht) und Informationen zu Investitionen und zum weiteren Wachstum der Firmen in der Gruppe und durch die Unterstützung bei Förderprojekten werden Politik, Fremdkapitalgeber und Netzwerke informiert.

Der regelmäßige Dialog mit Analysten und **Investoren**, das Bereitstellen von Unternehmensdaten und Abhalten der jährlichen Hauptversammlung liefert die entscheidenden Informationen an die Aktionäre.

Die **Anrainer** der Standorte haben die Möglichkeit einer Firmenführung bzw. können auch am Tag der offenen Tür (Lange Nacht der Forschung) einen Blick in die Produktion werfen.

Vereine werden durch Sponsoring von gemeinnützigen Organisationen sowie Sponsoringbeiträge für Mitarbeiter der Gruppe, die bei einem Verein tätig oder in einem Verein Mitglied sind, unterstützt.

Vor dem Hintergrund ihrer intensiven Forschungs- und Entwicklungspolitik beteiligt sich die PIERER Mobility-Gruppe im Rahmen ihrer **ACEM**-Mitgliedschaft mit ihren Produktentwicklungen an der Entwicklung von Roadmaps aus den Bereichen Sicherheit, Automatisierung sowie Dekarbonisierung und Elektromobilität. Weiters partizipiert und unterstützt sie verschiedene EU-Forschungsprojekte. Fokusthemen der ACEM (European Association of Motorcycle Manufactures) sind unter anderem Umweltfreundlichkeit der Zweiräder sowie die Förderung der Nachhaltigkeit durch die Motorradindustrie. Aus diesem Grund leistet sie aus Sicht der PIERER Mobility-Gruppe einen wesentlichen Beitrag, um regulatorische Aktivitäten voranzutreiben und sich für die Einführung neuer Umweltnormen einzusetzen. CEO Stefan Pierer unterstützt seit Juni 2022 als Vizepräsident die ACEM[14]. Davor war er fünf Jahre lang Präsident der Organisation. Zu seiner Amtszeit befand sich das Mobilitäts- und Industrieökosystem in Europa in einem raschen und entscheidenden Wandel. Um sich den neuen Herausforderungen auch als Motorradhersteller anpassen zu können, wurden während seiner Präsidentschaft

14 Weitere Informationen finden sich unter https://www.acem.eu/the-european-association-of-motorcycle-manufacturers-elects-new-senior-management-team

wichtige Aktivitäten gefördert sowie eine Dekarbonsierungsstrategie für Powered Two-Wheelers (PTWs) bis 2050[15] erarbeitet.

Zu den weiteren wesentlichen Aktivitäten gehört unter anderem der Ausbau wie auch die Sicherstellung der europäischen E-Mobility-Kompetenz für ein tauschbares Akkusystem gemeinsam mit den **SBMC**-Mitgliedern (Swappable Batteries Motorcycle Consortium[16]). Das Ziel des Konsortiums ist es, die vollständige Interoperabilität von austauschbaren Batterien zu gewährleisten, um ihre Anwendung weltweit zu erleichtern und so die nachhaltige Mobilität zu fördern. Weiters nahm im Berichtsjahr 2022 die **eFuel Alliance Österreich** ihre Arbeit auf. Die Vereinigung setzt sich für die industrielle Produktion von synthetischen flüssigen Kraft- und Brennstoffen aus erneuerbaren Energien ein. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, E-Fuels als Beitrag für den Klimaschutz zu etablieren, zu fördern und weltweit zur Anwendung zu verhelfen[17]. Eine ihrer Gründungsmitglieder ist die KTM Forschungs und Entwicklungs GmbH.

6. Gesellschaftliche und soziale Engagements

Unser Tun hat Auswirkungen auf Gesellschaft und Umwelt – hier wollen wir als Pierer Industrie-Gruppe über das unternehmerische Handeln hinaus eine positive Zukunft mitgestalten und unseren Teil beitragen. Als international agierender Konzern sind die Engagements in der Pierer Industrie-Gruppe breit gefächert. Sie unterstützt und fördert eine Vielzahl an Initiativen sowie Projekten – und ist stets auf der Suche nach neuen, sinnstiftenden Partnerschaften. Dabei verfolgt sie einen starken regionalen Ansatz. An ihren Produktions- und Unternehmensstandorten ist sie auch Teil der lokalen Gemeinschaft und engagiert sich in unterschiedlichen Bereichen wie zum Beispiel Bildung, Beruf, Jugend, Soziales und im Besonderen Gesundheit. Die Verantwortung obliegt den jeweils lokal verantwortlichen Geschäftsführern/Bereichsleitern, die die Unternehmensgruppe in der jeweiligen Region vertreten.

Dazu gehören Initiativen wie für die Forschung und die eigene Gesundheit laufen („Wings for Life“, „KTM Global Run 4 Wings for Life“, unterschiedliche Business Läufe, usw.), Berufsförderung für Arbeitssuchende, Spendenauktion für Opfer aus diversen Krisen-/Katastrophengebieten oder Jugendförderprogramme in Sachen Sport. Die Förderung von Kindern und Jugendlichen, diesen einen guten Start in das Leben und in die Arbeitswelt zu ermöglichen ist für die Gruppe eine Herzensangelegenheit.

Aus diesem Grund wurde das erste Caritas-Lerncafé in Mattighofen eröffnet, welches neben der KTM AG auch von weiteren Partnerunternehmen finanziell unterstützt wird. Die Caritas-Lerncafés bieten Kindern und Jugendlichen im Alter zwischen 6 und 15 Jahren aus sozial benachteiligten Familien eine kostenlose Lern- und Nachmittagsbetreuung. Sie helfen ihnen bei der Vorbereitung auf Schulprüfungen oder beim Lernen. Darüber hinaus hat die Unternehmensgruppe auch im abgelaufenen Geschäftsjahr (Hoch-)Schulen, Clubs und Vereine bei verschieden Projekten und Aktivitäten mit Sachspenden sowie monetär unterstützt, weil diese einen tragenden Teil unserer Gesellschaft darstellen und auch für das soziale Leben essenziell sind.

Die Pankl-Gruppe ist sehr bemüht, möglichst viel gesellschaftliches Engagement zu zeigen. Dies umfasst unter anderem die laufende Integration von ukrainischen Kollegen in das Berufsleben, diverse Spenden an gemeinnützige Initiativen und Organisationen, Blutspendenaktionen und der Teilnahme an der langen Nacht der Forschung.

Pankl arbeitet mit regionalen Hochschulen wie der Fachhochschule Joanneum, der Technischen Universität Graz oder der Montanuniversität Leoben an gemeinsamen Projekten. Zusätzlich ist Pankl in vielen Branchenverbänden und Netzwerken, wie dem AC-Styria, der eFuel-Alliance DE und AT oder dem A2LT vertreten. Gemeinsam mit den Partnern wird konsequent Technologie und Material weiterentwickelt und der Weg für nachhaltige Produktionsweisen für den industriellen Einsatz bereitet.

7. Ratings, Auszeichnungen und Kooperationen

Das Nachhaltigkeitsengagement der Pierer Industrie-Gruppe findet breite Anerkennung in bedeutenden Ratings und Rankings. Dies bestätigt einerseits die strategische Ausrichtung, andererseits ist es zugleich Hilfestellung und Maßstab für eine kontinuierliche Weiterentwicklung in ihren ESG-Handlungsbereichen. Märkte und Kunden fordern zunehmend Informationen aus Ratings und Rankings, was die zunehmende Wichtigkeit

15 Weitere Informationen finden sich unter https://acem.eu/policy-areas/environment/acem-position-paper-decarbonisation-of-transport-powered-two-wheelers-ptws-on-the-road-to-2050
16 Weitere Informationen finden sich unter https://www.pierermobility.com/2022/swappable-batteries-motorcycle-consortium-sbmc-ist-von-vier-auf-21-mitglieder-gewachsen
17 Weitere Informationen finden sich unter https://www.efuel-alliance.at/initiative/

aufzeigt. Die gesamte Pierer Industrie-Gruppe will sich mit anderen Unternehmen und Wettbewerbern messen können, um sinnvolle Verbesserungsmaßnahmen anzustoßen und wichtige Trends im Bereich Nachhaltigkeit aufzuspüren. Gute Ergebnisse in anerkannten und relevanten Ratings stärken die Nachhaltigkeitsimplementierung und fördern die Mitarbeiterzufriedenheit. Nachfolgend ein exemplarischer Auszug der relevantesten Ergebnisse und Erfolge im abgelaufenen Geschäftsjahr.

Ende 2022 hat die Pankl-Gruppe erstmalig das **EcoVadis** Rating abgeschlossen und erfolgreich entgegengenommen. Die Pankl Aerospace Systems Europe, eine Tochtergesellschaft der Pankl-Gruppe, wurde in den Bereichen Umwelt, Arbeits- und Menschenrechte, Ethik sowie Nachhaltige Beschaffung bewertet und mit der Goldmedaille belohnt. EcoVadis zählt zu einer der weltweit zuverlässigsten Nachhaltigkeitsratings für Unternehmen. Dies zeigt Kunden und Lieferanten, dass die Pankl-Gruppe bereits am richtigen Weg ist und dass die gesetzten Umwelt- und Nachhaltigkeitsziele ernst genommen werden. Die Anstrengungen zahlen sich maßgeblich aus.

Im Januar 2023 erhielt die PIERER Mobility-Gruppe das Update von ihrer ESG-Risikobewertung durch **Sustainalytics**. Das Unternehmen wurde mit einem geringen Risiko für wesentliche finanzielle Auswirkungen von ESG-Faktoren (Wert: 10,5) eingestuft. Mit diesem ESG-Risiko-Rating[18] belegte sie somit erneut den 2. Platz in der von Sustainalytics bewerteten Automobilbranche. Darüber hinaus wurde die PIERER Mobility AG von Sustainalytics im Jahr 2023 als „ESG Regional Top Rated“ und „ESG Industry Top Rated“ Unternehmen ausgezeichnet.

Die PIERER Mobility-Gruppe konnte außerdem ihr ESG Impact Rating bei der Nachhaltigkeitsanalyse durch **Inrate** (eine unabhängige Schweizer Rating-Agentur) auf C+ verbessern und erfüllte damit eine der Voraussetzungen für die Aufnahme in den Nachhaltigkeitsindex der SIX Swiss Exchange. Zu den weiteren Aufnahmekriterien zählen folgende Komponenten: zum Stichtag darf nicht mehr als 5 % des Umsatzes in einem kritischen Sektor erwirtschaftet werden und das Unternehmen darf nicht vom Schweizer Verein für verantwortungsbewusste Kapitalanlagen zum Ausschluss empfohlen sein. Somit ist die PIERER Mobility-Aktie seit dem 19. September 2022 im SPI ESG / SPI ESG Weighted-Indizes der SIX Swiss Exchange gelistet.

II. WESENTLICHE NACHHALTIGKEITSTHEMEN

Umwelt

Konzept und Zielsetzung

Um als Pierer Industrie-Gruppe das bei der Klimakonferenz in Paris 2015 gesetzte 1,5-Grad-Celsius-Ziel zu unterstützen und der globalen Klimaerwärmung positiv entgegenzusteuern, wurden Klimaziele gesetzt, welche durch Ambitionen im Bereich Dekarbonisierung und Ressourcenschonung genauer definiert wurden.

Die Koordination der Aktivitäten zur Sicherstellung der Umweltziele erfolgt in weiten Teilen der Pierer Industrie-Gruppe in den jeweiligen Fachbereichen des Unternehmens. Die Pankl-Gruppe arbeitet kontinuierlich an der Verbesserung der Datenbasis für die Berechnung des Corporate Carbon Footprints (CCF). Dadurch gewinnt das Unternehmen Erkenntnisse, die zur weiteren Reduktion der Treibhausgasemissionen genutzt werden können. Neben klar definierten Zielen und entsprechendem Monitoring sind bei den Emissionen weitere Schritte notwendig, die sich vor allem auch auf die Bereiche innerhalb der Scope 3-Aktivitäten beziehen. Hier muss die gesamte Lieferkette betrachtet und Lieferanten miteinbezogen werden. Eine Science Based Targets Initiative (SBTi) Verpflichtung wird in den nächsten Jahren angestrebt, um den Klimaschutz in der Pankl-Gruppe voranzutreiben. Hierbei handelt es sich um wissenschaftlich fundierte Zielvorgaben für Unternehmen, um einen klar definierten Weg zur Verringerung der Treibhausgasemissionen vorzugeben.

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. Daher teilt die Gruppe auf Ebene der KTM AG als ACEM-Mitglied deren Strategie zur Dekarbonisierung[19], welche sich an den Zielen des Europäischen Green Deals und des Klimagesetzes, sowie der „Sustainable and Smart Mobility“ Strategie der Europäischen Kommission orientiert.

18 Weitere Informationen finden sich unter https://www.sustainalytics.com/esg-ratings
19 Weitere Informationen finden sich unter https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/10/ACEM_Position_Paper_2021_Decarbonisation_V7.pdf

Das Branchenziel, das auf dem Konzept „Right Vehicle, Right Place, Right Energy Carrier" basiert, besteht darin, durch einen technologieneutralen Ansatz alle Anwendungsgebiete für Motorräder zu betrachten und zu bedienen. Eine gezielte Anwendung verschiedener Antriebstechnologien und Energieträger ermöglicht, einen Beitrag zu ökologischen Zielen wie letztendlich auch der CO_2-Neutralität im Verkehrssektor zu leisten.

In urbanen Umgebungen mit mittleren Geschwindigkeiten und kurzen Strecken werden sich Straßenfahrzeuge bis 11kW (15 PS) auch mit E-Antriebssträngen (48 Volt) durchsetzen. Bis 2024 werden drei elektrische Plattformen für Fahrzeuge in der Einstiegsklasse eingeführt, die teils auch ohne Motorradführerschein bewegt werden dürfen.

Bis 2030 wird mindestens ein Drittel des Konzernabsatzes mit elektrifizierten Zweirädern erzielt.

In schwer zu elektrifizierenden Marktsegmenten werden auch andere Lösungsansätze auf Basis des Verbrennungsmotors wichtig sein. Um die oberen Fahrzeugsegmente mit höheren Leistungs- und Reichweitenanforderungen (Freizeit- und Sportmotorrad) weiterhin so dynamisch betreiben zu können, ist Elektrifizierung mit der derzeitigen Batterietechnologie – abseits einiger Nischenprodukte – keine massentaugliche Alternative. In den High Performance- Segmenten wird daher der Fokus der Entwicklungen auf die weitere Optimierung des Verbrenners (z.B. CO_2- und Geräusch-Reduktion) sowie den Einsatz bzw. die Kompatibilität mit synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) gerichtet sein.

In der MotoGP wird ab 2024 mit gemischten Kraftstoffen („Blended Fuels") gefahren und ab 2027 wird im Motorsport zu 100 % ausschließlich mit synthetischen Kraftstoffen getankt. Technologietransfer innerhalb der Unternehmensgruppe ist ein wichtiger Pfeiler. Die Innovationen und Erfahrungen aus dem Rennsport bilden schon seit langem die Grundlage für die Serienanwendung der Motorräder von PIERER Mobility. So ist eine schrittweise Einführung von E-Fuels und somit eine graduelle Dekarbonisierung der gesamten Fahrzeugflotte ebenso bei Serienmotorrädern machbar. Sämtliche Verbrennungsmotoren sind geeignet für den Einsatz von CO_2-neutralen Kraftstoffen. Grundsätzlich sind damit keine Eingriffe in die Motormechanik und Applikation notwendig.

PIERER Mobility verfolgt eine **intensive F&E-Strategie**, was auch die hohe Forschungsquote beweist: Die Aufwendung für Forschung und Entwicklung liegen bei rund 8 - 9 % des Umsatzes. Ziel ist es, diese in den kommenden Jahren auf hohem Niveau zu halten. Die F&E-Aktivitäten sind in einer eigenen Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft gebündelt, um die stetig steigende Taktfrequenz der Technologieentwicklung hinkünftig gewährleisten zu können.

Eine effiziente Produktion ist der erste Schritt, um aktiv zum Klima- und Umweltschutz beizutragen. Entscheidende Faktoren sind dabei der **Energieeinsatz und -verbrauch** sowie die damit verbundenen Treibhausgasemissionen. Um Entwicklungen erfolgreich voranzutreiben und ein langfristiges Umdenken zu erreichen, setzt die Pankl-Gruppe verstärkt auf Energiemanagement. Produktionseffizienz, der Umstieg von fossilen Brennstoffen auf erneuerbare Energiequellen und die Bewusstseinsbildung sind die Grundlage, um die notwendige Dekarbonisierung im Unternehmen einzuleiten. Gemeinsam mit dem Energiemanagement wird das Ziel gesetzt, die Energieverbräuche in Zukunft zu verringern um auch die anfallenden CO_2-Emissionen so gering wie möglich zu halten.

Klimaneutralität für Scope 1 und 2 in Österreich und Deutschland bis 2030 ist das Ziel, dass sich die Pankl-Gruppe gesetzt hat. Bis 2030 sollen 100 % der Treibhausgasemissionen, einschließlich Scope 1 und Scope 2, eingespart werden. Die Emissionen und das Einsparungsziel stehen in direktem Zusammenhang mit der Effizienz der Energienutzung und dem Energiemix.

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_2-intensives Primäraluminium) auf nachhaltigere Materialien legen (z.B. Recycling-Metall, energieeffizientere Stoffe, Naturfasern, Materialien aus sozial unbedenklichen Quellen). Für die Batterieentsorgung gemäß den EU-Vorschriften besteht eine aufrechte Zusammenarbeit mit einem renommierten Recyclingunternehmen.

Die **Nutzung der Produkte** ist mit erheblichen Umweltauswirkungen unter anderem durch die mit den Verbrennungsmotoren einhergehenden Abgas- und Lärmemissionen verbunden. Daher will PIERER Mobility die Klima- und Umweltauswirkungen der Produkte in der Nutzungsphase minimieren und dazu nachhaltige Technologien entwickeln bzw. anbieten. Ziel ist es, Produkte in den Markt zu bringen, welche stets den neuesten

Umweltstandards entsprechen bzw. umweltfreundlich entlang ihres gesamten Produktlebenszyklus sind und gleichzeitig auch einen hohen Zusatznutzen für den Kunden bieten (individuelle Mobilität). Insbesondere in Zeiten der gegenwärtig vorherrschendenden Energiekrise und der Teuerung wünschen sich viele Menschen die Möglichkeit, unabhängig und ökologisch leistbar mobil zu sein.

Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktion entstehen vor allem bei der Herstellung und Verwendung von Energie (insbesondere Strom, Gas, Wärme) für Produktionstätigkeiten, sowie aus der Herstellung, Lagerung und Verwendung von anderen Substanzen in der Produktion (zum Beispiel Treibstoff an Prüfständen, Motoröl). Auch Lärm- und Schadstoffbelastungen des Umfelds durch Produktionstätigkeiten zählen hier dazu.

Die Gruppe ist bestrebt, **Klima- und Umweltaspekte** auch **in ihrer Beschaffungstätigkeit und Logistik** zu minimieren. Dabei spielen in der Planung die Länge der Transportwege und der Einsatz der verschiedenen Transportmittel (Schiff, Flugzeug, LKW) ebenso eine Rolle, wie die Qualität der Umwelt- sowie Klimaschutzbemühungen unserer Lieferanten und Logistik-Partner.

Zu den **Klima- und Umweltauswirkungen aus sonstigen betrieblichen Tätigkeiten** gehören CO_2-Emissionen aus Dienstreisen und der Dienstfahrzeugflotte wie auch Auswirkungen aus der Herstellung und Verwendung von Energie für Bürogebäude und Infrastruktur. Ziel ist es, fossile Energien (Strom und Wärme) einzusparen wie auch die Energieeffizienz an den Betriebsstandorten In-/Outdoor zu steigern (zum Beispiel durch Einsatz von LED-Beleuchtung). Für ein nachvollziehbares Energiemonitoring werden smarte Zähler und ein entsprechendes IT-gestütztes Monitoring zum Einsatz kommen.

1. Innovation aus eigener Forschung & Entwicklung

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Batterieentwicklung

Im Berichtsjahr 2022 wurde damit begonnen, eigene Traktionsbatterien im Haus zu entwickeln. Das gibt dem Motorrad- bzw. Fahrzeughersteller die Möglichkeit, Lösungen zu schaffen, die für das Recycling ausgelegt sind. Je mehr Komponenten leichter trennbar sind, umso mehr Komponenten können in den Kreislauf zurückgeführt werden. Diese Batterien werden in verschiedenen Motorradmodellen der Unternehmensgruppe Verwendung finden, der erste Serieneinsatz ist für das Jahr 2024 geplant. Im Rahmen des Swappable Batteries Motorcycle Consortiums (SBMC) wird gemeinsam mit den anderen Mitgliedern in den kommenden Jahren ein technischer Standard für ein Batterie-Wechselsystem inkl. der entsprechenden Batterie-Tauschstationen erarbeitet. Auf dem SBMC-Gipfel im Juli 2022 trafen sich dazu 40 Vertreter des Konsortiums in der KTM Motohall in Mattighofen. Diese Veranstaltung bot die Gelegenheit, um die Fortschritte des ersten Halbjahres seit Bestehen des Konsortiums zu reflektieren und die Weichen für die kommenden Aktivitäten zur Standardisierung zu stellen.

Darüber hinaus wird die Entwicklung einer gemeinsamen Plattformstrategie mit Bajaj Auto, Indiens zweitgrößtem Motorradhersteller für elektrische Zweiräder (48 Volt, 4-11 kW Leistung), die für die Marken beider Partner für verschiedene Produktvarianten verwendet wird, vorangetrieben. Ein Teil dieser Zusammenarbeit beinhaltet neben gemeinsamen Fahrzeugen eine offene Herangehensweise mit unterschiedlichen Batterie-Lösungen, um die Vorteile sowohl von integrierten als auch herausnehmbaren Batterien zu nutzen. Die Markteinführung der ersten Produkte ist in den Folgejahren geplant.

Synthetische Kraftstoffe

Die Mitarbeiter in der F&E haben bereits mehrere Untersuchungen mit synthetischen Kraftstoffen verschiedenster Formulierungen durchgeführt und sind zu dem Schluss gekommen, dass E-Fuels einen vollwertigen Ersatz für derzeitige Ottokraftstoffe darstellen können und Vorteile im Leistungs- sowie Abgasverhalten bieten. E-Fuels sind eine attraktive Alternative vor allem in schwer zu elektrifizierenden Marktsegmenten, wo auf Basis des Verbrennungsmotors auch andere Lösungsansätze wichtig sein werden. Nach dem derzeitigen Entwicklungsstand sieht die PIERER Mobility-Gruppe in E-Fuels eine reale Alternative, die umfangreiche Bestandsflotte CO_2-neutral zu betreiben. E-Fuels können einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor leisten. Die Vorteile von E-Fuels sind im Vergleich zu batterieelektrischen Antrieben die hohe Energiedichte und die leichte Speicherung. Weitere Informationen zu E-Fuels finden sich im ACEM-Positionspapier[20]. Auch die Pankl-Gruppe forscht und entwickelt in dem Bereich synthetische Kraftstoffe. Das

20 Weitere Informationen finden sich unter https://acem.eu/images/publiq/2022/ACEM_position_paper_-_Efuels.pdf

Ziel ist, Antriebssysteme auf die Anforderungen der neuen synthetisch hergestellten und CO2-neutralen Kraftstoffe anzupassen. Die Etablierung von E-Fuels wird dabei nicht nur den Motorsport transformieren, sondern soll durch die Industrialisierung auch für den ganzen Nutzfahrzeug-Bereich zugänglich gemacht werden.

Funktionale Leichtbau I Zielgerichteter Werkstoffeinsatz

Durch die wachsende Notwendigkeit zur Energieeinsparung und Nachhaltigkeit tritt Leichtbau noch stärker in den Fokus. Wirtschaftlicher Leichtbau ist auch ein wichtiger Baustein für möglichst effiziente E-Fahrzeuge, die fahrdynamisch überzeugen. Diesen Anforderungen entsprechend steht der möglichst zielgerichtete Einsatz von Werkstoffen im Fokus, ganz nach dem Motto „das richtige Material an der richtigen Stelle“. Unter diesen Prämissen werden bei KTM Technologies zukunftsfähige Produktlösungen geschaffen, die einerseits Materialeigenschaften bestmöglich ausnutzen und andererseits bereits heute zukünftige Herausforderungen auf ökologischer und ökonomischer Ebene in den Entwicklungsprozess miteinbeziehen (Stichwort: Ökobilanz und Materialverfügbarkeit).

Die neuste Erfolgsgeschichte ist ein hybrider Bremsscheibenschutz, hergestellt mit der intern entwickelten und patentierten CONEXUS Technologie von KTM-Technologies, welche das stoffschlüssige Verbinden verschiedener Materialien, ohne einen zusätzlichen Fügeprozess wie Kleben oder Schrauben, ermöglicht. Dadurch werden aufwendige Prozesse wie auch Ressourcen eingespart. Durch den zielgerichteten Einsatz der einzelnen Materialpartner können deren Eigenschaftsprofile optimal ausgeschöpft werden. Die ersten Serienbauteile sind bereits als Zubehör für alle MX und Enduro Full-Size-Modelle der Marken KTM, Husqvarna und GASGAS verfügbar und sind zusätzlich seit Anfang 2023 fixer Bestandteil ausgewählter Fahrzeugmodelle. Das zweite Produkt, gefertigt mit derselben Technologie, ist ein hybrider Motorschutz, welcher ebenfalls seit Anfang 2023 in den Verkauf gegangen ist.

Die beiden Serienbauteile zeichnen sich durch Composite-Einleger in ansprechender Carbon-Optik aus, die mit einem schlagzähen Kunststoff funktionalisiert werden. Die CONEXUS Technologie ermöglicht sowohl eine stoffschlüssige Verbindung als auch die einfache und sortenreine Trennung der verwendeten Materialien. Dadurch lässt sich für den jeweiligen Werkstoff das bestmögliche End-of-life Szenario realisieren. Um das Potential der CONEXUS Technologie zu veranschaulichen, wurde auf Basis des Bremsscheibenschutzes ein Demonstrator entwickelt. Durch den Einsatz von Flachsfasern anstelle von Carbonfasern und die Verwendung eines bio-basierten Kunststoffes, konnte der CO_2-Fußabdruck beim Materialeinsatz um knapp 70 % reduziert werden. Aufgrund der einfachen Trennbarkeit der verwendeten Materialpartner, kann zum Beispiel der eingesetzte Kunststoff recycelt und dem Prozess erneut zugeführt werden.

Das Bauteil und die dahinterstehende Technologie wurde 2023 in Paris mit dem JEC Composites Innovationsaward, der höchsten Ehrung der Composite-Industrie, ausgezeichnet. Zusätzlich konnte das Bauteil bei der Automotive Night, veranstaltet von der Society of Plastic Engineers, den ersten Platz in der Kategorie „Body Exterior“ erringen.

Eco-Coaching als Werkzeug für nachhaltige Nutzung

Im Zuge des Förderprojekts „EMotion“[21] befindet sich eine neue kostengünstige, energieeffiziente, komfortable und leichte Elektrozweiradplattform in Entwicklung. In Form einer Eco-Design Validierung wurde eine Lebenszyklusanalyse (LCA) durchgeführt, um Potenziale im Sinne einer CO_2-Reduktion zu identifizieren und in weiterer Folge zu optimieren. In diesem Prozess wurde sowohl die Produktion als auch die Nutzungsphase und die End of Life Phase mitberücksichtigt, um ein gesamtheitliches Bild zu schaffen. Die Ergebnisse zeigen, dass die elektronischen Komponenten, speziell die Batterien sowie der Antrieb, die größten Verbesserungspotenziale aufweisen. Durch eine simulationsgetriebene Leichtbaustrategie, welche schon in den Serienprojekten Anwendung findet, konnten die strukturellen Komponenten bereits nahe an ein Optimum geführt werden.

Der CO_2-Footprint in der Nutzungsphase ist sehr stark vom jeweiligen zu Grunde liegenden Strommix abhängig, wobei der Haupteinfluss hier die Art und Weise der Nutzung ist. Der Eco-Coaching-Ansatz weist ein großes Potenzial in der CO_2-Reduktion auf. Nimmt man hier beispielsweise den europäischen Strommix als Referenz, dann können bis zu 147 kg CO_2 pro Fahrzeug eingespart werden.

Ebenso werden in „EMotion“ Recyclingmaterialien für unterschiedliche Komponenten berücksichtigt, um den Klimaimpact für die Fahrzeugfertigung weiter zu reduzieren. So kommen bei der Fertigung der Kunststoffbauteile im Rapid Prototyping Verfahren (3D SLS2 Druck) nachhaltige Pulver zum Einsatz, die zum Teil aus recyceltem Material bestehen. Die Pilotphase ist von April bis November 2023 geplant.

21 Weitere Informationen finden sich unter https://www.ait.ac.at/themen/propulsion-technologies/projects/emotion/

High Quality - Qualität bedeutet Perfektion bis ins Detail

Dies umfasst die Produkt- sowie auch die Servicequalität, die den Kunden geboten wird. Die Pankl-Gruppe bietet im Bereich der Konstruktion kreative und intelligente Lösungen an, die sich an Leistungsfähigkeit, Belastbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit orientieren. Die Aktivitäten spannen sich von der Entwicklung neuer Materialien und Fertigungsprozesse über die Prototypenentwicklung und Simulation bis hin zur Produktionsoptimierung. Die internen Qualitätsmanagement-Abteilungen verfügen über die Kompetenzen, die Produkte nach genauer Kontrolle freizugeben.

Pankl bewegt die Welt

Die gesamte Pankl-Gruppe ist sich der Verantwortlichkeit über die Sicherheit ihrer Komponenten bewusst. Millionen von Menschen werden täglich in Fahrzeugen oder Luftfahrzeugen transportiert, in denen Produkte der Pankl-Gruppe verbaut sind. Dies erhöht die Wichtigkeit der Auswahl der Rohstoffe sowie präzise Verarbeitung in den Produktionsschritten. Durch genaue Aufzeichnung der Prozesse sind Nachverfolgungen bis zum Rohmaterial, was in den Produktionshallen eintrifft, möglich. Durch verschiedene Bearbeitungsverfahren wird darauf abgezielt den Rohmaterialverbrauch so gering wie möglich zu halten, ohne die Qualität und Sicherheit der Produkte zu gefährden.

Ergebnisse der Konzepte
Technologieführerschaft und Entwicklung sind einer der wesentlichen Erfolgsfaktoren und nehmen innerhalb der Pierer Industrie-Gruppe daher eine zentrale Rolle ein. Zum Stichtag 31.12.2022 waren 1.534 Mitarbeiter (Vorjahr: 1.234) im F&E-Bereich beschäftigt, das entspricht 14,1 % der gesamten Belegschaft. Operativ, ohne ebeneffektaus der Aktivierung und Abschreibung von Entwicklungsaufwendungen, wurden 7,7 % des Gesamtumsatzes für den Bereich Forschung und Entwicklung aufgewendet.

2. Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktnutzung sowie aus dem Produktdesign/End of Life

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Die Verordnung zur Typgenehmigung von Fahrzeugen der Kategorie „L“ (Verordnung (EU) 168/2013) schreibt vor, dass Fahrzeugtypen die nach dem 01.01.2024 erstmalig genehmigt werden, den „Euro 5+“-Anforderungen entsprechen müssen. Ab dem 01.01.2025 müssen alle Fahrzeugtypen diesen Anforderungen entsprechen. Zu den wesentlichen Inhalten der „Euro 5+“ Vorgaben gehören der erweiterte Funktionsumfang des OBD-2 Systems, Anpassungen des Nachweises zur Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen und die Verringerung der Abgasgrenzwerte für die Enduro und Trial Motorräder. Ab September 2023 ist für neue Fahrzeugtypen auch das erweiterte RD-ASEP Geräuschmessverfahren der UNECE R41-05 anzuwenden.

Aktivitäten im Bereich von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren

Ein Schwerpunkt der Aktivitäten im Jahr 2022 lag im Abschluss der Entwicklungen der erweiterten OBD-2 Anforderungen und der Reduktion der Abgasemissionen von Enduro und Trial Motorrädern, um bis zum Stichtag 30. Dezember 2023 alle neuen Modelle bzw. 30. Dezember 2024 alle bestehenden Modelle nach den Vorgaben der „Euro 5+“ typgenehmigen zu können. Im Bereich der Geräuschemissionen wurden die Entwicklungen hinsichtlich der erweiterten RD-ASEP Prüfbedingungen weitgehend abgeschlossen. Dazu wurden sowohl auf der Geräuschmessstrecke als auch im akustischen Laborraum umfangreiche Messkampagnen durchgeführt und die Erkenntnisse in die Fahrzeug- sowie Antriebsentwicklung (Abgas-/Schalldämpfer-Anlage, Motorapplikation) zurückgeführt, um bei neuen Fahrzeugtypen ab September 2023 die entsprechenden Anforderungen der UNECE R41-05 für die Typgenehmigung einzuhalten.

Zukünftige Entwicklungen im Bereich Emissionsprüfung

Die Diskussionen um Abgasemissionen im realen Fahrbetrieb, die sich im Wesentlichen auf die Hersteller von Personenkraftwagen bezogen haben, könnten Auswirkungen auf zukünftige Abgasvorschriften für Motorräder haben. Bislang wurden vom Gesetzgeber allerdings noch keine entsprechenden Änderungen der Typgenehmigungsvorschriften für Fahrzeuge der Klasse L (leichte 2, 3- und 4-Rad-Fahrzeuge) vorgeschlagen. Dies bedeutet, dass für Fahrzeuge der Klasse L keine Emissionsprüfungen im realen Fahrbetrieb (auch als RDE-Prüfungen - „Real Driving Emission“ bezeichnet) vorgeschrieben sind. Hinzu kommt, dass es derzeit keine geeigneten RDE-Messsysteme für Motorräder gibt. Die so genannten PEMS (Portable Emission Measurement

Systems) werden derzeit untersucht und müssen schließlich auch für den Einsatz an Motorrädern weiterentwickelt werden.

Im Berichtsjahr wurde eine Professur für „Akustik und Lärmentwicklungsforschung“ an der Technischen Universität Graz/Österreich ins Leben gerufen, die auch KTM monetär unterstützt. Ziel ist es, in Zusammenarbeit mit den Partnern die Themen für die Forschungsprojekte vorzugeben und diese voranzutreiben. Es ist geplant, dass konkrete Projekte im zweiten Halbjahr 2023 definiert und beauftragt werden.

Aktivitäten im Bereich von Fahrzeugen mit Elektroantrieben

Das Angebot von E-Bikes für die jüngere Generation unterstützt Mind-Change – Elektromobilität wird selbstverständlicher Teil der Mobilität aller und wird sich auf kurzer Strecke sowie im urbanen Bereich durchsetzen. Das Unternehmen ist seit Markteinführung (2014) der FREERIDE E-XC ein Pionier im Segment der leichten E-Mobilität. Durch eine neue Batteriezellengeneration konnte hier die Reichweite in den vergangenen Jahren um 50 % gesteigert werden. Mit den Modellen KTM SX-E 5 und Husqvarna EE 5, sowie GASGAS MC-E 5 wurden elektrische Wettbewerbsmotorräder für Kinder erfolgreich in Serie umgesetzt und auf den Markt gebracht. Im vergangenen Berichtsjahr wurde die Produktfamilie um weitere Modelle mit reduzierter Leistung und Batteriekapazität in Form der KTM SX-E 3, Husqvarna EE 3, sowie GASGAS MC-E 3 erweitert. Ausgestattet mit einer handbetätigten Vorder- und Hinterradbremse bilden diese die Basis für Kinder zum einfachen Erlernen von Motorradfahrtechniken. Ebenfalls im Produktportfolio enthalten sind auch die Electric-Balance-Bikes. Diese elektrisch betriebenen Fahrzeuge mit einem breiten Einsatzspektrum und einer großen Vielseitigkeit bieten den jüngsten Bikern eine Einstiegsplattform.

Im Jahr 2022 wurden insgesamt 94.389 Stück (Vorjahr: 80.273) E-Motorräder, E-Fahrräder und Electric-Balance-Bikes verkauft. Der Anteil aller elektrifizierten Two-Wheelers beträgt 19,10 % (Vorjahr: 18,43 %).

Schadstoffausstoß der Fahrzeuge

Die mittleren CO_2-Emissionen der berichteten Fahrzeugflotte in Höhe von 226.806 Stück[22] betrugen im Jahr 2022 79,59 g/km (interne Berechnung PIERER Mobility AG). Damit sind die CO_2-Flottenemissionen im Berichtsjahr, auch wegen des unvermindert starken Absatzes bei ICE Modellen mit mittleren und großen Hubräumen (> 500cm^3) um 0,23 g/km gestiegen (2021: 79,36 g/km). Allein bei den Modellen der LC8c (790/890 & 901) und LC8 (1290) Motorenplattformen konnte ein Absatz von 36.356 Stück verzeichnet werden, welches einem Anteil von >16 % am verkauften Modell-Mix entspricht. Dennoch hat die PIERER Mobility AG den durchschnittlichen CO_2-Ausstoß ihrer neu verkauften Fahrzeuge zwischen 2016 und 2022 um 2,06 % verringert (2021: 2,34 %). Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch verringerte sich um 0,02 l/100km und lag im Berichtsjahr 2022 bei 3,39 l/100km. Der Flottenverbrauch konnte zum Basisjahr 2016 um 2,98 % reduziert werden (2016: 3,5 l/100km). Dies entspricht einer Gesamtenergieeinsparung von 805,64 Gigajoule im Berichtsjahr 2022.

Ökobilanzierung als Bewertungsgrundlage (Innovationssteuerkreis - ISK Sustainable Engineering)

Um die Umweltauswirkungen der Produkte zu kennen und schon am Entwicklungsstart den Grundstein für eine nachhaltigere Entwicklung zu legen, wurden die zur Ökobilanzierung verwendeten Methoden und Tools aufs nächste Level gehoben. Die Ermittlung des CO_2-Fußabdrucks der eingesetzten Materialien stellt einen wichtigen Schritt in Richtung einer vollständigen Ökobilanz von Bauteilen und in weiterer Folge von Gesamtfahrzeugen dar. Seit Mitte 2022 kommt in diesem Kontext die auf dem Gebiet der Ökobilanzierung führende Software GaBi von Sphera zum Einsatz. Somit können künftig neben dem CO_2-Fußabdruck auch weitere relevante Wirkungskategorien bewertet werden. Diese zukunftsorientierten Tools ermöglichen die Entwicklung ganzheitlich nachhaltigerer Produkte sowie Lösungen.

Verwertung und Rückführung von Batterien

Die PIERER Mobility-Gruppe schenkt der Verwertung und der Rückführung von Lithium- Ionen-Batterien besondere Beachtung. Dies betrifft vor allem die in den Elektrofahrzeugen verbauten Traktionsbatterien. Gemeint sind damit die Antriebsbatterien der KTM FREERIDE E sowie KTM SX-E und Husqvarna Motorcycles EE-Modelle, die ab dem Jahr 2014 in den Endkundenmarkt verbracht wurden. Um einen sorgsamen Umgang mit diesen wertvollen Ressourcen zu forcieren, wurde auf den Händlerkommunikationsplattformen der Vertriebsgesellschaften eine Funktion implementiert, über die das KTM-Händlernetz dazu verpflichtet ist, jede in den Markt gebrachte Traktionsbatterie zu registrieren. Das erfolgt durch eine Auslieferungsurkunde, welche sowohl für Traktionsbatterien im Motorrad als auch für Ersatzteil-PowerPacks im System einzutragen ist. Wird im

22 Weitere Informationen finden sich auf den Seiten 63, 100-101 im Nachhaltigkeitsbericht 2022 der PIERER Mobility-Gruppe

Laufe des Produktlebenszyklus die Transaktionsbatterie schwächer oder defekt, so kann diese auch direkt vom Hersteller repariert und einem erneuten Einsatz im Motorrad zugeführt werden.

Batterieentsorgung

Ein weiterer Handlungsansatz ist die Batterieentsorgung nach geltender EU-Gesetzgebung. Zu diesem Zweck besteht auf Ebene der KTM AG eine Zusammenarbeit mit der Landbell Group. Auf Basis des abgeschlossenen Kooperationsvertrages werden für KTM/Husqvarna/GASGAS- Motorräder die Vorgaben der RICHTLINIE 2006/66/EG gezielter umsetzt. In Folge der erweiterten Vereinbarung führt Landbell zentral auch für die Elektrofahrräder von PIERER New Mobility die Meldung aller in Verkehr gebrachten Batterien an die jeweiligen Länderbehörden (24 Länder) durch. Ebenso kann die Entsorgung aller Arten von Starter- oder Antriebsbatterien am Ende ihres Lebenszyklus über die Landbell Group Partner in den Ländern erfolgen, oder das Sammeln von Altbatterien über die Landbell Group Organisationen direkt abgewickelt werden. Da bisher von den Vertriebstöchtern den Verpflichtungen der Richtlinie über individuelle Vereinbarungen entsprochen wurde, wird den Compliance Verpflichtungen durch diese von der Unternehmenszentrale in Mattighofen gesteuerte Maßnahme, in jeder Hinsicht effizienter nachgekommen.

3. Klima- und Umweltauswirkungen aus Beschaffung & Logistik sowie aus der Produktion, sonstige Klima- und Umweltauswirkungen

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Die PIERER Mobility AG wird künftig verstärkt Investitionen bei österreichischen Zulieferern oder an den KTM-Standorten in Mattighofen und Munderfing unterstützen. Weitere Projekte für 2023 sind unter anderem eine transparentere Darstellung der Lieferketten, um unser Risikomanagement effizienter umsetzen zu können, die Ausweitung der Nutzung der bereits genannten Nachhaltigkeitsplattform sowie die Prüfung und Überarbeitung des Prozesses zur Risikoanalyse und Bewertung der Lieferpartner in diesem Zusammenhang. Darüber hinaus wurde ein Projekt zur Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in bestehende Beschaffungsprozesse gestartet, welches 2023 abgeschlossen wird.

Interne Logistik

Für den Transport von Vor- sowie Fertigprodukten konzernintern und zwischen den Zulieferern legt die PIERER Mobility-Gruppe den Fokus auf die Verwendung von Umlaufverpackung. Jährlich wird die Quote an Umlaufgebinde für Lieferungen von Serienartikel innerhalb Österreichs sowie aus den Nachbarländern erhöht. Mit Jahresende 2022 wurden mehr als 26 % der Serienartikel in Mehrwegverpackung angeliefert, wodurch das gesetzte Ziel von 25 % übertroffen wurde. Diese Quote wird sich im Jahr 2023 nur unwesentlich erhöhen, da Mehrwegprojekte für größere Bauteile in Planung sind, die längere Entwicklungszeit in Anspruch nehmen. 2023 ist eines der Hauptziele die Verpackungsanteile generell zu reduzieren. Dies soll durch die Forcierung stückgenauer Verpackungseinheiten sowie einer Reduktion vermeidbarer Verpackungsmaterialien wie diversen Folien, Füllmaterialien usw. erreicht werden. Ebenfalls werden Möglichkeiten untersucht, um die Kreislaufwirtschaft voranzutreiben. Speziell bei den Kunststoffabfällen und -verpackungen wird mit auf Recycling spezialisierte Unternehmen bereits geprüft, inwieweit diese regranuliert und erneut für verschiedenste Zwecke wiederverwendet werden können.

Transportlogistik

Im Zuge fortlaufender Optimierungsprozesse in der Transportlogistik wurde in der PIERER Mobility-Gruppe der CO_2-Ausstoß der spendierten Sendungen evaluiert wie auch der CO_2-Ausstoß der Transportdienstleister aktiv abgefragt. Als eindeutiges Handlungsfeld wurde die Reduktion von Luftfrachten identifiziert, die massiv zum CO_2-Footprint beitragen, wobei Luftfrachten nur im Ausnahmefall und zur Vermeidung von Produktionsstillständen herangezogen werden. Die Datenerhebung erfolgt derzeit nur teilweise automatisiert, daher ist eine Offenlegung der Daten erst zum 31. Dezember des abgelaufenen Vorjahres möglich. Der Prozess befindet sich im Aufbau. Damit geht auch eine stetige Präzisierung der erhobenen Daten einher. Aus diesem Grund können sich bis zur nächsten Offenlegung Abweichungen ergeben. Ziel ist es, nach der Erfassung der Daten von zwei Folgejahren diese auch in die Berechnung des Footprints (Scope 3) heranzuziehen. Die indirekten Treibhausgasemissionen der Inbound- und Outbound- Transporte in der PIERER Mobility-Gruppe betrugen somit im Geschäftsjahr 2021 zum 31. Dezember rund 30.000 Tonnen CO_2 (davon entsteht der überwiegende Anteil an CO_2-Emissionen mit 26 % durch Lkw und mit 9 % durch Schiff) und wurden nicht zur Berechnung der Gesamtemissionen zum 31.12.2022 herangezogen.

Regionale Zulieferindustrie im Fokus

- Das Einkaufsvolumen der Bauteile für die Serienproduktion der Motorräder (in Mattighofen und Munderfing/Österreich) betrug im Geschäftsjahr 2022 ca. 902 Mio. Euro. Geographische Aufteilung: 24 % aus Österreich, 58 % aus Österreich/Deutschland/Italien und 80 % aus Europa.
- Die Fahrräder werden komplett von einem Partner in Europa montiert (ca. 53,3 %) und einem Partner in Asien (ca. 46,7 %) bezogen.
- Das Einkaufsvolumen im Einkauf von indirektem Material und Dienstleistungen für die Werke der PIERER Mobility-Gruppe in Österreich betrug im Geschäftsjahr 2022 ca. 121 Mio. Euro. Der größte Teil wurde innerhalb Österreichs beschafft: 69 % innerhalb Österreichs, 80 % innerhalb Österreich/Deutschland/Italien und 98 % innerhalb Europas.

Direct Shipping

Im Jahr 2022 hat die PIERER Mobility-Gruppe mit der Umstellung von ausgewählten Lieferanten für PG&A-Artikel auf Direct Shipping ohne die Zwischenstation Österreich begonnen. Aufgrund der hohen Artikelvielfalt werden Ersatz- und Zubehörteile im Zentrallager in Österreich konsolidiert und von dort aus an weitere Lagerorte in den USA und Australien versendet. Im Zuge des Projektes wurden Lieferanten analysiert, die sich aufgrund von Einkaufsvolumen, geographischer Lage und Produktvolumina für den Direktversand eignen. Dadurch können neben Transport-, Zoll- und Handlingskosten auch Wiederbeschaffungszeiten reduziert und CO_2-Emissionen eingespart werden. Die ersten Pilotlieferungen waren erfolgreich, die CO_2-Emissionsreduktionen wurden in etwa halbiert. Im Anschluss wurden alle weiteren Zulieferer auf die Eignung zur entsprechenden Umstellung hin analysiert. Seit Jahresbeginn 2023 ist die Umstellung weiterer Lieferanten bereits in Arbeit. Ziel des Projektes ist es, bei den 15 größten geeigneten Lieferanten für PG&A-Artikel den Direktversand zu etablieren.

Emissionen in die Atmosphäre (Luft, Lärm, Erschütterungen)

Direkte Luftemissionen entstehen in geringem Ausmaß bei Betrieb der Prüfstände, durch Verbrennung in den erdgasbefeuerten Heizkesseln, sowie durch Schweißarbeiten in den Bereichen der Komponentenfertigung. In diesem Bereich werden aktuell drei stationäre Absauganlagen betrieben. Lärmemissionen sowie Erschütterungen ergeben sich in geringem Ausmaß durch den innerbetrieblichen Transport, sowie An- und Abtransport von Produkten (Stapler und Lkw).

Gefahrstoffmanagement & REACH-Verordnung

Vor der Beschaffung eines neuen Arbeitsstoffes muss dieser einen Freigabeprozess durchlaufen. Erst nach Überprüfung und Freigabe durch die jeweils Zuständigen aus den Bereichen Arbeitssicherheit, Abfallwirtschaft, Brandschutz sowie Arbeitsmedizin kann das benötigte Material bestellt werden. Generell wird wo immer möglich versucht, gefährliche Arbeits- und Hilfsstoffe in den Produktionsprozessen zu minimieren oder gar gänzlich zu vermeiden. Deshalb werden bereits im Entwicklungsprozess Materialien getestet und verwendet von denen keine bzw. nur minimale Gefährdungen ausgehen können. Zudem lag im Geschäftsjahr (und weiterlaufend bis Frühjahr 2023) der Fokus auf der Prozessoptimierung und der Einführung einer Datenbank zum Gefahrstoffmanagement zur weiteren Professionalisierung.

Das Thema rund um Gefahrstoffe im Produktionsprozess wird durch ein sicheres Chemikalienmanagement ergänzt. Da in der Herstellung von Motorrädern eine Vielzahl von unterschiedlichsten Stoffen und Materialien einfließen, ist eine sichere, bewusste und nachhaltige Handhabung sowie Verwendung dieser Substanzen insgesamt ein wichtiges Thema für die Industrie. Deshalb unterstützt auch die PIERER Mobility-Gruppe als OEM die Ziele der REACH-Verordnung: Reduktion von möglichen Risiken und der potenziellen Auswirkungen auf die Umwelt bei der Verwendung von Chemikalien sowie die Verbesserung des Schutzes der menschlichen Gesundheit. Die International Material Data System (IMDS) Datenbank dient als zentrales Tool zur Erfüllung der Pflichten in Bezug auf die REACH-Verordnung und zur Einhaltung von Restriktionen beim Einsatz von Chemikalien im globalen Umfeld. Daher wird von den Lieferanten die Registrierung sowie die Erfassung der chemischen Zusammensetzung aller durch KTM bezogenen Zukaufteile in dieser zentralen Datenbank gefordert. Alle laufenden Prozesse zur Umsetzung der REACH-Verordnung und den internationalen Anforderungen zur Verwendung von Materialien befinden sich laufend im Fokus. Diese werden kontinuierlich evaluiert, um die Pflichten effizient einzuhalten sowie einen nachhaltigen Umgang mit diesem Thema zu gewährleisten.

Reduktion von CO_2 durch Produktion und Logistik von (E-) Fahrrädern in der EU

- CO_2-Reduzierung durch eine langfristige Produktions- und Logistikplanung in und für die Regionen für (E-)Fahrräder und der dazu benötigten Komponenten. Verlagerung der Produktion hin zu den Verbrauchermärkten, Aufteilung der Produktionsvolumina in die Hauptregion Asien und Europa.
- Das Joint Venture mit Maxcom in Bulgarien bietet die Möglichkeiten zum Aufbau eines Montagebetriebs (Start in 2024) nach aktuellen Kriterien der Nachhaltigkeit und Arbeitssicherheit für eine zukünftig flexiblere und marktnahe Montage in Europa. Dies trägt zu einem reduzierten globalen Transportaufwand von kompletten Fahrrädern bei.

Bezug und Erzeugung von Sonnenenergie

Durch Installation von neuen Photovoltaikanlagen wird der Einsatz von Solarenergie gesteigert, auch für den Eigenbedarf. Das Ziel von der PIERER Mobility-Gruppe ist es, mit der Errichtung weiterer Anlagen, die Eigenverbrauchsquote auf hohem Niveau zu halten. Die Errichtung der Photovoltaikanlagen auf den Dächern des Logistikzentrum 2 (ca. 4.100 kWPeak) und dem Motorsportgebäude (ca. 320 kWPeak) in Munderfing (Österreich) wurde bereits beauftragt und soll im Laufe des Jahres 2023 erfolgen. Die Inbetriebnahme der Dachanlage auf dem Motorsportgebäude wird im zweiten Quartal 2023 stattfinden. Eine weitere Inbetriebnahme auf dem Dach des Logistikzentrums 2 ist für Ende 2023 geplant. Parallel zu den beiden Photovoltaikprojekten läuft die Ausführungsplanung für einen 30kV Energiering, der fünf Gebäude (mitunter die größten Verbraucher KTM Komponentenwerk und Motorenwerk) im Gewerbegebiet Munderfing zusammenhängen wird. Der produzierte Solarstrom der beiden o.a. Anlagen kann dann von den fünf Gebäuden je nach Bedarf abgegriffen und verbraucht werden. Dadurch erreicht man eine Eigenverbrauchsquote von knapp 80 %. Die Photovoltaik-Generatorleistung beträgt jährlich ca. 4,4 Mio. Kilowattstunden (das ist die Strommenge, die ca. 1.000 Haushalte im Jahr durchschnittlich benötigen). Die Hauptarbeiten am Energiering werden während der Betriebsunterbrechung im August 2023 durchgeführt. Die Fertigstellung und komplette Inbetriebnahme sind für Ende 2023 geplant. Dadurch soll der hohe Eigenverbrauchsanteil abgedeckt werden.

Zur weiteren Reduktion von CO_2-Emissionen sind 2022 bei sonstigen betrieblichen Tätigkeiten als wesentliche Maßnahmen in der PIERER Mobility-Gruppe die vollständige Umstellung auf LED-Beleuchtung in der Fahrzeugassemblierung, diese ist im Ersatzteilcenter bis Ende 2023 geplant und die Installation von Ladesäulen mit je zwei Ladepunkten im F&E Kompetenzzentrum in Anif bei Salzburg (Österreich) zu erwähnen. Außerdem wurde im Berichtsjahr eine Elektrifizierung der Pkw-Flotte von rund 22 % erreicht.

Ziel ist es, Produkte in höchster Qualität herzustellen und dabei die Umweltauswirkungen über den gesamten Produktlebenszyklus so gering wie möglich zu halten. Dadurch spielen die Rohstoffe und Materialien, die in der Produktion verwendet werden, eine wesentliche Rolle. Durch gezielte Anstrengungen in Forschung und Entwicklung (F&E) sowie einer engen Zusammenarbeit mit Lieferanten und Kunden soll der Anspruch an Qualitätsprodukte gewährleistet werden. Ein Fokusthema der Pankl-Gruppe ist hierbei der hochleistungsfähige Leichtbau der Komponenten, sodass die Fahrzeuge möglichst wenig Kraftstoff verbrauchen.

Rohmaterialverbrauch

Um den Anforderungen des Marktes und der Kunden gerecht zu werden, werden Leichtbauteile zusammen mit der Abteilung F&E weiterentwickelt. Die Abteilungen Einkauf, Produktion sowie F&E müssen hierfür eng zusammenarbeiten. Neben vielen anderen Aspekten, die es zu beachten gilt, rücken auch Umwelt- und Klimaschutzfragen immer mehr in den Fokus. Die Pankl-Gruppe arbeitet mit Partnern und Experten weltweit an neuen Werkstoffen, um den Kunden Lösungen für die Mobilität der Zukunft zu bieten.

Die Pankl-Gruppe verwendet verschiedene Rohstoffe zur Herstellung von Leichtbaukomponenten, Getrieben, Motor- und Turbosystemen, Antriebs- und Fahrwerkskomponenten sowie Schmiedeteile. Die Hauptbestandteile sind die drei Materialien Stahl, Quarzsand, und Aluminium. Viele der hergestellten Produkte enthalten bereits Fertigbauteile, die zu einem Gesamtprodukt zusammengebaut werden. Zudem werden Schmiedeteile an den österreichischen Standorten Krenhof Kapfenberg und Krenhof Köflach hergestellt. Auch die Auswahl der Lieferanten wird in den kommenden Jahren noch präsenter. Neben der Einhaltung von ökologischen und sozialen Standards werden vermehrt Lieferantenratings eingefordert, um den aktuellen Umwelteinfluss zu erfragen. Besonders für den Erwerb von „grünem Stahl“ und Aluminium werden mögliche Lieferanten untersucht.

Einsatz von recyceltem Material

Die Pankl-Gruppe verarbeitet jedes Jahr eine große Menge an nicht erneuerbaren, vorwiegend erdölbasierten Materialien. Diese Stoffe müssen zunehmend recycelt oder durch erneuerbare und umweltfreundliche Alternativen ersetzt werden. Viele Unternehmen, vor allem auch in der Automobilindustrie, sind mit dieser Herausforderung konfrontiert. Der Einsatz von recyceltem Material oder grünem Stahl und die Wiederverwertung von Rohmaterial stehen aktuell zur Diskussion. Am SHW-Standort in Tuttlingen wird bereits seit Jahren auf emissionsneutralen Stahlschrott zurückgegriffen. Die Metallspäne aus Aluminium und Grauguss werden sortenrein gesammelt und vor Ort wieder eingeschmolzen. Dies führt zu einer Wiederverwertung von Rohstoffen im Sinne der Kreislaufwirtschaft.

Verkauf von Materialien

Um das eingekaufte Rohmaterial bei zerspanender Bearbeitung nicht zu verschwenden, wird viel Wert daraufgelegt, die anfallenden Späne sortenrein zu sammeln und für weiterverarbeitende Zwecke zu verkaufen. Somit wird verhindert, dass wertvolle Ressourcen verschwendet werden. Die Pankl-Gruppe ist bekannt für seine Leichtbauteile, welche bereits durch die Konstruktion darauf abzielt, den Materialeinsatz sowie den Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge gering zu halten.

Verpackung

Im Zuge des Projektes Verpackungsstrategie wurde die aktuelle Verpackung von der Pankl Racing Systems AG erhoben. Durch die Erhebung konnten folgende Materialien als Verpackung identifiziert werden: Kartonagen, Holz, Schaumstoff, Papier, Kunststoff, Aluverbund.

- Kartonagen: Die Pankl Racing Systems AG wird bei Lieferungen mit Kartonagen nach dem Standard der Lebensmittelindustrie beliefert. Dabei wird garantiert, dass sie ohne Giftstoffe und zu 100% recyclebar sind. Dadurch kann im Bereich der Kartonagen ein hoher Nachhaltigkeitsstandard erreicht werden.

- Mehrweg: Bei Serienlieferanten werden ausschließlich Mehrwegverpackungssysteme verwendet. Die Verpackungen werden speziell an die Kundenanforderungen angepasst und bestehen unter anderem aus Schaumstoff, Trays, Paletten, Gitterboxen. Diese werden soweit möglich über das gesamte Jahr verwendet.

- VCI-Luftpolster-Säckchen: Korrosionsanfällige Produkte werden bei Lagerung und Transport in VCI-Verpackungen vor Rost geschützt. Gemeinsam mit einem Lieferanten wurden VCI-Säckchen mit integrierter Luftpolsterfolie entwickelt. Dadurch kann eine zusätzliche Folie zum Schutz der Bauteile in der Verpackung eingespart werden.

Energie- und Wasserverbrauch

Effizienz liegt im Interesse eines jeden produzierenden Unternehmens. Die Pierer Industrie-Gruppe hat konzernweit eine Vielzahl von Maßnahmen und Aktivitäten umgesetzt, um die Effizienz der Produktionsprozesse zu steigern sowie den Energieverbrauch zu senken. Die internen Aktivitäten konzentrieren sich auf die Umsetzung von Energieeffizienzprojekten im Produktionsprozess, Einsparungen des Energieverbrauchs sowie Maßnahmen zur Energieumwandlung oder den Ausbau erneuerbarer Energiequellen wie Photovoltaikanlagen.

Jeder Standort wird aufgefordert ein Energieaudit durchzuführen, um eventuelle Probleme aufzuzeigen und in weiterführenden Projekten zu bearbeiten. Verbesserungsvorschläge der Mitarbeiter und Ideen für Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz werden gesammelt, ausgewertet und nach Möglichkeit umgesetzt. Das ISO 14001-zertifizierte Umweltmanagementsystem und insbesondere das ISO 50001-zertifizierte Energiemanagementsystem der SHW und der damit verbundene Plan-Do-Check-Act-Zyklus bieten den Rahmen, um Fragen zur Steigerung der Energieeffizienz systematisch anzugehen. Optimierungen können auf verschiedenen Ebenen erfolgen.

Dabei werden folgende Schwerpunkte gesetzt: Effizienzsteigerung durch Wartungs- und Reparaturmaßnahmen, Effizienzsteigerung Kompressor Einstellungen, Einsparungen durch Haustechnikeinstellungen,

Ausweitung der Abwärmenutzung, Verringerung von Energieverlusten (Leckagen) und Stabilisierung der bestehenden Produktionsprozesse.

Ein sorgsamer und sparsamer Umgang mit Wasser ist dringend erforderlich. Die Pierer Industrie-Gruppe wird dieser Verantwortung gerecht, indem sie mit dieser wertvollen Ressource sorgsam umgeht und Wasser bestmöglich wiederverwertet und somit effizient einsetzt. Dazu wurden eigene Projekte gestartet. Besonders an den österreichischen Standorten der Pankl Racing Systems AG wird darauf geachtet, Brunnenwasser als Prozesswasser zu benutzen. Wasser ist kein Bestandteil der Produkte an sich, sondern wird nur in einigen Prozessschritten, wie z.B. der Reinigung oder Kühlung, verwendet. Daher wurde Wasser in der Materialitätsanalyse im Vergleich zu anderen Themen als weniger wesentlich eingestuft.

Der höchste spezifische Wasserverbrauch nach Standorten wird von SHW Brake Systems GmbH verzeichnet. Das bei der Produktion der Pankl-Standorte anfallende Abwasser wird in eigenen Abwasseraufbereitungsanlagen entsprechend den örtlichen Vorschriften behandelt, wobei die relevanten Grenzwerte konsequent überprüft werden. Der Wasserbedarf in den anderen Produktionsbereichen ist gering und dient in erster Linie zur Produktkühlung nach der Herstellung, Reinigung oder zur Maschinen- und Prozesskühlung. Die anfallenden verbrauchten Kühlwassermengen und Abwasser aus der Reinigung werden aufgefangen, in Erdtanks zwischengelagert und entsorgt. Zur Vermeidung und Behebung von Vorfällen, die zu Grenzwertüberschreitungen im Abwasserbereich führen können, werden konzernweite Aktionspläne entwickelt. Die Daten zur Wasserentnahme werden auf Basis von Zählerwerten erhoben und beziehen sich ausschließlich auf Süßwasserressourcen und Brunnenwasser. Bislang wurden keine wesentlichen Auswirkungen festgestellt. Sollte sich dies in Zukunft ändern, werden umgehend entsprechende Maßnahmen ergriffen.

Die Hauptenergieträger der Pankl-Gruppe ergeben sich aus Strom, Schmelzkoks, Erdgas, Fernwärme und Treibstoffe, wobei Strom den größten Anteil ausmacht. Knapp über 50 % entfallen gruppenweit dabei auf Strom, gefolgt von Schmelzkoks mit knapp 30 % und Erdgas mit 17 % des Gesamtenergieverbrauches. Fernwärme, Diesel sowie Benzin ergeben dabei jeweils maximal 0,6 %.

Vier Werke der Pankl-Gruppe (Standorte Tuttlingen, Köflach, Neuhausen und Aalen) sind für über 60% des Energieverbrauchs verantwortlich. Die restlichen 40 % entfallen aufgrund ihrer Größe und Prozesslandschaft auf die anderen Werke. In der Pankl Racing Systems AG entfällt der größte Anteil des Strom- und Erdgasverbrauch auf die Krenhof GmbH mit Sitz in Köflach. Bei der SHW ist die Gießerei in Tuttlingen konkurrenzlos der größte Energieverbraucher, gefolgt von Neuhausen und Aalen, wobei sich bei der SHW der Gesamtenergieverbrauch aus elektrischer Energie, Schmelzkoks und Erdgas errechnet.

Um die Entwicklung des Gesamtverbrauchs der Pankl-Gruppe richtig zu interpretieren, muss eine Vielzahl von Aspekten berücksichtigt werden. Neben dem Produktionsvolumen der Bauteile haben auch andere Faktoren wie Wärmebehandlungen, Verfahrens- und Prozessanpassungen, das Anfahren der Maschinen nach Stillständen sowie die Beleuchtung und Beheizung bzw. Kühlung der Gebäude Einfluss auf den Gesamtenergieverbrauch. Hinzu kommt, dass sich das Produktportfolio verbreitert, neue Bearbeitungsmaschinen beschafft werden sowie die Produktkomplexität steigt, was sich ebenfalls im Energieverbrauch niederschlägt. Mögliche standortspezifische Faktoren oder Ereignisse entlang der Wertschöpfungskette müssen ebenfalls berücksichtigt werden. So können sich beispielsweise Effekte wie Vorproduktionen oder Sortimentsänderungen an einzelnen Standorten auch auf den konzernweiten Energieverbrauch auswirken.

Sowohl der Energie- als auch der Wasserverbrauch wurden aufgrund der aktuellen internen Produktionsprozesse in der PIERER Mobility-AG als nicht wesentlich eingestuft. Um den Energieverbrauch trotzdem weiter zu reduzieren, wurde ein Ziel[23] zur Reduktion des Energiebedarfes in den Produktionshallen gesetzt. Wasser wird hauptsächlich für Sozialräume und für Reinigungszwecke verwendet. Im Produktionsprozess ist der Wasserverbrauch äußerst gering.

23 Siehe Tabelle ab Seite 16 im TCFD-Report 2022 unter https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/12/PIERER-Mobility-AG_TCFD-Report-2022_de.pdf

Ergebnisse der Konzepte

2022 betrug der Stromverbrauch bei der Pierer Industrie-Gruppe 161.218.482 kWh (Vorjahr: 152.528.360 kWh), der Gasverbrauch 67.177.254 kWh (Vorjahr: 71.451.904 kWh) und der Verbrauch aus Fernwärme 2.290.247 kWh (Vorjahr: 2.860.683 kWh). Der Wasserverbrauch aus der Produktion betrug rund 152.593 m³ (Vorjahr: 142.892 m³). Das resultiert einerseits aus dem gestiegenen Energie- und Wasserverbrauch durch die erhöhte Produktionsmenge in der PIERER Mobility-Gruppe. Der signifikant gesunkene Verbrauch bei der Fernwärme ist zum Teil auf den großen Umbau am Unternehmensstandort Graz der PIERER Mobility-Gruppe zurückzuführen, währenddessen die gesamte Produktion für die Dauer von ca. einem Monat stillstand. Damit geht an diesem Standort auch ein leichter Rückgang beim Gas- und Stromverbrauch einher. Andererseits hat 2022 die Pankl-Gruppe eine Erdgaseinsparung von 4,13 % geschafft. Dabei konnte in der Pankl Racing Systems AG eine Reduktion von 3,38 % sowie bei der SHW AG eine Einsparung von 4,58% erreicht werden. Dies wurde hauptsächlich durch Wärmerückgewinnung, verschiedenste Haustechnikeinstellungen, Heizkesseltausch und Heizkurve-Anpassung erzielt. Durch die steigende Anzahl an Maschinen, hat sich der gesamte Strombedarf jedoch erhöht, was uns erst in der 2023 Bilanz aufgezeigt wird.

Status Quo

Geplante und zukünftige Maßnahmen seitens der PIERER Mobility-Gruppe, die im Hinblick auf deren Wirkung die Basis für mögliche CO_2-Einsparungen wie auch für die CO_2-Zieldefinition und daraus resultierende Kosteneffekte bilden:

- Durch Photovoltaikanlagen und Energiering: werden CO_2-Einsparungen erwartet, berechenbare Kosteneinsparungen durch Autarkie statt teurem Netzstrom werden möglich sein: Logistikzentrum 2 und Motorsportgebäude fungieren als Energiering, welcher 2023 errichtet werden soll.
- Durch LED-Beleuchtung: CO_2- (auch aus eventueller Erweiterung) und Kosteneinsparungen werden möglich sein, Stand der Planungen bzgl. weiterer Umstellung: eine Fünf-Jahres-Strategie ist festgelegt, genaue Zahlen liegen derzeit nicht vor, eine valide Aussage kann nach einer Analyse getroffen werden.
- Durch smarte Haussteuerung: Kosten, Stand der Umsetzung und Planung, mögliche realisierbare CO_2- und Kosteneinsparungen: Leitstand für die österreichischen Unternehmensstandorte der KTM AG (inkl. Standort in Anif) vorhanden, Energiemonitoringsysteme werden installiert, mit der Inbetriebnahme von Smartmeters wird mit einer Einsparung zwischen 10 % - 20 % gerechnet.

Seit dem Jahr 2022 wird in der Pankl-Gruppe daran gearbeitet eine Nachhaltigkeitsstrategie aufzubauen und innerhalb des Unternehmens auszuweiten. Die Strategie soll die gesetzten Ziele unterstreichen und die politischen Rahmenbedingungen einbinden. Die Strategie 2030 umfasst Ziele wie beispielsweise die Verringerung der Intensität des Energieverbrauchs, der Treibhausgasemissionen (Scope 1- und Scope 2-Emissionen), der Abfallerzeugung und des Wasserverbrauchs. Auch die Scope 3 Emissionen werden in der Strategie aufgenommen und in den kommenden Jahren durch einen Maßnahmenkatalog verringert.

Die Standorte der Pankl-Gruppe sind durch ein hohes Maß an Heterogenität gekennzeichnet und unterscheiden sich stark in Größe, Kernprozessen und Produktportfolio. Es ist daher davon auszugehen, dass einige Standorte das Reduktionsziel zu Beginn leicht erreichen werden und in den Folgejahren ihre Innovationsleistung sukzessive ausbauen müssen, um die angestrebten Reduktionen zu erreichen. Andere Standorte werden es schwerer haben, da sie bereits effizient ausgerichtet sind. Aus diesem Grund wurde ein konzernweites Ziel festgelegt, um die standortspezifischen Faktoren bei der Konsolidierung auf Konzernebene so weit wie möglich zu berücksichtigen.

Seit bereits vier Jahren wird an den österreichischen Standorten der Pankl-Gruppe Ökostrom bezogen. Auch an den Standorten in Deutschland wird dies ab dem Jahr 2023 genutzt. Weltweit ist dies derzeit noch nicht möglich, da einige Länder Ökostrom noch nicht in Großmengen anbieten. Rund 51 % des Gesamtenergieverbrauchs der Pankl-Gruppe entfallen auf elektrische Energie.

Geplant ist, den Anteil an Eigenstromerzeugung zu erhöhen. Verschiedene Photovoltaik Optionen werden evaluiert. Im Jahr 2019 wurde ein Projekt zur Errichtung einer Photovoltaikanlage gestartet. Die Arbeiten an diesem Projekt wurden im Jahr 2021 finalisiert und die Machbarkeit weiterer Anlagen an anderen Standorten evaluiert. In diesem Zusammenhang wurde eine 330,8 kWp-Anlage am neu errichteten PASE-Werk in Kapfenberg errichtet und im Frühjahr 2023 in Betrieb genommen. Auch das seit Anfang 2023 im Bau befindliche Pankl Academy Gebäude wird mit einer PV-Anlage mit 200 kWp geplant und soll im Jahr 2024 in Betrieb genommen werden. Weitere Gebäude der Pankl-Gruppe sowie firmeneigene Parkplätze werden im Laufe des Jahres 2023 auf eine Erweiterung der Eigenstromerzeugung evaluiert.

4. Abfallmanagement

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Ein möglichst effizienter Materialeinsatz entlang der Wertschöpfungskette und eine gezielte Abfall- und Ausschussvermeidung sind wichtige Steuerungsgrößen für eine nachhaltige Produktion. Im Rahmen der Kreislaufwirtschaft ist es wichtig, die Stoffströme innerhalb und außerhalb des Unternehmens zu optimieren und Materialien sowie Produkte bestmöglich zu recyceln. Ein systematisches Abfallmanagement und eine sorgfältige Trennung sowie Dokumentation der verschiedenen Rest- und Abfallstoffe sind dafür Voraussetzung und für die Pankl-Gruppe selbstverständlich.

Die Produktionsleiter, F&E sowie der Abfallbeauftragte sind für die Kontrolle der verschiedenen Produktionsparameter verantwortlich. Verschiedene Programme und Maßnahmen dienen der Optimierung des Materialeinsatzes und der Reduzierung des Abfalls und Ausschusses. Das Produktdesign ist entscheidend für einen effizienten Materialeinsatz. Ein optimierter Materialeinsatz kann beispielsweise durch die Anpassung der Materialstärke oder des Formdurchmessers erreicht werden. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass die Material- und Produkteigenschaften sowie die technologischen Anforderungen der Fertigungsprozesse erfüllt werden können. Die F&E Abteilungen der Pankl-Gruppe arbeiten seit Jahren sukzessive an der Optimierung des Leichtbaumaterialeinsatzes. Es gilt die Fertigungsprozesse technologisch so weit voranzutreiben, dass möglichst wenig Ausschuss und Abfall entsteht, ohne dass die Stabilität und damit die Funktion beeinträchtigt werden.

Das Abfallmanagement ist Teil des konzernweiten Umweltmanagementsystems, das nach ISO 14001 zertifiziert ist und ein wichtiges Element der themenspezifischen Auditierung darstellt. Alle relevanten Abfall- und Schrottkennzahlen werden kontinuierlich erhoben und in den monatlichen Produktionsberichten berücksichtigt. Dazu gehören auch Abfälle, die beispielsweise bei Testläufen während der Entwicklung neuer Materialien oder Produkte entstehen. Alle Abfälle werden von zertifizierten und zugelassenen Entsorgungsunternehmen abgeholt und einer ordnungsgemäßen – meist thermischen – Verwertung zugeführt.

Für den Transport von Produkten wird seit Jahren darauf geachtet, wiederverwendbare Transportkisten zu verwenden. Durch die schweren Schmiedeteile wird innerbetrieblich auf Stahlkörbe zurückgegriffen; die restliche Ware wird mit Holzpaletten und Mehrweg-Transportkisten versendet. Die gute Kommunikation und Abstimmung mit den Kunden der Pankl-Gruppe ermöglicht auch die Erfüllung der Anforderungen hinsichtlich Größe und Art der Verpackung. Auf Verpackungen, die bei der Anlieferung von Rohstoffen anfallen, kann nur bedingt Einfluss genommen werden. Diese Verpackungen werden jedoch getrennt, gesammelt und ordnungsgemäß an das Abfallunternehmen weitergegeben.

Bei der Herstellung von Vor- und Fertigprodukten für Motorräder der PIERER Mobility-Gruppe fallen diverse Abfallmaterialien an, die einer sortenreinen Verwertung zugeführt werden. Bei den zu verwertenden Materialien handelt es sich um Aluminium-, Edelstahl- sowie Stahlabfälle, die in verschiedenen Qualitätsstufen an einen zertifizierten Entsorgungsfachbetrieb (EFB) übergeben werden. Durch einen effizienten Einsatz der Materialien und einer möglichst vollständigen Rohstoffausnutzung inklusive deren Rückführung in den Wertstoffkreislauf wird eine unnötige Verschwendung von Materialien vermieden und auch dafür gesorgt, dass der anfallende Abfall stets fachgerecht entsorgt wird.

E-Learning-Kurs: Abfallmanagement

Um das Bewusstsein für nachhaltiges Handeln in der PIERER Mobility-Gruppe weiter zu schärfen, wurde 2022 ein E-Learning-Kurs zum Abfallmanagement eingeführt. In diesem interaktiven Kurs erhalten die Produktionsmitarbeiter einen Einblick in den richtigen Umgang zur Abfallentsorgung und das Abfallmanagement im Betrieb. Seit Start im Juni 2022 wurden 369 Mitarbeiter geschult. Für Mitarbeiter im Angestelltenbereich ist der Kurs freiwillig. Umso mehr ist die hohe Anzahl der Abschlüsse aus diesem Bereich erfreulich. Der Kurs ist auch fester Bestandteil des Onboardingtrainings in der Production Academy. Die Kursinhalte werden laufend aktualisiert, um auf das Feedback der Mitarbeiter wie auch auf neue Anforderungen und Verbesserungen eingehen zu können. Weitere umgesetzte Maßnahmen, die neben E-Learning zur kontinuierlichen Verbesserung des Abfallmanagements im abgelaufenen Berichtsjahr beigetragen haben, sind unter anderem die Wiedereinführung der getrennten Kunststoffsammlung, die Verbesserung der Altpapiersammlung in den Bürobereichen, die gesonderte Sammlung von PET-Flaschen, eine verfeinerte Rohstofftrennung sowie eine verbesserte Kennzeichnung und Bereitstellung von gefährlichen Abfällen.

Ergebnisse der Konzepte

Bei der PIERER Mobility-Gruppe und bei der Pankl-Gruppe konnten im Berichtsjahr insgesamt rund 15.837,5 Tonnen (Vorjahr: rund 21.700,8 Tonnen) Metallabfälle (aufgetrennt in diverse Schrottfraktionen, excl. Aluabfälle); rund 869,0 Tonnen (Vorjahr: rund 1.036,5) Aluminiumabfälle; rund 35.613,2 Tonnen (Vorjahr: 32.635,4) recyclingfähige Abfälle der Recyclingkette zugeführt werden. Weiters entstanden rund 3.915,9 Tonnen (Vorjahr: 4.015,9) gefährliche Abfälle und rund 2.310,3 Tonnen (Vorjahr: 2.139,6 Tonnen) sonstige Abfälle, die keiner stofflichen Verwertung zugeführt werden konnten. Diese Aufstellung konzentriert sich auf die operativen sowie produzierenden Gesellschaften der Pierer Industrie-Gruppe. Die ausführliche Tabelle findet sich im Anhang dieser Beilage.

Status Quo

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.

Aktuelle Maßnahmen sind seitens der PIERER Mobility-Gruppe die Verbesserung der Wertstofftrennung (Gewerbemüllmenge vs. Menge von vermischten Kunststoffen) durch die Implementierung von Wertstoffsammelinseln in den Bürobereichen (bis Ende 2024), die Verdichtung ölverunreinigter Verpackungen sowie die weitere Verfeinerung der Kunststoffsammlung (signifikante Steigerung bei der wiederverwertbaren Menge von sortenreinem Styropor). Zudem soll für die Wiederverwertung von Kartonagenabfällen 2023 eine Anlage zur Erzeugung von Verpackungspolstern angeschafft werden. Die Restabfallmenge konnte in der PIERER Mobility-Gruppe im Jahr 2022 um 37,9 % gegenüber dem Referenzjahr 2019 gesenkt werden. Das geplante Ziel einer Senkung um 10 % bis 2024 wurde damit deutlich übertroffen.

Soziales

Konzept und Zielsetzung

Der Ansatz der Pierer Industrie ist, die Arbeitsbedingungen für ihre Beschäftigten fair und mitarbeiterfreundlich zu gestalten. Dazu zählen angemessene Entlohnung und stabile Arbeitsverhältnisse, sowie die Wertschätzung der Mitarbeiter und eine regelmäßige, offene, aktuelle Kommunikation zwischen Unternehmen und Mitarbeitern. Die Einhaltung gesetzlich geregelter Arbeitnehmerrechte ist im gesamten Wirkungsbereich des Unternehmens sicherzustellen. Dazu zählen z.B. die Versammlungsfreiheit sowie geregelte Lohnverhandlungen. Pierer Industrie bekennt sich zur Einhaltung von Rechtsvorschriften der jeweils gültigen nationalen als auch internationalen Gesetze, Verordnungen und Richtlinien (wie zum Beispiel die Umsetzung der Bestimmungen der Kernarbeitsnormen der International Labour Organisation (ILO) in Österreich).

Die Zufriedenheit der Mitarbeiter bildet das Fundament der Pierer Industrie-Gruppe. Die Mitarbeiter und die gelebte Kultur in den Unternehmen sind die Basis des stetigen Erfolgs und Wachstums. Die Fähigkeiten, das Know-how, die Diversität und der Einsatz der Mitarbeiter führen die Pierer Industrie-Gruppe zum wirtschaftlichen Erfolg.

Die Aufgabe der Pierer Industrie-Gruppe ist es, ein stabiles und sicheres Arbeitsumfeld zu schaffen. Erforderliche Grundlagen und Rahmenbedingungen für die Gesundheit, Sicherheit und Weiterentwicklung stehen im Fokus des täglichen Arbeitsalltags. Wesentliche Bestandteile sind hierbei die offene und ehrliche Unternehmenskultur. Gesunde Beschäftigte, die sich mit dem Arbeitgeber identifizieren, sind die wesentliche Grundlage für den nachhaltigen Unternehmenserfolg.

Qualifizierte Mitarbeiter zu finden und langfristig an das Unternehmen zu binden, ist besonders im nicht-urbanen Bereich eine große Herausforderung. In allen Gesellschaften der Pierer Industrie-Gruppe ist jeder Mitarbeiter ein Teil des großen Teams, das mit Engagement und Begeisterung den Erfolg des Unternehmens vorantreibt. Attraktive Arbeitsplätze mit spannenden Aufgabenstellungen sowie Weiterbildungs- und Aufstiegschancen geben Mitarbeitern die Möglichkeit, ihre Fähigkeiten unter Beweis zu stellen und weiter auszubauen. Durch Herausforderungen zu wachsen, ist eine der Prämissen in der Personalentwicklung. Durch Active Sourcing wird sichergestellt, dass der gesamte Kandidatenmarkt, nicht nur die Personen, die aktuell auf

Jobsuche sind, erreicht wird. Vor diesem Hintergrund ist es den Personalsuchenden möglich, schneller auf Engpässe zu reagieren und langfristig Mitarbeitergewinnung zu gewährleisten.

Die Pankl-Gruppe legt besonderen Wert auf die Zufriedenheit jedes einzelnen Mitarbeiters sowie auf persönlich abgestimmte Weiterentwicklungsmodelle. Schwerpunkt der Personalpolitik sind unter anderem die Themen Gesundheit, Aus- und Weiterbildung sowie die Work-Life-Balance. Die Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Freizeit, Arbeitnehmervertretung, lange Beschäftigungsverhältnisse, gute Führung und Benefits für Mitarbeiter sind die Grundlage des erfolgreichen Wirtschaftens der Pankl-Gruppe. Eine Vielzahl von Jubilaren jedes Jahr an den unterschiedlichsten Standorten ist der Beweis dafür, dass die Pankl-Gruppe auf dem richtigen Weg ist.

Erstmalig wurde in der Pankl Racing Systems AG das Empfehlungsprogramm „Mitarbeiter werben Mitarbeiter" gestartet. Dabei bekommen bestehende Mitarbeiter bei einer erfolgreichen Personalvermittlung eine Sonderprämie. Aufgrund des Erfolges im Jahr 2022 wird dieser Prozess im Jahr 2023 auch auf Lehrlinge ausgeweitet. Im Jahr 2022 konnte die PARS auch eine Verdoppelung der Bewerbungseingänge sowie eine Verdreifachung in der Zahl der geführten Bewerbungsgespräche verzeichnen. Diese erfreuliche Steigerung zeigt das wachsende Interesse an der Pankl-Gruppe sowie der Klassifizierung der Pankl als Top-Arbeitgeber. Dies wurde auch durch die Auszeichnung „Top Company" der unabhängigen Bewertungsplattform „Kununu" bestätigt. Die nachfolgenden Mitarbeiterkennzahlen beziehen sich auf die GRI-Richtlinie und den damit verbundenen Berechnungsstandards.

5. Produktqualität und Anwendersicherheit

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Recalls

Die Gesundheit und Sicherheit der Kunden/Anwender haben über alle Produktbereiche der PIERER Mobility AG hinweg stets oberste Priorität. Die Rückrufquote liegt im Berichtszeitraum trotz der wesentlich gestiegenen Verkaufszahlen und der Modellerweiterungen bei fünf Rückrufen. Dies ist der Beleg für die strengen Anforderungen entlang der Wertschöpfungskette und spricht für die hohe Produktqualität aller Marken samt aller Maßnahmen im Bereich der Marktbeobachtungen. Weiterführende Informationen zu den Recalls finden sich auf den Produkt-Webseiten[24]. Als zusätzliches Sicherheitsfeature kann sich jeder KTM, Husqvarna & GASGAS Besitzer unter Service and Safety Check[25] informieren, ob bei seinem Fahrzeug (Fahrgestellnummer und Auslieferungsurkunde erforderlich) ein Rückruf durchzuführen ist.

Entwicklungen in der Motorrad- und Fahrsicherheit

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der KTM AG engagiert sich intensiv für die Sicherheit seiner Kunden und arbeitet an zukunftsweisenden Lösungen. Wie zum Beispiel:

- Die **„Fahrzeug zu Fahrzeug (V2V)-Kommunikation"** bietet großes Potenzial, Unfälle zu vermeiden. Fortschritte wurden 2022 in der Abstimmung mit Infrastruktur auf Autobahnen, sowie der prototypischen Umsetzung der notwendigen Security erzielt.
- **CMC ‚Next':** KTM arbeitet weiter als Core Member im CMC (Connected Motorcycle Consortium) bei der Analyse von Unfallszenarien und der Vermeidung durch die Funkkommunikation mit. Dies dient auch der Vorbereitung einer Vorstellung der Ergebnisse im Jahr 2023. Dort sollen in Zusammenarbeit mit internationalen Motorrad- und Pkw-Herstellern entsprechende Use Cases zur Unfallvermeidung gezeigt werden.
- **Warnmeldungen:** Passend zu dem Engagement, kritische Situation rechtzeitig zu erkennen, beschäftigt sich KTM mit akustischen Warnmeldungen, welche es dem Fahrer ermöglichen sollen, rechtzeitig zu reagieren. Neue Erkenntnisse zur Wahrnehmbarkeit von akustischen Signalen wurden in Zusammenarbeit mit der Universität Dresden erarbeitet. Diese Arbeitsergebnisse werden mit der nächsten Produktgeneration in die Serie eingeführt. Zusätzlich zu den akustischen Signalen hat man sich auch an Möglichkeiten zum haptischen Feedback für den Fahrer auseinandergesetzt. Hier gibt es trotz der vom Motorrad ausgehenden Vibrationen erfolgversprechende Ansätze, die besser als optische Hinweise wahrzunehmen sind.

24 https://www.ktm.com/en-int/service/Safety.html; https://www.husqvarna-motorcycles.com/en-do/service/safety-information.html und https://www.gasgas.com/de-de/service/safety-information.html
25 Siehe als Beispiel: https://www.gasgas.com/de-de/service/service-and-safety-check.html

- **Notruf:** KTM hat eine Reihe von technischen Optionen zur Darstellung eines automatischen oder manuellen Notrufes am Motorrad untersucht und bewertet. Im nächsten Schritt wird die Umsetzung für ein konkretes Serienmodell erarbeitet. Dies findet unter Beachtung der Erkenntnisse aus dem europäischen eCall für Pkw und unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus den bereits abgeschlossenen und von der Europäischen Kommission geförderten Forschungsprojekten „I-HeERO“ und „sAFE“ statt. KTM war Partner in den beiden genannten Forschungsprojekten, und ist weiterhin aktiv an der Entwicklung eines EN-Standards für motorradspezifische Funktionen eines automatischen eCall Systems beteiligt.

Die PIERER Mobility AG hat sich zum Ziel gesetzt, besonders sichere und hochqualitative Produkte herzustellen und die **Rückrufquote auf niedrigem Niveau zu halten**. Eine höhere Qualität ermöglicht eine längere und zuverlässige Produktnutzung. Die Elektro- und Verbrennungsmotoren stellen Schlüsselkomponenten ihrer Motorräder dar und werden von der Unternehmensgruppe sowohl entwickelt als auch produziert. Sie garantieren die Identität der Produkte der Marken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS. Eine der qualitätssichernden Maßnahmen ist zum Beispiel die Einführung der Prüfanlagen für den Euro 5 Abgasnorm, was eine 100-Prozent-Dichtheit aller relevanten Bauteile im Produktionsprozess gewährleistet.

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 ca. 3.500 (mit Indien ca. 4.400) Motorrad-Fachwerkstätten, um den hohen Ansprüchen an das Qualitätsniveau ihrer Produkte nachzukommen. Die Schulung der Werkstattfachkräfte erfolgt nach dem „Train-the-Trainer“ Prinzip vom Headquarter ausgehend mittels mehrwöchiger Präsenztrainingseinheiten und verschiedener Lernmodulen.

Reichweitenvorhersage E-Fahrzeuge

Das Data Science & Business Modelling Team beschäftigte sich 2022 mit nachhaltigen Geschäftsmodellen und Services. Aufbauend auf einem hybriden Modellansatz („physical & data driven model“) werden Einflüsse des Fahrverhaltens sowie externe Einflussfaktoren identifiziert und bewertet. Der Aufbau einer Daten-Pipeline von Testdaten ermöglicht die Augmentation von Fahrzeugsignalen mit externen Daten und einer Klassifizierung dieser Szenarien in Bezug auf Restreichweiten. Schließlich soll ein Modell entwickelt, trainiert und validiert werden, um den Energieverbrauch von unterschiedlichen Fahrprofilen und Fahrsituationen vorhersagen zu können. Wichtige Themenfelder sind dabei vor allem die Optimierung und Ausweitung der Reichweiten-Kalkulationen im Bereich E-Fahrrad und E-Motorrad. Ziel ist es einerseits, dem Fahrer zu ermöglichen, fundierte Entscheidungen über die Routenplanung und das Lademanagement zu treffen, und andererseits auch die bestehende Restreichweitenkalkulation zu verbessern. Aufgrund von Verzögerungen seitens der Testdatenseite kann das Evaluierungsprojekt voraussichtlich im Jahr 2024 abgeschlossen werden. Eine Serienentscheidung & -implementierung ist dementsprechend ab dem Jahr 2024 geplant.

Schulungen für 2-Rad-Techniker

Stets neue und immer komplexere Motorräder mit steigendem Innovationsgrad, neue Technologien – wie zum Beispiel E-Mobility, Connectivity, Abstandsradar – zusätzliche Marken und eine wachsende Anzahl von Vertriebspartnern in aller Welt stellen hohe Herausforderungen an die Aus- und Weiterbildung der 2-Rad-Techniker. In Folge der Lockerung von Reisebeschränkungen im Jahr 2022 wurden die Präsenztrainings wieder forciert. Im Berichtsjahr fanden insgesamt 81 (+21 % YoY) teilweise parallele Schulungen in Person mit insgesamt 193 (+40 % YoY) Schulungstagen statt. 467 (+190 % im Jahresvergleich) Teilnehmer aus 60 (+186 % im Jahresvergleich) Ländern konnten vor Ort „praxisnah“ geschult werden. Aufgrund des Digitalisierungsprojekts für Schulungskurse auf Bronze-Niveau im Jahr 2021 stieg die Abschlussquote mit 1.741 neuen Technikern auf Bronze-Niveau im Jahr 2022 um 76 %. Die Anzahl abgeschlossener Online-Schulungen betrug 69.408 (+6 % im Jahresvergleich) von 4.848 Benutzern von 1.856 Händlern.

6. Arbeitgeberattraktivität, Diversität und Chancengleichheit

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Die Pierer Industrie-Gruppe setzt in der täglichen Arbeit bewusst auf Vielfalt und Diversität unter den Mitarbeitern. Darunter versteht die Pierer Industrie-Gruppe die Einstellung von Kollegen aus aller Welt, unterschiedlichste Persönlichkeiten, Talente, Altersgruppen und Erfahrungshorizonte. Die multikulturellen Werte und

Erfahrungen der Mitarbeiter werden geschätzt. Darin spiegelt sich auch die Internationalität und Vielfalt der Märkte, der Produkte und des Geschäftsumfeldes der Pierer Industrie-Gruppe.

Speziell die Automobil- und Metallindustrie scheint eine männerdominierte Branche zu sein und könnte somit potenzielle Risiken in der Diskriminierung von Frauen bergen. Genau hier greift die Pierer Industrie-Gruppe mit der Vielfalt von Alter, Geschlecht und Nationalität ein. Die Gruppe will die Tätigkeit in einem Industriebetrieb auch für weibliche Arbeitskräfte attraktiver machen und noch mehr Frauen für technische Berufe begeistern. Ziel ist es, die Zahl der weiblichen Beschäftigten, insbesondere in der Produktion und produktionsnahen Bereichen, in den nächsten Jahren kontinuierlich zu erhöhen.

Geschlechtergleichheit

Im Jahr 2022 betrug die Geschlechterverteilung durchschnittlich 25% Frauenanteil zu 75% Männeranteil, wobei hier karenzierte Mitarbeiter sowie Mitarbeiter, welche aktuell das Bundesheer oder den Zivildienst absolvieren, nicht einberechnet sind. Kontinuierliche Steigerungen des Frauenanteils kann die Pankl-Gruppe sowohl in der Produktion als auch bei den jährlich neu eintretenden Lehrlingen verzeichnen. Bei regelmäßigen Veranstaltungen und Messen werden Jugendlichen beider Geschlechter technische Berufe vorgestellt und die Begeisterung für diese Branche angeregt. Gezielte geschlechtergerechte Ansprache trägt auch dazu bei, dass Chancengleichheit und Gleichbehandlung in der Pankl-Gruppe gelebt werden.

Alter und Kultur

Die Altersstruktur der Mitarbeiter der Pankl-Gruppe bleibt stabil. Die Vielfalt an Nationalitäten und der breiten Altersbandbreite der Mitarbeiter zeigt, dass die Pankl-Gruppe ein internationales, offenes und modernes Unternehmen ist. Seit dem Jahr 2022 arbeitet die Pankl Racing Systems AG auch verstärkt mit der Plattform „Senior Quality“ zusammen. Gemeinsam wird versucht, jobsuchende Personen ab dem 45. Lebensjahr in den Arbeitsmarkt zu integrieren.

Für die Pierer Industrie-Gruppe ist es eine Selbstverständlichkeit, dass Mitarbeitern unterschiedlicher Kulturen und Herkunft vorbehaltlos und offen gegenübergetreten wird. Die Belegschaft der Pierer Industrie-Gruppe ist sehr international zusammengesetzt.

Die Pankl-Gruppe beschäftigt derzeit rund 4.400 Mitarbeiter aus rund 64 Nationen weltweit. Die Rekrutierung von neuen Fachkräften wurde in der Pankl-Gruppe international ausgeweitet. Gemeinsam mit dem Verein „Talents4Europe“ konnte die Pankl Racing Systems AG junge Fachkräfte und Lehrlinge aus Spanien an den österreichischen Standorten einstellen. Durch maßgeschneiderte Onboarding-Prozesse sowie laufende Deutschkurse konnten die neuen Kollegen gut in das bestehende Pankl-Team integriert werden. Auch die Unterkunft konnte in dem Pankl-Tower am Standort Kapfenberg zur Verfügung gestellt werden.

Die PIERER Mobilty-Gruppe ist, was das Alter der Mitarbeiter betrifft, ein junges und dynamisches Unternehmen mit einem globalen Durchschnittsalter von 36,8 Jahren. 2022 waren rund 6.100 Mitarbeiter aus 68 Nationalitäten beschäftigt. Zur Integrationsförderung und -unterstützung von internationalen Mitarbeitern arbeitet das Unternehmen mit der Initiative Lebensraum Innviertel und der Innovation Salzburg GmbH zusammen. Im Rahmen dieser Kooperationen werden laufend explizit für sie Informations- und Netzwerkveranstaltungen zur Integration in der Region bzw. in Österreich angeboten und in Fragen des täglichen Lebens unterstützt.

Familie und Beruf

Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf stellt nach wie vor ein zentrales Thema dar. Es ist der Pierer Industrie-Gruppe ein großes Anliegen, die Interessen der Mitarbeiter, die sich aus familiären Verpflichtungen ergeben, zu berücksichtigen. Darum werden regelmäßig neue familienfreundliche Regelungen evaluiert. Infolge der Gleitzeitvereinbarung haben demnach Beschäftigte in der PIERER Mobility-Gruppe die Möglichkeit, ihre Arbeitszeiten gemäß der aktuellen Lebenssituation und dem Beruf mit familiären Anforderungen vereinbar zu gestalten (z.B. Teilzeitstellen, Karenzierung durch Bildung oder Geburt).

Arbeitszeiten können nach Möglichkeit flexibel und den Rahmenbedingungen entsprechend gestaltet werden. Auch mobiles Arbeiten bietet eine Möglichkeit der Flexibilität. Bei Bedarf können auch die Arbeitsstunden für die Pflege von Familienangehörigen angepasst werden. Ältere Mitarbeiter haben die Möglichkeit über Altersteilzeitvereinbarungen vorzeitig in den Ruhestand zu gehen. Da früheres Ausscheiden oft mit Einbußen bei Rentenbezügen einhergeht, stockt die SHW AG das Entgelt im Rahmen der tariflichen Regelung auf. Hinsichtlich der Elternzeit hält sich die Pankl-Gruppe an relevante gesetzliche Regelungen. Mitarbeiter werden sowohl vor Antritt der Karenz als auch in der Planungsphase der Rückkehr aus der Karenz begleitet und beraten. Besonderes Augenmerk wird auf die Erleichterung des Wiedereinstiegs nach der Karenz gelegt. (Eltern-

)Teilzeitlösungen werden ausschließlich individuell und nach intensiver Beratung vereinbart. Dazu werden Rückkehrgespräche geführt, um die jeweiligen Wünsche und Bedürfnisse gezielt zu thematisieren und gemeinsam Lösungen zu erarbeiten. Auch Vätern werden nach individueller Absprache Möglichkeiten in Form von Väterkarenz und Papamonat angeboten. Seit dem Jahr 2022 werden Eltern auch bei der Beschaffung von Kindergartenplätzen unterstützt, um den Wiedereinstieg in den Beruf zu erleichtern.

Für berufstätige Eltern stehen derzeit 25 Betreuungsplätze in den Betriebskrabbelstuben in Munderfing und Mattighofen für Kinder im Alter von ein bis drei Jahren von KTM Mitarbeitern zur Verfügung. Aufgrund der regen Nachfrage ist die Eröffnung einer weiteren Betriebskrabbelstube in Mattighofen mit weiteren 12 Betreuungsplätzen ab Herbst 2023 geplant. Zusätzlich wird auch eine kostenlose Kinderbetreuung in den Sommerferien angeboten. Ab 2023 ist eine Ausweitung von drei auf fünf Betreuungswochen im Juli/August geplant.
Finanzielle Unterstützung gibt es an den österreichischen Standorten der Pankl Racing Systems AG für Mitarbeiter durch Zuschüsse für Kindergarten, Geburt und Hochzeit.

Erfreulicherweise werden die Bemühungen von den Mitarbeitern als positiv gewertet. So belegte die Pankl-Gruppe bei einem Ranking der Zeitschrift „Freundin“ in Kooperation mit Kununu bei einer unabhängigen Umfrage in der Kategorie „Familienfreundliches Unternehmen“ österreichweit den 7. Platz im Bereich Maschinenbau.

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

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

Die Initiative „Mitarbeiter werben Mitarbeiter“ im Produktionsbereich der PIERER Mobility-Gruppe war in ihrer Fortsetzung auch im Jahr 2022 ein großer Erfolg. Durch eine Mitarbeiter-App wurde der Prozess weiterentwickelt und die Handhabung vereinfacht, die Einstellungsquote durch Empfehlungen konnte im Berichtsjahr auf 43,5 % gesteigert werden. In der „Production Academy“ wurden die Deutschkenntnisse der Mitarbeiter an den Produktionsstätten verbessert. Im abgelaufenen Geschäftsjahr gab es 203 Teilnehmer an den Kursen, die an die Schichten gekoppelt direkt im Betrieb stattfinden.

Ergebnisse der Konzepte

Die Pierer Industrie-Gruppe beschäftigte zum 31.12.2022 weltweit 10.794[26] (Vorjahr: 9.544), davon 6.977 in Österreich (rund 64,6%). 14,1 % der gesamten Belegschaft waren in der Forschung & Entwicklung tätig. 2022 betrug der Anteil der weiblichen Beschäftigten rund 26,1 % (Vorjahr: rund 24,5 %. Siehe auch ausführliche Tabellen mit weiteren Angaben zu den Mitarbeitern im Anhang dieser Beilage.

7. Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Die Pierer Industrie-Gruppe betrachtet ihre Mitarbeiter und deren Gesundheit als höchstes Gut. Aus diesem Grund wird auch im Bereich Sicherheit am Arbeitsplatz dauerhaft an den vorhandenen Schrauben gedreht und das Level stetig erhöht. Im vergangenen Jahr stand der Fokus auf Bewusstseinsbildung der Führungskräfte.

Arbeitssicherheit

PIERER Mobility-Gruppe
Als produzierendes bzw. assemblierendes Unternehmen von Street- und Offroad-Motorrädern bestehen wesentliche Risiken für die Mitarbeiter der PIERER Mobility-Gruppe grundsätzlich im Bereich der Werkstätten

26 Exklusive VMG Dambauer. Eine weitere Differenzierung im Headcount ergibt sich zu dem aus der Umrechnung der Produktivstunden von Leiharbeitern bei der Pankl-Gruppe.

sowie im Bereich von Testfahrten. Sie verfolgt einen strategischen Ansatz für Gefahrenminimierung nach dem STOP-Prinzip (Substitution, Technische Schutzmaßnahmen, Organisatorische Maßnahmen, Persönliche Schutzmaßnahmen) und implementiert laufend Vorsichtsmaßnahmen und spezielle Schulungen insbesondere in den Arbeitsbereichen mit hohem Gefahrenpotenzial.

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

Pankl-Gruppe

Neben dem bereits etablierten Schulungs-Programm der Pankl Racing Systems AG „Pankl Protected“, in welchem alle Führungskräfte wiederkehrend an Schulungen in den Bereichen Sicherheit und Verantwortung teilnehmen, wurde im Jahr 2022 ein weiteres Instrument namens „SWAT - Safety Walk & Talk“ eingeführt. Bei diesem Projekt befassen sich ausgewählte Führungskräfte mit derzeit vier speziellen Themenbereichen; diese umfassen die persönliche Schutzausrüstung, Sauberkeit und Ordnung, Ergonomie sowie psychische Belastung am Arbeitsplatz. Dieses Projekt ist ein working progress, weshalb der Themenkreis in Zukunft ausgebaut wird. Quartalsweise gibt es Begehungen der Führungskräfte in vorab definierten Arbeitsstätten. Ziel ist es, mit den Produktionsmitarbeitern direkt zu den vorgegebenen Schwerpunktthemen ins Gespräch zu kommen. Die daraus erworbenen Erkenntnisse sind ein wichtiger Output für die Bewusstseinsbildung der Führungskräfte im Bereich health & safety. Außerdem vermittelt die Präsenz der Führungskräfte vor Ort die hohe Wertigkeit dieses Themas an die Mitarbeiter.

Zur Arbeitssicherheit gehört auch eine möglichst gute und sichere Gestaltung des Arbeitsplatzes. In den Sommermonaten kann es vor allem in der Krenhof Schmiede (Pankl Racing Systems AG) sowie der Gießerei in Tuttlingen (SHW AG) zu sehr hohen Raumtemperaturen kommen. Neben der kostengünstigen Bereitstellung von ausreichend gekühlten Getränken wurden im Jahr 2022 zur Vermeidung von Hitzeschlägen in der Schutzkleidung an zentralen Stellen Ventilatoren angebracht. Darüber hinaus wurde im Jahr 2022 eine neue Klimaanlage im Produktionsbüro der Krenhof-Schmiede sowie ein Luftschleier („Vorhang“) vor der Schmiedepresse installiert und die Werkzeuge mit Hitzeschutzblech verkleidet. Diese Maßnahmen schützen die Mitarbeiter vor der direkten Hitze.

Bei der SHW werden neben den tatsächlich passierten auch beinahe geschehene Unfälle erfasst, um dadurch Gefahrenpotentiale zu erkennen. Diese werden kontinuierlich behoben und können somit weitere Unfälle vor der Entstehung vermeiden. Ebenso gibt es regelmäßige Sicherheitsunterweisungen für alle Mitarbeiter.
Mitarbeitergesundheit

PIERER Mobility-Gruppe

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

Pankl-Gruppe

In der mittlerweile jahrelang etablierten Gesundheitsecke an den österreichischen Standorten der Pankl Racing Systems AG werden die Mitarbeiter monatlich mit Gesundheitstipps, welche jeweils auf die Saison abgestimmt sind, versorgt. Diese sind auch im Intranet des Unternehmens zugänglich.

In der SHW wird mit betriebsärztlichen Diensten zusammengearbeitet, welche die Mitarbeiter in allen arbeitsmedizinischen Fragen sowie in der Vorsorge betreuen. Es wird außerdem in Zusammenarbeit mit den Krankenkassen jährlich ein Gesundheitsbericht erstellt und ausgewertet. Dadurch kann gezielt auf die gesundheitlichen Probleme der Mitarbeiter reagiert und gegengewirkt werden. Daneben ist das betriebliche Eingliederungsmanagement wesentlicher Bestandteil des Gesundheitsmanagements der SHW.

27 Siehe aktuelle Fassung unter https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/10/Arbeitssicherheits-u.-Mitarbeitergesundheitsrichtlinie_2022_PIERER-Mobility-AG.pdf

Unter Gesundheit fällt aber auch gesunde Ernährung, Bewegung und diverse Entspannungsmethoden. Diese wird in der Pankl-Gruppe mit Gesundheitstagen und der Aktion „Gesunde Jause“ unterstützt. Letztere wurde auch vom Betrieb der österreichischen Pankl Racing Systems AG-Standorte subventioniert. Dabei wird den Mitarbeitern in beiden Betrieben regelmäßig der Zugang zu einer gesunden Mahlzeit sowie zu regionalem Obst erleichtert. Auch in den Betriebskantinen wird auf Regionalität gesetzt. So werden Lebensmittel in den österreichischen Kantinen Großteiles von regionalen Bauernhöfen aus der Umgebung bezogen. Durch das Gesundheitsprogramm „Pankl in Motion“ mit den drei Bereichen Ernährung, Bewegung und Entspannung wurden in den Sommer- und Herbstmonaten die bereits bewährten Herzkraft-Coachings angeboten und von vielen Mitarbeitern der Pankl Racing Systems AG in Anspruch genommen.

Durch die Herzratenvariabilitätsmessung konnten Mitarbeiter mehr über ihren aktuellen Gesundheitszustand erfahren. Zudem hat auch das Pankl in Motion Fußballteam, sowie das – nach coronabedingter Pause – alle zwei Wochen stattfindende Full-Body-Workout mit dem Training wieder gestartet. Die Pankl-Gruppe ist bemüht, den Beschäftigten regelmäßig neue Angebote und Vergünstigungen zur Verfügung zu stellen. Neben den unterschiedlichsten Ermäßigungen in den regionalen Fitnessstudios konnten ab der zweiten Jahreshälfte 2022 auch Vergünstigungen für die Tennishalle Kapfenberg sowie für Paddle-Tennis in Bruck/Mur zur Verfügung gestellt werden.

Ein besonderes Angebot konnten auch die Mitarbeiter der SHW am deutschen Standort Tuttlingen und Neuhausen ob Eck nutzen. Ihnen steht über das Arbeitgeberangebot von „Hansefit“ der Zugang zu vielen sportlichen Aktivitäten zu günstigen Konditionen offen.

Gesundheit spielt auch im Lehrlingswesen eine bedeutende Rolle. Es fanden in den österreichischen Standorten der Pankl Racing Systems AG zwei Gesundheitstage statt, an denen gemeinsam mit den Lehrlingen Gesundheitsthemen bearbeitet wurden. Dabei wurden alltägliche Themen wie Ernährung, psychische Gesundheit oder der gesunde Umgang mit dem Internet behandelt. Zusätzlich wurden für die neuen Lehrlinge Einführungsvorträge von der Sicherheitsfachkraft und der Arbeitsmedizin gehalten. Ergänzend dazu findet wöchentlich ein Turnunterricht mit einem ausgebildeten Trainer statt, welcher während der Arbeitszeit durchgeführt wird. Im Sommer 2022 gab es außerdem wieder den Lehrlingswandertag.

Im Jahr 2022 wurden in der Pankl-Gruppe wieder jährliche Frühjahrs-, Corona- -und Grippeschutzimpfaktionen durchgeführt sowie die Möglichkeit der Vorsorgeuntersuchung angeboten.

Ergebnisse der Konzepte

Im Jahr 2022 ereigneten sich bei der Pierer Industrie-Gruppe 376 arbeitsbedingte Unfälle (davon 308 bei Mitarbeitern bzw. 68 bei Leiharbeitern). Die Zahl der Unfälle mit zumindest einem Ausfalltag lag gesamt bei 135 Unfällen (91 Mitarbeiter bzw. 44 Leiharbeiter). Die arbeitsbedingten Unfälle waren hauptsächlich durch Prellungen, Schnittverletzungen, Quetschungen und Brüche passiert. Die Hauptunfallursachen lassen sich auf Umknicken und Stolpern, Herab- und Umfallen von Gegenständen, den Umgang mit maschinellen Betriebsmitteln sowie der persönlichen Schutzausrüstung zurückführen. Die Verletzungsrate bei den Mitarbeitern beträgt 26,1 Arbeitsunfälle pro eine Million Arbeitsstunden. Die Lost Time Frequency Injury Rate (LTFIR) liegt bei den Mitarbeitern bei 7,7. Siehe auch ausführliche Tabelle zur „Gesundheit und Sicherheit“ im Anhang dieser Beilage.

8. Aus- und Weiterbildung

Ein Ziel der Pierer Industrie-Gruppe ist die kontinuierliche, individuelle Förderung und Weiterentwicklung aller Mitarbeiter. Dazu dient auch das jährliche Mitarbeitergespräch als wichtiges Führungsinstrument an allen Standorten der Pierer Industrie-Gruppe. Dabei wird besonderer Wert auf die Ableitung und Umsetzung von möglichen Maßnahmen gelegt, die sich aus den Gesprächen ergeben.

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

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

Pankl-Gruppe

Im Jahr 2022 konnte das Schulungsangebot, nachdem in den Vorjahren aufgrund der COVID 19-Pandemie einige Schulungen ausgefallen waren, wieder zur Gänze abgedeckt werden. Darüber hinaus wurden zahlreiche Schulungen nachgeholt. Im Jahr 2022 absolvierten Mitarbeiter der Pankl-Gruppe insgesamt 54.629 Aus- und Weiterbildungsstunden.

Durchgeführt wurden Individualschulungen, bereichsbezogene interne und externe Schulungen sowie standortübergreifende Schulungen, an denen Mitarbeiter verschiedener Standorte teilnahmen. Zentrale Anlaufstelle für Aus- und Weiterbildungen im Unternehmen ist die Pankl Academy in Kapfenberg. Diese erhält bis zum Jahr 2024 ihr eigenes Gebäude, um den Stellenwert der nachhaltigen Bildung weiter hervorzuheben. Im Herbst 2022 erschien eine neue Ausgabe des Pankl Academy Schulungskataloges mit einer Vielzahl an bereits etablierten Schulungen und einigen Neuerungen in den Bereichen Führung und Persönlichkeit sowie Sozialkompetenz. Darin ist ein breites Angebot an Kursen zu finden, die für Mitarbeiter aller österreichischen Standorte der Pankl Racing Systems AG zugänglich sind und sich in folgende Bereiche einteilen lassen: Management- und Führungskompetenz, Persönlichkeit und soziale Kompetenz, Fach- und Methodenkompetenz, Lehrlingsakademie, Health & Safety sowie interne Schulungen.

An allen Standorten wurde gemeinsam mit den Führungskräften der Weiterbildungsbedarf für das kommende Jahr erhoben und daraus der Pankl-weite Schulungs- und Entwicklungsplan für 2023 erstellt. Dieser umfasst neben dem Angebot an Trainings aus dem Pankl Academy Katalog auch eine Vielzahl an zusätzlichen, hauptsächlich fachlichen Schulungen, die für die Mitarbeiter in Abstimmung mit deren Führungskräften im Laufe des Jahres organisiert werden sollen. Besonderer Wert wird hier auf die Sicherstellung der Qualität und Wirksamkeit des Schulungsangebotes gelegt. Dazu wurde im Jahr 2022 ein Konzept zur Wirksamkeitsbewertung von Schulungsmaßnahmen erarbeitet und bereits erfolgreich eingesetzt.

Auch die Digitalisierung der HR-Prozesse in der SHW schreitet weiter voran. Allen Führungskräften und Mitarbeitern steht ab sofort für die Schulungsorganisation und -dokumentation ein digitaler Weiterbildungskatalog zur Verfügung, der eine große Auswahl an Schulungen zu den verschiedensten Themenbereichen bietet.
Im Jahr 2022 fiel in der Pankl-Gruppe der Startschuss für die Einführung neuer e-Learning Tools. Durch die neuen Plattformen sollen die Erstellung, die Durchführung sowie die Nachverfolgung der e-Learnings effizienter und nachhaltiger gestaltet werden. Die Plattformen sind sehr nutzerfreundlich und eine langfristige Antwort auf die stetig steigenden Anforderungen im Bereich der e-Learnings. Es sollen in Zukunft viele gesetzlich verpflichtende e-Learnings für alle Mitarbeiter abgewickelt werden. Die Ausrollung der beiden e-Learning-Plattformen ist für das Jahr 2023 geplant. Ziel für das Jahr 2023 ist es, mit einer arbeitsrechtlichen sowie einer kartellrechtlichen Schulung und einer Schulung für Produkthaftung zu starten.

Mitarbeiter- und Führungskräfteentwicklung

Im Rahmen des Strategic Leadership Programme (SLP) seitens der Pankl Racing Systems AG wurden 15 Teilnehmer in sechs Modulen als Nachwuchsführungskräfte weiterqualifiziert. Ein Assessment und ein persönliches Gespräch mit jedem Teilnehmer stellten den Startpunkt der Ausbildung dar. Im Rahmen dieses Gesprächs wurden aktuelle Führungsthemen, Ziele sowie Erwartungen besprochen und abschließend gemeinsam evaluiert. Besonders gut angenommen wurden die Kaminabende, die den Austausch zu ausgewählten Führungsthemen mit den jeweiligen Gästen zum Ziel hatten. Im Rahmen des feierlichen Abschlusses der Führungskräfteausbildungsreihe wurden die Projekte von den Teilnehmern präsentiert. Ziel war der Transfer der Inhalte der einzelnen Module in den Führungsalltag.

Für die Büro-Teamleiter wurde im Herbst 2022 eine neue Ausbildungsreihe gestartet, welche im Jahr 2023 abgeschlossen sein wird. In drei Modulen und einem Termin zur Präsentation der Praxisprojekte steht die Vermittlung von Soft Skills, insbesondere Kommunikation sowie Führungskompetenzen im Mittelpunkt. Außerdem steht der Austausch der Teilnehmer in der Gruppe unter dem Motto „Miteinander und voneinander lernen“. Um die Wirksamkeit sicherzustellen, ist bereits drei Monate nach Abschluss ein Follow-Up-Modul geplant.

Eine neues Pankl-Führungskräfteprogramm konnte im Jahr 2022 auch für Schichtleiter und Teamleiter aus Produktions- und produktionsnahen Bereichen eingeführt werden. Im Rahmen von vier Soft Skills Modulen zu Persönlichkeits- und Führungsthemen sowie zwei Fachmodulen wurden zehn Teilnehmer aus verschiedenen Standorten gemeinsam zu qualifizierten Führungskräften ausgebildet. Neben theoretischen Inputs stand dabei die Durchführung eines fachbezogenen KVP-Projektes im Mittelpunkt, wodurch die Teilnehmer ihr erlerntes Wissen direkt in ihrem Arbeitsbereich anwenden konnten.

Im Jahr 2022 wurden die standortübergreifenden Führungskräfteentwicklungsprogramme ebenso für alle SHW-Führungsebenen weiterentwickelt und fortgesetzt. So konnte bereits die dritte Runde des SHW-Nachwuchsführungskräfte- und Potenzialentwicklungsprogramms erfolgreich abgeschlossen werden. Insgesamt wurden bereits über 40 Talente in diesem Entwicklungsprogramm qualifiziert und für künftige berufliche Herausforderungen vorbereitet.

Zukunftsorientierte Lern- und Karriereentwicklung

Pankl-Gruppe

Die Pankl-Gruppe ist stets bestrebt ein attraktiver Arbeitgeber mit vielfältigen Karriere- und Entwicklungsmöglichkeiten für alle Geschlechter, jedes Alter und jede Nationalität zu sein. Deswegen ist die innerbetriebliche Lehrlingsausbildung der Pankl Racing Systems AG ein wichtiger Bestandteil der Firmenpolitik.

Im September 2022 haben sich 157 junge Menschen in überwiegend technischen Lehrberufen für eine Lehre in der Pankl Racing Systems AG entschieden. Darunter sind drei spanische Lehrlinge im Bereich Zerspanungstechnik, welche im September ihre Ausbildung gestartet haben. Gesamt beschäftigt die Pankl-Gruppe 216 Lehrlinge, davon 180 gewerbliche und 36 kaufmännische Lehrlinge.

Im vergangenen Jahr wurde das triale Ausbildungssystem für Lehrlinge weitergeführt. In diesem sogenannten „Pankl-Lehrlingscollege“ genießen die Lehrlinge, zusätzlich zur berufsspezifischen Ausbildung bei Pankl und in der Berufsschule, eine überbetriebliche Ausbildung. Dort wird die persönliche und soziale Kompetenz jedes einzelnen Lehrlings gefördert und gestärkt. Jeder Lehrling absolviert in seiner Lehrzeit fünf Module, in denen Teamwork, Selbstbewusstsein, Kommunikation, Konfliktlösung, unternehmerisches Denken und Präsentationsfähigkeit gestärkt werden. Diese spezifische Ausbildungsform hat in der Pankl Racing Systems AG zum einen Tradition und zum anderen auch strategische Bedeutung. Auch mit dem regionalen Ausbildungsverbund ABV wurde im Jahr 2022 wieder intensiv zusammengearbeitet. Im Rahmen der Ausbildung wurden die Lehrlinge in der Lehrwerkstatt von geschulten Trainern in der Praxis unterrichtet. Neben dem Werkstattunterricht findet auch theoretischer Unterricht statt. Hier werden die Lehrlinge auf die Berufsschule vorbereitet. Es wurden zudem zusätzliche Kurse angeboten, die von den Lehrlingen freiwillig besucht und abgeschlossen wurden.

Auch die SHW bietet jungen Talenten die Möglichkeit, das Unternehmen im Rahmen von Betriebspraktika und Werkstudententätigkeiten kennenzulernen. Daneben ermöglicht und unterstützt SHW bei Bachelorarbeiten und Masterthesis. Damit werden Türen für einen erfolgreichen Start ins Berufsleben eröffnet.

Schulabgängern steht eine große Auswahl an gewerblichen, technischen und kaufmännischen Ausbildungsangeboten zur Verfügung. Im Jahresdurchschnitt absolvierten 48 Auszubildende ihre Berufsausbildung bei der SHW.

PIERER Mobility-Gruppe

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

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

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

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

Mit einem umfangreichen Lehrlingsausbildungsprogramm fördert die **Pierer Industrie-Gruppe** zudem die Ausbildung qualifizierter Fachkräfte von Beginn an (wie zum Beispiel im neuen Schulungszentrum für Lehrlinge am Standort in Mattighofen) und vergibt jährlich zahlreiche Praktikumsstellen sowie Diplomarbeiten. Auch eine Übernahmegarantie nach erfolgreichem Lehrabschluss wird angeboten. Nahezu alle Lehrlinge bleiben in der Unternehmensgruppe, sei es in der Forschung & Entwicklung, dem Motorsport-Bereich oder in der Produktion. Damit nicht nur junge Menschen aus der Region die Möglichkeit einer Lehre in Erwägung ziehen können, werden ihnen kostenlose Unterkünfte mit pädagogischer Betreuung zur Verfügung gestellt.

Ergebnisse der Konzepte

Die Anzahl der Aus- und Weiterbildungsstunden für Mitarbeiter an den österreichischen und deutschen Standorten der Pierer Industrie-Gruppe betrug rund 174.000 (Vorjahr rund 150.000 Stunden). Siehe ausführliche Tabelle zur „Aus- und Weiterbildung“ im Anhang dieser Beilage. Zum Bilanzstichtag 31.12.2022 waren in der Pierer Industrie-Gruppe auch 422 Lehrlinge beschäftigt (Vorjahr: 352), ausgebildet wurde diese in mehr als 20 Lehrberufen.

Status Quo

Halbjährlich wird die Anzahl der Aus- und Weiterbildungsstunden für Mitarbeiter evaluiert und daraus Maßnahmen abgeleitet. Des Weiteren wird einmal pro Jahr eine Bedarfserhebung bei allen Führungskräften durchgeführt, um Trainings und Weiterbildungen anzubieten, die dem aktuellen Bedarf der Fachbereiche entsprechen organisiert und durchgeführt werden können.

9. Arbeitnehmerrechte und Arbeitsbedingungen

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Arbeitsstandard und Bezahlung

Rund 92,9 % der Mitarbeiter in der Pierer Industrie-Gruppe unterliegen Kollektivverträgen. Alle Stellenausschreibungen werden mit der Höhe des Mindestgehaltes ausgeschrieben, welches nach Eignung und Erfahrung überzahlt werden kann. So ist sichergestellt, dass jedem Bewerber bereits im Vorfeld die Mindestentlohnung für die ausgeschriebene Stelle bekannt ist.

Im Sinne einer modernen und flexiblen Arbeitswelt ermöglicht die Pierer Industrie-Gruppe als attraktiver Arbeitgeber Mitarbeitern, die Arbeitszeiten und den Arbeitsort besser an die persönlichen und betrieblichen Bedürfnisse anzupassen.

Um die Arbeitszufriedenheit und gleichzeitig die Flexibilität zu erhöhen, können zum Beispiel Mitarbeiter in weiten Teilen der **Pierer Mobility-Gruppe** nach einem Fair-Use-Prinzip ihre Wochenarbeitszeit auf Montag bis Donnerstag verteilen. Damit müssen sie nicht mehr an fünf Tagen die Woche pendeln. Grundsätzlich gilt diese Art der Arbeitszeitflexibilisierung für Mitarbeiter, die vom Geltungsbereich der Gleitzeitvereinbarung umfasst sind (bezogen auf die Unternehmensstandorte in Österreich sowie rund 80% der Mitarbeiter).

Um die Wegzeiten weiter zu verkürzen, können Mitarbeiter der Pierer Industrie-Gruppe darüber hinaus neben den Arbeitsplätzen an den Hauptquartieren auch die Büros anderer Unternehmensstandorte nutzen.

Eine weitere Maßnahme der Arbeitszeitflexibilisierung ist die Option, von zu Hause aus zu arbeiten („Mobiles Arbeiten/Homeoffice“). Die Richtlinie dafür wurde in der Corona-Pandemie erstellt und auch im abgelaufenen Berichtsjahr den Bedürfnissen der Mitarbeiter angepasst. Weiters wurde sichergestellt, dass ein Großteil der Belegschaft im Anlassfall von zu Hause aus arbeitsfähig ist.

Besonderes Augenmerk wird auf die Erholungszeiten der Mitarbeiter gelegt. Führungskräfte werden laufend über die aktuellen Urlaubsstände ihrer Mitarbeiter informiert, um aktiv mit den Mitarbeitern die Erholungszeiten zu planen.

Betriebsrat

Die Wahrung und Förderung der betrieblichen Interessen der Arbeitnehmer im Betrieb wird durch den Betriebsrat gewährleistet.

In der **PIERER Mobility-Gruppe** vertreten der Betriebsrat der KTM AG, der Betriebsrat der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH und der Betriebsrat der KTM Components GmbH die Belegschaft an den Standorten in Mattighofen, Munderfing und Schalchen/Österreich. Aktuell besteht der Betriebsrat aus 41 Arbeitnehmervertretern, wobei zwei davon Mitglied des Aufsichtsrates der KTM AG sind, und weitere zwei im Aufsichtsrat der KTM Components GmbH vertreten sind. Der Betriebsrat wird aktiv über die laufende Unternehmensentwicklung informiert und in Entscheidungen miteinbezogen. Neben der Wahl des Betriebsrates können Betriebsversammlungen auch zum Zweck der Information der Mitarbeiter bspw. zu laufenden Kollektivverhandlungen oder anderen wichtigen betrieblichen Themen stattfinden („Versammlungsfreiheit").

In der **Pankl-Gruppe** gibt es insgesamt 44 Betriebsräte, welche die Angestellten und Arbeiter an den jeweiligen Standorten in Österreich und Deutschland vertreten. Bei der SHW AG sind drei Betriebsräte im Aufsichtsrat vertreten; bei der SHW Automotive GmbH zwei.

Der Betriebsrat wird aktiv über die laufende Unternehmensentwicklung informiert und in Entscheidungen miteinbezogen. Neben der Wahl des Betriebsrates können Betriebsversammlungen auch zum Zweck der Information der Mitarbeiter bspw. zu laufenden Kollektivverhandlungen oder anderen wichtigen betrieblichen Themen stattfinden („Versammlungsfreiheit").

Governance

Konzept und Zielsetzung

Die Pierer Industrie-Gruppe verfolgt Grundsätze, die den ethischen Standards entsprechen, verantwortungsbewusstes Verhalten fördern und Mitarbeiter, Führungskräfte und Organmitglieder zu einem ökonomischen, sozialen und umweltbewussten Handeln anweisen. Dies schützt den Ruf eines weltweit tätigen und renommierten Unternehmens sowie die Fähigkeit, nachhaltige Werte für die Stakeholder der Pierer Industrie-Gruppe zu generieren.

Diese Grundsätze sind die Grundlage für alle geschäftlichen Handlungen und Entscheidungen und sind die Basis für ein moralisch, ethisch und rechtlich einwandfreies Verhalten aller Mitarbeiter des Konzerns.

Das Ziel der Pierer Industrie-Gruppe ist es, Mehrwerte für Geschäftspartner, Lieferanten, Kunden und Berater zu schaffen, ein attraktiver Arbeitgeber sowie ein renommiertes Unternehmen in der Wirtschaft und der Gesellschaft zu sein. Dies wird mit dem höchsten Maß an Professionalität, Integrität und Konsequenz erreicht. Als Basis zur Erreichung der Rechtskonformität dient der Verhaltenskodex („Code of Conduct") der Pierer Industrie-Gruppe, der die Grundsätze und Prinzipien festlegt, an denen die Unternehmensbereiche beider Gruppen ihr wirtschaftliches Handeln ausrichten. Im Code of Conduct werden relevante Compliance Risiken adressiert und insbesondere die Erwartungshaltung an den Umgang mit den nachfolgenden Themenbereichen umfassend definiert:

- Menschenrechte, Respekt und Integrität, Diversität, faire Arbeitsbedingungen
- Nachhaltigkeit
- Umwelt Compliance
- Fairer Wettbewerb, Kartellverbot
- Korruption, Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, Exportkontrolle, Steuern und Steuerpolitik
- Stakeholder Beziehungen
- Interessenskonflikte, Umgang mit Unternehmenseigentum sowie Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen, Datenschutz, Verbot Insiderhandel, politische Aktivitäten

Der Verhaltenskodex und die Richtlinien werden jährlich geprüft und gegebenenfalls überarbeitet, um den Entwicklungen des Marktes und dem aktuellen rechtlichen Rahmen gerecht zu werden. Die jeweils aktuellen Fassungen der Compliance Dokumente werden auf den Unternehmenswebseiten[28] veröffentlicht. Zudem werden die Mitarbeiter mittels Intranet Beitrag und durch gesonderte Aussendung per E-Mail informiert.

Als zuständige Anlaufstelle für Compliance Fragen, insbesondere auch für den Bereich Anti-Korruption und fairer Wettbewerb, fungiert grundsätzlich der jeweilige Compliance Officer der Tochtergesellschaften. Die operative Abwicklung von Anfragen und Meldungen von potenziellen Compliance Fällen betreffend die PIERER Mobility-Gruppe liegt in der Rechtsabteilung der KTM AG. Dem Vorstand wird laufend und jährlich über wesentliche Entwicklungen und Verdachtsfälle berichtet, darüber hinaus werden Vorstand und Aufsichtsrat

28 Siehe aktuelle Fassungen unter https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/11/Code_of_Conduct_2022_PIERER-Mobility-AG_DE.pdf bzw. https://pankl.com/nachhaltigkeit/downloads/

über Änderungen des Code of Conduct informiert. Die Letztverantwortung für Compliance Themen trägt der Vorstand. Compliance-Fälle der Pankl-Gruppe werden ebenso in der jeweiligen Rechtsabteilung bearbeitet und dem Vorstand regelmäßig berichtet.

In der Pankl-Gruppe wurde 2022 der Code of Conduct für Geschäftspartner überabeitet. Dieser beinhaltet ebenso die Regelung von fairem Wettbewerb und Kartellverbot sowie Antikorruption. Dieser ist auf der Homepage der Pankl-Gruppe in fünf Sprachen veröffentlicht und abrufbar. Die Pankl-Gruppe erwartet von ihren Geschäftspartnern die Einhaltung der Wertgrundsätze sowie der geltenden Gesetze und Regelungen entlang der gesamten Lieferkette.

Das Ziel für das Geschäftsjahr 2023 ist es, einen Code of Conduct für die gesamte Pankl-Gruppe, welcher für alle Mitarbeiter, Führungskräfte, Organmitglieder sowie Geschäftspartner, Lieferanten, Kunden und Berater gilt, auszurollen. Dieser soll auch das ab 2023 geltende Lieferkettensorgfaltspflicht-Gesetz umfassen und wird auf der Homepage der Pankl AG in fünf unterschiedlichen Sprachen abrufbar sein.

Ebenso arbeitet die Pankl-Gruppe an dem Ziel, 2023 eine einheitliche Leitlinie für Geschenkannahmen zu erstellen und Schulungen zum Code of Conduct sowie Geschenkannahme abzuhalten.

Zur kontinuierlichen Sensibilisierung von Führungskräften und Mitarbeitern in Bezug auf Compliance Themen finden regelmäßig Schulungen statt. Das Schulungskonzept wird laufend überarbeitet und an neue Vorgaben angepasst. Ziel ist es, die Compliance E-Learning Schulungen bis 2024 auf alle, insbesondere ausländische Gesellschaften der Pierer Industrie-Gruppe, auszuweiten.

IT Security- und Riskmanagement-System, Datenschutz

In der PIERER Mobility-Gruppe wird ein IT Security- und Riskmanagement-System mit dem Ziel betrieben, unternehmensrelevante Risiken im Bereich Informationssicherheit erkennen und steuern zu können. Besonders im Fokus stehen für uns die von uns verarbeiteten Daten im Bereich Forschung & Entwicklung, Fahrzeug- und Kundendaten sowie personenbezogene Daten unserer Mitarbeiter und Bewerber. Der hohe Qualitätsstandard, den wir bei unseren Produkten haben, gilt auch für die Bereiche Datensicherheit und Datenschutz. Der Prozess wird durch ein umfassendes Datenschutzmanagement-System gewährleistet, das im Unternehmen verankert ist. Die Prozessdokumente sind für Mitarbeiter im Intranet abrufbar. Das größte Risiko für die Unternehmensgruppe ist eine mögliche Strafe, die aufgrund von (angeblichen) Datenschutzverstößen verhängt wird. Das höchste Risiko für den Betroffenen ist der Zugriff von personenbezogenen Daten durch unberechtigte Dritte. Durch ein Datenschutzmanagementsystem, das verschiedene Datenschutzrichtlinien und -bestimmungen umfasst, können mögliche Datenschutzrisiken frühzeitig erkannt und verhindert werden.

Produktmarketing

Die PIERER Mobility-Gruppe ist bestrebt, ihre Produkte fair und verantwortungsbewusst zu vermarkten. Entlang geltender Vorschriften werden falsche oder irreführende Marketing-Inhalte vermieden, um Verbrauchertäuschungen oder Wettbewerbsverzerrungen vorzubeugen. Die Vermarktung sämtlicher Produkte erfolgt stets transparent in Bezug auf relevante Angaben und zielgruppenorientiert. Marketinginhalte werden außerdem so gestaltet, dass sie kein unerwünschtes Verhalten bei der Produktanwendung fördern.

10. Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Beschaffung sowie aus Geschäftsentscheidungen und -prozessen

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Durch **Fortbildungen und Trainings** „on the job“ wird die Kompetenz der Mitarbeiter insbesondere im Bereich Einkauf laufend gesteigert. Sie bilden sich basierend auf ihrem persönlichen Lernkonzept durch Einkaufslehrgänge in Zusammenarbeit mit dem BMÖ/BME, technische Schulungen oder dem KTM-eigenen MBA in Zusammenarbeit mit der LIMAK in Linz weiter. Die Schwerpunkte der Trainings sind Compliance, Anti-Korruption, Kartell- und Wettbewerbsrecht, Kommunikation, Konfliktmanagement und Verhandlungskompetenz.

Nachhaltigkeitsbewertung

Im ersten Quartal 2023 wurde in der PIERER Mobility-Gruppe bei der Lieferantenauswahl Nachhaltigkeit als neues Kriterium in der Warengruppenstrategie aufgenommen. Die Grundlage hierfür bildet die Nachhaltigkeitsbewertung, welche für die Vorauswahl potenzieller Lieferanten herangezogen wird. Zukünftig wird die Nachhaltigkeitsbewertung außerdem als Teil der allgemeinen Lieferantenbewertung etabliert, um dessen Relevanz und Verpflichtung zu verdeutlichen. Die Implementation soll im Jahr 2023 stattfinden. Darüber hinaus wird angestrebt, den Anteil an Lieferanten mit einem zertifizierten Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001 (optionales Kriterium), EMAS oder vergleichbaren Standards zu erhöhen. Nach einer

Bestandsaufnahme im Jahr 2022 ist das Ziel, bis Ende 2023 45 % der Serienlieferanten mit einer entsprechenden Zertifizierung zu erreichen.

Zum Jahresbeginn 2022 führte die PIERER Mobility-Gruppe außerdem die ESG Plattform **SupplierAssurance** ein, welche einen Selbstauskunftsfragebogen (SAQ) zur Bewertung der Nachhaltigkeit von Zulieferern bietet. Diese soll es ermöglichen, auf Basis der übermittelten Informationen, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu vermeiden und – falls notwendig – adäquate Maßnahmen einzuleiten. Nach der Datenprüfung auf die Mindestanforderungen der PIERER Mobility-Gruppe und entsprechender Bewertung werden Handlungsempfehlungen aufgezeigt, was die Möglichkeit einer kontinuierlichen Verbesserung bietet. Die Mindestanforderungen orientieren sich an den eigenen Maßstäben der PIERER Mobility-Gruppe, insbesondere dem Verhaltenskodex, Richtlinien zu Arbeitsbedingungen und Menschenrechten, Arbeitsschutz, Umwelt, Unternehmensethik sowie Lieferantenmanagement, aus denen hervorgeht, dass und wie die Lieferanten diese Problemfelder adressieren. Falls die Anforderungen nicht erfüllt werden, wird ein roter Status vergeben und gemeinsam Korrekturmaßnahmen vereinbart. Derzeit liegt der Schwerpunkt auf der Datenerhebung und Nutzung der Plattform. Bisher wurden 500 Lieferanten (Tier 1) über diesen Prozess informiert und davon haben bereits 59,6 % den Fragebogen abgeschlossen. Das Ziel für 2023 ist deshalb erneut, den Anteil der überprüften Serienlieferanten mittels SAQ auf 80 % zu steigern. Ab Januar 2023 wird der Prozess auf alle fehlenden Neulieferanten ausgerollt. Im Berichtsjahr 2022 wurden im Zuge der Nachhaltigkeitsbewertung negative soziale und Umwelt-Auswirkungen in der Lieferkette evaluiert. Aufgrund der Nichtbekanntgabe der notwendigen Daten wurde 2022 die Lieferbeziehung mit einem Serienlieferanten beendet. Beginnend mit dem ersten Quartal 2023 werden die Ergebnisse der Nachhaltigkeitsbewertung mit den Lieferpartnern besprochen und gemeinsame Korrekturmaßnahmen definiert. Diese werden anschließend als Fälligkeitstermine für die entsprechenden Mindestanforderungen auf der Plattform festgelegt und bei Lieferantenbesuchen auf Basis der erhaltenen Ergebnisse überprüft.

Status Quo

Die Ergebnisse der Selbstauskunft auf SupplierAssurance fließen im Jahr 2023 in die jährliche Lieferantenbewertung in der PIERER Mobility-Gruppe ein. Damit soll der Stellenwert der Nachhaltigkeit sichergestellt und dies auch gegenüber den Lieferanten klar aufgezeigt werden. Durch die Einbeziehung dieser Punkte auch bei der Lieferantenauswahl wird dieser Bereich sukzessive gestärkt und auch transparenter. Zusätzlich wird in einem nächsten Schritt der Prozess für eine Checkliste definiert, welche sich auf diese Themen fokussiert.

Das Thema *„Auswirkungen auf Menschen und Menschrechte aus Geschäftsentscheidungen und -prozessen“* wurde im Zuge der 2022 erfolgten Neu-Aufstellung des ESG-Themenkataloges mit aufgenommen. Grund dafür sind unter anderem die zunehmenden Entwicklungen auf nationalen und internationalen Ebenen (z.B. Europäische Union) in Richtung verbindlicher Vorgaben zur Sorgfaltspflicht bei der Wahrung von Menschenrechten im Rahmen sämtlicher Geschäftstätigkeiten. Maßnahmen und Konzepte, die explizit diesem Thema zugerechnet werden können, wurden im Verlauf des Berichtsjahres nicht gesetzt. Betrachtungen im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse ergaben zudem eine, zurzeit vergleichsweise moderate Bedeutung des Themas für die Unternehmensgruppe seitens der befragten Stakeholder-Gruppen wie auch des Impact Assessments. Grundsätzlich fallen Geschäftsentscheidungen und -prozesse unter die Vorgaben aus einschlägigen und im Bericht erwähnten Unternehmensrichtlinien, insbesondere dem Code of Conduct. Maßnahmen in thematisch verwandten Bereichen entfalten auch auf dieses Thema ihre Wirkung oder behandeln es mit. Weitere Angaben und Inhalte werden im Laufe des folgenden Jahres erarbeitet.

Der Anteil neuer Lieferanten wird in der Pierer Industrie-Gruppe aktuell nicht separat erhoben, da durch die Implementierung und Erweiterung einer ESG-Plattform der Schwerpunkt derzeit auf der Datenerhebung und Nutzung der Plattform liegt.

11. Business & Legal Compliance

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Anti-Korruption und fairer Wettbewerb

Unter dem Begriff „Legal Compliance“ versteht die Pierer Industrie-Gruppe die Gesamtheit aller Instrumente und Maßnahmen, welche das rechtskonforme Verhalten der Mitarbeiter, Führungskräfte und Organmitglieder der Pierer Industrie-Gruppe im Hinblick auf alle unternehmensspezifischen Rechtsvorschriften sicherstellen sollen. Die Pierer Industrie-Gruppe bekennt sich zur Rechtskonformität und verpflichtet sich und alle Mitarbeiter, Führungskräfte und Organmitglieder zur Einhaltung aller gesetzlichen Richtlinien.

Rechtstreue, Ehrlichkeit, Ethik, Moral, Zuverlässigkeit, Respekt und Vertrauen sind das Fundament und die Grundlage für eine gute Zusammenarbeit und stabile Geschäftsbeziehungen in jedem Standort der Pierer Industrie-Gruppe. Dies spiegelt sich in den konzernweit gültigen Verhaltenskodexen (Code of Conduct) wider.

Der Code of Conduct beruht auf Werten, dem Leitbild und den Unternehmenszielen der Pierer Industrie-Gruppe und bildet die Basis für das Verhalten innerhalb und außerhalb des Konzerns. Unter Berücksichtigung dieser Werte befolgt die Pierer Industrie-Gruppe die jeweils gültigen nationalen und internationalen Gesetze, Verordnungen und Richtlinien. Die klar formulierten Verhaltensstandards gelten sowohl für Mitarbeiter als auch Führungskräfte und Organmitglieder.

Der im Geschäftsjahr 2022 aktualisierte Verhaltenskodex der PIERER Mobility-Gruppe legt umfassende Verhaltensrichtlinien im Hinblick auf Vorteilszuwendungen, Korruption und Bestechung fest. Die darin definierten, zwingend einzuhaltenden Grundsätze bei Vorteilsannahmen und -zuwendungen bieten einen Ordnungsrahmen, an den Organmitglieder, Führungskräfte und Mitarbeiter ihr Verhalten im Umgang mit Geschäftspartner, Lieferanten, Kunden und Berater auszurichten haben.

Der Verhaltenskodex der PIERER Mobility-Gruppe ist auf der Intranetseite für einen überwiegenden Teil der Organmitglieder, Führungskräfte und Mitarbeiter (mit Intranetzugang) abrufbar. Zudem ist dieser auf der Webseite der PIERER Mobility AG permanent in deutscher und englischer Sprache zugänglich. Mitarbeiter, Führungskräfte und Organmitglieder werden zumindest einmal jährlich auf der Startseite des Intranets auf den Code of Conduct hingewiesen. Neue Mitarbeiter der PIERER Mobility-Gruppe bekommen den Verhaltenskodex im Zuge des Onboardings ausgehändigt.

Überdies setzt die PIERER Mobility-Gruppe Schulungsmaßnahmen zum Inhalt des Code of Conduct und zur Sensibilisierung in Bezug auf Compliance Themen. Vordergründig werden Führungskräfte und Mitarbeiter aus besonders gefährdeten Bereichen wie unter anderem Human Resources, Einkauf, Vertrieb, Forschung & Entwicklung, Marketing, Qualitätsmanagement sowie Vorstände und Geschäftsführer im Rahmen von Präsenzveranstaltungen bzw. mittels dem E-Learning Tool „Compliance und Code of Conduct“ mithilfe von praxisrelevanten Beispielen geschult. Abschließend werden die vermittelten Inhalte anhand von Kontrollfragen getestet, wobei die Schulung bei der korrekten Beantwortung von mindestens 80 % der Fragen erfolgreich abgeschlossen wurde. Neu eingestellte Mitarbeiter sind zur Teilnahme an dem Onlinetraining während der Einarbeitungsphase verpflichtet; zudem ist dieses von allen Mitarbeitern im Abstand von zwei Jahren erneut zu absolvieren.

In der täglichen Zusammenarbeit mit weltweit tätigen Geschäftspartnern in der gesamten Wertschöpfungskette besteht die Gefahr von unlauterem Wettbewerb und der Bildung von Kartellen. Fairer Wettbewerb ist das Maß aller Dinge, weshalb sich die Pankl-Gruppe zur Einhaltung der Gesetze, Regelungen und Vorschriften zum Wettbewerbs-, insbesondere dem Kartellrecht auf all ihren Märkten sowie zur Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen verpflichtet. Jegliches wettbewerbswidrige Verhalten ist strikt untersagt.

Soweit Konzerngesellschaften am Markt in Konkurrenz zu Mitbewerbern treten, bekennen sie sich zu den Grundsätzen des fairen Wettbewerbs und Geschäftsverhaltens. Unlautere Geschäftspraktiken, wie zum Beispiel kreditschädigende Äußerungen, Auskundschaften von Geschäftsgeheimnissen oder Absprachen mit anderen Mitbewerbern, sind unzulässig und werden von der Pankl-Gruppe strikt abgelehnt.

Gesetzliche Beschränkungen, wie sie sich insbesondere aus kartellrechtlichen Bestimmungen ergeben, sind von allen Mitarbeitern, Führungskräften und Organmitgliedern der Pankl-Gruppe einzuhalten. Das Verbot wettbewerbsbeschränkender Verhaltensabstimmungen ist umfassend und schließt alle Formen bewusster Koordinierung ein, die eine praktische Zusammenarbeit an die Stelle des mit Risiken verbundenen Wettbewerbs treten lassen.
In der Pankl-Gruppe hat derzeit jede operative Einheit einen eigens gültigen Code of Conduct für Mitarbeiter des jeweiligen Konzerns, welcher neu eintretenden Mitarbeitern bei Eintritt zur Kenntnisnahme ausgehändigt und von diesen unterzeichnet wird, in der Personalabteilung aufliegt sowie im Intranet bzw. auf dem Sharepoint abrufbar ist.

In der Pankl Racing Systems AG finden jährlich Schulungen in Form eines Qualitätsdialogs bzw. einer Veranstaltung namens „Startup“ für neu eintretende Mitarbeiter statt. Die Führungskräfte haben sicherzustellen, dass jeder Mitarbeiter die Prinzipien und Regelungen des Verhaltenskodex kennt und weltweit verbindlich beachtet. Außerdem haben die Führungskräfte selbst Vorbild zu sein.

Interne Richtlinien und Verfahrensanweisungen helfen Mitarbeitern dabei, sich kartellrechtlich im Wettbewerb fair und korrekt zu verhalten. Diese sollen kontinuierlich verbessert werden, um das Erkennen und die

Vermeidung von Verstößen zu unterstützen. Für das Jahr 2023 ist eine gruppenweite Kartellrechtsschulung für alle betroffenen Mitarbeiter geplant.

Achtung der Menschenrechte

Die Pierer Industrie-Gruppe erwartet von ihren Organmitgliedern, Führungskräften und Mitarbeitern, die Menschenrechte zu respektieren und im täglichen Handeln zu schützen. Da aufgrund der Zusammenarbeit mit Partnern entlang der Wertschöpfungskette grundsätzlich Menschenrechtsrisiken bestehen können, fordert die Gruppe gleichermaßen von ihren Geschäftspartnern, Lieferanten, Kunden und Beratern die Achtung der Menschenrechte, im Sinne der UN-Menschrechtscharte, im Verhaltenskodex der jeweiligen wesentlichen Unternehmensbereiche.

In der Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel[29] werden die Maßnahmen dargestellt, die die PIERER Mobility-Gruppe getätigt hat bzw. in Zukunft tätigen wird, um moderne Sklaverei und Menschenhandel innerhalb des Konzerns und der Lieferkette zu verhindern.

Das Unternehmen akzeptiert kein diskriminierendes Verhalten und Mobbing gegenüber Mitarbeitern, Geschäftspartnern, Lieferanten, Kunden und Beratern und duldet auch keine Form der sexuellen Belästigung. Diese Grundsätze und Prinzipien werden in der Diversitäts- und Antidiskriminierungsrichtlinie[30] der PIERER Mobility-Gruppe konkretisiert, die im Berichtsjahr überarbeitet wurde und ebenso auf der Unternehmenswebseite sowie im Intranet konzernweit abrufbar ist. Diese stellt ein globales Rahmenwerk dar, das definiert, wie Diversität innerhalb der Unternehmensgruppe gefördert werden soll und wie die PIERER Mobility-Gruppe allen Formen der Diskriminierung und Belästigung vorbeugt, diese erkennt und darauf reagiert. Sie ist auch Bestandteil des E-Learnings „Compliance und Code of Conduct“, diese Unterlagen werden im Zuge des Onboardings an neue Mitarbeiter ausgehändigt. Die Geltung der aktuellen Compliance Dokumente wurde mittels Intranetbeitrag global kommuniziert und zusätzlich wurden die Mitarbeiter der PIERER Mobility-Gruppe an allen Unternehmensstandorten weltweit durch gesonderte Aussendung per E-Mail informiert, dies entspricht rund 77 % der gesamten Belegschaft.

Die Geschäftspartner erhalten bereits zum Zeitpunkt der Vertragsanbahnung den Code of Conduct in der aktuellen Fassung (24.10.2022). Zusätzlich wird auch die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel der PIERER Mobility-Gruppe als Anlage zu der Geheimhaltungsvereinbarung übermittelt. Mit Unterfertigung dieser sind die darin genannten Compliance Mindeststandards somit rechtsverbindlicher Bestandteil der abgeschlossenen Geschäftsbeziehungen der PIERER Mobility- Gruppe mit Geschäftspartnern, Lieferanten, Kunden und Beratern. Im Geschäftsjahr 2022 wurde der Code of Conduct sowie die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel ebenso integrierender Bestandteil der Verträge mit bestehenden Händlern und Importeuren der KTM AG-Gruppe.

Die Pankl-Gruppe billigt keine Verletzungen von Menschenrechten und stellt die Beachtung der UN-Menschenrechtscharta sicher. Sie stellt in der Führung ihrer Geschäfte die Wahrung der Menschenrechte sicher und akzeptiert kein diskriminierendes Verhalten gegenüber Bewerbern, (zukünftigen) Mitarbeitern, Führungskräften, Organmitgliedern sowie Geschäftspartnern, Lieferanten, Kunden und Beratern. Auch im gesamten Bewerbungsprozess wird jegliche Art von Diskriminierung verboten; dieser wird außerdem von geschultem Human Ressource-Personal begleitet. Sie fördert ein faires, vertrauensvolles und respektvolles Miteinander. Es wird ein Arbeitsklima geschaffen, welches von gegenseitigem Vertrauen und Wohlbefinden aller geprägt ist, in dem jeder Einzelne mit Würde und Respekt behandelt wird und Personen aus verschiedensten Kulturbereichen und mit unterschiedlichem persönlichem Hintergrund geschätzt werden. Als internationaler Konzern schätzt die Pankl-Gruppe die Vielfalt, die in der Herkunft, der Kultur, der Sprache und den Ideen ihrer Mitarbeiter zum Ausdruck kommt. Die Unternehmenskultur beruht darauf, alle Kollegen willkommen zu heißen, zu respektieren und wertzuschätzen; es wird ein Umfeld geschaffen, in dem alle die Chance auf Erfolg haben. Sie achtet die persönliche Würde und Sphäre jedes Mitarbeiters. Es werden alle Menschen ungeachtet ihres Alters, Geschlechts, ihrer Rasse, Religion, etwaiger Behinderung, sexueller Orientierung oder Herkunft respektiert.

Die Pankl-Gruppe hält alle bestehenden arbeitsrechtlichen Vorschriften ein. Davon umfasst sind auch die nationalen arbeitsrechtlichen Bestimmungen im jeweiligen Sitzstaat aller Tochtergesellschaften der Pankl-Gruppe (mit Regelungen wie zum Beispiel zu Arbeitszeiten, Mindestlöhnen, Betriebsvereinbarungen,

29 Siehe aktuelle Fassung unter https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/10/Erklarung-zu-moderner-Sklaverei-und-Menschenhandel_2022_PIERER-Mobility-AG.pdf
30 Siehe aktuelle Fassung unter https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/10/Diversitats-und-Antidiskriminierungsrichtlinie_2022_PIERER-Mobility-AG.pdf

Betriebsrat, Versammlungsfreiheit, etc.). Es wird auf die „Erläuterungen zur Umsetzung der Bestimmungen der Kernarbeitsnormen der International Labour Organisation (ILO) in Österreich“, die im Internet abrufbar ist, verwiesen. Die Pankl-Gruppe verbietet Diskriminierungen, Mobbing und Belästigungen, insbesondere sexuelle Belästigung in jeglicher Form, beispielsweise durch Annäherungsversuche, erniedrigende Kommentare, Witze, unflätige Ausdrücke, anzügliche Gesten oder das Zur-Schau-Stellen einschlägigen Bildmaterials in Geschäfts- und Produktionseinrichtungen der Pankl-Gruppe.

Whistleblower-Plattform

Der Pankl-Gruppe ist es wichtig, dass die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien des Unternehmens umgesetzt werden und stets alle relevanten Gesetze sowie Vorschriften eingehalten werden. Davon umfasst sind Verstöße gegen nationales und internationales Recht, Unionsrecht oder den jeweils geltenden Code of Conduct.

Im Arbeitsalltag kann es vorkommen, dass Mitarbeiter, Führungskräfte oder Organmitglieder auf Missstände im Unternehmen aufmerksam werden und einen Verstoß bzw. einen Verdacht auf einen Verstoß gegen diese Gesetze oder den Code of Conduct bemerken. Aus diesem Grund hat die Pankl-Gruppe ein unternehmensinternes digitales Whistleblowing-System eingeführt. Schlüsselaspekt von diesem System ist, dass Mitarbeiter wissen, dass jegliche Bedenken ernst genommen werden und Personen keinem Druck ausgesetzt sind.

Hinweise und Meldungen können entweder über die unmittelbare Führungskraft oder den Compliance Officer gemeldet werden. Kommen diese Wege nicht in Betracht, können alle Standorte innerhalb Europas Hinweise über das Whistleblowing-System (auch anonym) abgegeben werden. Den Hinweisgebern steht ein klar definierter interner Prozess zur Verfügung und es entstehen ihnen durch gegebene Hinweise keine Nachteile.

Ergebnisse Compliance Schulungen

Das Bewusstsein sowie die Verpflichtung zur Einhaltung der im Code of Conduct und in den Compliance Richtlinien festgelegten Grundsätze wurde im Laufe des Geschäftsjahres 2022 stetig gefördert und ausgeweitet. Auch fanden wieder vermehrt Präsenzschulungen statt, welche im Zuge der COVID-19 Pandemie ausgesetzt worden waren. Im Geschäftsjahr 2022 absolvierten insgesamt 2.148 Mitarbeiter der Pierer Industrie-Gruppe in Österreich eine (Online-)Schulung, darunter 285 Führungskräfte. Ebenso wurden fünf Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder geschult. Insgesamt hat rund 21,6 % der gesamten Belegschaft die Compliance Schulung absolviert (eine Übersicht in Tabellenform findet sich im Anhang dieser Beilage). In den kommenden beiden Geschäftsjahren stehen die konzernweite Implementierung der online Compliance Schulungen sowie die Überprüfung und Neudefinition des Schulungsrhythmus (insbesondere von Mitarbeitern mit hohem Risiko) im Vordergrund.

Legal Compliance

In der Pierer Industrie-Gruppe gab es im Geschäftsjahr 2022 betreffend Korruption weder relevante Compliance Fälle noch Fälle, die entsprechende Compliance Untersuchungen oder Verfahren nach sich gezogen haben. Ebenso sind im Berichtszeitraum keine Hinweise bzw. Fälle betreffend Verstöße gegen Menschenrechte beim Compliance Team eingegangen. Weiters sind für das Geschäftsjahr 2022 keine Diskriminierungsvorfälle bekannt, die ein gerichtliches Verfahren nach sich gezogen haben und einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage der Pierer Industrie-Gruppe haben bzw. haben könnten. Im Berichtsjahr gab es keine relevanten Fälle in Bezug auf Nichteinhaltung von Gesetzen und/ oder -verordnungen, die Verfahren, Bußgelder und/oder sonstige Sanktionen nach sich gezogen haben.

<u>Status Quo</u>

Nach der erfolgreichen Implementierung des Whistleblower-Systems und der zur Verfügungstellung des Prozesses zum Umgang mit Hinweisen im internen Prozessportal zur Einsichtnahme für Mitarbeiter mit Intranetzugang aufgrund der EU-Whistleblowing-Richtlinie 2019/1937, ist für das Geschäftsjahr 2023 die Ergänzung der bisherigen Maßnahmen um eine Whistleblowing-Richtlinie geplant. Auch global soll das Whistleblower-System in den kommenden Jahren auf, die außerhalb von Europa situierten Tochtergesellschaften ausgerollt werden, um allen Mitarbeitern der Pierer Industrie-Gruppe wie auch für externe Hinweisgeber die anonyme Meldung von Verdachtsfällen zu ermöglichen.

12. Datenschutz, Informationssicherheit und Cybersicherheit

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

In den Unternehmen der Pankl-Gruppe wird auf die Themen Datenschutz, Informationssicherheit und Cybersecurity ein besonderes Augenmerk gelegt.

Die Absicherung von Kunden-, Lieferanten- und Mitarbeiterdaten sowie der Schutz des Know-how liegen dabei im Fokus. Dem Unternehmensleitbild folgend gelten auch bei diesen Themen die Schlagwörter „High Tech, High Speed, High Quality“.

Sowohl für Datenschutzthemen als auch im Bereich der Informationssicherheit und Cybersecurity sind die dazu notwendigen Managementsysteme etabliert. Die dementsprechenden Prozesse und Verfahrensanweisungen sind transparent und allen betroffenen Mitarbeitern zugänglich.

Um das Risiko eines Datenabflusses an unberechtigte Dritte auszuschließen, werden sowohl Awareness-Trainings durchgeführt als auch die nötigen Investitionen in Sicherheitssysteme im IT-Bereich und der Gebäudesicherheit forciert. Zur Sicherstellung der Einhaltung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen sind in den einzelnen Unternehmen der Pankl-Gruppe Datenschutzkoordinatoren bzw. Datenschutzbeauftragte eingesetzt. Diese achten auf rechtlich konforme Datenverarbeitungen und sind insbesondere für die Wahrung der Betroffenenrechte verantwortlich.

In den letzten Jahren wurde aufgrund der veränderten Bedrohungslage ein erhöhtes Augenmerk auf die Ausbildung und Awareness der Mitarbeiter gelegt. Dazu wurden neben digitalen Trainings auch „Face-to-Face“ Schulungen abgehalten. Im Jahr 2023 wird eine überarbeitete Version des gemeinsamen Ausbildungskonzeptes für Datenschutz, Informationssicherheit und Cybersecurity für alle Mitarbeiter verpflichtend ausgerollt. Überdies ist es jedem Mitarbeiter möglich, potenzielle Sicherheitsvorfälle über eine zentrale Mailadresse zu melden. Ebenso besteht die Möglichkeit einer anonymen Meldung von Vorfällen in der europaweit etablierten Whistleblowing Plattform der Pankl-Gruppe.

Der Einsatz von „State-of-the-Art Systemen“ zur aktiven Abwehr von Angriffen und die Nutzung von KI- und verhaltensbasierten Technologien zur Erkennung von Schadsoftware helfen, die steigenden Bedrohungen auf IT-Systeme zu kontrollieren. Gleichzeitig werden bestehende Systeme durch regelmäßige interne und externe Penetrationstests auf Schwachstellen geprüft. Das „Patching“ von bekannten Sicherheitslücken wird durch die eingesetzten Updateprozesse sichergestellt.

All diese Vorkehrungen werden durch regelmäßige externe Sicherheitstests und Audits auf deren Wirksamkeit überprüft. Abweichungen werden im Risikomanagement behandelt und entsprechende Maßnahmen abgeleitet.

Die Einhaltung der jeweils gültigen, datenschutzrechtlichen Bestimmungen werden alle drei Jahre durch externe Audits sichergestellt. Die Summe von Systemen, Maßnahmen und Prozessen beugt „Data-Breaches“ vor und verhindert somit auch daraus resultierende mögliche finanzielle Schäden.

Das priorisierte Ziel der operativen Einheit der SHW für das Geschäftsjahr 2023 ist es, allfällige Lücken in Sachen Prozesse und Transparenz zu schließen.

Für alle Nutzer der IT-Systeme der PIERER Mobility-Gruppe wird das für den Einsatz der IT im Rahmen ihrer Funktion erforderliche Wissen und Bewusstsein durch regelmäßige IT-Security Sensibilisierungsschulungen sichergestellt. Diese werden präventiv sowie nachvollziehbar durchgeführt und finden weltweit in allen Tochtergesellschaften statt. Alle Mitarbeiter werden zu einer einmal jährlich stattfindenden E-Learning IT-Security Sensibilisierungsschulung verpflichtet.
Umfangreiche Schulungsmaßnahmen wurden bei den Mitarbeitern an den Standorten in Mattighofen und Munderfing zur Datenschutzgrundverordnung durchgeführt. Das E-Learning Tool mit verpflichtendem Test für Mitarbeiter wurde weiter ausgerollt. Im Geschäftsjahr 2022 wurden 704 der in Europa beschäftigten Mitarbeiter der PIERER Mobility-Gruppe online geschult, davon 69 Führungskräfte. Außerdem wurde eine neue Awareness Content Plattform mit vordefinierten Awareness Inhalten angeschafft, welche zukünftig als Content für neue IT Security Awareness Schulungsinhalte dienen wird. Ziel ist es damit die Trainings modern und interessant zu gestalten. Zusätzlich beinhaltet diese Plattform auch Netflix Awareness Serien, diese neue Art an Wissensvermittlung werden den Mitarbeitern über das Intranet angeboten. Des Weiteren bietet diese Plattform ein Plugin für Phishing-E-Mail-Alert im Outlook. Diese wird flächendeckend getestet und voraussichtlich im dritten Quartal 2023 ausgerollt. Ziel ist eine vereinfachte Möglichkeit für die Meldung von Phishing Vorfällen.

Status Quo

Die absolvierten Security Awareness Schulungen werden im Schulungsportal (SAP Successfactors) erfasst und nicht absolvierte Trainings werden über das Portal bei den jeweiligen Management Leads automatisch urgiert. Sollte es Mitarbeiter geben, die nicht teilgenommen haben, werden diese zu eigenen Face2Face Trainings geladen und geschult. Nach einer Wirksamkeitsüberprüfung der Awareness Trainings wurde 2022 eine angepasste Security Awareness Schulung Face2Face wie oben bereits erwähnt abgehalten. Durchgeführt wurde diese durch externe Unterstützung der SBA-Research. Geschult wurden alle Mitarbeiter der Standorte Mattighofen und Munderfing.

13. Faires und verantwortungsvolles Produktmarketing

Die PIERER Mobility-Gruppe bekennt sich auch in ihren Marketingaktivitäten zu den ACEM Promotion & Advertising Guidelines[31] und dem Europäischen Grundsatz für Straßenverkehrssicherheit.

Die PIERER Mobility-Gruppe bekennt sich seit 2007 freiwillig zu diesem Grundsatz, dessen Einhaltung durch eine jährliche Überwachung unter der Verantwortung von ACEM geprüft wird. Zudem verpflichtet sich die PIERER Mobility-Gruppe zur Einhaltung des Bundesgesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb[32], welches unter anderem falsche und/oder subjektiv falsch interpretierbare Werbeaussagen, aggressive und irreführende Werbung untersagt.

14. Resilienz der Lieferketten

Das Thema wurde im Zuge der 2022 erfolgten Neu-Aufstellung des ESG-Themenkataloges mit aufgenommen. Der Schritt soll den jüngsten globalen Entwicklungen rund um Lieferketten Rechnung tragen. Weitere Angaben und Inhalte werden im Laufe des folgenden Jahres erarbeitet.

Maßnahmen und Konzepte, die explizit diesem Thema zugerechnet werden können, wurden im Verlauf des Berichtsjahres nicht gesetzt, jedoch finden sich unter anderen ESG-Maßnahmen und -Aktivitäten auch solche, die ihre Wirkung auf die Resilienz entfalten oder das Thema mitbearbeiten. Darunter sind etwa die „Sustainability Plattform“ zur Lieferantenbewertung oder das Grundlagenprojekt zur ESG-Strategie zu nennen.

III. Angaben gemäß EU-Taxonomie art. 8 (I 443/9) für das Geschäftsjahr 2022

Im Rahmen des Aktionsplans zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums („EU Action Plan on Sustainable Finance“) ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen eine wesentliche Zielsetzung. Vor diesem Hintergrund ist Mitte 2020 die EU-Taxonomie-Verordnung (Taxonomie-VO) in Kraft getreten, 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 Artikel 9 der Taxonomie-VO werden die folgenden sechs Umweltziele genannt:

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

Die EU hat aktuell für zwei Umweltziele (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) Vorgaben zu nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der EU-Taxonomie veröffentlicht. Durch die Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit in den Delegierten Rechtsakten ist festgelegt, welche Wirtschaftstätigkeiten grundsätzlich in Betracht gezogen werden können.

31 https://www.acem.eu/policy-areas/safety/acem-advertising-guidelines; https://www.acem.eu/images/stories/doc/initiatives/safety/d_Ad_guidelines_public_DE_24879.pdf
32 1984 UWG: https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10002665, Fassung vom 21.11.2022, abgerufen am 21.11.2022)

Im Hinblick auf die Klassifizierung einer Wirtschaftstätigkeit als „ökologisch nachhaltig“ im Sinne der EU-Taxonomie ist eine Unterscheidung zwischen Taxonomie-Fähigkeit und Taxonomie-Konformität erforderlich. Im ersten Schritt ist zu prüfen, ob eine Wirtschaftstätigkeit im Delegierten Rechtsakt beschrieben ist und somit taxonomiefähig ist. Ausschließlich taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten können bei Erfüllung bestimmter Kriterien als „ökologisch nachhaltig“ gelten. Entsprechend ist im zweiten Schritt zu evaluieren, ob die genannten technischen Bewertungskriterien erfüllt sind, um als Taxonomie-konform klassifiziert zu werden. Neben der Evaluierung in Bezug auf die Konformitätskriterien ist auch die Beurteilung gefordert, ob die taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten einen wesentlichen Beitrag zu einem von der Taxonomie-VO definierten Umweltziel leisten und ob kein anderes Umweltziel wesentlich beeinträchtigt ist („Do no significant harm“ (DNSH) Prüfung). Zudem muss die Erfüllung von Sozialen Mindeststandards entsprechend den OECD – Leitsätze für multinationale Unternehmen, UN – Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, ILO Kernarbeitsnormen und Internationalen Menschenrechtscharta sichergestellt werden.

In diese Betrachtung werden grundsätzlich alle vollkonsolidierten und quotal konsolidierte Konzerngesellschaften hinsichtlich ihrer Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben einbezogen. Die Basisgröße für die Umsatzerlöse stellen die in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dieser Position ausgewiesenen Beträge dar. Basis der Investitionsausgaben 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 umfasst 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). Erworbene Firmenwerte werden dabei nicht berücksichtigt. Investitionen in langfristige Vermögenswerte, die als zur Veräußerung oder als zur Ausschüttung klassifiziert sind, werden nur bis zum erstmaligen Zeitpunkt der entsprechenden Klassifikation berücksichtigt.

Die Basis für die Betriebsausgaben 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.

Aufgrund von Art 8 Z 1 der VO iVm § 243b bzw. § 267a UGB ist die Pierer Industrie AG dazu verpflichtet, die Regulatorik der Taxonomie-VO anzuwenden. Gemäß § 245a Abs 1 UGB ist der Konzernabschluss der PIERER Industrie AG zum Abschlussdatum nach den IFRS aufgestellt worden. Die für die Berechnung des Umsatz-, CapEx- und OpEx-Kennzahl genutzten Beträge basieren entsprechend auf den im Konzernabschluss berichteten Zahlen.

Finden sich Wirtschaftstätigkeiten der Pierer Industrie AG in dem EU-Katalog wieder, so gelten diese als taxonomiefähig. Umsatzerlöse, Investitionen und Betriebsausgaben, die mit dieser Wirtschaftstätigkeit im Zusammenhang stehen, können als taxonomiefähig klassifiziert werden.

Basierend auf einer vollständigen Analyse der Wirtschaftsaktivitäten erfolgt die Angabe des Anteils der taxonomiefähigen Umsatzerlöse/Investitionen (CapEx) / Betriebsausgaben (OpEx) an den jeweiligen Gesamtsummen gemäß EU-Taxonomie der Pierer Industrie AG für das Geschäftsjahr 2022.

Bei allen referenzierten Wirtschaftsaktivitäten in der Aufstellung der Pierer Industrie AG erfordert die DNSH Prüfung ein Climate Risk Assessment nach bestimmten Auflagen, um eine Beeinträchtigung des Ziels „Anpassung an den Klimawandel“ auszuschließen. Ein solches Climate Risk Assessment lag zur Veröffentlichung des Berichts über das Geschäftsjahr 2022 nicht vor, weswegen für die drei Kennzahlen (Umsatz, CapEx, OpEx) kein Taxonomie-konformer Anteil angegeben werden konnte.

Die EU-Taxonomie Verordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Die Auslegung dieser Begriffe durch die Pierer Industrie AG ist in den folgenden Ausführungen dargelegt.

An der Bearbeitung der aus der Taxonomie-Verordnung entstammenden Aufgaben sind Vertreter der Abteilungen Controlling, Accounting, ESG & Risk Management sowie Investor Relations in unterschiedlichen Rollen beteiligt.

KENNZAHLEN

Um Doppelzählungen über Wirtschaftsaktivitäten hinweg zu vermeiden, werden die einzelnen Positionen mithilfe definierter Regeln einer Wirtschaftstätigkeit zugewiesen. Im Arbeitsdokument wird laufend mittels Formel geprüft, dass je Position nur eine Zählung in Form der Zuordnung zu einer Wirtschaftsaktivität oder der Klassifizierung als nicht taxonomiefähig erfolgt ist.

Umsatz-Kennzahl

Die Umsatz-Kennzahl ergibt sich aus dem Verhältnis der Umsatzerlöse aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten eines Geschäftsjahres zu den Gesamtumsatzerlösen dieses Geschäftsjahres.

				Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")										
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code(s) (2)	Absoluter Umsatz (3)	Umsatzanteil (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresressourcen (7)	Kreislaufwirtschaft (8)	Umweltverschmutzung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Kreislaufwirtschaft (14)	Umweltverschmutzung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)	Mindestschutz (17)	Taxonomie-konformer Umsatzanteil, Jahr 2021 (18)	Taxonomie-konformer Umsatzanteil, Jahr N-1 (19)	Kategorie (ermöglichende Tätigkeiten) (20)	Kategorie "(Übergangstätigkeiten)" (21)
		in TEUR	%	%	%	%	%	%	%	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																				
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																				
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)																				
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)		1.914.885	58,66																	
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	3.3	1.914.885	58,66																	
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)																				
Total (A.1 + A.2)		1.914.885	58,66																	
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																				
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		1.349.318	41,34																	
Gesamt (A + B)		3.264.203	100,00																	

Die Gesamtumsatzerlöse des Geschäftsjahres 2022 von € 3.264,2 Mio. bilden gemäß EU-Taxonomie den Nenner der Umsatz-Kennzahl. Die in der Konzern Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlöse in Höhe von € 3.264,2 Mio. (siehe Umsatzerlöse lt. Konzern Gewinn- und Verlustrechnung bzw. im Konzernanhang unter Punkt 8. Umsatzerlöse) der Pierer Industrie AG werden über alle Konzerngesellschaften

hinweg daraufhin untersucht, ob sie mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten gemäß des Annex I (Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz) und Annex II (Wesentlicher Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel) der Delegierten Verordnung der (EU) 2020/852 erzielt wurden. Durch eine Detailanalyse der in den Umsatzerlösen enthaltenen Posten erfolgt die Zuordnung des jeweiligen Umsatzes zu den taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten. Die Summe der Umsatzerlöse der für das Geschäftsjahr 2022 taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten bildet den Zähler. Diese Tätigkeiten der Pierer Industrie AG sind durch die in der Delegierten Verordnung (Annex I / Annex II) beschriebenen Wirtschaftstätigkeiten „3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien (Annex I)“ als taxonomiefähig klassifiziert.

CapEx-Kennzahl

Die CapEx-Kennzahl gibt den Anteil der Investitionsausgaben (CapEx) an, der entweder mit einer taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeit verbunden ist oder mit der Erreichung einer ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeit verbunden ist oder sich auf den Erwerb von Produkten und Leistungen aus einer taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeit bezieht.

				Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")										
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code(s) (2)	Absoluter CapEx Anteil (3)	CAPEX Anteil (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresressourcen (7)	Kreislaufwirtschaft (8)	Umweltverschmutzung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Kreislaufwirtschaft (14)	Umweltverschmutzung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)	Mindestschutz (17)	Taxonomie-konformer CapEx-Anteil, Jahr 2021	Taxonomie-konformer CapEx-Anteil, Jahr N-1	Kategorie (ermöglichende Tätigkeiten) (20)	Kategorie "(Übergangstätigkeiten)" (21)
		in TEUR	%	%	%	%	%	%	%	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE AKTIVITÄTEN																				
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																				
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)																				
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																				
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien [1]	3.3	200.154	48,52																	
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	3.6	3.674	0,89																	
Bau, Erweiterung und Betrieb von Systemen der Wassergewinnung, -behandlung und -versorgung	5.1	159	0,04																	
Sammlung und Beförderung von nicht gefährlichen Abfällen in an der Anfallstelle getrennten Fraktionen	5.5	55	0,01																	
Renovierung bestehender Gebäude	7.2	34.716	8,42																	
Installation, Wartung oder Reparatur von energieeffizienten Geräten	7.3	425	0,10																	
Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu	7.4	46	0,01																	

Gebäuden gehörenden Parkplätzen)																					
Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien vor Ort	7.6	2.376	0,58																		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7	57.184	13,86																		
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	9.1	2.277	0,55																		
Frachttransport auf Schienen	6.2	3	0,00																		
Datenverarbeitung, Hosting und damit verbundene Tätigkeiten	8.1	671	0,16																		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonmiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		301.739	73,11																		
Total (A.1 + A.2)		301.739	73,11																		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																					
Summe nicht taxonomiefähiger CAPEX (B)		110.985	26,89																		
Gesamt (A + B)		412.724	100,00																		

Die gesamten Investitionsausgaben gem. EU-Taxonomie VO betragen € 412,7 Mio. und entsprechen den Zugängen zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten (inkl. IFRS 16 Nutzungsrechte gemäß IFRS-Konzernabschluss) (siehe Zugänge lt. Anlagespiegel im Konzernanhang unter Punkt 21. Immaterielle Vermögenswerte und Punkt 22. Sachanlagen bzw. im Konzernlagebericht unter den Erläuterungen zu Investitionen in Punkt 3. Finanzielle Leistungsindikatoren).

Die Analyse bezüglich der Taxonomie-Fähigkeit im Abgleich mit dem Annex I (Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz) und Annex II (Wesentlicher Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel) der Delegierten Verordnung der (EU) 2020/852 erfolgte in einem mehrstufigen Prozess. Eine Vor-Zuordnung wurde weitgehend automatisiert anhand von definierten Regeln bezüglich vorhandener Standard-Informationen zu den einzelnen Buchungselementen durchgeführt. Dies betrifft insbesondere die Zuordnung zu der Aussage „Positionen, welche für die Erbringung der wesentlichen taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivität der Pierer Industrie AG (3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien) als notwendig definiert wurden“ und den Erwerb aus der Wirtschaftstätigkeit 3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien, welcher sich i.d.R. auf den Kfz- und Lkw-Fuhrpark bezieht. In einem zweiten Schritt wurde insbesondere bei jenen Positionen, die zu der Aussage „Erwerb aus einer taxonomiefähigen bzw. -konformen Wirtschaftstätigkeit“ vorsortiert worden waren, manuell anhand der Bezeichnung der jeweiligen Position nachsortiert.

Den größten Anteil des taxonomiefähig klassifizierten CapEx bilden jene Positionen, die verbunden mit der Erbringung der Wirtschaftstätigkeit 3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien sind. Weitere Anteile entfallen auf den Erwerb aus Wirtschaftstätigkeiten rund um Gebäude (z.B. 7.2 Renovierung bestehender Gebäude; 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden), erneuerbare Energien und Elektromobilität (z.B. 7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien vor Ort; 7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)), in Verbindung mit Wasser und Abfall (5.1 Bau, Erweiterung und Betrieb von Systemen der Wassergewinnung, -behandlung und -versorgung; 5.5 Sammlung und Beförderung von nicht gefährlichen Abfällen in der Anfallstelle getrennten Fraktionen) und dem Erwerb verschiedener Technologien wie IT-Hardware und nicht produktionsbezogenen Maschinen (3.6 Herstellung anderer CO_2-armer Technologien).

OpEx-Kennzahl

Die OpEx-Kennzahl gibt den Anteil der Betriebsausgaben im Sinne der EU-Taxonomie an, der mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten oder dem Erwerb von Produkten aus einer taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeit verbunden ist.

				Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")										
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code(s) (2)	Absoluter OpEx Anteil (3)	OpEx-Anteil (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresressourcen (7)	Kreislaufwirtschaft (8)	Umweltverschmutzung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und (13) Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft (14)	Umweltverschmutzung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)	Mindestschutz (17)	Taxonomie-konformer OpEx-Anteil, Jahr 2021 (18)	Taxonomie-konformer OpEx-Anteil, Jahr N-1 (19)	Kategorie (ermöglichende Tätigkeiten) (20)	Kategorie "(Übergangs-tätigkeiten)" (21)
		in TEUR	%	%	%	%	%	%	%	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	E	T
A. TAXONOMIEKONFORME TÄTIGKEITEN																				
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																				
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)																				
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																				
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	3.3	5.158	6,10																	
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	3.6	1.306	1,54																	
Renovierung bestehender Gebäude	7.2	13.951	16,50																	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7	5.070	6,00																	
Datenverarbeitung, Hosting und damit verbundene Tätigkeiten	8.1	9.350	11,06																	
Fracht Transport auf Strasse	6.6	15.833	18,73																	
Sammlung und Transport nichtgefährlicher Abfall in getrennten Einheiten	5.5	625	0,74																	
Installation, Wartung oder Reparatur von energieeffizienten Geräten	7.3	30	0,04																	
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	9.1	55	0,07																	
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökolgoisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonmiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		51.378	60,77																	
Total (A.1 + A.2)		51.378	60,77																	
B. NICHT TAXONOMIEKONFORME TÄTIGKEITEN																				
Summe nicht taxonomiefähiger OPEX (B)		33.165	39,23																	
Gesamt (A + B)		84.543	100,00																	

Die gesamten Betriebsausgaben gem. EU-Taxonomie VO betragen rund € 84,5 Mio. Zur Ermittlung des Nenners wurden die Konten, welche die direkten, nicht aktivierten Kosten für Forschungs- und

Entwicklungsaufwendungen, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartungs- und Instandhaltungsaufwendungen (Erläuterung wesentlicher Bestandteile) widerspiegeln, betrachtet.

Der Zähler ergibt sich aus einer Analyse der mit den auf den oben genannten Konten erfassten Ausgaben in Zusammenhang stehenden Vermögenswerten bezüglich ihrer Taxonomie-Fähigkeit anhand von Annex I (Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz) und Annex II (Wesentlicher Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel) der Delegierten Verordnung der (EU) 2020/852. Der Großteil der taxonomiefähigen Betriebskosten entfällt auf die Instandhaltung von Gebäuden, Produktionsmaschinen und Frachten.

Aufgrund von weiteren regulatorischen Entwicklungen bei der EU-Taxonomie können sich 2023 Abweichungen sowie Änderungen hinsichtlich der Offenlegung ergeben. Für das Geschäftsjahr 2023 ist außerdem eine genauere Evaluierung der taxonomiefähigen Positionen hinsichtlich der Erfüllung technischer Bewertungskriterien und der DNSH-Prüfung geplant, welche auch ein Climate Risk Assessment einschließen wird.

IV. Anhang

Umweltkennzahlen

Eigener Indikator

Forschung und Entwicklung	Einheit	2022	2021	2020
Anzahl Mitarbeiter in der Forschung und Entwicklung	Köpfe	1.534	1.234	1.059
Anzahl Mitarbeiter in der Forschung und Entwicklung in % der Gesamtmitarbeiter	in Prozent	14,1%	12,9%	12,8%
Investitionen [1)]	in € Mio.	178,66	134,7	114,5
F&E-Aufwendungen vom Umsatz	in Prozent	7,7%	7,3%	8,1%

[1)] Investitionen inkl. Pierer Mobility AG und SHW AG, exkl. Pankl Racing Systems AG.

GRI 302-1

Energie- und Wasserverbrauch	Einheit	2022	2021	2020
Gasverbrauch [1)]	kWh	67.177.254	71.451.904	50.109.968
Stromverbrauch [1)]	kWh	161.218.482	152.528.360	115.347.063
Wasserverbrauch aus der Produktion [2)]	m³	152.593	142.892	94.877
Fernwärme	kWh	2.290.247	2.860.683	2.540.700

[1)] Aus Gründen der Wesentlichkeit enthält die Tabelle ausschließlich Werte aus den wesentlichen Unternehmens- und Produktionsstandorte der Pierer Mobility-Gruppe und Pankl-Gruppe: Pankl Racing Systems AG: seit 2021 Stromverbrauch und Gasverbrauch erstmals inkl. Krenhof GmbH (daher Werte mit dem Vorjahreswert nicht vergleichbar), in 2020 inkl. alle Standorte weltweit; SHW AG: in 2021 Gasverbrauch exkl. Standort in Kanada; Stromverbrauch alle Standorte; in 2020 Gasverbrauch exkl. Standorte in Brasilien und China; Stromverbrauch alle Standorte; [2)] Wasserverbrauch bezieht sich auf die Produktionsstandorte der Pierer Mobility-Gruppe in Mattighofen und Munderfing. SHW AG: in 2021 exkl. Standorte in Toronto und Neuhausen, in 2020 nur Standorte in Deutschland (Aalen, Bad Schussenried, Neuhausen, Tuttlingen); Pankl Racing Systems AG: Brauchwasser aus eigenem Brunnen für Standorte in Österreich. Fernwärme beziehen die Standorte in Wels/Pierer Industrie AG, in Graz und Thalheim/KTM Sportcar GmbH, in Köflach/Krenhof GmbH und in Neuhausen/SHW Brake Systems GmbH. Werte nicht mit dem Vorjahr nicht vergleichbar, da in der Pankl Racing Systems AG die Brunnen und der Trinkwasserverbrauch für alle Standorte enthält.

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

CO_2 Bilanz der Pierer Industrie-Gruppe

Treibhausgasemissionen gem. Treibhausgasprotokoll (Scope 1-3):

	2022		2021	
	in t CO_2-e	*Anteil in %*	in t CO_2-e	*Anteil in %*
Scope 1: Direkte Treibhausgasemissionen	**35.945,58**	***47,78%***	**34.944,80**	***47,95%***
Emissionen Erdgas und Kohle Standorte Pierer Industrie-Gruppe	33.279,28	*92,58%*	34.387,51	*98,41%*
Emissionen Fuhrpark	2.666,30	*7,42%*	557,29	*1,59%*

Scope 2: Indirekte Treibhausgasemissionen "location based" [1]	**33.003,57**	***43,87%***	**33.975,87**	***46,62%***
Emissionen Fernwärmebezug	437,44	*1,33%*	572,14	*1,68%*
Emissionen Strombezug Standorte Pierer Industrie-Gruppe	32.566,13	*98,67%*	33.403,73	*98,32%*
Scope 3: Indirekte Treibhausgasemissionen	**6.277,27**	***8,34%***	**3.960,94**	***5,43%***
Emissionen Berufsverkehr mit Flugzeug	3.409,78	*54,32%*	1.367,91	*34,53%*
Emissionen Berufsverkehr mit privaten Fahrzeugen und Mietwägen [2]	432,61	*6,89%*	211,14	*5,33%*
Emissionen Berufsverkehr mit Zug [3]	6,49	*0,10%*	2,15	*0,05%*
Emissionen Berufsverkehr mit Taxi [3]	72,51	*1,16%*	31,15	*0,79%*
Emissionen Papier	2.355,87	*37,53%*	2.348,58	*59,29%*
Emissionen gesamt "location based"	**75.226,42**	***100,00%***	**72.881,61**	***100,00%***

Für die Berechnung der CO2-Äquivalente für Scope 1-2 wurden die Umrechnungsfaktoren des Umweltbundesamt Österreich und des UK Department for Environment, Food & Regulatory Affairs (DEFRA) 2022 und 2021 verwendet. Das Basisjahr der Berechnung ist 2021, die Berechnung der CO2-Äquivalente für Scope 1-3 wurde erstmalig im vorliegenden Bericht veröffentlicht. In die Auswertung werden grundsätzlich die Daten der wesentlichen Unternehmens- und Produktionsstandorte in Österreich und Deutschland berücksichtigt: Dazu gehören neben der Pierer Industrie AG die PIERER Mobility-Gruppe und die Pankl-Gruppe, exklusive Abatec GmbH, VMG Dambauer und Pierer Immoreal GmbH.
1) "Location Based": Es wurden für die vorliegende Berechnung die Durchschnittsfaktoren des Umweltbundesamt Österreich verwendet. Im Zuge einer systematischen Datenerfassung wird angestrebt, die nationalen Durchschnittsfaktoren für die Berechnung heranzuziehen.
2) Mietwagen und private Fahrzeuge werden in einer Kategorie zusammengefasst, da private Fahrzeuge in der Pankl-Gruppe als nicht wesentlich eingestuft wurden. 3) Zugfahrten wurden bei der Pankl-Gruppe erst ab 2022 systemisch erfasst und berechnet. Taxifahrten werden bei der Pankl-Gruppe nicht systemisch erfasst – der Anteil ist als nicht wesentlich eingestuft.
Es gibt lt. Kyoto-Protokoll sieben Haupt-Treibhausgase, die zum Klimawandel beitragen: Kohlendioxid (CO2), Methan (CH4), Lachgas (N2O), Fluorkohlenwasserstoffe (HFKW), Perfluorkohlenwasserstoffe (PFC), Schwefelhexafluorid (SF6) und Stickstofftrifluorid (NF3). CO2-e ist die universelle Maßeinheit zur Angabe des globalen Erwärmungspotentials (GWP) jedes der sieben Treibhausgase, ausgedrückt als GWP einer Einheit Kohlendioxid. Es wird verwendet, um die Freisetzung (oder Vermeidung der Freisetzung) verschiedener Treibhausgase auf einer gemeinsamen Basis zu bewerten.

GRI 306-3

Abfallmenge	Einheit	2022	2021	2020
Abfall Pierer Industrie-Gruppe gesamt	**kg**	**58.545.886**	**61.528.269**	**50.707.354**
Metallabfälle (exkl. Aluminiumabfälle)	kg	15.837.477	21.700.819	17.264.857
Aluminiumabfälle	kg	869.021	1.036.497	1.078.009
Abfälle zur Verwertung	kg	35.613.241	32.635.404	28.113.804
Gefährliche Abfälle	kg	3.915.868	4.015.949	2.809.584
Sonstige Abfälle	kg	2.310.280	2.139.601	1.441.100

Aus Gründen der Wesentlichkeit enthält die Tabelle ausschließlich Werte aus den produzierenden Standorten der Pierer Industrie Gruppe. Beschreibung Abfallarten // Metalle: u.a. diverser Metallschrott, Kabelschritt, Spänge gemischt, Protoypen. Aluminium: u.a. Guss, Verhüttung, Späne; Abfälle zur Verwertung: u.a. Altholz (unbehandelt, stofflich), Altholzpaletten, Altpapier, diverse Kartonagen; Gefährliche Abfälle: Kühl-und Schmiermittel + Fette, Metallhydroxidschlämme, Altöl, Bohremulsion, diverse Lösungsmittel, Reiniger, Eisenbahnschwellen; Sonstige Abfälle: u.a. Gipskarton, Altreifen, Gewerbemüll.

Kennzahlen Soziales

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

Angaben zu den Mitarbeitern	Einheit	2022	2021	2020
2-7: Information zu den Mitarbeitern				
gesamt	Köpfe	**10.794**	**9.544**	**8.304**
Vollzeit	Köpfe	**10.001**	**8.875**	**7.765**
davon männlich	Köpfe	7.666	6.990	6.229
davon weiblich	Köpfe	2.335	1.885	1.536
Teilzeit	Köpfe	**793**	**669**	**539**
davon männlich	Köpfe	310	220	168
davon weiblich	Köpfe	483	449	371

Anteil der weiblichen Mitarbeiter (gerundet)	in Prozent	26,1%	24,5%	23,0%
Mitarbeiterstruktur nach Kontinent [1)]				
davon in Österreich	Köpfe	6.977	5.833	4.911
	in Prozent	64,6%	63,0%	60,5%
davon in Deutschland	Köpfe	1.897	1.712	1.660
	in Prozent	17,6%	18,5%	20,4%
davon in Europa	Köpfe	887	726	673
	in Prozent	8,2%	7,8%	8,3%
davon sonstige Kontinente [2)]	Köpfe	1.085	982	878
	in Prozent	10,1%	10,6%	10,8%
2-8: Mitarbeiter, die keine Angestellten sind				
Leiharbeitskräfte gesamt (inklusive Stiftungslehrlinge)	Köpfe	**846**	**617**	**431**
	in Prozent	**7,8%**	**6,5%**	**5,2%**
davon männlich	Köpfe	577	444	366
	in Prozent	68,2%	72,0%	84,9%
davon weiblich	Köpfe	269	173	65
	in Prozent	31,8%	28,0%	15,1%
davon <30 Jahre	Köpfe	318	259	189
	in Prozent	37,6%	42,0%	43,9%
davon 30-50 Jahre	Köpfe	474	316	218
	in Prozent	56,0%	51,2%	50,6%
davon >50 Jahre	Köpfe	55	42	24
	in Prozent	6,5%	6,8%	5,6%
2-30: Kollektivverträge				
	in Prozent	92,9%	83,4%	83,3%

Darstellung exklusive Vorstände der Pierer Industrie AG sowie inklusive alle Mitarbeiter der Abatec GmbH, Pierer Immoreal GmbH, Pierer Industrie AG, Pierer Mobility-Gruppe und Pankl-Gruppe, exklusive VMG Danbauer; Eine weitere Differenzierung im Headcount gesamt ergibt sich zu dem aus der Umrechnung der Produktivstunden von Leiharbeitern bei der Pankl-Gruppe.
[1)] Auswertung der Mitarbeiterstruktur nach Unternehmensstandort (nicht nach Nationalität). Alle Daten inkl. Abatec GmbH (erstmalig ab 2022), Pierer Immoreal GmbH, Pierer Industrie AG, Pierer Mobility-Gruppe und Pankl-Gruppe, exklusive VMG Danbauer; [2)] Afrika, Asien, Australien, Nordamerika, Südamerika. Alle % Angaben gerundet.

GRI 405-1

Diversität unter Mitarbeitern	Einheit	2022	2021	2020
Führungskräfte	Köpfe	**1.132**	**914**	**853**
	in Prozent	**10,5%**	**9,6%**	**10,3%**
davon männlich	Köpfe	934	781	736
	in Prozent	82,5%	85,4%	86,3%
davon weiblich	Köpfe	198	133	117
	in Prozent	17,5%	14,6%	13,7%
davon <30 Jahre	Köpfe	85	62	58
	in Prozent	7,5%	6,8%	6,8%
davon 30-50 Jahre	Köpfe	838	662	628
	in Prozent	74,0%	72,4%	73,6%
davon >50 Jahre	Köpfe	209	190	167
	in Prozent	18,5%	20,8%	19,6%

Angestellte	Köpfe	**4.129**	**3.663**	**3.208**
	in Prozent	**38,3%**	**38,4%**	**38,6%**
davon männlich	Köpfe	2.951	2.618	2.295
	in Prozent	71,5%	71,5%	71,5%
davon weiblich	Köpfe	1.178	133	117
	in Prozent	28,5%	28,5%	28,5%
davon <30 Jahre	Köpfe	1316	1149	990
	in Prozent	31,9%	31,4%	30,9%
davon 30-50 Jahre	Köpfe	2.215	1.967	1.744
	in Prozent	53,6%	53,7%	54,4%
davon >50 Jahre	Köpfe	598	547	472
	in Prozent	14,5%	14,9%	14,7%
Arbeiter	Köpfe	**4.686**	**4.059**	**3.628**
	in Prozent	**43,4%**	**42,5%**	**43,7%**
davon männlich	Köpfe	3.546	3.239	2.920
	in Prozent	75,7%	79,8%	80,5%
davon weiblich	Köpfe	1.140	820	708
	in Prozent	24,3%	20,2%	19,5%
davon <30 Jahre	Köpfe	1.338	1.125	983
	in Prozent	28,6%	27,7%	27,1%
davon 30-50 Jahre	Köpfe	2.376	2.084	1.905
	in Prozent	50,7%	51,3%	52,5%
davon > 50 Jahre	Köpfe	973	848	745
	in Prozent	20,8%	20,9%	20,5%

Darstellung exklusive Vorstände der Pierer Industrie AG, inkl. Leiharbeiter. Alle % Angaben gerundet. Alle Daten inkl. Abatec GmbH (erstmalig ab 2022), Pierer Immoreal GmbH, Pierer Industrie AG, Pierer Mobility-Gruppe und Pankl-Gruppe, exklusive VMG Danbauer; Krenhof GmbH zählt ab 2021 zur Pankl-Gruppe. Definition Führungskräfte: Führungskräfte umfassen Vorstände (exkl. Vorstände der Pierer Industrie AG), Geschäftsführer, Bereichsleiter, Teilbereichsleiter, Abteilungsleiter und Teamleiter. In der Pankl-Gruppe sind als Führungskraft definiert: Vorstände, Geschäftsführer, Bereichsleiter, Teilbereichsleiter und Teamleiter.

Eigener Indikator

Weitere Angaben zu den Mitarbeitern	**Einheit**	**2022**	**2021**	**2020**
Karenzierung (inkl. Papamonat) [1)]	Köpfe	209	112	75
Rückkehrquote nach Karenz (gerundet)	in Prozent	97,7%	94,9%	94,9%
davon Frauen	in Prozent	30,1%	36,6%	72,0%
Menschen mit Beeinträchtigung[2)]	Köpfe	122	115	107

[1)] In der PIERER Mobility-Gruppe ist die Karenzierung durch Bildung oder Geburt definiert. [2)] Gemessen an ausgewiesenem Behinderungsgrad über 50%.

GRI 403-9

Gesundheit und Sicherheit - Mitarbeiter	**Einheit**	**2022**	**2021**	**2020**
Arbeitsunfälle	Anzahl	308	242	213
Verletzungsrate	in Stunden	26,2	25,7	29,8
Schwere Arbeitsunfälle (über 6 Monate Genesungsdauer)	Anzahl	5	3	4
Verletzungsrate schwerer Unfälle	Anzahl	0,4	0,3	0,6
Rate arbeitsbedingter Todesfälle	Anzahl	0,0	0,0	0,1
Lost-Time Injury Frequency Rate (LTIFR)	Anzahl	7,7	12,8	0

Gesundheit und Sicherheit - Leiharbeiter	**Einheit**	**2022**	**2021**	**2020**
Arbeitsunfälle	Anzahl	68	23	6

Verletzungsrate	in Stunden	41,9	34,6	18,9
Schwere Arbeitsunfälle (über 6 Monate Genesungsdauer)	Anzahl	0	1	0
Verletzungsrate schwerer Unfälle	Anzahl	0	1,5	0
Rate arbeitsbedingter Todesfälle	Anzahl	0	0	0
Lost-Time Injury Frequency Rate (LTIFR)	Anzahl	27,1	33,1	0

Alle Daten exklusive Abatec GmbH und VMG Dambauer. Daten nur für österreichische Standorte der Pankl Racing Systems AG vorliegend (seit 2021 inkl. Krenhof GmbH). Seit dem Berichtsjahr 2021 wird die Lost-Time Injury Frequency Rate (LTIFR) erhoben. Die LTIFR beschreibt die Anzahl der Unfälle mit Ausfallzeit von mindestens einem Tag pro 1 Million Arbeitsstunden. Zugrunde liegende Formel: LTIFR=Unfälle/Arbeitsstunden*1.000.000. 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 2022: 11.775.817 (2021: 9.417.820), Produktivstunden inkl. Leiharbeiter 13.399.162 (2021: 10.082.616). Arbeitsbedingte Verletzungen von Leiharbeitern sind separat dargestellt. In den Geschäftsjahren 2022 und 2021 es keinen arbeitsbedingten Todesfall, in 2020 gab es in der Pierer Mobility-Gruppe einen arbeitsbedingten Todesfall.

GRI 404-1

Aus- und Weiterbildung	**Einheit**	**2022**	**2021**	**2020**
Anzahl Mitarbeiter gesamt [1)]	Köpfe	**9.947**	**8.624**	**7.689**
davon männlich	Köpfe	7.431	6.632	5.951
davon weiblich	Köpfe	2.516	1.992	1.738
davon Arbeiter (inkl. Lehrlinge)	Köpfe	4.699	4.059	2.857
davon Angestellte (inkl. Lehrlinge)	Köpfe	4.162	3.663	3.208
davon Führungskraft	Köpfe	1.132	914	853
Anzahl Lehrlinge	Köpfe	**422**	**352**	**313**
davon kaufmännische Lehrlinge	Köpfe	110	87	76
davon gewerbliche Lehrlinge	Köpfe	312	265	237
Gesamtanzahl Aus- und Weiterbildungsstunden der Mitarbeiter	in Stunden	**174.218**	**150.297**	**52.869**
Durchschnittliche Anzahl Aus- und Weiterbildungsstunden	in Stunden	18	17	7
nach Geschlecht				
Männliche Mitarbeitende gesamt	in Stunden	130.856	117.106	40.517
Durchschnittliche Anzahl pro Mitarbeiter/männlich	in Stunden	18	18	7
Weibliche Mitarbeitende gesamt	in Stunden	43.362	33.161	12.352
Durchschnittliche Anzahl pro Mitarbeiter/weiblich	in Stunden	17	17	7
nach Angestelltenkategorie				
Arbeiter (inkl. Lehrlinge) gesamt	in Stunden	66.488	61.685	10.318
Durchschnittliche Anzahl pro Arbeiter	in Stunden	14	15	4
Angestellte (inkl. Lehrlinge) gesamt	in Stunden	80.320	66.238	30.411
Durchschnittliche Anzahl pro Angestellte	in Stunden	19	18	9
Führungskräfte gesamt	in Stunden	27.411	22.388	12.141
Durchschnittliche Anzahl pro Führungskraft	in Stunden	24	24	14

Aus- und Weiterbildungsstunden der Mitarbeiter in Österreich und Deutschland, exklusive Mitarbeiter Abatec GmbH und VMG Dambauer, seit 2021 inklusive Mitarbeiter Pierer Industrie AG. Pankl-Gruppe: inklusive Lehrlinge bei Pankl. Racing Systems AG in Österreich, seit 2021 inklusive Mitarbeiter Krenhof GmbH, inklusive Mitarbeiter der deutschen SHW AG Standorte / Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH und SHW Brake Systems GmbH (exklusive Mitarbeiter der Standorte in Rumänien, Brasilien, Kanada, China). Im Berichtsjahr 2022 wurde die Anzahl der Mitarbeiter gesamt, nach Geschlecht und nach Anstellungsverhältnis rückwirkend für die Jahre 2021 und 2020 angepasst. In 2021 und 2020 wurden lediglich die Mitarbeiter der PIERER Mobility-Gruppe und Pankl-Gruppe berücksichtigt.

GRI 405-1

Diversität im Vorstand und in Kontrollorganen	Einheit	2022	2021	2020
Vorstand	Köpfe	**8**	**8**	**8**
davon männlich	in Prozent	88%	88%	88%
davon 30-50 Jahre	in Prozent	25%	38%	38%
davon > 50 Jahre	in Prozent	75%	63%	63%
Aufsichtsrat	Köpfe	**4**	**4**	**4**
davon männlich	in Prozent	100%	100%	100%
davon > 50 Jahre	in Prozent	75%	75%	75%

Im Berichtsjahr gab es im Vorstand und Aufsichtsrat keine Veränderungen.

Governance-Kennzahlen

GRI 205-2

Antikorruptionsschulungen	Einheit	2022	2021	2020
Mitarbeiter gesamt [1]	Köpfe	**9.947**	**8.573**	**7.658**
davon Arbeiter (inkl. Lehrlinge)	Köpfe	4.686	4.059	3.628
davon Angestellte (inkl. Lehrlinge)	Köpfe	4.129	3.663	3.208
davon Führungskräfte	Köpfe	1.132	914	853
Vorstand und Aufsichtsrat	Köpfe	12	12	12
Information der Mitarbeiter über Antikorruption [2] **(z.B. Aushändigung Code of Conduct)**				
Über Antikorruption informierte Personen	Köpfe	**5.371**	**4.104**	**2.822**
Anteil über Antikorruption informierte Personen	in Prozent	**54%**	**48%**	**37%**
Mitarbeiter nach Angestelltenkategorie				
Arbeiter (inkl. Lehrlinge) gesamt	Köpfe	1.768	1.245	957
Anteil Arbeiter	in Prozent	38%	31%	26%
Angestellte (inkl. Lehrlinge) gesamt	Köpfe	2.816	2.199	1.416
Anteil Angestellte	in Prozent	68%	60%	44%
Führungskräfte gesamt	Köpfe	775	648	437
Anteil Führungskräfte	in Prozent	69%	71%	51%
Vorstand und Aufsichtsrat	Köpfe	12	12	12
Anteil Vorstand und Aufsichtsrat	in Prozent	100%	100%	100%
Antikorruptionsschulungen (z.B. E-Learning oder Präsenzschulungen) [3]				
Personen mit Antikorruptionsschulung gesamt	Köpfe	**2.148**	**2.559**	**501**
Personen mit Antikorruptionsschulung Anteil (gerundet)	in Prozent	**22%**	**30%**	**7%**
Mitarbeiter nach Angestelltenkategorie				
Arbeiter (inkl. Lehrlinge) gesamt	Köpfe	687	663	223
Anteil Arbeiter (gerundet)	in Prozent	15%	16%	6%
Angestellte (inkl. Lehrlinge) gesamt	Köpfe	1.171	1.427	165
Anteil Angestellte (gerundet)	in Prozent	28%	39%	5%
Führungskräfte gesamt	Köpfe	285	469	110
Anteil Führungskräfte (gerundet)	in Prozent	25%	51%	13%
Vorstand und Aufsichtsrat	Köpfe	5	0	3
Anteil Vorstand und Aufsichtsrat (gerundet)	in Prozent	42%	0%	25%

[1] Darstellung exkl. Leiharbeiter, externe Dienstnehmer und VMG Dambauer, inklusive Mitarbeiter Abatec GmbH, Pierer Immoreal GmbH, Pierer Industrie AG, Pierer Mobility-Gruppe und Pankl-Gruppe. [2] Exklusive Abatec GmbH, Pierer Immoreal GmbH und VMG Dambauer; [3] Exklusive Abatec GmbH, Pierer Industrie AG, Pierer Immoreal GmbH und VMG Dambauer. Die Aktivitäten sowie die systematische Erfassung zur Information über Antikorruption sowie zur Antikorruptionsschulungen der Mitarbeiter werden auf Gruppenebene stets erweitert.

Pankl-Gruppe: Daten über Antikorruptionsmaßnahmen nur bei der Pankl Racing Systems GmbH an österreichischen Standorten vorliegend (exkl. Krenhof GmbH). Antikorruptionsschulung finden seit 2020 im Rahmen des Qualitätsdialoges statt. Die Krenhof GmbH zählt ab 2021 zur Pankl-Gruppe. Antikorruptionsschulungen und Information über Antikorruption erhalten alle Mitarbeiter gleichermaßen.

Es gibt einen separaten Code of Conduct (CoC) für Geschäftspartner, dieser ist auf der Unternehmenswebseite der Pankl AG permantent abrufbar. Neue Lieferanten erhalten den CoC mit den AGB und verpflichten sich, diesen beim Vertragsabschluss auch anzuwenden. Pankl Racing Systems AG führt eine eigens erstellte Lieferantenbeurteilung durch: Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf Umwelt- und Qualitätskriterien. Abgefragt werden auch bestimmte Themen aus dem CoC, die sich u.a. auf soziale Aspekte beziehen wie z.B. Kinderabeit, Korruption, Grundrechte der Mitarbeiter, Gesundheitschutz und Arbeitssicherheit. Mitarbeiter der Pankl-Gruppe erhalten den CoC beim Diensteintritt ausgehändigt. Dieser ist im Intranet für sie jederzeit zugänglich gemacht und liegt in der Personalabteilung auf. Über die jeweils aktuelle Fassung des CoC werden alle Mitarbeiter informiert. Bei der SHW AG gibt es keine explizite Schulung zur Korruptionsbekämpfung. Ziel ist es, im Jahr 2023 das Schulungsangebot zum Thema Korruptionsbekämpfung für das E-Learning-Tool aufzubreitenbereitet, um Mitarbeiter insbesondere in senbsiblen Abteilungen hinkünftig auch zu schulen.

Korruptionsschulungen nach Kontinent [1)]	**Einheit**	**2022**	**2021**	**2020**
Mitarbeiter gesamt	Köpfe	9.947	8.573	n.a.
davon Personen mit Antikorruptionsschulungen:				
Mitarbeiter Österreich	Köpfe	1.961	2.547	n.a.
	Prozent	19,71%	29,71%	n.a.
Mitarbeiter Deutschland	Köpfe	0	2	n.a.
	Prozent	0,00%	0,02%	n.a.
Mitarbeiter Europa	Köpfe	0	4	n.a.
	Prozent	0,00%	0,05%	n.a.
Mitarbeiter sonstige Kontinente [2)]	Köpfe	133	6	n.a.
	Prozent	1,34%	0,07%	n.a.

[1)] Die Auswertung der Korruptionsschulungen wurde nach Kontinent erstmalig in 2021 ausgewertet. Darstellung exklusive Leiharbeiter, externe Dienstnehmer, Mitarbeiter der Abatec GmbH, Pierer Industrie AG, Pierer Immoreal GmbH und VMG Dambauer. Bei der Pankl-Gruppe sind Daten nur für Standorte in Österreich vorhanden. [2)] Afrika, Asien, Australien, Nordamerika, Südamerika.

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

Compliance I Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen I Nichtdiskriminierung I Datenschutz	**Einheit**	**2022**	**2021**	**2020**
205-3: Compliance-Fälle [1)]	Anzahl	0	0	0
2-27: Verstöße gegen Gesetze und Verordnungen [2)]	Anzahl	0	0	0
Summe der Geldbußen, die aus Verstößen gegen Gesetze und Verordnungen resultieren	in €	0	0	0
406-1: Diskriminierungsvorfälle [3)]	Anzahl	0	0	0
418-1: Beschwerden beim Datenschutz	Anzahl	0	0	0

[1)] In der Pierer Industrie-Gruppe gab es im Geschäftsjahr 2022 betreffend Korruption weder relevante Compliance Fälle noch Fälle, die entsprechende Compliance Untersuchungen oder Verfahren nach sich gezogen haben. [2)] In der Pierer Industrie-Gruppe gab es im Geschäftsjahr 2022 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 Industrie-Gruppe gab es im Geschäftsjahr 2022 keine signifikanten Diskriminierungsvorfälle, die ein gerichtliches Verfahren nach sich gezogen haben und einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage der Pierer Industrie-Gruppe haben bzw. haben könnten.

Eigener Indikator

Zertifizierungen		
	PIERER Mobility-Gruppe	**Pankl-Gruppe**
Umweltmanagementsystem	ISO 14001:2015	ISO 14001:2015
Energiemanagementnorm	-	ISO 50001
Arbeits- und Gesundheitsschutz	-	ISO 45001:2018
Qualitätsmanagementsystem	ISO 9001:2015	ISO 9001:2015, ISO/TS 16949, IATF 16949, VDA 6.1, AS/EN 9100, Nadcap CP (Luftfahrt-Qualitätsnorm für Chemical Processing), Nadcap NDT (Luftfahrt-Qualitätsnorm für Non-Destructive Testing), Part 21J (Luftfahrt-Qualitätsnorm – Design), Part 21G (Luftfahrt-Qualitätsnorm – Herstellung)
Funktionale Sicherheit	ISO 26262 (Die Entwicklungsprozesse orientieren sich an ISO 26262.)	-

IT & Informationssicherheit	Tisax Zertifizierung Security Level 2 (Der Prozess orientiert sich an ISO 27001/27002.)	ISO 27001 (Der Prozess für die Tisax Zertifizierung Security Level 2 befindet sich im Aufbau)
Cybersecurity Engineering	ISO/SAE 21434 (Der Prozess befindet sich im Aufbau.)	-
Akustik - Prüfstrecke zur Messung der Geräuschemissionen von Straßenfahrzeugen	ISO 10844	-

GRI-Index

Anwendungserklärung	Die Pierer Industrie AG hat die in diesem GRI-Inhaltsindex genannten Informationen für den Zeitraum 1.1.2022 bis 31.12.2022 unter Bezugnahme auf die GRI-Standards berichtet.
verwendeter GRI 1	GRI 1: Grundlagen 2021

GRI-Standards	**Angabe**	**Seite(n) in dieser Beilage; anderer Ort**
GRI 2: Generelle Angaben 2021	2-1 Organisatorische Details	2, 16; 3, 4-5 (in diesem PDF); Beilage I/80-85
	2-2 In der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation enthaltene Entitäten	16
	2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	16, 71; U4 (in diesem PDF)
	2-4 Neuformulierung von Informationen	16
	2-6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	4-8, 17
	2-7 Mitarbeiter	41, 59
	2-8 Mitarbeiter, die keine Angestellten sind	66
	2-9 Führungsstruktur und Zusammensetzung	16
	2-11 Vorsitzender des höchsten Kontrollorgans	Siehe Webseite unter der Rubrik Unternehmen > Management
	2-15 Interessenskonflikte	16, 50, 53, 53-57
	2-16 Kommunikation von kritischen Anliegen	56, 70
	2-17 Kollektives Wissen des höchsten Kontrollorgans	16, 90-92
	2-22 Erklärung zur Strategie der nachhaltigen Entwicklung	28-32, 34, 52, 54-56
	2-23 Richtlinien	16, 19, 34, 41, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56
	2-24 Verankerung der Richtlinien	16, 17-19, 20-24
	2-25 Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen	16, 17-19, 20-24, 40-41, 28, 34-40, 53, 55-56
	2-26 Verfahren für die Einholung von Rat und das Vorbringen von Bedenken	45-47, 50, 53-57
	2-27 Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	17, 53-54, 56, 57, 70
	2-28 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	25-27
	2-29 Ansatz zur Einbeziehung von Interessensgruppen	19, 25-27
	2-30 Tarifvereinbarungen (Kollektivverträge)	50, 66

	Eigener Indikator: Zertifizierungen	17-19, 70
	Eigener Indikator: Investitionen, Mitarbeiter in der Forschung und Entwicklung	32, 64
WESENTLICHE THEMEN		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-1 Verfahren zur Bestimmung	19
	3-2 Liste der wesentlichen Themen	20
	3-3 Management wesentlicher Themen	17-19, 20, 28-30, 41-42, 51-52
Business & Legal Compliance		
	205-2 Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	54, 62-63
	205-3 Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	70
Klima- und Umweltauswirkungen aus Beschaffung & Logistik sowie aus der Produktion, sonstige Klima- und Umweltauswirkungen; Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktnutzung sowie aus dem Produktdesign/End of Life		
GRI 302: Energie 2016	302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation	39, 58
	302-5 Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	33
Klima- und Umweltauswirkungen aus Beschaffung & Logistik sowie aus der Produktion, sonstige Klima- und Umweltauswirkungen		
GRI 305: Emissionen 2016	305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	28-30, 64-65
	305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	28-30, 64-65
	305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	28-30, 64-65
Abfallmanagement		
GRI 306: Abfall 2020	306-1 Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	40-41, 65
Klima- und Umweltauswirkungen aus Beschaffung & Logistik sowie aus der Produktion, sonstige Klima- und Umweltauswirkungen		
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016	308-1 Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	52-53
	308-2 Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	Seiten 80, 117 im Nachhaltigkeitsbericht 2022 der PIERER Mobility AG
Arbeitgeberattraktivität, Diversität und Chancengleichheit		
	401-3 Elternzeit	44, Siehe GRI 405 „Eigener Indikator“
Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit		
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018	403-1 Management für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	19, 45-46, 70
	403-2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	19, 45-46, 50
	403-3 Arbeitsmedizinische Dienste	19, 46-47
	403-4 Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	19, 46-47
	403-5 Mitarbeiterschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	19, 46-47, 70
	403-6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	17, 27, 35, 46-47
	403-7 Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz	45-47
	403-8 Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz abgedeckt sind	19, 70
	403-9 Arbeitsbedingte Verletzungen	67-68
Aus- und Weiterbildung		
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016	404-1 Durchschnittliche Stundenanzahl der Aus- und Weiterbildungen pro Jahr und Angestellten	49, 68
	404-2 Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	47-50
	404-3 Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	25-26; Siehe Seite 119 im Nachhaltigkeitsbericht 2022 der PIERER Mobility AG
Arbeitgeberattraktivität, Diversität und Chancengleichheit		
GRI 405: Diversität und Gleichbehandlung 2016	405-1 Vielfalt in Kontrollorganen und unter Angestellten	69

Eigener Indikator	Rückkehr nach Karenzierung (inkl. Papamonat bzw. durch Bildung oder Geburt)	67
Arbeitnehmerrechte und Arbeitsbedingungen		
GRI 406: Nicht-Diskriminierung 2016	406-1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	44, 70
Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Beschaffung sowie aus Geschäftsentscheidungen und -prozessen		
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016	414-1 Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	Siehe GRI 308-1
	414-2 Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	Siehe GRI 308-2
Produktqualität und Anwendersicherheit		
GRI 416: Kundengesundheit und Sicherheit 2016	416-1 Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf Gesundheit und Sicherheit	Siehe Seite 20 im Nachhaltigkeitsbericht 2022 der PIERER Mobility AG
	416-2 Verstöße im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit	42
Datenschutz, Informationssicherheit und Cybersicherheit		
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016	418-1 Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten und den Verlust von Kundendaten	70
Innovation aus eigener Forschung & Entwicklung		
Eigener Indikator	Investitionen	64
Eigener Indikator	Mitarbeiter in der F&E, F&E Aufwendungen vom Umsatz	64

5. FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung (vor Aktivierung von Entwicklungsleistungen) lag im Geschäftsjahr 2022 in der Pierer Industrie-Gruppe bei € 251,4 Mio. (Vorjahr: € 200,5 Mio.). Die Produkte aller Konzernunternehmen bewegen sich auf einem sehr anspruchsvollen Leistungsniveau, weshalb von den Kunden eine permanente Entwicklung und Weiterentwicklung gefordert wird. Nachfolgend werden die Forschungs- und Entwicklungsthemen der beiden Kernbereiche näher erläutert.

PIERER Mobility-Gruppe

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

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

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

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

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der PIERER Mobility-Gruppe ist mit dezentralen Standorten in Europa (insbesondere Österreich und Spanien) und Amerika global organisiert. Die zentrale Steuerung der Entwicklungsprogramme erfolgt im F&E-Hauptquartier in Mattighofen sowie in Munderfing, wo ein Großteil der MitarbeiterInnen aus dem Forschungs- und Entwicklungsbereich angesiedelt ist. Das Forschungs- und Entwicklungszentrum am Hauptsitz in Mattighofen ist ein Innovationsstandort mit einer Nutzfläche von über 20.000 m², wo richtungsweisende Produkte für das Powersport-Segment konzipiert, entwickelt und mit modernsten Mitteln erprobt werden.
Die **KTM Technologies** GmbH mit Sitz in Anif bei Salzburg, Österreich, ist spezialisiert auf Mobilitätskonzepte der Zukunft insbesondere in den Bereichen Konzept-, Technologieentwicklung und Leichtbau. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist die anwendungsorientierte Entwicklung neuer Lösungen und Technologien, wobei im Bereich der Entwicklung von Fahrzeugkonzepten, unter anderem durch den Einsatz von Multimaterial, Composite und additiven Fertigungstechnologien, ein hohes Maß an Expertise vereint wird. Die KTM Technologies GmbH arbeitet als Innovations-Hub eng mit der KTM Forschungs- und Entwicklungs GmbH und Kunden aus anderen Industriezweigen zusammen. Zum Kreis von Partnern und Kunden gehören etablierte OEMs und Start-Ups aus Branchen wie Automobil und Luftfahrt, Maschinenbau und der Sportartikelindustrie.

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

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

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

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

Zu den Erfolgen des abgelaufenen Jahres zählen etwa ein hybrider Bremsscheibenschutz und ein Motorschutz, die mit der im Haus entwickelten, patentierten CONEXUS Technologie hergestellt wurden. Diese neuartige Technologie ermöglicht das stoffschlüssige Verbinden verschiedener Materialien ohne einen zusätzlichen Fügeprozess wie Kleben oder Schrauben. Durch CONEXUS können aufwendige Prozesse, Energie und damit einhergehend CO2 eingespart werden. Vor allem aber können durch den zielgerichteten Materialeinsatz Eigenschaftsprofile optimal ausgeschöpft werden. Die beiden Hybridbauteile zeichnen sich durch leichte, hochleistungsfähige Carbon-Composite Strukturen aus, welche mit einem schlagzähen Kunststoff gefügt werden. Die CONEXUS Technologie ermöglicht auch eine einfache und sortenreine Trennung der verwendeten

Materialien zur Wiederverwertung. Um das CO2-Einsparungspotential der Technologie zu verdeutlichen, wurde ein Bremsscheibenschutz entwickelt, der durch den Einsatz von natürlichen Flachsfasern anstelle von Carbonfasern und der Verwendung eines bio-basierten Kunststoffes den CO2-Fußabdruck beim Materialeinsatz um circa 70 % reduziert. Diese Innovation wurde in Paris mit dem „JEC Composites Innovation Award“, der höchsten Auszeichnung in der Composite-Industrie, prämiert. Im November folgte die renommierte Auszeichnung der Society of Plastic Engineers Europe, der SPE Award „Automotive Body Exterior“. Diese Auszeichnungen haben großes Interesse aus anderen Branchen an dieser Technologie geweckt, sodass bereits konkrete Projekte mit Partnern aus der Automobil- und Luftfahrtbranche initiiert wurden. Im Rahmen der Aktivitäten zur Verbesserung der Nachhaltigkeit wurden die zur Ökobilanzierung verwendeten Methoden und Tools stark weiterentwickelt. Die Ermittlung des CO2-Fußabdrucks der eingesetzten Materialien ist ein wichtiges Element einer vollständigen Ökobilanz von Bauteilen und Gesamtfahrzeugen.
Für das Unternehmen „H2X Global“, einem australischen Start-Up, das im Bereich von Nutzfahrzeugen mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb tätig ist, wurde ein neuartiges Karosseriekonzept entwickelt. Durch die innovative, an ein Origami angelehnte Konstruktion können die Energie- und Einmalkosten für neue Fahrzeuge reduziert werden. Dies stellt besonders für Nutzfahrzeuge mit geringeren Stückzahlen einen großen Kostenvorteil dar.

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

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

Neben der Weiterentwicklung der 2021 erstmals in einem Serienmodell erhältlichen, adaptiven Geschwindigkeitsregelanlage und den in enger Zusammenarbeit mit BOSCH entwickelten Systemen für die neigungswinkelabhängige Traktionskontrolle und das Antiblockier-Bremssystem wurde im abgelaufenen Forschungsjahr an einer Vielzahl weiterer intelligenter Sicherheits- und Assistenzsysteme gearbeitet und umfassende Erprobungen durchgeführt. Stellvertretend für eine Vielzahl an parallel vorangetriebenen Technologieentwicklungsprojekten ist die Forschung an kamerabasierten Assistenzsystemen und die Erprobung hochentwickelter radarbasierter Sensorik zur Erkennung von Objekten zu nennen. Ein weiterer Schwerpunkt des abgelaufenen Jahres lag beispielsweise in der Entwicklung neuer Ansätze im Bereich Lichttechnologien mit dem Ziel, Motorradfahrten bei Dunkelheit durch bessere Ausleuchtung der Fahrbahn sicherer zu machen. Mit der Einführung neuartiger Sicherheits- und Komfortfunktionen im Fahrzeug ging in den letzten Jahren eine deutliche Erhöhung der Komplexität des Elektrik-/Elektronik-Systems von Motorrädern einher. Aus diesem Grunde wurde im Jahr 2022 vor allem auch an der Entwicklung einer modularen Plattformarchitektur für Elektronikkomponenten gearbeitet. Ziel dieser Initiative ist es, schneller auf Produktanforderungen reagieren zu können, den Komplexitätsgrad in der Elektronik-Komponentenentwicklung zu reduzieren und das Funktions- und Qualitätsniveau weiter zu erhöhen.

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

Der Einsatz hochwertiger Materialien in allen Fahrzeugen, die darin begründete Reduktion des Fahrzeuggewichts und das damit einhergehende Potential zur **Verbrauchs- und Emissionsreduktion** sowie Verbesserung der Fahrbarkeit sind eine weitere Säule der verfolgten Entwicklungsphilosophie. Durch die intensiven Bemühungen der letzten Jahre konnte etwa das Gewicht unserer Offroad-Competition-Modelle mit jeder Generation weiter reduziert werden. Stellvertretend für eine Vielzahl an Forschungs- und Entwicklungsprojekten

im Bereich der Material- und Oberflächenentwicklung wurde an der Entwicklung und Erprobung von Rädern und Fahrwerkskomponenten aus Faserverbundwerkstoffen sowie an der Weiterentwicklung des Fertigungsprozesses von Kunststoffteilen mit Designelementen in Hybridbauweise gearbeitet. Ein zusätzlicher Schwerpunkt ist die Untersuchung des Einsatzes von Recyclingmaterialien und biologisch basierenden Werkstoffen auf Bauteilebene.

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

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

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

MODELLE MOTORRÄDER

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

der 2-Takt-Einstiegsmaschine KTM 150 EXC und gekrönt von der klassenbesten 4-Takt-Maschine KTM 500 EXC-F. Die neuen Enduro-Modelle sind seit Mai 2022 bei den Händlern.

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

Husqvarna Motorcycles hat sein Straßenprogramm, konkret die Svartpilen 401, Vitpilen 401 und die erst im letzten Jahr eingeführte Svartpilen 125, einer Generalüberholung unterzogen. Nach der Neugestaltung der Straßenmodelle ist auch die TE- und FE-Enduro-Reihe von Husqvarna Motorcycles des Modelljahres 2023 bei autorisierten Husqvarna Motorcycles-Händlern erhältlich. Ähnlich der Enduro-Modellreihe wurde auch die TC- und FC-Modellreihe 2023 von Husqvarna Motorcycles tiefgehend überarbeitet und dem neuesten Stand der Technik angepasst – mit dem Ziel die Technologieführerschaft zu behaupten. Ergänzend zum bereits überarbeiteten Modelljahr 2023 des Motocross- und Enduro-Lineups von Husqvarna Motorcycles und dessen neuen Spezifikationen und verwendeten Komponenten hat Husqvarna Motorcycles die neue Heritage-Serie dieser Motorräder vorgestellt, die seit September 2022 in streng limitierter Stückzahl über das Händlernetz erhältlich ist. Für die im vergangenen Jahr vorgestellte NORDEN 901, ein dynamisches und vielseitiges Tourenmotorrad für Abenteuer mit hervorragender Leistung auf der Straße und im Gelände, wurde im ersten Quartal 2022 technisches Zubehör vorgestellt, das seither erhältlich ist. Seit Juni 2022 ist auch die Husqvarna Motorcycles 2023 FS 450 erhältlich. Auch mit den beiden Motorrädern der 701 Enduro und 701 Supermoto des Modelljahres 2023 setzt Husqvarna Motorcycles neue Maßstäbe im Segment von Einzylinder-Motorrädern.

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

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

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

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

MODELLE FAHRRÄDER

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

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

GASGAS Bicycles baut auf dem Erfolg und der Marke von GASGAS im Motorradbereich auf und bietet Fahrern die Möglichkeit, Offroad-Trails mit leistungsstarken eMTBs zu erleben. Mit seinen Wurzeln in der Welt des Offroad-Motorradsports hat GASGAS im Jahr 2022 neue Wege beschritten und eine Vielzahl neuer elektrifizierter New Mobility-Produkte auf den Markt gebracht, die eine breite Produktpalette vom leichten All-Mountain-Bike bis zum leistungsstarken Enduro-Bike abdecken.

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

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

Pankl-Gruppe

Technologieführerschaft ist sowohl im Rennsport- und High Performance-Bereich als auch in der Luftfahrtindustrie einer der wesentlichen Erfolgsfaktoren. Dementsprechend nimmt Forschung und Entwicklung in den Unternehmen der Pankl-Gruppe eine zentrale Rolle ein. Die Gesamtaufwendungen für die intensiven Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten beliefen sich im Geschäftsjahr 2022 auf € 38,2 Mio. (Vorjahr: € 37,5 Mio.).

Der Einsatz von neuen beziehungsweise verbesserten Materialien, die zu einem effizienteren Betrieb der Bauteile führen, ist essenziell für eine erfolgreiche Weiterentwicklung. 2022 konnte für den Racing-Bereich eine neue hochtemperaturbeständige Aluminiumlegierung entwickelt werden. Außerdem konnten Entwicklungen von neuen Titanlegierungen gestartet und Verbesserungen im Bereich der Eigenschaften von Sichtbauteilen durch Oberflächenbehandlung des Vormaterials erzielt werden.

Im Bereich der Produktentwicklung ist im Rennsport- und High Performance-Automotive-Bereich weiterhin der Leichtbau ein dominierendes Entwicklungsthema. Im Jahr 2022 wurden unter anderem ein Kleinserien-Leichtbaufahrwerk aus geschmiedetem Aluminium entwickelt. Der über mehrere Jahre entwickelte Formel 1 Einzylindermotor konnte erfolgreich in Betrieb genommen werden und ermöglicht Testläufe der hauseigenen Produkte unter noch realistischeren Bedingungen.

Im Bereich E-Mobilität erfolgte die Vorentwicklung von geschmiedeten Aluminiumbremsscheiben. Ebenso konnte ein innovatives Halbachsengelenk zur Erzielung einer verbesserten Regelbarkeit von elektrischen Antrieben entwickelt werden.

In der Prozessoptimierung konnte ein Schmiedeprozess für Kolben mit Hinterschnitt entwickelt werden. Zusätzlich wurden im Schmiedebereich neue Verfahren zur Reduktion des Einsatzmaterials für Pleuel umgesetzt.

Im Teilbereich „Additive Fertigung“ wurden Fortschritte im Bereich bionisch geformter additiv gefertigter Radträger und Fahrwerkslenkstrukturen erzielt. Ebenso erfolgten weitere Optimierungen des Verhältnisses zwischen Kosten und Performance für additiv gefertigte Komponenten.

Auch im Bereich Aerospace wurde stetige Entwicklungsarbeit geleistet. Im Bereich der Heckrotorwellen wurden Qualifizierungstests für zwei verschiedene Helikoptermodelle erfolgreich abgeschlossen und erste Bauteile ausgeliefert.

Im Triebwerksbereich für Flächenflugzeuge wurde im Rahmen der Fortsetzung des „Power-Gearbox“ Forschungsprojektes die Designoptimierung der Antriebswelle abgeschlossen und ein neuer Plasmanitrierprozess zur Behebung von Verschleißproblemen etabliert.

In der Antriebsstrangentwicklung für Automobile und Nutzfahrzeuge haben sich in letzter Zeit zwei Trends abgebildet: Zum einen die Neuentwicklung von rein elektrischen Antriebsachsen für batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und brennstoffzellenelektrische Fahrzeuge (FCEV). Zum anderen die Optimierung bestehender verbrennungsmotorischer Antriebsstränge, im Wesentlichen für den Einsatz in Plug-in hybriden Fahrzeugen, hinsichtlich der verschärften Vorgaben durch Emissionsrichtlinien.

Neben der Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios, das Ölpumpen, Unterdruckpumpen und Kraftstoffpumpen für Verbrennungsmotoren und Automatikgetriebe und Hybridgetriebe umfasst, fokussiert die SHW ihre Aktivitäten auf die Entwicklung von elektrisch angetriebenen Öl- und Wasserpumpen, sowie kompletten Thermomanagementmodulen, die in elektrischen und hybriden Antriebssträngen zum Einsatz kommen. Die Leistungsaufnahme der elektrischen Pumpen ist dabei – unabhängig von der Motordrehzahl, der Fahrzeuggeschwindigkeit oder dem Betriebszustand – bedarfsgerecht regelbar, was einen zusätzlichen Baustein bei der Optimierung des Gesamtwirkungsgrades des Antriebsstrangs darstellt. Thermomanagementmodule umfassen neben einer elektrischen Öl- oder Wasserpumpe teilweise auch Filterelemente, Wärmetauscher sowie Sensorik und übernehmen die Kühlungs- und Schmierfunktion von elektrischen Achsen und Batteriesystemen.

Der Geschäftsbereich Bremsscheiben forscht seit Jahren zum Thema Leichtbau. So stellte SHW bereits 1994 die erste Bremsscheibe in Verbundbauweise her, seinerzeit für den BMW M5. Die Idee hierbei ist, den eigentlichen Bremsreibring vom sogenannten Topf zu trennen und diesen Topf aus Aluminium herzustellen. Durch den Einsatz von Aluminium kann eine Gewichtsreduktion von insgesamt bis zu acht kg je Fahrzeug erreicht werden. Dies bedeutet eine Reduktion der ungefederten und rotierenden Massen, was die Fahrdynamik des Fahrzeugs positiv beeinflusst und zudem den Kraftstoffverbrauch und die CO2-Emissionen reduziert und bei Elektrofahrzeugen die Reichweite verbessert. Der Fokus der Entwicklungsaktivitäten liegt auf der Entwicklung kostengünstigerer Leichtbau-Bremsscheiben-Konzepte, um hierdurch dem Kostendruck von Seiten des Marktes zu begegnen.

Die Erfüllung zu erwartender gesetzlicher Anforderungen hinsichtlich Bremsen-Feinstaub-Emissionen stellt seit einigen Jahren den Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkt im Geschäftsbereich Bremsscheiben dar. Durch die Aufbringung von Hartstoff-Beschichtungen auf die Reibflächen von Bremsscheiben können Emissionen zukünftig signifikant reduziert werden.

Darüber hinaus erforscht und entwickelt SHW im Rahmen diverser Vorentwicklungs- und Grundlagenprojekte technische Lösungen im Hinblick der aus Trends, wie beispielsweise der Elektrifizierung, erwachsenden Anforderungen an zukünftige Bremsscheiben.

6. CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

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

RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

Der Hauptzweck des Risikomanagements der Pierer Industrie-Gruppe besteht in der Sicherung und Stärkung des Unternehmens durch eine richtige und transparente Einschätzung der finanziellen, operativen und strategischen Risiken. Der Vorstand übernimmt dabei gemeinsam mit dem Management der wesentlichen Konzerngesellschaften umfangreiche Steuerungs- und Controlling-Aufgaben im Rahmen eines internen, alle wesentlichen Standorte umfassenden, integrierten Kontrollsystems. Das rechtzeitige Erkennen, Evaluieren und Reagieren auf strategische und operative Risiken ist ein wesentlicher Bestandteil der Führungstätigkeit dieser Einheiten und leistet einen wesentlichen Wertbeitrag für das Unternehmen. Grundlagen dafür sind ein einheitliches und konzernweites, auf Monatsbasis aufgebautes Berichtswesen und eine laufende Überwachung der operativen und strategischen Pläne.

Die Verantwortung und Bewertung der konzernweiten Risiken erfolgt in den Risikomanagement-Abteilungen der operativen Teilkonzerne. Folglich wird nachfolgend auf das Risikomanagement der beiden Kernbereiche PIERER Mobility AG und Pankl AG eingegangen.

PIERER MOBILITY-GRUPPE

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

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

RISIKOMANAGEMENTSTRATEGIE

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

Risiko Identifikation	■ Strukturierte Erfassung von Chancen und Einzelrisiken in den Bereichen ■ Durchführung von Risikoworkshops ■ Identifikation erfolgt u. a. durch den Standard-Risikokatalog
Risiko Bewertung	■ Failure Mode und Effekt Analyse ■ Schadensausmaß und Eintrittswahrscheinlichkeit
Risiko Steuerung	■ Steuerung der Gesamtrisikoposition durch Beeinflussung von Chancen und Einzelrisiken ■ Kontrolle der Wirksamkeit von Maßnahmen
Berichtswesen + Überwachung	■ Kontinuierliche Überwachung ■ Erfassung, Auswertung, Weiterleitung von Informationen ■ Berichterstattung

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

RISIKOMITIGATION

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

RISIKOBEWERTUNG

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

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

BEWERTUNGSMETHODIK

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

Die quantitative Bewertung folgt einem Szenario orientiertem Ansatz, bei dem folgende Kategorien unterschieden werden: Best Case (BC), Most Likely Case (MLC), und Worst Case (WC). Hierbei handelt es sich um eine klassische Dreiecksverteilung. Für vereinzelte Risiken kann, wenn notwendig, zusätzlich eine qualitative Bewertung verwendet werden, bzw. können für schwankungsorientierte Risiken alternative Verteilungen

(Normalverteilung, etc.) herangezogen werden. Die Wahl der jeweiligen Verteilung ist abhängig von der Art des Risikos.

RISIKOÜBERWACHUNG /-KONTROLLE

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

PANKL AG-GRUPPE

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

Beispielsweise sind die wichtigsten Risiken bei der SHW AG (Tochterunternehmen der Pankl AG-Gruppe) in vier Hauptkategorien gegliedert und anhand der Eintrittswahrscheinlichkeit und des Grades der finanziellen Auswirkung dargestellt.

Für ein möglichst effektives Risikomanagement wird ein integriertes Risikomanagementsystem eingesetzt, in dem Risiken identifiziert, bewertet, gesteuert, überwacht und systematisch berichtet werden. Das Risikomanagementsystem ist darauf ausgerichtet, potenzielle Risiken durch die kontinuierliche Beobachtung von relevanten Märkten, Regionen, Kunden und Lieferanten sowie internen Prozessen frühzeitig zu erkennen, um so effektive Gegenmaßnahmen ergreifen zu können.

Wesentliche Zielsetzung des Risikomanagementsystems ist die Sicherung und die Steigerung des Unternehmenswerts und einer ausgewogenen Liquiditätssteuerung (Vermeidung von Liquiditätsengpässen).

Die Darstellung der Risiken erfolgt nach Umsetzung von Risikobegrenzungsmaßnahmen (Nettodarstellung).

Risikoart	Eintrittswahrscheinlichkeit	Grad der finanziellen Auswirkung
Strategische Risiken		
Konjunktur- und Branchenrisiken	Mittel	Hoch
Marktstrukturrisiken	Mittel	Hoch
Risiken aus Branchenkonsolidierung und Wettbewerb	Mittel	Mittel
Operative Risiken		
Markterschließungsrisiken	Gering	Mittel
Kundenrisiken	Gering	Hoch
Lieferabrufrisiken	Hoch	Hoch
Produktneuanlauf- und Projektrisiken	Mittel	Hoch
Kostenrisiken	Hoch	Mittel
Lieferantenrisiken	Mittel	Hoch
IT-Risiken	Gering	Mittel
Akquisitions- und Integrationsrisiken	Sehr gering	Mittel
Umweltrisiken	Sehr gering	Mittel
Rechtliche und Compliance-Risiken		
Rechtliche Risiken	Gering	Mittel
Compliance-Risiken	Sehr gering	Hoch
Steuerliche Risiken	Gering	Gering
Finanzwirtschaftliche Risiken		
Ausfallrisiken	Sehr gering	Gering
Finanzierungsrisiken	Gering	Hoch
Währungsrisiken	Gering	Mittel
Zinsrisiken	Mittel	Mittel
Impairment-Risiken	Sehr gering	Hoch

GRAD DER FINANZIELLEN AUSWIRKUNG	EINTRITTSWAHRSCHEINLICHKEIT				
	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
Existenziell Schädigende Auswirkungen auf Geschäftsverlauf, Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage					
Hoch Beträchtliche Auswirkungen auf Geschäftsverlauf, Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage					
Mittel Einige Auswirkungen auf Geschäftsverlauf, Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage					
Gering Begrenzte Auswirkungen auf Geschäftsverlauf, Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage					
Unbedeutend Unwesentliche Auswirkungen auf Geschäfts-verlauf, Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage					

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

▪ MARKTRISIKEN

Konjunkturelles Risiko

Unsicherheiten bezüglich der COVID-19-Pandemie, welche drei Jahre die Geschäftsentwicklung beeinträchtigt haben, haben sich großteils beruhigt. Aktuell beeinflussen der Krieg in der Ukraine, die weiter steigenden Energie- und Rohstoffpreise, die zweistellige Inflationsrate und die wachsenden Bedenken hinsichtlich einer drohenden Rezession die Entwicklung der Weltwirtschaft 2023 und strahlen entsprechend auf die Finanzmärkte aus. Die Auswirkungen dieser makroökonomischer Einflussfaktoren auf die Entwicklung des Geschäftsjahres 2023 sind aus heutiger Sicht nicht vollumfänglich abschätzbar.

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

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

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

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

Der aktuelle Hype rund um die Elektromobilität bietet generell sowohl Chancen als auch Risiken. Einerseits bringt die Forderung nach einer höheren Reichweite der E-Autos eine höhere Nachfrage nach Leichtbaukomponenten, vor allem im Fahrwerk, nach sich, wodurch sich neue Absatzmärkte für die Pankl AG-Gruppe ergeben. Andererseits führt der Trend zur Elektrifizierung zu einem Rückgang an Verbrennungsmotoren und an

einer Nachfrage nach den Kernprodukten im Motorbereich. Pankl begegnet dem dadurch, dass sie verstärkt Entwicklungen zur weiteren Optimierung der Motorkomponenten setzt, um Marktanteile vor allem im Bereich innovativer Motorenkonzepte bzw. im Sportwagenbereich zu sichern.

Im Bereich der Luftfahrt unterliegt die Pankl AG-Gruppe mit ihren Produkten den Schwankungen der Luftfahrtindustrie. In der zivilen Luftfahrt stagniert das Wachstum im Helikopterbereich insbesondere bedingt durch die Ölpreisentwicklung, Chancen könnten sich aber mittelfristig im aktuell durch die COVID-19 Krise beeinträchtigen Triebwerksbereich für Flächenflugzeuge ergeben. Im militärischen Bereich wirken sich Veränderungen der Militärbudgets auf die Geschäftsentwicklung aus.

Der Bereich Pumpen und Motorkomponenten ist in größerem Umfang von der Fahrzeug-, Motoren- und Getriebeproduktion seiner Kunden in Europa, Nord- und Südamerika und China sowie deren Exporttätigkeit abhängig. Der Geschäftsbereich Bremsscheiben wird nahezu vollständig von der Fahrzeugproduktion seiner Kunden in Europa beeinflusst. Eine Abschwächung der Konjunktur in diesen Absatzmärkten könnte sich negativ auf das Kaufverhalten der Konsumenten auswirken und dementsprechend die Wachstumsperspektiven der Geschäftsbereiche beeinträchtigen. Eine internationale Ausweitung des Geschäftsbereichs bietet gleichermaßen Chancen und Risiken.

Wettbewerb und Preisdruck

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

Der Fahrradmarkt entwickelt sich stark angebotsseitig: Einer moderaten Steigerung der Nachfrage steht eine höhere Steigerung des Angebots durch eine Entspannung der Lieferketten-Situation bei bestehenden Anbietern entgegen. So entstehen Preisdruck und ein verstärktes Ringen um Marktanteile. Die PIERER Mobility-Gruppe kann hier ihr renommiertes und umfassendes Händlernetz als Vorteil nutzen. Zudem wird durch Integration von Marken wie zuletzt FELT Bicycles oder mit Lastenfahrrädern der Marke Johansson das Portfolio in verschiedene Richtungen attraktiv erweitert. Die Kooperation mit MAXCOM in Bulgarien verlagert die Wertschöpfungskette entscheidend nach Europa, schafft somit Resilienz und ermöglicht eine bessere Preisgestaltung.

Die Pankl AG-Gruppe hat den Vorteil, kundenseitig sehr breit aufgestellt zu sein. Der allgemeine Trend von OEMs, Hyper Cars zu entwickeln, ist ebenfalls äußerst positiv zu sehen, da Pankl in dieser Nische mit ihrer Motorsporterfahrung punkten kann. Entwicklungsprojekte, die Rennsporttechnik auf die Straße bringen, sind in diesem Bereich sehr gefragt.

Als Zulieferer für die Automobilindustrie hängt die geschäftliche Entwicklung der Pankl AG-Gruppe auch wesentlich vom tiefgreifenden Wandel in der Automobilindustrie ab. Dieser Transformationsprozess wird durch die Trends Elektrifizierung und Digitalisierung bestimmt. Die Umsetzungsgeschwindigkeit und Schwerpunkte der Kunden beim Thema Elektromobilität haben Einfluss auf die Nachfrage und Entwicklungsschwerpunkte des Produktportfolio. Der Konsolidierungsdruck auf die Zulieferindustrie aufgrund der Transformation der Automobilindustrie steigt.

Absatzrisiko

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

Die Transformation im Automotive-Sektor geht hin zu immer leistungsstärkeren und gleichzeitig verbrauchs- und schadstoffärmeren Motoren sowie zu alternativen Antriebstechnologien wie Hybrid- und Elektrofahrzeugen. Hieraus erwachsen weiterhin kurz- und mittelfristig strukturelle Veränderungen des Marktes für Verbrennungsmotoren in Europa, Nordamerika und China. Es wird weiterhin von einem weltweiten Wachstum der Hybrid- und Elektrofahrzeuge ausgegangen. Das Ziel, die E-Mobilität so schnell wie möglich zu etablieren, scheint in der Umsetzung allerdings herausfordernd zu sein.

Der künftige Erfolg hängt vor allem von der Fähigkeit der Unternehmensgruppe ab, die richtigen Entwicklungsschwerpunkte zu setzen und frühzeitig neue und verbesserte CO2-relevante Produkte für sämtliche Antriebstechnologien zu entwickeln und zügig sowie in hoher Qualität auf den Markt zu bringen.

Geopolitische Risiken

Darüber hinaus gilt es auch die geopolitischen Risiken verstärkt im Auge zu behalten. Insbesondere der Ukraine-Krieg wird die Weltwirtschaft negativ beeinflussen. Die Pierer Industrie-Gruppe ist geschäftlich nicht unmittelbar von den militärischen Auseinandersetzungen in der Ukraine betroffen. Indirekt sieht sich die Pierer Industrie-Gruppe, wie die gesamte Industrie auch, vor allem mit weiter steigenden Energie- und Rohstoffkosten sowie negativen Auswirkungen auf die Kapitalmärkte konfrontiert.

- **BRANCHENSPEZIFISCHE RISIKEN**

Beschränkungen des Motorradfahrens

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

Aufgrund der Einführung der Abgasnorm Euro 5 am 1. Januar 2020 stand die Aktualisierung des gesamten Motorrad Street-Produktportfolios auf die neuen regulatorischen Anforderungen im Mittelpunkt der F&E-Aktivitäten und wurde in 2020 abgeschlossen. Im Laufe des Kalenderjahres 2020 wurden sämtliche für den EU-Raum und den Betrieb auf öffentlichen Straßen vorgesehenen Modelle nach den „Euro 5“-Vorschriften neu typgenehmigt bzw. deren Typgenehmigung per Nachtrag von „Euro 4“ auf „Euro 5“ angehoben. Die Serienproduktion des ersten „Euro 5“ Modells erfolgte im Juli 2020 (Musterserie der KTM 890 Adventure Modelle). Das letzte „Euro 4“ Modell für den EU-Raum wurde im Dezember 2020 produziert. Seit 01.01.2021 werden für den EU-Raum und den Betrieb auf öffentlichen Straßen ausschließlich „Euro 5“ Fahrzeuge produziert (EU-Verordnung 168/2013 – zu den Euro 5-Anforderungen wird hier für weitere Informationen auf Seite 74 im Nachhaltigkeitsbericht 2021 verwiesen).

Beschaffungsrisiko

Im zweiten Jahr nach Ausbruch der COVID-19-Pandemie wurde der Konzern zunehmend mit der Halbleiterkrise und den damit verbundenen Engpässen von elektronischen Komponenten konfrontiert. Um die Lieferanten in dieser Situation zu unterstützen, griff PIERER Mobility aktiv in die Beschaffung von Elektronikkomponenten ein und konnte damit größere Ausfälle sowohl bei den Lieferanten als auch in den eigenen Produktionsstandorten verhindern. Zusätzlich zur Knappheit bei Elektrokomponenten kam es auch bei Rohmaterialien

wie etwa Aluminium und Kunststoffgranulat zu vermehrten Engpässen, welche aber durch intensive Zusammenarbeit in der Supply Chain nur unwesentliche Auswirkungen hatten.

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

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

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

Zur Herstellung von Pumpen und Motorkomponenten sowie Bremsscheiben bezieht die Pankl AG-Gruppe unter anderem Eisenschrott, Rohaluminium, Aluminium- und Stahlpulver sowie Koks von Rohstofflieferanten. Eisen-, Aluminium- und Kokspreise unterliegen erfahrungsgemäß starken Preisschwankungen. Im Jahr 2022 kam es zu weiteren Materialpreissteigerungen, jedoch hat hier vor allem auch die Inflation zu enormen Preissteigerungen geführt. Hinzu kommen massiv steigende Energiekosten, welche unter anderem durch die Ukraine-Krise getrieben wurden und in diesem Bereich den größten Risikofaktor darstellten, sowie sonstige individuelle Preisanpassungen. Diese Steigerungen konnten mit den vorhandenen Materialteuerungszuschlägen nur teilweise weitergegeben werden. Die Pankl AG-Gruppe hat mitunter Vereinbarungen mit den von ihm belieferten Automobilherstellern dahingehend getroffen, dass die Verkaufspreise der Produkte monatlich, quartalsweise oder halbjährlich an die kurz- und mittelfristigen Schwankungen der Rohstoffpreise für Rohaluminium, Aluminiumpulver, Stahlpulver und Eisenschrott angepasst werden. In diesen Fällen werden zusätzlich zu den vereinbarten Verkaufspreisen durch die Pankl AG -Gruppe sogenannte Materialteuerungszuschläge von den belieferten Automobilherstellern erhoben.

Die Pankl AG-Gruppe ist auf die termingerechte Anlieferung von Rohstoffen und von für die Produktion notwendigen Komponenten seitens ihrer Lieferanten angewiesen. Verspätete Lieferungen können den Geschäftsbetrieb erheblich beeinträchtigen. Die Pankl AG-Gruppe unterhält zu der Mehrzahl ihrer Lieferanten langjährige Geschäftsbeziehungen. Möglichen Risiken aus verspäteter Lieferung oder dem Ausfall von Schlüssellieferanten, insbesondere durch den Transformationsprozess im Rahmen des Branchenwandels, begegnet die Pankl AG-Gruppe mit regelmäßigen Vor-Ort-Reviews, die eine Bonitätsprüfung einschließen. Parallel dazu unterhält die Pankl AG-Gruppe für wesentliche Einkaufsteile weltweit enge Kontakte und Geschäftsbeziehungen zu Alternativ-Lieferanten. Die Erfahrungen aus der COVID19-Pandemie sind in die Lieferantenbewertung und Lieferantenauswahl eingeflossen.

Forschung und Entwicklung, Rennsport

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

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

Auch die Pankl AG-Gruppe ist im Forschungs- und Entwicklungsprozess stets dem Risiko ausgesetzt, dass Entwicklungsziele nicht erreicht oder Ergebnisse vom Markt nicht angenommen werden. Den Risiken wird mit laufender Marktbeobachtung und einer engen Abstimmung von Entwicklungsaktivitäten mit dem Kunden begegnet.

Im Rennsport-Markt unterliegt Pankl stark den Änderungen des Reglements in den jeweiligen Rennserien. Diese laufenden Änderungen im Reglement führen zu hohen Entwicklungs- und Testaktivitäten für die einzelnen Rennteams. Es besteht das Risiko, dass diesen Herausforderungen nicht ausreichend entsprochen werden kann, aber auch die Chance für die Pankl AG-Gruppe, die Marktanteile weiter zu steigern sowie die führende Marktposition durch Innovationen noch weiter zu festigen. Durch die Verschiebung von Testtagen oder Saisonstarts kann die Saisonalität des Umsatzes in einzelnen Rennklassen beeinflusst werden.

- **IT-RISIKEN**

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

- **FINANZIELLE RISIKEN**

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

- **SONSTIGE RISIKEN**

Risiken durch Rechtliche Rahmenbedingungen

Da die Pierer Industrie-Gruppe über ihre Beteiligungen an der PIERER Mobility-Gruppe und der Pankl AG-Gruppe ihre Produkte (Motorräder, Bicycles, High-Tech Komponenten im Automobilbereich) in eine Vielzahl von Ländern vertreibt, ist sie dem Risiko der Veränderung von nationalen Vorschriften, Lizenzbedingungen, Steuern, Handelsbeschränkungen, Preisen, Einkommen und Devisenbeschränkungen, ferner dem Risiko von politischer, sozialer und ökonomischer Instabilität, Inflation und Zinsschwankungen, ausgesetzt. Für den Straßeneinsatz zugelassene Motorräder müssen entsprechende Lärm- und Abgasemissionsbestimmungen erfüllen, um am Markt des jeweiligen Landes zugelassen zu werden. Auch die Einsatzmöglichkeiten von Motorrädern im Gelände werden erheblich von nationalen gesetzlichen Rahmenbedingungen in den Absatzländern beeinflusst. Um dem Risiko entgegenzuwirken und bei Änderungen von nationalen gesetzlichen

Rahmenbedingungen rechtzeitig handeln zu können, werden die jeweiligen länderspezifischen Regelungen vor dem Markteintritt eingehend überprüft und laufend überwacht.

Betriebliches und Umweltrisiko

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

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

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

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

Personelle Risiken

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

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

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

Geplante Regulierung in der Europäischen Union für Verbrennungsmotoren

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

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

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

Unabhängig von regulatorischen Vorgaben ist die PIERER Mobility-Gruppe bestrebt, Lösungen anzubieten, Emissionen nachhaltig zu reduzieren. Technologieoffenheit ist dafür ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Ein Mix aus elektrifizierten Motorrädern (48 Volt) im unteren Hubraumbereich (bis max. 250 cm^3) und solchen darüber, die mit E-Fuels betrieben werden, wird global als Zukunftsszenario in der Zweiradindustrie gesehen.

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

7. WESENTLICHE MERKMALE DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS § 243A (ABS. 2) UGB

Das interne Kontrollsystem der Pierer Industrie-Gruppe hat die Aufgabe, die Ordnungsmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung, die Einhaltung der für das Unternehmen maßgeblicher gesetzlicher und unternehmensinterner Vorschriften sowie die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der betrieblichen Tätigkeit, einschließlich dem Schutz des Vermögens vor Verlusten durch Schäden und Malversationen sicherzustellen. In der Gestaltung der Elemente des internen Kontrollsystems wurden international anerkannte Rahmenwerke für interne Kontrollsysteme (zB COSO-Framework) berücksichtigt. Das System umfasst:

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

Die Pierer Industrie-Gruppe setzt auf kontinuierliche Weiterentwicklung und Verbesserung des internen Kontrollsystems. Dazu erfolgt regelmäßig eine Überwachung seiner Funktionsfähigkeit durch Prozess- und Datenanalysen sowie unabhängige Prüfungstätigkeiten. Im Folgenden werden die wesentlichen Merkmale des

internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess dargestellt.

KONTROLLUMFELD

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

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

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

RISIKOBEURTEILUNG

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

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

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

KONTROLLMASSNAHMEN

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

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

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

KOMMUNIKATION UND ÜBERWACHUNG

Die Verantwortung für die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im Rechnungslegungsprozess sowie Konzernrechnungslegungsprozess ist klar geregelt und liegt bei den verantwortlichen Führungskräften und Prozessverantwortlichen. In die Beurteilung der Wirksamkeit fließen neben den Ergebnissen aus der unternehmensinternen Einschätzung auch jene von externen Prüfungen ein. Schwächen im Kontrollsystem werden unter Berücksichtigung ihrer möglichen Auswirkung auf die Rechnungslegungsprozesse behoben.

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

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

Darüber hinaus basiert das interne Kontrollsystem auf genauen Informationen über die Prozesse für die Rechnungslegung und Finanzberichtserstattung und schließt auch deren vorgelagerte Unternehmensprozesse, z. B. Bestellanforderungen oder Logistikprozesse, mit ein. Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems wird vom Management dahingehend überprüft, dass die Ergebnisse, die in komprimierter Berichtsform an das Management übermittelt werden von ihm analysiert, bewertet und kommentiert werden.

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

8. AUSBLICK

Die Pierer Industrie-Gruppe setzt im Geschäftsjahr 2023 weiterhin auf Wachstum in ihren Kernbereichen. Den Herausforderungen infolge des Ukraine-Krieges sowie der hohen Inflationsraten wird in der gesamten Pierer Industrie-Gruppe mit aktiven Managemententscheidungen entgegengetreten. Zielsetzung ist es, die negativen Auswirkungen beziehungsweise Beschränkungen auf ein Minimum zu reduzieren.

- **PIERER Mobility-Gruppe:**

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

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

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2022 sah sich die Gruppe mit Herausforderungen in den internationalen Lieferketten konfrontiert, da Kapazitäts- und Lieferengpässe bei einzelnen Lieferanten sowie in der internationalen Transportlogistik zu Lieferverzögerungen führten. Zwar rechnet die Gruppe für das Geschäftsjahr 2023 mit einer Milderung dieser Problematiken, die Situation dürfte jedoch weiter angespannt bleiben. Die PIERER Mobility-Gruppe hat bereits verschiedene Maßnahmen gesetzt, um negative Auswirkungen im Bereich des Supply Chain-Managements zu erkennen und zu minimieren. Die zu erwartenden Herausforderungen und deren Folgen sollen durch die in den vergangenen Jahren überarbeitete und sukzessiv verfeinerte Lieferantenrisikobewertung sowie das implementierte Frühwarnsystem bei Auftreten globaler Ereignisse, die direkt oder indirekt die Lieferkette betreffen, gemäßigt werden. Neben Maßnahmen, die als Reaktion auf diese globalen Probleme in der Lieferkette ergriffen wurden, wurde im Juni 2022 die PIERER E-Bikes Asia Ltd als lokale Präsenz in Taiwan gegründet. Diese neu gegründete Tochtergesellschaft wird die PIERER Mobility-Gruppe in ihrem Supply Chain Management maßgeblich unterstützen und somit das Beschaffungsrisiko durch den direkten Zugang zum asiatischen Markt reduzieren.

Entsprechend der Vision der Gruppe, ein globaler Marktführer bei elektrisch betriebenen Zweirädern mit einer Motorleistung von 250W bis 15KW zu werden, wird der Schwerpunkt der Entwicklungsarbeit bei Motorrädern in den nächsten Jahren verstärkt auf alternative, insbesondere elektrifizierte Antriebe im Bereich bis 250 cm^3 liegen.

Die urbane Mobilität der Zukunft ist von Geschwindigkeitsbegrenzungen und kurzen Distanzen gekennzeichnet und könnte daher von elektrisch betriebenen Antrieben profitieren. Daher wird der Schwerpunkt der Entwicklungsarbeit auf die Entwicklung von verschiedenen Modellen mit Niedrigvolt-Technologie (48 Volt) liegen. Die Mitgliedschaft im „Swappable Battery Motorcycle Consortium“ (SBMC) soll die Entwicklung und Verbreitung von tauschbaren Batteriesystemen und die Öffnung von technischen Standards beschleunigen. Die PIERER Mobility-Gruppe geht davon aus, dass die Elektrifizierung von Zweirädern mit höheren Anforderungen

an Leistung und Distanz (über 250 cm³), abgesehen von einigen wenigen Nischenprodukten, keine geeignete Alternative für die Masse darstellt. Hierfür können synthetische Kraftstoffe („E-Fuels“) einen Beitrag zur CO2 Neutralität leisten.

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

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

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

- **Pankl AG-Gruppe:**

Die Wirtschaftslage ist speziell in der Automotive-Industrie nach wie vor von nachfrage- und angebotsseitigen Unsicherheiten geprägt, welche zusätzlich vom andauernden Ukrainekrieg verstärkt werden. Die Entwicklungen der Material- und Energiepreise erfordern ein engmaschiges Monitoring, um flexibel auf aktuelle Entwicklungen reagieren zu können; allgemein ist von einer anhaltend höheren Inflation auszugehen.

Auf Seiten der SHW AG wird auf Grundlage der erwarteten gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen und unter Abwägung der Risiko- und Chancenpotenziale für das Geschäftsjahr 2023 von einem deutlichen Wachstum des Umsatzes und des EBITDAs sowie der EBITDA-Marge im Vergleich zum Geschäftsjahr 2022 ausgegangen. Für die Pankl Racing-Gruppe wird ein deutliches Umsatzwachstum bei gleichbleibender Ergebnisqualität erwartet.

Im Rahmen der Umsetzung der erarbeiteten Strategie 2030 verfolgt die Pankl AG weiterhin ihre strategische Zielsetzung eines nachhaltigen Wachstums.

Wels, am 25. April 2023

Der Vorstand der Pierer Industrie AG

Dipl.-Ing. Stefan Pierer

Mag. Friedrich Roithner

Mag. Michaela Friepeß

Mag. Klaus Rinnerberger

Mag. Johann Haunschmid

Mag. Alex Pierer

Mag. Wolfgang Plasser

Dr. Thorsten Hartmann

3. Bestätigungsvermerk

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der

Pierer Industrie AG,
Wels,

und ihrer Tochtergesellschaften („der Konzern"), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Kapitalflussrechnung und der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2022 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr 537/2014 (im Folgenden AP-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmens- und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise bis zum Datum dieses Bestätigungsvermerkes ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Werthaltigkeit von Firmenwerte und Marken der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten 'Pankl Racing' und 'SHW'

Siehe Konzernabschluss Note 20 und Note 21

Das Risiko für den Abschluss

Im Konzernabschluss der Pierer Industrie AG sind Firmenwerte in Höhe von EUR 206,8 Mio. sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer in Höhe von EUR 243,3 Mio. ausgewiesen. Die Firmenwerte und immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer sind zum überwiegenden Teil den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten 'KTM', 'Pankl Racing' und 'SHW' zugeordnet. Die Pierer Industrie AG überprüft daher mindestens einmal jährlich und bei Vorliegen von Anhaltspunkten die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten 'KTM', 'Pankl Racing' und 'SHW' auf Wertminderung.

Hierfür ermittelt die Pierer Industrie AG den erzielbaren Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten anhand eines Discounted-Cashflow-Verfahrens. Der in Folge ermittelte erzielbare Betrag (Wertminderungstest) ergab eine ausreichende Deckung der Buchwerte. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit 'KTM' erfolgte im Hinblick auf IAS 36.99 keine neuerliche Ermittlung des erzielbaren Betrags im Geschäftsjahr 2022.

Die Bewertung des erzielbaren Betrags von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten erfordert Annahmen und Schätzungen, wie beispielsweise die Schätzung der künftigen Einzahlungsüberschüsse sowie die Festlegung des anzuwendenden Diskontierungszinssatzes.

Für den Konzernabschluss besteht damit das Risiko, dass nicht angemessene Schätzungen eine wesentliche Auswirkung auf den im Geschäftsjahr 2022 ermittelten erzielbaren Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten 'Pankl' und 'SHW' und damit den Wertansatz von Firmenwerten, immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen in der Konzernbilanz und das operative Ergebnis in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung haben können.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben die Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten 'Pankl' und 'SHW' wie folgt beurteilt:

— Zur Beurteilung des Prozesses zur Durchführung der Werthaltigkeitstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten 'Pankl' und 'SHW' haben wir uns ein Verständnis über das Bewertungsobjekt verschafft und die Ausgestaltung und Implementierung von prozessbezogenen Kontrollen gewürdigt.

— Die Angemessenheit der zugrunde gelegten internen Planungen haben wir in Gesprächen mit den zuständigen leitenden Personen im Unternehmen erörtert und die der Bewertung zugrunde gelegten Planungsdaten mit den aktuellen vom Aufsichtsrat genehmigten Budgetzahlen sowie der vom Vorstand freigegebenen Mittelfristplanung abgeglichen.

— Die Planungstreue haben wir durch Vergleich der in den Vorjahren erfolgten Planungen mit den tatsächlich eingetretenen Werten beurteilt.

— Unsere Bewertungsspezialisten haben die Methodik der durchgeführten Wertminderungstests nachvollzogen und beurteilt, ob sie den entsprechenden Standards entsprechen. Die zur Festlegung der Kapitalkostensätze herangezogenen Annahmen haben unsere Bewertungsspezialisten mit markt- und branchenspezifischen Richtwerten abgeglichen und die rechnerische Richtigkeit des Berechnungsschemas überprüft.

— Darüber hinaus haben wir gewürdigt, ob die Erläuterungen zum Firmenwert und zur Marke im Konzernabschluss sachgerecht sind.

Ansatz von Entwicklungskosten im Segment PIERER Mobility

Siehe Konzernabschluss Note 21.

Das Risiko für den Abschluss

Im Konzernabschluss der PIERER Industrie AG werden aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von EUR 437 Mio. unter dem Bilanzposten "Immaterielle Vermögenswerte" ausgewiesen und stellen daher einen wesentlichen Teil des Vermögens der Gruppe dar. Diese betreffen mit EUR 421 Mio. im Wesentlichen das Segment PIERER Mobility. Gemäß IAS 38 werden Forschungskosten als Auf-wand behandelt, während Entwicklungskosten für künftige Serienprodukte aktiviert werden, sofern die Aktivierungsvoraussetzungen nach IAS 38.57ff. erfüllt sind.

Wesentliche Voraussetzungen für einen Ansatz von Entwicklungskosten als Vermögenswerte sind die Umsetzbarkeit der Entwicklungsprojekte (u.a. die Möglichkeit der technischen Realisierung, die Absicht zur Fertigstellung sowie die Fähigkeit zur Nutzung) sowie die erwartete Erzielung eines künftigen wirtschaftlichen Nutzens. Aufgrund der Technologieführerschaft der Gruppe als führender Powered Two-Wheeler-Hersteller in Europa und den damit verbundenen neuen Entwicklungsprojekten (u.a. hohe Investitionen in Elektromobilität und emissionsfreie Produktpalette) steigt die Komplexität von Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Die Beurteilung der Projektumsetzbarkeit spielt in diesem Zusammenhang eine zunehmende Rolle und ist mit erhöhten Ermessensspielräumen behaftet.

Neben der Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen gemäß IAS 38.57ff. spielen beim Ansatz von Entwicklungskosten auch die Erfassung exakter Zeit- und Kosteninformationen für Entwicklungsprojekte eine wichtige Rolle.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben den Ansatz von Entwicklungskosten im Segment PIERER Mobility wie folgt beurteilt:

— Erlangung eines Verständnisses über den Prozess des Managements zur Abgrenzung von Forschungs- und Entwicklungskosten und der Evaluierung der Ansatzvoraussetzungen von Entwicklungskosten gemäß IAS 38.57ff.

— Evaluierung der Ausgestaltung, Einrichtung und Wirksamkeit der prozessbezogenen Kontrollen des Managements über die Aktivierung von Entwicklungskosten einschließlich Einsicht in die Dokumentation zur Projektumsetzbarkeit des Managements.

— Beurteilung anhand von Stichproben, ob eine ordnungsgemäße Abgrenzung zwischen Forschungs- und Entwicklungskosten, die als immaterielle Vermögenswerte aktiviert wurden, erfolgt ist.

— Bewertung der Angemessenheit der aktivierten Ausgaben auf Stichprobenbasis durch Abgleich der Materialkosten, Gemeinkosten und der angefallenen Ingenieurstunden mit externen Rechnungen und internen Stundenzetteln und Lohnabrechnungen.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

— Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

— Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.

— Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.

— Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.

— Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.

— Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

— Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

— Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte austauschen, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.

— Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält die nach § 243a UGB zutreffenden Angaben, und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld haben wir keine wesentlichen fehlerhaften Angaben im Konzernlagebericht festgestellt.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 AP-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 31. Mai 2022 als Abschlussprüfer gewählt und am 10. Juni 2022 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2022 endende Geschäftsjahr beauftragt.

Wir sind ohne Unterbrechung seit dem Konzernabschluss zum 30. September 2008 Abschlussprüfer der Gesellschaft. [2]

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt "Bericht zum Konzernabschluss" mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der AP-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der AP-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

---

2 Das Unternehmen erfüllte im Geschäftsjahr 2020 erstmals die Definition als "Unternehmen von öffentlichem Interesse" iSd § 189a U

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Dr. Helge Löffler.

Linz, 25. April 2023

KPMG Austria GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

qualifiziert elektronisch signiert:
Dr. Helge Löffler
Wirtschaftsprüfer

Dieses Dokument wurde qualifiziert elektronisch signiert und ist nur in dieser Fassung gültig. Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs 2 UGB zu beachten.

Pierer Industrie AG,
Wels

Jahresabschluss und Lagebericht zum 31. Dezember 2022

Pierer Industrie AG

Bilanz
zum 31. Dezember 2022

Aktiva	31.12.2022 €	31.12.2021 €
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Software	9.685,63	0,21
II. Sachanlagen		
1. Betriebs- und Geschäftsausstattung	15.631,05	9.401,59
2. Anlagen in Bau	0,00	8.360,00
	15.631,05	17.761,59
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	850.194.335,58	863.726.446,97
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	17.167.858,33	16.816.242,42
3. Beteiligungen	3.440.775,31	997.949,82
4. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	10.003.657,78	46.419.340,56
	880.806.627,00	927.959.979,77
	880.831.943,68	**927.977.741,57**
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.000,00	2.000,00
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	124.915.698,95	78.407.551,11
davon aus Lieferungen und Leistungen	*28.963.309,55*	*3.787.666,92*
davon sonstige	*95.952.389,40*	*74.619.884,19*
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	*82.230.684,89*	*71.887.111,23*
3. Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.318.714,86	2.681.091,16
davon aus Lieferungen und Leistungen	*1.068,00*	*93.927,78*
davon sonstige	*1.317.646,86*	*2.587.163,38*
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	*0,00*	*1.235.172,82*
4. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	28.871.196,38	25.324.261,81
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	*18.440.000,00*	*15.972.268,87*
	155.107.610,19	106.414.904,08
II. Wertpapiere und Anteile		
1. sonstige Wertpapiere und Anteile	4.000.665,53	65.335,86
III. Guthaben bei Kreditinstituten	21.818.177,65	39.117.606,03
	180.926.453,37	**145.597.845,97**

Passiva	31.12.2022 €	31.12.2021 €
A. Eigenkapital		
I. eingefordertes Grundkapital	1.000.000,00	1.000.000,00
übernommenes Grundkapital	*1.000.000,00*	*1.000.000,00*
einbezahltes Grundkapital	*1.000.000,00*	*1.000.000,00*
II. Kapitalrücklagen		
1. nicht gebundene	674.652.069,63	673.652.069,63
III. Gewinnrücklagen		
1. gesetzliche Rücklagen	100.000,00	100.000,00
IV. Bilanzgewinn	62.488.623,01	75.165.026,90
davon Gewinnvortrag	*35.165.026,90*	*3.099.918,04*
	738.240.692,64	**749.917.096,53**
B. Investitionszuschüsse	**50.000,00**	**50.000,00**
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Abfertigungen	634.600,00	523.500,00
2. sonstige Rückstellungen	4.170.500,00	4.147.420,00
	4.805.100,00	**4.670.920,00**
D. Verbindlichkeiten		
1. Anleihen und Schuldscheindarlehen	302.700.000,00	302.700.000,00
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	*302.700.000,00*	*302.700.000,00*
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0,00	59,41
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	*0,00*	*59,41*
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	147.442,53	292.739,44
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	*147.442,53*	*292.739,44*
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	11.191.374,47	10.029.338,51
davon aus Lieferungen und Leistungen	*722.245,18*	*89.784,44*
davon sonstige	*10.469.129,29*	*9.939.554,07*
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	*11.191.374,47*	*10.029.338,51*
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	10.032,00
davon aus Lieferungen und Leistungen	*0,00*	*10.032,00*
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	*0,00*	*10.032,00*
6. sonstige Verbindlichkeiten	5.992.453,87	7.548.485,35
davon aus Steuern	*20.730,81*	*13.903,58*
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	*47.562,71*	*39.368,08*
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	*5.684.953,87*	*5.548.265,83*
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	*307.500,00*	*2.000.219,52*
	320.031.270,87	**320.580.654,71**

Aktiva	31.12.2022 €	31.12.2021 €
C. Rechnungsabgrenzungsposten	**1.368.666,46**	**1.643.083,70**
Summe Aktiva	**1.063.127.063,51**	**1.075.218.671,24**

Passiva	31.12.2022 €	31.12.2021 €
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	*17.023.770,87*	*15.880.435,19*
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	*303.007.500,00*	*304.700.219,52*
Summe Passiva	**1.063.127.063,51**	**1.075.218.671,24**

	2022 €	2021 €
1. Umsatzerlöse	**20.456.967,15**	**17.508.828,65**
2. sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	134.700,00	48.200,00
b) übrige	117.220,22	105.115,55
	251.920,22	**153.315,55**
3. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen		
a) Aufwendungen für bezogene Leistungen	**3.301.361,50**	**2.281.258,83**
4. Personalaufwand		
a) Gehälter	6.193.740,10	5.872.652,83
b) soziale Aufwendungen	912.128,45	867.697,57
aa) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an Mitarbeitervorsorgekassen	194.672,24	301.297,10
bb) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	683.322,82	551.166,71
	7.105.868,55	**6.740.350,40**
5. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	**15.561,00**	**7.559,03**
6. sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen fallen	1.818,52	1.899,86
b) übrige	3.585.661,02	4.222.043,05
	3.587.479,54	**4.223.942,91**
7. Zwischensumme aus Z 1 bis 6 (Betriebsergebnis)	**6.698.616,78**	**4.409.033,03**
8. Erträge aus Beteiligungen	**27.612.186,00**	**6.994.729,72**
9. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	**3.724.974,13**	**2.418.512,12**
davon aus verbundenen Unternehmen	*2.653.206,63*	*2.086.730,75*
10. Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	**63.063,87**	**10.277.344,60**
11. Aufwendungen aus Finanzanlagen	**1.539.895,82**	**0,00**
davon Aufwendungen aus verbundenen Unternehmen	*1.539.895,82*	*0,00*
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	**8.594.761,28**	**7.807.685,38**
davon betreffend verbundene Unternehmen	*758.995,89*	*764.964,24*
13. Zwischensumme aus Z 8 bis 12 (Finanzergebnis)	**21.265.566,90**	**11.882.901,06**
14. Ergebnis vor Steuern (Summe aus Z 7 und Z 13)	**27.964.183,68**	**16.291.934,09**
15. Steuern vom Einkommen	**640.587,57**	**4.226.825,23**

	2022 €	2021 €
davon weiterverrechnet vom Gruppenträger	*640.587,57*	*4.226.825,23*
16. Ergebnis nach Steuern	**27.323.596,11**	**12.065.108,86**
17. Jahresüberschuss	**27.323.596,11**	**12.065.108,86**
18. Auflösung von Kapitalrücklagen	**0,00**	**60.000.000,00**
19. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	**35.165.026,90**	**3.099.918,04**
20. Bilanzgewinn	**62.488.623,01**	**75.165.026,90**

Anhang

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Allgemeine Grundsätze
Der Jahresabschluss wurde nach den Vorschriften der §§ 189 ff des Unternehmensgesetzbuchs (UGB) unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung, sowie unter Beachtung der Generalnorm, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zu vermitteln, aufgestellt.

Bei der Gesellschaft handelt es sich um eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 221 UGB.

Bei der Erstellung des Jahresabschlusses wurde der Grundsatz der Vollständigkeit entsprechend den gesetzlichen Regelungen eingehalten.

Bei der Bewertung der einzelnen Vermögensgegenstände und Schulden wurde der Grundsatz der Einzelbewertung beachtet und eine Fortführung des Unternehmens unterstellt.

Dem Vorsichtsprinzip wurde dadurch Rechnung getragen, dass nur die am Abschlussstichtag verwirklichten Gewinne ausgewiesen wurden. Alle erkennbaren Risiken und drohenden Verluste wurden - soweit gesetzlich geboten - berücksichtigt.

Die Gesellschaft ist ein konsolidierungspflichtiges Mutterunternehmen im Sinne des § 244 UGB und hat einen Konzernabschluss, der beim Landesgericht Wels unter der Nummer FN 290677t hinterlegt wird, aufzustellen.

Die Gesellschaft ist ein Konzernunternehmen iSd § 15 AktG (§ 115 GmbHG) und gehört als verbundenes Unternehmen gem. § 244 UGB zum Konsolidierungskreis der Pierer Konzerngesellschaft mbH.

Anlagevermögen

Immaterielles Anlagevermögen
Die erworbenen immateriellen Vermögensgegenstände wurden zu Anschaffungskosten bewertet, die um die planmäßigen Abschreibungen vermindert sind.

Die planmäßigen Abschreibungen wurden linear vorgenommen.

Folgende Nutzungsdauern wurden den planmäßigen Abschreibungen zugrunde gelegt:

	Nutzungsdauer in Jahren
Software	3

Sachanlagen
Das abnutzbare Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, die um die planmäßigen Abschreibungen vermindert werden. Die geringwertigen Vermögensgegenstände bis zu einem Wert von EUR 800,00 wurden im Zugangsjahr voll abgeschrieben.

Die planmäßigen Abschreibungen wurden linear der voraussichtlichen Nutzungsdauer entsprechend vorgenommen.

Folgende Nutzungsdauern wurden den planmäßigen Abschreibungen zugrunde gelegt:

	Nutzungsdauer in Jahren		
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1	-	10

Finanzanlagen
Das Finanzanlagevermögen wird zu Anschaffungskosten, vermindert um außerplanmäßige Abschreibungen – soweit diese notwendig sind, um dauernden Wertminderungen Rechnung zu tragen – angesetzt. Die im Jahresabschluss ausgewiesenen Anteile an verbundenen Unternehmen, Beteiligungen, Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens, werden im Anlassfall auf ihre Werthaltigkeit untersucht. Zum 31. Dezember 2022 lag bei den wesentlichen Anteilen an verbundenen Unternehmen kein Anlassfall für eine Werthaltigkeitsprüfung vor. Anlassbezogene Bewertungen werden auf Basis von diskontierten Netto-Zahlungsmittelzuflüssen, die im Wesentlichen von zukünftigen Umsatz- und Margenerwartungen und von abgeleiteten Diskontierungszinssätzen abhängig sind, durchgeführt. Für Anteile die kurz vor dem Bilanzstichtag erworben wurden, bildet der Kaufpreis die Grundlage für die geführte Werthaltigkeitsprüfung. Bei der Werthaltigkeitsprüfung ergaben sich keine Abwertungserfordernisse.

Umlaufvermögen

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände
Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände wurden mit dem Nennwert angesetzt.

Fremdwährungsforderungen wurden mit ihrem Entstehungskurs oder mit dem niedrigeren Devisenbriefkurs zum Bilanzstichtag bewertet.

Im Falle erkennbarer Einzelrisiken wurde der niedrigere beizulegende Wert angesetzt.

Rückstellungen

Rückstellungen für Anwartschaften auf Abfertigungen
Die Abfertigungsrückstellung wurde nach anerkannten finanzmathematischen Grundsätzen auf Basis eines Rechnungszinssatzes von 4,17 % (Vorjahr: 1,15 %) und unter Berücksichtigung von einer durchschnittlichen Bezugserhöhung von 4,0 % (Vorjahr: 2,75 %) ermittelt. Das gesetzliche Pensionsantrittsalter wurde berücksichtigt.

Sonstige Rückstellungen
In den sonstigen Rückstellungen wurden unter Beachtung des Vorsichtsprinzips alle im Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren Risiken und der Höhe oder dem Grunde nach ungewissen Verbindlichkeiten mit den Beträgen berücksichtigt, die nach bestmöglicher Schätzung zur Erfüllung der Verpflichtung aufgewendet werden müssen. Sämtliche Rückstellungen haben eine Laufzeit von weniger als einem Jahr.

Verbindlichkeiten
Verbindlichkeiten wurden mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Währungsumrechnung
Fremdwährungsforderungen wurden mit dem Anschaffungskurs oder dem niedrigeren Devisengeldkurs zum Bilanzstichtag bewertet.

Fremdwährungsverbindlichkeiten wurden mit dem Anschaffungskurs oder dem höheren Devisenbriefkurs zum Bilanzstichtag bewertet.

Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
Die bisher angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden auch bei der Erstellung des vorliegenden Jahresabschlusses beibehalten.

Erläuterungen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens und die Aufgliederung der Jahresabschreibung nach einzelnen Posten sind in folgendem Anlagenspiegel dargestellt:

	Anschaffungs-/Herstellungskosten		Abschreibungen kumuliert			Buchwert
	1.1.2022 31.12.2022 EUR	Zugänge Abgänge Umbuchungen EUR	1.1.2022 31.12.2022 EUR	Abschreibungen Zuschreibungen EUR	Abgänge EUR	1.1.2022 31.12.2022 EUR
Anlagevermögen						
Immaterielle Vermögensgegenstände						
Software	16 347,50	3 262,50	16 347,29	1 937,08	0,00	0,21
	27 970,00	0,00	18 284,37	0,00		9 685,63
		8 360,00				
Sachanlagen						
Betriebs- und Geschäftsausstattung	18 650,82	19 853,52	9 249,23	13 623,92	10 885,28	9 401,59
	27 618,92	10 885,42	11 987,87	0,00		15 631,05
		0,00				
Anlagen in Bau	8 360,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8 360,00
	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
		-8 360,00				
	27 010,82	19 853,52	9 249,23	13 623,92	10 885,28	17 761,59
	27 618,92	10 885,42	11 987,87	0,00		15 631,05
		-8 360,00				
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	864 583 724,59	5 354 068,10	857 277,62	0,00	0,00	863 726 446,97
	851 051 613,20	15 811 270,78	857 277,62	0,00		850 194 335,58
		-3 074 908,71				
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	16 816 242,42	351 615,91	0,00	0,00	0,00	16 816 242,42
	17 167 858,33	0,00	0,00	0,00		17 167 858,33
		0,00				
Beteiligungen	1 943 413,55	2 457 349,24	945 463,73	0,00	0,00	997 949,82
	4 386 239,04	3 089 432,46	945 463,73	0,00		3 440 775,31
		3 074 908,71				
Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	46 419 340,56	11 823 897,97	0,00	0,00	0,00	46 419 340,56
	10 003 657,78	48 239 580,75	0,00	0,00		10 003 657,78
		0,00				
	929 762 721,12	19 986 931,22	1 802 741,35	0,00	0,00	927 959 979,77
	882 609 368,35	67 140 283,99	1 802 741,35	0,00		880 806 627,00
		0,00				
Summe Anlagenspiegel	929 806 079,44	20 010 047,24	1 828 337,87	15 561,00	10 885,28	927 977 741,57
	882 664 957,27	67 151 169,41	1 833 013,59	0,00		880 831 943,68
		0,00				

Die Finanzanlagen haben sich insbesondere durch folgende Transaktionen verändert:

Mit Gesellschaftsvertrag vom 24.02.2022 wurde die 100% Tochtergesellschaft L1-Beteiligungs GmbH mit Sitz in Aalen, Deutschland, gegründet.

Mit Kauf- und Abtretungsvertrag vom 24.05.2022 wurden die 100% Anteile an der L1-Beteiligungs GmbH wieder verkauft.

Die Gesellschaft hat mit Notariatsakt vom 07.03.2022 100% Anteile an der Pierer Beteiligungs GmbH, Wels, verkauft.

Mit Gesellschaftsvertrag vom 08.03.2022 wurde die 100% Tochtergesellschaft PIERER 2 Radbeteiligungs GmbH mit Sitz in Wels gegründet.

Mit Einbringungsvertrag vom 28.06.2022 hat die Pierer Industrie AG 100% Anteile an der Funbike GmbH, Puch bei Hallein, sowie 100% Anteile an der bikes&wheels 2 Radhandels GmbH, Wels, in die PIERER 2 Radbeteiligungs GmbH, Wels, eingebracht.

Am 14.09.2022 hat die bikes&wheels 2 Radhandels GmbH, Wels, einen Urgrossmutterzuschuss in Höhe von EUR 1 000 000,00 erhalten.

Mit Kauf- und Abtretungsvertrag vom 21.12.2022 wurden 74% Anteile an der PIERER 2 Radbeteiligungs GmbH verkauft. Die Pierer Industrie AG hält zum Stichtag 26% Anteile an der PIERER 2 Radbeteiligungs GmbH.

Die Pierer Industrie AG hat mit 28.04.2021 ein freiwilliges öffentliches Erwerbsangebot an die Aktionäre der SHW AG, Aalen, Deutschland, in Höhe von EUR 19,00 je Aktie gestellt. Die Annahmefrist lief vom 30.04.2021 bis 31.03.2022. Im laufenden Geschäftsjahr wurden 186.240 Stück (2,89%) Aktien der SHW AG, Aalen, Deutschland, erworben und 744.971 Stück (11,57%) Aktien verkauft. Zum Bilanzstichtag hält die Gesellschaft 200.233 Stück (3,11%) Aktien an der SHW AG (Vorjahr: 11,8%).

Im Geschäftsjahr 2022 hat die Gesellschaft einen Darlehensvertrag mit Dritte geschlossen. Zur Sicherung der Darlehensrückzahlungsansprüche wurden 50% Anteile der Syntace GmbH, Tacherting, Deutschland, an die Pierer Industrie AG abgetreten. Mit Geschäftsanteilsabtretungsvertrag vom 12.09.2022 ist der Sicherungszweck weggefallen, die Pierer Industrie AG hat Infolge dessen die abgetretenen Geschäftsanteile zurück abgetreten.

Die Pierer Industrie AG hat mit Aktienkaufvertrag vom 26.09.2022 50 Stück Aktien (50%) der schultheiss consulting ag, Sigriswil, Schweiz, erworben. Zum Bilanzstichtag hält die Pierer Industrie AG 50% Anteile an der schultheiss consulting ag.

Am 15.11.2022 wurde mittels Erklärung über die Errichtung einer Gesellschaft die 100% Tochtergesellschaft Pierer Green Energy GmbH mit Sitz in Wels gegründet.

Mit Errichtungserklärung vom 06.12.2022 wurde die 100% Tochtergesellschaft PB Invest GmbH mit Sitz in Wels gegründet.

Im laufenden Geschäftsjahr wurden 1.147.800 Stück (3,51%) Aktien der LEONI AG, Nürnberg, Deutschland, erworben.

Mit Aktienkaufvertrag vom 17.06.2022 wurde der gesamte Aktienbestand von 5.400.449 Stück (16,55%) an der LEONI AG verkauft. Zum Bilanzstichtag hält die Gesellschaft keine Aktien mehr an der LEONI AG.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände
Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 124 915 698,95 (Vorjahr: EUR 78 407 551,11) betreffen Forderungen aus Finanzierungsdarlehen und sonstige Verrechnungen in Höhe von EUR 95 432 075,49 (Vorjahr: EUR 74 619 884,19), Forderungen aus einer Steuerumlage in Höhe von EUR 520 313,91 (Vorjahr: EUR 0,00) sowie Forderungen aus Lieferungen und sonstige Leistungen in Höhe von EUR 28 963 309,55 (Vorjahr: EUR 3 787 666,92).

Die Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, in Höhe von EUR 1 318 714,86 (Vorjahr: EUR 2 681 091,16) betreffen Forderungen aus Finanzierungsdarlehen und sonstige Verrechnungen in Höhe von EUR 1 317 646,86 (Vorjahr: EUR 2 587 163,38) und Forderungen aus Lieferungen und sonstige Leistungen in Höhe von EUR 1 068,00 (Vorjahr: EUR 93 927,78).

Die sonstigen Forderungen und Vermögensgegenstände in Höhe von EUR 28 871 196,38 (Vorjahr: EUR 25 324 261,81) betreffen im Wesentlichen Forderungen aus Finanzierungsdarlehen in Höhe von EUR 18 771 492,83 (Vorjahr: EUR 15 972 268,87), Forderungen gegenüber dem Finanzamt in Höhe von EUR 9 991 269,78 (Vorjahr: EUR 9 098 533,55), sonstige Forderungen aus Abgrenzungen in Höhe von EUR 107 406,71 (Vorjahr: EUR 251 199,34) sowie sonstige Forderungen aus Verrechnungen.

Nach dem Abschlussstichtag zahlungswirksame Erträge
Im Posten sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände sind Erträge in Höhe von EUR 107 406,71 (Vorjahr: EUR 251 199,34) sowie Aufwendungen in Höhe von EUR -350 707,07 (Vorjahr: EUR -216 421,59) enthalten, die durch die Saldierung von Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber dem Finanzamt resultieren, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden.

Grundkapital
Das Grundkapital teilt sich wie folgt auf:

Aktiengattung	Betrag des Grundkapitals EUR	Nennbeträge EUR	Stückzahl der Aktien
Namensaktien	1 000 000,00	1,00	1.000.000

Kapitalrücklagen
Die Kapitalrücklage in Höhe von EUR 674 652 069,63 (Vorjahr: EUR 673 652 069,63) betrifft zur Gänze eine nicht gebundene Kapitalrücklage.

Die Veränderung der Kapitalrücklage in Höhe von EUR 1 000 000,00 resultiert aus dem Urgrossmutterzuschuss der Pierer Konzerngesellschaft mbH an die bikes&wheels 2 Radhandels GmbH.

Investitionszuschüsse
Der Investitionszuschuss in Höhe von EUR 50 000,00 (Vorjahr: EUR 50 000,00) resultiert aus einer AWS Förderung in Zusammenhang mit einer förderungsfähigen Beteiligung am innovativen Start-up Unternehmen Riser GmbH, Wien.

Rückstellungen
Zusammensetzung und Entwicklung der Rückstellungen:

	Stand 1.1.2022 EUR	Verwendung EUR	Zuweisung EUR	Stand 31.12.2022 EUR
Rückstellungen für Abfertigungen				
Rückstellung Abfertigungen	523 500,00	0,00	111 100,00	634 600,00
sonstige Rückstellungen				
Rückstellung für Sonstiges	44 000,00	44 000,00	42 000,00	42 000,00
Rückstellung nicht konsumierte Urlaube	242 800,00	242 800,00	265 900,00	265 900,00
Rückstellung Rechts- u. Beratungsaufwand	380 000,00	380 000,00	100 000,00	100 000,00
Rückstellung Wirtschaftsprüfung u. Steuerberatung	139 800,00	139 800,00	167 400,00	167 400,00
Rückstellung Prämien	3 183 120,00	3 183 120,00	3 395 700,00	3 395 700,00
Rückstellung Gutstunden	157 700,00	0,00	41 800,00	199 500,00
	4 147 420,00	3 989 720,00	4 012 800,00	4 170 500,00
Summe Rückstellungen	4 670 920,00	3 989 720,00	4 123 900,00	4 805 100,00

Verbindlichkeiten
Die Pierer Industrie AG hat am 07.07.2015 eine 5,75% Anleihe ohne feste Laufzeit mit Kupons, beginnend am 09.07.2016, in Höhe von EUR 27 700 000,00, im Nennwert von EUR 10 000,00 je Stück zum Ausgabepreis von EUR 10 000,00 je Stück, begeben.

Die Pierer Industrie AG hat am 22.10.2020 eine 2,50% Anleihe mit einer Laufzeit von 7,5 Jahren in Höhe von EUR 100 000 000,00, im Nennwert von EUR 1 000,00 je Stück zum Ausgabepreis von EUR 991,67 je Stück, begeben.

Die Pierer Industrie AG hat am 08.10.2020 ein Schuldscheindarlehen in Höhe von EUR 160 000 000,00 begeben, welches in Höhe von EUR 27 500 000,00 mit einer Laufzeit von 4 Jahren, in Höhe von EUR 74 000 000,00 mit einer Laufzeit von 5 Jahren und in Höhe von EUR 58 500 000,00 mit einer Laufzeit von 6 Jahren abgeschlossen wurde.

Am 15.02.2021 hat die Pierer Industrie AG eine 2,95% Anleihe mit einer Laufzeit von 12 Jahren in Höhe von EUR 15 000 000,00, im Nennwert von EUR 100 000,00 je Stück zum Ausgabepreis von EUR 100 000,00 je Stück, begeben.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 11 191 374,47 (Vorjahr: EUR 10 029 338,51) betreffen Verbindlichkeiten aus Finanzierungsdarlehen und sonstige Verrechnungen in Höhe von EUR 10 469 129,29 (Vorjahr: EUR 9 939 554,07), sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und sonstigen Leistungen in Höhe von EUR 722 245,18 (Vorjahr: EUR 89 784,44). Die sonstigen Verrechnungen betreffen im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus umsatzsteuerlichen Organschaftsverhältnissen in Höhe von EUR 10 341 687,11 (Vorjahr: EUR 9 576 218,60). Im Vorjahr waren in den sonstigen Verrechnungen mit den Verbindlichkeiten saldierte Forderungen aus Steuerumlagen in Höhe von EUR 160 685,33 enthalten.

Die Verbindlichkeiten in Höhe von EUR 0,00 (Vorjahr: EUR 10 032,00) gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen zur Gänze Verbindlichkeiten aus Lieferungen und sonstige Leistungen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von EUR 5 992 453,87 (Vorjahr: EUR 7 548 485,35) betreffen im Wesentlichen Zinsen aus den begebenen Anleihen und Schuldscheindarlehen in Höhe von EUR 3 777 384,48 (Vorjahr: EUR 3 260 866,43), Earn-Out Verpflichtungen in Höhe von EUR 2 045 219,52 (Vorjahr: EUR 3 295 219,52), sonstige Verbindlichkeiten aus Abgrenzungen EUR 99 537,65 (Vorjahr: EUR 934 532,74) sowie sonstige Verbindlichkeiten aus Verrechnungen und Lohnabgaben.

Die Summe der Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren beträgt EUR 142 700 000,00 (Vorjahr: EUR 173 500 000,00).

Nach dem Abschlussstichtag zahlungswirksame Aufwendungen
In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Aufwendungen in Höhe von EUR 3 945 434,35 enthalten, die erst nach dem Abschlussstichtag zahlungswirksam werden. Im Vorjahr resultierten die nach dem Abschlussstichtag zahlungswirksamen Aufwendungen in Höhe von EUR 3 334 107,83, die im Jahreasbschluss per 31.12.2021 irrtümlich in Höhe von EUR 1 728 115,05 ausgewiesen wurden.

Haftungsverhältnisse und sonstige wesentliche finanzielle Verpflichtungen
Die Haftungsverhältnisse betreffen in Höhe von EUR 4 812 066,48 (Vorjahr: EUR 4 844 066,48) verbundene Unternehmen und in Höhe von EUR 4 168 966,14 (Vorjahr: EUR 333 333,33) Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht. Sie gliedern sich wie folgt auf:

Für Bankgarantierahmen der MOTO ITALIA GmbH, Meran, Italien, gegenüber der Südtiroler Volksbank, Bozen, Italien, an die italienische Finanzverwaltung für Rückzahlungen von Vorsteuerguthaben, hat die Pierer Industrie AG, Wels, Bürgschaften in Höhe von EUR 4 812 066,48 (Vorjahr: EUR 4 812 066,48) abgegeben.

Für die JETFLY Airline GmbH, Hörsching, wurden von der Pierer Industrie AG, Wels, Patronatserklärungen in Höhe von EUR 4 168 966,14 (Vorjahr: EUR 333 333,33) abgegeben.

Verpflichtungen aus der Nutzung von in der Bilanz nicht ausgewiesenen Sachanlagen

Zusammensetzung:

	des folgenden Geschäftsjahres 2022 EUR	des folgenden Geschäftsjahres 2021 EUR	der folgenden fünf Geschäftsjahre 2022 EUR	der folgenden fünf Geschäftsjahre 2021 EUR
Verpflichtungen aus Leasingverträgen	131 929,16	117 207,15	235 845,85	272 193,65
Verpflichtungen aus Mietverträgen	94 204,24	84 106,62	431 177,20	420 533,10
	226 133,40	201 313,77	667 023,05	692 726,75

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren erstellt.

Aufgliederung der Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen bzw. haben sich wie folgt entwickelt (Angaben in TEUR):

	2022 TEUR	2021 TEUR
Umsatzerlöse		
Erlöse Inland	20 410	17 489
Erlöse EU	45	20
Miet- und Pachterlöse	2	0
	20 457	**17 509**

Die Umsatzerlöse betreffen im Wesentlichen Managementerlöse sowie Verrechnungen von Dienstleistungen.

Zusammensetzung der Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an Mitarbeitervorsorgekassen:

	2022 EUR	2021 EUR
Dotierung Abfertigungen	111 100,00	234 600,00
MVK-Beiträge	90 672,24	66 764,52
Übernahme Abfertigung Dienstnehmer	-7 100,00	-49 500,00
Abfertigungsaufwand (Angestellte)	0,00	49 432,58
	194 672,24	301 297,10

Die Aufwendungen für Abfertigungen setzen sich wie folgt zusammen:

	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR
Vorstandsmitglieder	60 531,70	44 958,01
Andere Arbeitnehmer	30 140,54	21 806,50
	90 672,24	66 764,51

Aufwendungen für den Abschlussprüfer
Betreffend der auf das Geschäftsjahr 2022 entfallenden Aufwendungen für den Abschlussprüfer wird von der Befreiungsbestimmung gemäß § 238 Abs 1 Z 18 UGB Gebrauch gemacht.

Sonstige betriebliche Aufwendungen
Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen im Wesentlichen Aufwendungen für konzerninterne Dienstleistungen, Aufwendungen für Vorstandstätigkeiten, Steuerberatungsaufwand, Rechts- und Beratungsaufwand sowie Aufwendungen für Bankspesen, -provisionen und Depotgebühren. Des Weiteren für KFZ-, Reise- und Fahrtaufwendungen, Aufwendungen für Werbung, Mietaufwendungen und Aufsichtsratsvergütungen.

Erträge aus Beteiligungen
Die Erträge aus Beteiligungen in Höhe von EUR 27 612 186,00 (Vorjahr: EUR 6 994 729,72) betreffen Dividendenerträge aus verbundenen Unternehmen.

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge in Höhe von EUR 3 724 974,13 (Vorjahr: EUR 2 418 512,12) betreffen im Wesentlichen Zinsen aus Darlehen.

Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens
Die Erträge resultieren in Höhe von EUR 63 063,87 (Vorjahr: EUR 10 277 344,60) aus dem Abgang von Finanzanlagen.

Aufwendungen aus Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens
Die Aufwendungen aus Finanzanlagen und aus Wertpapieren des Umlaufvermögens in Höhe von EUR 1 539 895,82 (Vorjahr: EUR 0,00) betreffen Verluste aus dem Verkauf von Beteiligungen.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen
Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen in Höhe von EUR 8 594 761,28 (Vorjahr: EUR 7 807 685,38) betreffen im Wesentlichen Zinsen aus Anleihen, Schuldscheindarlehen, Bankkrediten und sonstigen Darlehen.

Steuern vom Einkommen
Seit der Veranlagung 2014 ist die Gesellschaft Gruppenmitglied der Gruppe der Pierer Konzerngesellschaft mbH iSd § 9 KStG.

Die steuerlichen Ergebnisse der Gruppenmitglieder werden dem Gruppenträger zugerechnet. Die zu leistenden Steuerumlagen zwischen dem Gruppenträger und jedem einzelnen Gruppenmitglied wurde in Form von einer Gruppen- und Steuerumlagevereinbarung geregelt.

Die im Jahresabschluss ausgewiesenen Steuern vom Einkommen betreffen in Höhe von EUR 640 587,57 (Vorjahr: EUR 4 226 825,23) die Steuerumlage an den Gruppenträger (25%).

Seit 1.10.2018 bildet die Pierer Industrie AG, Wels, die Organschaft im umsatzsteuerlichen Sinn mit den Gruppenmitgliedern.

Zur Unternehmensgruppe gehören folgende Gesellschaften (Gruppenmitglieder):

Pierer Industrie AG, Wels (Gruppenträger)

PIERER Mobility AG, Wels

PIERER New Mobility GmbH (vorm. PIERER E-Bikes GmbH), Munderfing

KTM Technologies GmbH, Anif

KTM AG, Mattighofen

KTM Sportmotorcycle GmbH, Mattighofen

KTM Österreich GmbH, Mattighofen

KTM Sportcar GmbH, Mattighofen

KTM Immobilien GmbH, Mattighofen

KTM Logistikzentrum GmbH, Mattighofen

KTM MOTOHALL GmbH, Mattighofen

PIERER Innovation GmbH, Wels

Husqvarna Motorcycles GmbH, Mattighofen

Pankl Racing Systems AG, Kapfenberg

Pankl Immobilienverwaltung GmbH, Kapfenberg

Pankl Aerospace Systems Europe GmbH, Kapfenberg

Krenhof GmbH, Köflach

KTM Components GmbH, Munderfing

WP Immobilien GmbH, Munderfing

WP Suspension GmbH, Mattighofen

GASGAS Motorcycles GmbH, Mattighofen

Avocodo GmbH, Linz

bikes&wheels 2 Radhandels GmbH, Wels

PIERER E-Commerce GmbH, Munderfing

KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, Mattighofen

KTM Racing GmbH, Munderfing

CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH, Mattighofen

MV Agusta Motorcycles GmbH, Mattighofen

Es existieren temporäre Unterschiede zwischen steuerlichen und unternehmensrechtlichen Wertansätzen im Wesentlichen auf Grund von Bewertungsunterschieden im Sachanlagevermögen und bei der Bewertung von Personalrückstellungen. Da zum Bilanzstichtag weder passive latente Steuern zur Gegenverrechnung, noch substantielle Hinweise für die Rechtfertigung eines Ansatzes aktiver latenter Steuern vorliegen, wurden keine aktiven latenten Steuern angesetzt.

Sonstige Angaben

Ergebnisverwendung
Es wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn in Höhe von EUR 62 488 623,01, eine Dividende von EUR 20,00 je Aktie, das sind in Summe EUR 20 000 000,00, auszuschütten und den Restbetrag auf neue Rechnung vorzutragen.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
Nach dem Bilanzstichtag sind keine wesentlichen Ereignisse eingetreten.

Unternehmen, das den Konzernabschluss für den größten Kreis von Unternehmen aufstellt
Gemäß § 238 Abs.1 Z 7 und 8 UGB wird wie folgt berichtet:

Name des Mutterunternehmens:	Pierer Konzerngesellschaft mbH, FN 134766k
Sitz des Mutterunternehmens:	Wels, Österreich
Ort der Offenlegung:	Landesgericht Wels

Organe und Arbeitnehmer der Gesellschaft

Im Geschäftsjahr waren folgende Personen als Aufsichtsräte tätig:

Dr. Chalupsky Ernst	Vorsitzender
Blazicek Josef	Stellvertreter des Vorsitzenden
Mag. Kiska Gerald	Mitglied
Pierer Clemens	Mitglied

An die Aufsichtsratsmitglieder wurden Vergütungen von EUR 42 000,00 (Vorjahr: EUR 44 000,00) bezahlt.

Im Geschäftsjahr waren folgende Personen als Vorstände tätig:

DI Pierer Stefan, CEO
Mag. Roithner Friedrich, CFO
Mag. Friepeß Michaela
Mag. Rinnerberger Klaus
Mag. Haunschmid Johann
Mag. Pierer Alex
Mag. Plasser Wolfgang
Dr. Hartmann Thorsten

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstandes beliefen sich auf TEUR 4 668 (Vorjahr: TEUR 4 856), davon wurden für Tätigkeiten der Vorstände innerhalb des Konzerns TEUR 1 666 (Vorjahr: TEUR 2 555) weiterverrechnet. Für Tätigkeiten der Vorstände aus dem Vorjahr wurden im Geschäftsjahr 2022 TEUR 275 (Vorjahr: TEUR -46 gutgeschrieben) nachverrechnet, davon wurden TEUR 326 (Vorjahr: TEUR -1) innerhalb des Konzerns weiterverrechnet.

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer während des Geschäftsjahrs, gegliedert nach Arbeitern und Angestellten, betrug:

	2022	2021
Angestellte	19	18
Gesamt	19	18

Wels, am 25. April 2023

DI Stefan Pierer

Mag. Friedrich Roithner

Mag. Michaela Friepeß

Mag. Klaus Rinnerberger

Mag. Johann Haunschmid

Mag. Alex Pierer

Mag. Wolfgang Plasser

Dr. Thorsten Hartmann

Beteiligungen

Firmenname	Firmensitz	Eigenkapital	Anteil in %	Letztes Ergebnis	Bilanzstichtag
Pankl AG	8605 Kapfenberg	232 439 724,13	80,0	437 772,76	31.12.2022
MOTO Italia S.R.L.	39012 Merano, Italien	90 359,00	100,0	80,00	31.12.2021
Pierer Bajaj AG	4600 Wels	1 699 528 999,22	50,1	49 590 648,56	31.12.2022
SHW AG	73433 Aalen, Deutschland	167 330 000,00	3,1	-2 321 000,00	31.12.2022
P Immobilienverwaltung GmbH	4600 Wels	3 227 776,54	100,0	-20 928,24	31.12.2022
PIERER IMMOREAL GmbH	4600 Wels	31 994 648,12	90,0	7 349 517,44	31.12.2022
WESS Promotion GmbH	4600 Wels	20 145,41	100,0	-19 534,79	31.12.2022
abatec Beteiligungsverwaltungs GmbH	4844 Regau	5 194 737,19	100,0	404 810,01	31.12.2022
Pierer Green Energy GmbH	4600 Wels	97 409,50	100,0	-2 590,50	31.12.2022
PB Invest GmbH	4600 Wels	97 479,57	100,0	-2 520,43	31.12.2022
LX media GmbH	4600 Wels	209 761,34	26,0	35 072,86	31.12.2022
Riser GmbH	1010 Wien	-28 110,86	25,1	-14 637,73	31.12.2022
JETFLY Airline GmbH	4063 Hörsching	818 448,00	33,3	5 701,00	31.12.2022
SO Regensburg GmbH (vorm. KTM Regensburg GmbH)	93073 Neutraubling, Deutschland	156 764,19	26,0	22 034,61	31.12.2021
MX-KTM KINI GmbH	6210 Wiesing	575 735,70	24,0	192 599,22	31.12.2021
KTM Braumandl GmbH	4600 Thalheim bei Wels	393 339,52	24,0	178 237,67	31.12.2021
KTM Wien GmbH	2331 Vösendorf	504 471,74	26,0	163 756,80	31.12.2020
schultheiss consulting ag	3655 Sigriswil, Schweiz	0,00	50,0	0,00	k. A.
PIERER 2 Radbeteiligungs GmbH	4600 Wels	4 081 891,92	26,0	-93 016,79	31.12.2022

ANLAGENSPIEGEL

Pierer Industrie AG

zum 31.12.2022

	Anschaffungs-/Herstellungskosten					kumulierte Abschreibungen					Buchwerte	
	Stand 1.1.2022 €	Zugänge €	Abgänge €	Umbuchungen €	Stand 31.12.2022 €	Stand 1.1.2022 €	Abschreibungen €	Zuschreibungen €	Abgänge €	Stand 31.12.2022 €	Stand 1.1.2022 €	Stand 31.12.2022 €
A. Anlagevermögen												
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. Software	16.347,50	3.262,50	0,00	8.360,00	27.970,00	16.347,29	1.937,08	0,00	0,00	18.284,37	0,21	9.685,63
II. Sachanlagen												
1. Betriebs- und Geschäftsausstattung	18.650,82	19.853,52	10.885,42	0,00	27.618,92	9.249,23	13.623,92	0,00	10.885,28	11.987,87	9.401,59	15.631,05
2. Anlagen in Bau	8.360,00	0,00	0,00	-8.360,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.360,00	0,00
	27.010,82	19.853,52	10.885,42	-8.360,00	27.618,92	9.249,23	13.623,92	0,00	10.885,28	11.987,87	17.761,59	15.631,05
III. Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	864.583.724,59	5.354.068,10	15.811.270,78	-3.074.908,71	851.051.613,20	857.277,62	0,00	0,00	0,00	857.277,62	863.726.446,97	850.194.335,58
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	16.816.242,42	351.615,91	0,00	0,00	17.167.858,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16.816.242,42	17.167.858,33
3. Beteiligungen	1.943.413,55	2.457.349,24	3.089.432,46	3.074.908,71	4.386.239,04	945.463,73	0,00	0,00	0,00	945.463,73	997.949,82	3.440.775,31
4. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	46.419.340,56	11.823.897,97	48.239.580,75	0,00	10.003.657,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	46.419.340,56	10.003.657,78
	929.762.721,12	19.986.931,22	67.140.283,99	0,00	882.609.368,35	1.802.741,35	0,00	0,00	0,00	1.802.741,35	927.959.979,77	880.806.627,00
SUMME ANLAGENSPIEGEL	**929.806.079,44**	**20.010.047,24**	**67.151.169,41**	**0,00**	**882.664.957,27**	**1.828.337,87**	**15.561,00**	**0,00**	**10.885,28**	**1.833.013,59**	**927.977.741,57**	**880.831.943,68**

Lagebericht
per 31.12.2022
der Pierer Industrie AG, Wels

Da diese Gesellschaft eine reine Holdinggesellschaft ist, beinhaltet der Lagebericht neben den Informationen des Einzelabschlusses auf Basis UGB (Teil 1) auch die Informationen der Konzernbeteiligungen auf Basis IFRS (Teil 2).

I) Einzelabschluss der Pierer Industrie AG (nach UGB):

A. Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens

Das Geschäftsjahr für den Einzelabschluss der Pierer Industrie AG umfasst den Zeitraum vom 1.1.2022 bis 31.12.2022.

Die Pierer Industrie AG hält zum 31.12.2022 unverändert 100% an der P Immobilienverwaltung GmbH, Wels, an der WESS Promotion GmbH, Wels, an der MOTO ITALIA GmbH, Meran, Italien, und an der abatec Beteiligungsverwaltung GmbH, Regau, sowie 90% an der PIERER IMMOREAL GmbH, 26% an der SO Regensburg GmbH, Neutraubling, Deutschland, 26% an der LX media GmbH, Wels, 25,1% an der Riser GmbH, Wien sowie 33,33% an der JETFLY Airline GmbH, Hörsching.

Weiters hält die Gesellschaft zum Stichtag unverändert 80% Anteile an der Pankl AG, Kapfenberg, die wiederum 89% Anteile an der SHW AG, Aalen, Deutschland, und 100% Anteile an der Pankl Racing Systems AG, Kapfenberg, hält.

An der Pierer Bajaj AG, Wels, hält die Gesellschaft unverändert 50,1% Anteile, diese Gesellschaft hält wiederum 73,82% an der PIERER Mobility AG, Wels.

Die KTM-Händlerbeteiligungen KTM Braumandl GmbH, Wels und MX–KTM Kini GmbH, Wiesing, werden unverändert mit 24% Anteile gehalten und die KTM-Händlerbeteiligung KTM Wien GmbH, Wien, wird unverändert mit 26% Anteile gehalten.

Im Geschäftsjahr wurde die 100% Tochtergesellschaft PIERER 2 Radbeteiligungs GmbH, Wels, errichtet und 74% Anteile an der PIERER 2 Radbeteiligungs GmbH wurden an die Pierer Beteiligungs GmbH, Wels, verkauft. Die Pierer Industrie AG hält zum Stichtag 26% Anteile.

Die Pierer Industrie AG hat im Geschäftsjahr 100% Anteile an der Funbike GmbH, Puch bei Hallein, sowie 100% Anteile an der bikes&wheels 2 Radhandels GmbH, Wels, in die PIERER 2 Radbeteiligungs GmbH, Wels, eingebracht.

Im Geschäftsjahr wurden die 100% Tochtergesellschaften Pierer Green Energy GmbH, Wels, und die PB Invest GmbH, Wels, errichtet.

Die Pierer Industrie AG hat im Geschäftsjahr 50 Stück Aktien (50% Anteile) an der schultheiss consulting ag, Sigriswil, Schweiz, erworben.

Die Pierer Beteiligungs GmbH, Wels, ist im laufenden Geschäftsjahr an die Pierer Konzerngesellschaft mbH verkauft worden.

Die Pierer Industrie AG hat mit 28.04.2021 ein freiwilliges öffentliches Erwerbsangebot an die Aktionäre der SHW AG, Aalen, in Höhe von EUR 19,00 je Aktie gestellt. Die Annahmefrist lief vom 30.04.2021 bis 31.03.2022. Im Geschäftsjahr 2022 wurden 2,89% Anteile erworben und 11,57% Anteile an die Pankl AG verkauft. Zum Bilanzstichtag hält die Pierer Industrie AG direkt an der SHW AG 3,11% Anteile.

Am 24.02.2022 ist die 100% Tochtergesellschaft L1-Beteiligungs GmbH mit Sitz in Aalen, Deutschland gegründet worden und am 24.05.2022 an die Pierer Beteiligungs GmbH, Wels, verkauft worden.

Im laufenden Geschäftsjahr wurden 3,51% Anteile an der LEONI AG, Nürnberg, Deutschland erworben und am 17.6.2022 wurden die gesamten 16,55% Anteile an der LEONI AG an die L1-Beteiligungs GmbH, Aalen, Deutschland verkauft.

B. Ertrags- und Vermögenslage

Vermögenslage

	31.12.2022 TEUR	31.12.2021 TEUR	+/- TEUR	%
kurzfristiges Umlaufvermögen	**81 624**	**58 146**	**23 478**	**40,4**
kurzfristiges Fremdkapital	**21 194**	**20 028**	**1 166**	**5,8**
Working Capital (Netto-Umlaufvermögen)	**60 430**	**38 119**	**22 312**	**58,5**
Anlagevermögen	**880 832**	**927 978**	**-47 146**	**-5,1**
langfristiges Umlaufvermögen	**100 671**	**89 095**	**11 576**	**13,0**
langfristiges Fremdkapital	**303 642**	**305 224**	**-1 582**	**-0,5**
Reinvermögen (Eigenkapital)	**738 291**	**749 967**	**-11 676**	**-1,6**

Bilanzanalyse

Die Bilanzsumme zum 31.12.2022 hat sich im Wesentlichen aufgrund der Verringerung der Finanzanlagen verändert.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen verringerten sich um EUR 13,5 Mio. im Geschäftsjahr 2022. Die Veränderung ist im wesentlichen auf den Verkauf der 11,58% Anteilen an der SHW AG Aktien zurückzuführen.

Die Ausleihungen an verbundenen Unternehmen erhöhten sich um EUR 0,4 Mio. aufgrund des nachrangigen Darlehens an die PIERER IMMOREAL GmbH.

Die Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens verringerten sich um EUR 36,4 Mio. auf Grund der Veräußerung der 16,55% Anteile an der LEONI AG.

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen haben sich um EUR 46,5 Mio. erhöht. Die Veränderung resultiert einerseits aus der Gewährung von Darlehen an Gesellschaften der Pierer Industrie AG-Gruppe sowie eine Forderung aus Dividenden an die Pierer Bajaj AG.

Die Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, haben sich im Wesentlichen auf Grund der Rückführung gewährter Darlehen um EUR 1,4 Mio. verringert.

Eigenmittelquote gemäß § 23 URG:

$$\frac{\text{Eigenkapital x 100}}{\text{Gesamtkapital}} = \mathbf{69{,}4\ \%}$$

Die Eigenmittelquote zum Stichtag beträgt 69,4% (Vorjahr: 69,8%) und befindet sich somit weiterhin auf einem hohen Niveau.

Ertragslage

	2022 TEUR	2021 TEUR	+/- TEUR	%
Umsatzerlöse	20 457	17 509	2 948	16,8
Betriebsleistung	**20 457**	**17 509**	**2 948**	**16,8**
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen	-3 301	-2 281	-1 020	-44,7
Rohertrag I	**17 156**	**15 228**	**1 928**	**12,7**
Personalaufwand	-7 106	-6 740	-366	-5,4
Rohertrag II	**10 050**	**8 487**	**1 563**	**18,4**
sonstige betriebliche Erträge	252	153	99	64,3
sonstige betriebliche Aufwendungen	-3 587	-4 224	636	15,1
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	**6 714**	**4 417**	**2 298**	**52,0**
Abschreibungen	-16	-8	-8	-105,9
Finanzerträge	31 400	19 691	11 710	59,5
Aufwendungen aus Finanzanlagen	-1 540	0	-1 540	k. A.
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	**36 559**	**24 100**	**12 459**	**51,7**
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-8 595	-7 808	-787	-10,1
Ergebnis vor Steuern (EBT)	**27 964**	**16 292**	**11 672**	**71,6**
Steuern vom Einkommen	-641	-4 227	3 586	84,8
Jahresüberschuss	**27 324**	**12 065**	**15 258**	**126,5**
Veränderung von Rücklagen	0	60 000	-60 000	-100,0
Jahresgewinn	**27 324**	**72 065**	**-44 742**	**-62,1**

Ergebnisanalyse

Die Pierer Industrie AG hat im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Jahresgewinn von EUR 27,3 Mio. (Vorjahr: EUR 72,1 Mio.) erwirtschaftet. Das Betriebsergebnis beläuft sich auf EUR 6,7 Mio. (Vorjahr: EUR 4,4 Mio.). Das Finanzergebnis beträgt im laufenden Geschäftsjahr EUR 21,3 Mio. (Vorjahr: EUR 11,9 Mio.). Das Finanzergebnis des laufenden Geschäftsjahres wurde vor allem aufgrund von Dividendenerträgen in Höhe von EUR 27,6 Mio. positiv beeinflusst.

C. Mitarbeiter

In der Gesellschaft sind 19 Mitarbeiter beschäftigt (Vorjahr: 18).

LAGEBERICHT ZUM KONZERNABSCHLUSS

INHALTSVERZEICHNIS

1. Entwicklung der Pierer Industrie-Gruppe 2
2. Wirtschaftliches Umfeld und Marktentwicklung 4
3. Finanzielle Leistungsindikatoren 9
4. Konsolidierter nichtfinanzieller Bericht 16
5. Forschung und Entwicklung 73
6. Chancen- und Risikobericht 80
7. Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems § 243a (Abs. 2) UGB 90
8. Ausblick 92

LAGEBERICHT ZUM KONZERNABSCHLUSS PER 31.12.2022 DER PIERER INDUSTRIE AG, WELS

1. ENTWICKLUNG DER PIERER INDUSTRIE-GRUPPE

UNTERNEHMEN

Die Pierer Industrie-Gruppe ist eine führende europäische Fahrzeug-Gruppe mit dem Fokus auf das globale Powered-Two-Wheeler-Segment und den automotiven High-Tech Komponentenbereich. Zu den wesentlichen Beteiligungen gehören die PIERER Mobility AG und die Pankl AG.

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

Die Pankl AG-Gruppe bildet mit ihren beiden Kernbeteiligungen Pankl Racing Systems AG und SHW AG eine Automotive-Gruppe mit Sitz in Kapfenberg, welche auf die Zulieferung von Automobil- und Luftfahrtteilen spezialisiert ist. Die Pankl Racing-Gruppe mit Hauptsitz in Kapfenberg ist im Bereich Racing, High Performance sowie Aerospace tätig. Die SHW-Gruppe mit Hauptsitz in Aalen ist in den Bereichen Pumpen und Motorkomponenten sowie Bremsscheiben tätig. Da beide Beteiligungen einen Fokus auf Powertrain-Komponenten im Automobil- und Luftfahrtbereich legen, ergibt sich durch die systematische Zusammenarbeit die Grundlage für weiteres Wachstum. Die Pankl Racing-Gruppe sowie die SHW-Gruppe bestehen als selbstständig geführte Unternehmen unter dem Dach der Holding „Pankl AG“.

Darüber hinaus hält die Pierer Industrie-Gruppe auch Beteiligungen an Unternehmen aus dem Elektronik- und Immobilienbereich sowie aus dem Bereich Metallverarbeitung.

ABSATZ- UND UMSATZENTWICKLUNG AUF REKORDNIVEAU

Trotz höchster Herausforderungen in den Zulieferketten steigerte die Pierer Industrie-Gruppe ihren Umsatz um 19,6 % und erzielte einen Rekordumsatz von € 3.264,2 Mio. (Vorjahr: € 2.728,3 Mio.). In beiden Kernsegmenten PIERER Mobility AG und Pankl AG konnten deutliche Umsatzsteigerungen erzielt werden.

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

In Europa lag der Absatz an die Händler bei 122.028 Motorrädern (+2 %) und 96.056 Fahrrädern (-5 %). Knapp zwei Drittel der Motorräder (253.464 Stück) wurden in den Märkten außerhalb Europas, und hier insbesondere in Nordamerika (+67 %) abgesetzt. Im Fahrradbereich stellt die DACH-Region nach wie vor den größten

Absatzmarkt mit rund 67 % dar. In 2022 konnte in der Fahrrad-Division der Absatzanteil in Nordamerika von knapp 1 % auf rund 11 % erhöht werden.

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

Die Pankl AG-Gruppe konnte im Geschäftsjahr 2022 mit € 836,5 Mio. (Vorjahr: € 709,1 Mio.) ebenfalls einen Rekordumsatz erzielen. Im Bereich Racing/High Performance konnte aufgrund der hervorragenden Entwicklung im Rennsportgeschäft ein Umsatzzuwachs von 29,6 % erzielt werden. Nach den schwierigen Jahren 2020 und 2021 konnte der Umsatz im Bereich Aerospace 2022 sogar um 37,7 % gesteigert werden. Im Bereich Pumpen und Motorkomponenten konnte der Umsatz um 5,2 % und im Bereich Bremsscheiben um 23,8 % gesteigert werden, wobei die Anstiege im Wesentlichen auf Preiseffekte zurückzuführen waren.

GLOBALER MEILENSTEIN: DAS 1.000.000-STE KTM-MOTORRAD VERLIEß DAS PRODUKTIONSWERK DES STRATEGISCHEN PARTNERS BAJAJ IN PUNE/INDIEN

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

STRATEGISCHE KOOPERATION MIT MV AGUSTA & ÜBERNAHME DES EUROPÄISCHEN VERTRIEBS FÜR CFMOTO MOTORRÄDER

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

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

ERWERB DER VÖCKLABRUCKER METALLGIEßEREI DAMBAUER GMBH

Die Pierer Industrie-Gruppe erwarb im Dezember 2022 74,0 % der Anteile an der Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH mit Sitz in Vöcklabruck. Das Unternehmen ist ein Spezialist für das Kokillengießverfahren, das mit Schwerkraft und geringem Druck arbeitet, und mit dem Alugussteile wie Radnaben und Hinterradschwingen produziert werden. Mit dem Erwerb der Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH soll die strategische Anbindung und die Technologieentwicklung verstärkt und ein Kompetenzzentrum innerhalb der Gruppe aufgebaut werden.

GROßE ERFOLGE IM RENNSPORT 2022 - PIERER MOBILITY GEWINNT MIT KTM RALLY DAKAR 2023

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

Genauso erfolgreich wie das vergangene Jahr endete, ging es mit dem ersten großen Erfolg im neuen Jahr weiter. Anfang des Jahres 2023 sicherte sich die Pierer Industrie-Gruppe den Dakar Titel Nummer 20 durch den Argentinier Kevin Benavides auf KTM in Saudi-Arabien. Toby Price (KTM) und Skyler Howes (Husqvarna) komplettieren mit den Rängen zwei und drei das Podium und somit einen perfekten Start in die Motorsportsaison 2023.

AUSWIRKUNGEN DES RUSSISCH-UKRAINISCHEN KRIEGES

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

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

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

2. WIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND MARKTENTWICKLUNG

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

Weitere wichtige, beispielhafte Ergebnisse dieser vielschichtigen Krise sind die Inflationsraten, die sich kurz- und mittelfristig auf einem hohen Niveau einzupendeln scheinen. Gleichzeitig trägt die erst zum Jahresende aufgegebene Null-COVID-19-Politik in China durch Überlastung chinesischer Infrastruktur und Transportwege zu den Engpässen bei den weltweit verfügbaren Ressourcen und Gütern bei. Dies stellt einen weiteren Treiber für Rohstoffpreise dar, was wiederum den Inflationsdruck erhöht und die Realeinkommen und Ausgaben beeinträchtigt. Darüber hinaus hat der Krieg in der Ukraine insbesondere zu einer erheblichen Steigerung der Energiepreise geführt, was sich auf die bereits angespannte Versorgungslage und damit auf die Wirtschaft insgesamt auswirkt.

Die oben beschriebene Situation resultiert schließlich in mit hoher Unsicherheit behafteten, stetig angepassten globalen Wachstumsprognosen führender Organisationen auf diesem Gebiet, wie dem Internationalen Währungsfonds (IWF), der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) und der Weltbank. Die jüngsten Schätzungen zeigen eine Erhöhung der Wachstumsprognosen für 2023 im Vergleich zu vorhergehenden Schätzungen zum Jahresende 2022. Dies spiegelt einerseits die vorherrschende Dynamik und Volatilität der wirtschaftlichen Entwicklung wider, andererseits deuten die Anhebungen der Wachstumsprognosen auf abflachende weltwirtschaftliche Risiken und Inflationsraten, gestraffte Geld- und Fiskalpolitik sowie steigende Wirtschaftskraft hin. Die Einschätzungen des IWF basieren auf zahlreichen Annahmen zu den vielseitigen makroökonomischen Einflussfaktoren, insbesondere zur Preisentwicklung bei fossilen Energieträgern und sonstigen Ressourcen sowie dem allgemeinen Zinsniveau.

Für Industrieländer rechnet der IWF für das Jahr 2023 mit einem Wachstum von 1,2 % und für das nächste Jahr 2024 von 1,4 %. Für die Euro-Zone wird für 2023 ein Wachstum von 0,7 % prognostiziert. Für das Jahr 2024 rechnet der IWF mit einem Wachstum von 1,6 % für die Euro-Zone, während das Wachstum insbesondere in Deutschland mit 0,1 % für 2023 und 1,4 % für 2024 unterdurchschnittlich prognostiziert wird.

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

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

▪ Powered Two-Wheelers (PTW)

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2022 entwickelte sich der globale[1] **Motorradmarkt** positiv (+5,7 %). In **Europa**[2] sank der Motorradmarkt auf ein Volumen von ca. 730.000 Neuzulassungen zum 31.12.2022, was einem leichten Minus von -3 % entspricht. Der Marktanteil straßenzugelassener Motorräder von KTM, Husqvarna und GASGAS liegt bei 10,0 % (Vorjahr: 11,5 %; Werte ohne Einbezug von Motocross-Modellen). Während beispielsweise in Italien (+7 %) der Gesamtmarkt zulassungsfähiger Motorräder wuchs, zeichnete sich in großen Teilen Europas durchschnittlich ein leichter Rückgang (-3 %) ab.

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

In **Australien** kühlte sich der Markt in etwa auf das Niveau von 2020 ab (-10 % bei einem gesamten Marktvolumen von 60.000 Stück; Vorjahr: +8 %). Die Marken KTM, Husqvarna und GASGAS konnten ihren Marktanteil

[1] Bezogen auf die wesentlichen Absatzmärkte der KTM Gruppe: DE, FR, IT, UK, ES, SE, BE, NL, AT, CH, FL, DK, NO, GR, PL, SL, HU, BALTIC, USA, CAN, AUS, NZ, JP, SA, TH, CN, AR, BR, CO.
[2] Motorräder = 120 cm^3 ohne Motocross, Scooters und ATV's, inkl. Elektromotorräder in den Märkten DE, FR, IT, UK, ES, SE, BE, NL, AT, CH, FI, NO, BALTIC.
[3] Motorräder = 120 cm^3 inklusive Motocross, ohne Scooters und ATV's, inkl. Elektromotorräder in den beiden Märkten US und CA.

allerdings ausbauen und weisen nunmehr einen Marktanteil von 20,6 % (Vorjahr: 19,7 %) auf. Neben dem Heimatmarkt Österreich stellt dies den größten prozentualen Marktanteil der PIERER Mobility-Gruppe weltweit dar.

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

Der **E-Mobility-Markt** birgt großes Wachstumspotenzial. Es ist absehbar, dass sich darauf hochwertige Produkte durchsetzen bzw. durchsetzen werden. Das gestiegene Qualitäts- und Umweltbewusstsein der Verbraucher führt unmittelbar zu einer höheren Nachfrage auf dem relevanten Markt – ein nachgewiesener Trend, insbesondere auf Basis der Daten für den deutschen Absatzmarkt, der nach aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht zuletzt von der sich verändernden und umweltbewussteren Bevölkerungsstruktur abhängt. Gleichzeitig ist anzumerken, dass aktuelle makroökonomische Unsicherheiten, wie einleitend dargelegt, sowie Einflüsse auf Verbraucherpreise nicht zuletzt aufgrund von hohen Inflationsraten unvorhersehbare Auswirkungen auf das Nachfrageverhalten bergen.

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

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

Auch eine Trendstudie der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PwC aus dem Jahr 2021[4] zeigt, dass der relevante Markt in den kommenden Jahren weltweit mit einer durchschnittlichen Rate von ca. 5,5% jährlich wachsen wird. Getrieben wird diese Entwicklung vor allem durch stark wachsende Verkaufszahlen bei elektrifizierten New Mobility-Produkten (7,4 % p.a. laut Studie). Die größten Wachstumspotenziale liegen der Studie zufolge in den ostasiatischen sowie europäischen und nordamerikanischen Märkten mit einem geschätzten Absatzvolumen von ca. 210,4 Mio. Produkten (geschätzter Wert des Absatzvolumens: ca. 80 Mrd. Euro), die im Jahr 2025 weltweit verkauft werden. Andere aktuelle Studien, z. B. von Grand View Research[5] oder Precedence Research[6], bestätigen denselben erwarteten starken Wachstumstrend mit berechneten jährlichen globalen Wachstumsraten von 8,2 % bzw. 7,4 %, wobei Europa den am schnellsten wachsenden Markt

[4] Für weitere Informationen, siehe https://www.pwc.com/it/it/publications/docs/pwc-global-bike-and-accessories-market.pdf (Stand: 26. Jänner 2023).
[5] Für einen Überblick, siehe https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/bicycle-market (Stand: 26. Jänner 2023).
[6] Für einen Überblick, siehe https://www.precedenceresearch.com/bicycle-market (Stand: 26. Jänner 2023).

(10,4 % bzw. 10,5 % CAGR) und das Segment elektrifizierter New Mobility-Produkte den am schnellsten wachsenden Produktbereich (10,2 % bzw. 10,3 % CAGR) darstellt.

- **High-Tech Komponenten**

Am **Rennsport-Markt** entwickelt und produziert die Pankl AG-Gruppe Motorkomponenten wie Pleuel, Kolben, Kolbenbolzen, Schrauben und Kurbelwellen aus hochfesten Stahl- und Titanlegierungen sowie Turbolader-Applikationen. Die Pankl AG bietet darüber hinaus Komplettlösungen für Antriebs- und Radaufhängungssysteme für sämtliche Motorsportsegmente an. Erklärtes Ziel ist ein intelligentes Gesamtkonzept mit erstklassigem technischem Support, passgenau auf die Bedürfnisse der Kunden abgestimmt. Das Zusammenspiel aus Kompetenz und Know-How, Erfahrung und Kreativität in Forschung & Entwicklung, Design und Produktion hat die Pankl AG-Gruppe zu einem richtungsweisenden globalen Zulieferer für den Motorrennsport gemacht. Herzstück des Unternehmens sind Leichtbau-Motorkomponenten und Komplettlösungen im Fahrwerks- und Antriebsbereich, die für den Betrieb unter extremen Bedingungen ausgelegt sind. Hausinterne Forschung & Entwicklung, höchste Ingenieurkunst, neueste Prozess- und Messtechnik mit modernsten Software Tools, hochtechnisierte Testeinrichtungen und Fertigungsanlagen garantieren höchste Qualität bei sämtlichen Produkten und Systemen – von der ersten Skizze über die Konstruktion bis hin zur FEA (Finite Element Analysis) des kompletten Systems und letztendlich zum harten Test im Rennsport selbst.

Der Hightech-Maschinenpark mit seinen innovativen Produktionsmaschinen ist die Grundlage für die technologisch hochwertigen Produkte. Modernste Testeinrichtungen – sowohl im Werkstoffbereich (z.B. Rasterelektronenmikroskope, Stereomikroskope und Zugprüfmaschinen) als auch in der Versuchsabteilung (z.B. Komponentenprüfstände wie Hochfrequenz-Pulser und Motorprüfstände) – garantieren höchste Präzision. Der **High Performance**-Bereich spezialisiert sich auf die Produktion von Motor- und Antriebskomponenten für Luxusautomobile und wurde in den letzten Jahren sukzessive expandiert. Den ständig wachsenden Anforderungen nach hoher Motorleistung im Verhältnis zur Fahrzeugmasse begegnet die Pankl AG-Gruppe mit dem maßgeschneiderten Leichtbaudesign sämtlicher Komponenten, kombiniert mit dem intelligenten Einsatz von hochfesten Stahl-, Titan- und anderen Hochleistungslegierungen. Weitere Kriterien, die High-Performance-Fahrzeuge erfüllen müssen, sind starke Beschleunigung, hervorragende Fahreigenschaften, verbunden mit hoher Endgeschwindigkeit, und dazu ein in der Relation niedriger Kraftstoffverbrauch bzw. CO_2-Ausstoß.

Weiters gilt die Pankl AG-Gruppe weltweit als Top-Lieferant von hochzuverlässigen Leichtbau-Antriebskomponenten und -systemen für die **Luftfahrtindustrie**. Jedes einzelne Produkt wird gezielt für die Ansprüche des Kunden entwickelt. Ergebnis sind passgenaue Lösungen mit einem Optimum an Qualität, Funktionalität und Sicherheit. Jahrzehntelange praktische Erfahrung im Luftfahrtsektor, fundierte Technologie-Expertise und globale Marktpräsenz – mit Niederlassungen in Kapfenberg, Österreich, und Cerritos, Kalifornien – machen die Pankl AG-Gruppe zu einem verlässlichen Partner, der bekannte, bewährte Lösungen weiterdenkt und optimiert. Das Produktportfolio umfasst Leichtbau-Antriebskomponenten und -systeme, Triebwerkswellen, Hauptrotorwellen, Getriebe sowie Luftbetankungsrohre und Strukturbauteile für verschiedene Triebwerks-, Flächenflugzeug- und Helikoptertypen und erfüllt die strengen Anforderungen der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) für einen sicheren Betrieb der damit ausgestatteten Luftfahrzeuge. Zudem ist die Pankl Racing-Gruppe ein von zahlreichen namhaften OEMs (Original Equipment Manufacturer) zugelassener Hersteller von Flight Safety Parts (sicherheitskritischen Bauteilen) für die Marktführer in der Luftfahrtindustrie.

Neben verschiedenen, multinational agierenden Automobilzulieferern gehört die Pankl AG-Gruppe bei **Pumpen- und Motorkomponenten** für Personenkraftwagen zu den führenden Herstellern in Europa. Die Internationalisierungsstrategie folgt den wichtigsten Absatzmärkten und den globalen OEMs. Im Bereich Leichtbaubremsscheiben, insbesondere Verbundbremsscheiben, sieht sich die Gruppe als Technologieführer.

Wesentlich für die Beurteilung des Branchenumfeldes ist die Produktion der sogenannten Light Vehicles (Fahrzeuge kleiner sechs Tonnen) sowie die damit verbundene Produktion von Motoren und Getrieben in Europa, China sowie Nord- und Südamerika. Im Jahr 2022 ist die Produktion von Fahrzeugen kleiner sechs Tonnen nach Angaben des Daten- und Informationsdienstes IHS Markit weltweit leicht um 6,2 % von 75,5 Mio. im Vorjahr auf 82,0 Mio. Stück gewachsen.

In Europa war ein leichter Rückgang von 1,3 % auf rund 15,7 Mio. Einheiten zu verzeichnen. Die Reduzierung des Produktionsvolumens resultierte unter anderem aus der Ukraine mit einem Rückgang von 77,4 Prozentpunkten. Neben diesem senkte sich auch die Produktion in Russland um 65,2 % auf 0,5 Mio. Einheiten. Deutschland verzeichnete im Jahr 2022 einen starken Zuwachs von 11,5 Prozentpunkten auf 3,6 Mio. Einheiten und konnte seinen Marktanteil um 0,2 Prozentpunkte (auf 4,4 %) erhöhen. Auch in Rumänien stieg die Produktion um 21,0 % auf 0,5 Mio. Einheiten.

In Nordamerika stieg das Produktionsvolumen von Light Vehicle von 12,4 Mio. Einheiten auf 13,6 Mio. Einheiten (9,7 %). Südamerika konnte im Jahr 2022 wieder ein ordentliches Wachstum verzeichnen. Hier erhöhte sich das Produktionsvolumen auf 7,4 Mio. Einheiten um 16,8 Prozentpunkte. Auch Japan und Südkorea konnten einen minimalen Zuwachs von 2,4 % verzeichnen. Der Zuwachs umfasst in der Fahrzeugproduktion insgesamt 0,25 Mio. Einheiten auf 11,1 Mio. Einheiten. Südasien verzeichnete ein Wachstum der Light Vehicle Produktion um 17,2 % auf rund 4,4 Mio. Einheiten. China erzielte hierbei ein Produktionsvolumen von 26,3 Mio. Einheiten und damit einen Anstieg von 6,1 % im Vergleich zum Vorjahr.

Die Produktion von Antriebsaggregaten für Light Vehicle erhöhte sich, entsprechend der Produktion von Fahrzeugen kleiner sechs Tonnen, im Jahr 2022 weltweit um 6,2 % auf 82,0 Mio. Einheiten. Die Produktion von Benzinmotoren stieg minimal im Vergleich zum Vorjahr um 3,2 % auf 62,8 Mio. Einheiten. Die Produktion von Dieselmotoren verfehlte das Vorjahresniveau um 0,6 Mio. Einheiten; es ergab sich ein Rückgang von 5,0 %. Hybrid- und Elektromotoren erreichten hingegen wieder eine Rekord-Wachstumsrate von 74,1 % auf 8,1 Mio. Einheiten und kommen in der Produktionszahl den Dieselmotoren ein Stück näher. Damit erhöht sich der Marktanteil von 6,1 % im Jahr 2021 auf 9,9 %.

Die Produktion von Automatikgetrieben stieg um 2,3 % auf 49,1 Mio. Einheiten (Vorjahr rund 48,0 Mio. Einheiten). Der Marktanteil verzeichnete einen Rückgang von 62,1 % im Jahr 2021 auf 59,9 % im Jahr 2022, bleibt aber dennoch deutlich in Führung.

In Europa stieg die Produktion von Automatikgetrieben mit 8,0 Mio. Einheiten um 2,4 %. Die Anzahl der Schaltgetriebe verzeichnete in Europa einen Rückgang um 9,5 % auf 6,0 Mio. Einheiten.

Das Schaltgetriebe verzeichnete in China den höchsten Rückgang von 30,4 % auf 3,6 Mio. Einheiten, dafür im Nahen Osten und Afrika einen Zuwachs von 5,3 % und in Südasien sogar einen Zuwachs von 14,1 %. Im Nahen Osten und Afrika ergab sich allerdings für das Automatikgetriebe ein Rückgang von 96,8 %.

3. FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Ertragskennzahlen		2021	2022	Vdg. in %
Umsatzerlöse	in € Mio.	2.728,3	3.264,2	+ 19,6 %
Betriebsergebnis vor Abschreibung (EBITDA)	in € Mio.	423,6	482,5	+ 13,9 %
EBITDA-Marge	in %	15,5 %	14,8 %	
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT)	in € Mio.	220,7	269,4	+ 22,1 %
EBIT-Marge	in %	8,1 %	8,3 %	
Ergebnis nach Steuern	in € Mio.	150,1	175,7	+ 17,1 %

Bilanzkennzahlen		31.12.2021	31.12.2022	Vdg. in %
Bilanzsumme	in € Mio.	3.257,2	3.806,6	+ 16,9 %
Eigenkapital	in € Mio.	1.081,9	1.201,0	+ 11,0 %
Eigenkapitalquote	in %	33,2 %	31,6 %	
Working Capital Employed [1)]	in € Mio.	328,5	412,7	+ 25,6 %
Nettoverschuldung [2)]	in € Mio.	759,3	911,7	+ 20,1 %
Gearing [3)]	in %	70,2 %	75,9 %	
Investitionen [4)]	in € Mio.	283,1	389,4	+ 37,5 %

Mitarbeiter		31.12.2021	31.12.2022	Vdg. in %
Mitarbeiter [5)]	Anzahl	9.530	10.917	+ 14,6 %

1) Working Capital Employed = Vorräte + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen - Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
2) Nettoverschuldung = Finanzverbindlichkeiten (kurzfristig, langfristig) - Zahlungsmittel
3) Gearing = Nettoverschuldung / Eigenkapital
4) Zugänge von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten laut Anlagespiegel; ohne Leasingzugänge (IFRS 16) iHv. € 23,1 Mio. (Vorjahr: € 29,1 Mio)
5) Mitarbeiterstand zum Stichtag (inklusive Leiharbeiter)

GESCHÄFTSENTWICKLUNG UND ANALYSE DER ERTRAGSKENNZAHLEN

Die Pierer Industrie-Gruppe blickt auf ein neues Rekordjahr 2022 zurück. Die größten Herausforderungen für die erfolgreiche Fortsetzung des Wachstumskurses waren die instabilen internationalen Lieferketten. Aufgrund der unter anderem hohen Marktnachfrage nach Powered Two-Wheelers (PTWs) und durch ein aktives Management der genannten Herausforderungen erzielte die Pierer Industrie-Gruppe trotz herausfordernder Rahmenbedingungen sowohl umsatz- als auch ergebnisseitig ein neues Rekordjahr.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erzielte die Pierer Industrie-Gruppe Umsatzerlöse in Höhe von € 3.264,2 Mio. (+19,6%) nach € 2.728,3 Mio. im Vorjahr. Knapp 94 % der Umsatzerlöse wurden außerhalb Österreichs erzielt. Regional betrachtet entfielen 53,9 % des Umsatzes auf Europa (-6,9% zum Vorjahr), 29,7 % auf Nordamerika inkl. Mexiko (+8,6% zum Vorjahr) und 16,5% auf den Rest der Welt (-1,6% zum Vorjahr).

Das operative Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) liegt mit € 482,5 Mio. um 13,9 % über dem Vorjahreswert von € 423,6 Mio. Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) in Höhe von € 269,4 Mio. konnte ebenfalls deutlich gesteigert werden (Vorjahr: € 220,7 Mio.). Das Ergebnis nach Steuern liegt mit € 175,7 Mio. um € 25,6 Mio. bzw. 17,1 % über dem Vorjahreswert von € 150,1 Mio.

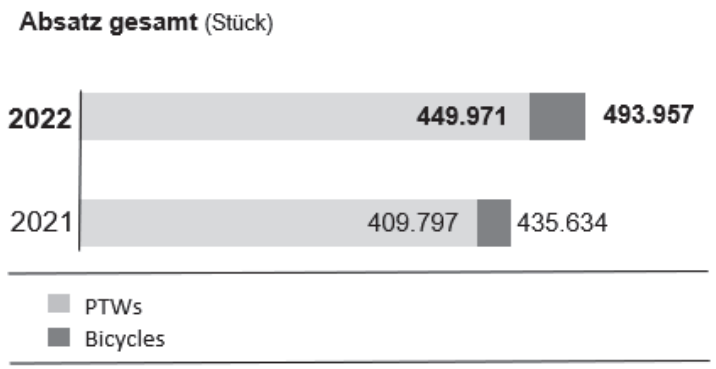
Die beiden Segmente „PIERER Mobility-Gruppe“ und „Pankl AG-Gruppe“ stellen die operativen Hauptbereiche der Pierer Industrie-Gruppe dar, auf deren Entwicklung im Folgenden eingegangen wird.

PIERER Mobility-Gruppe

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

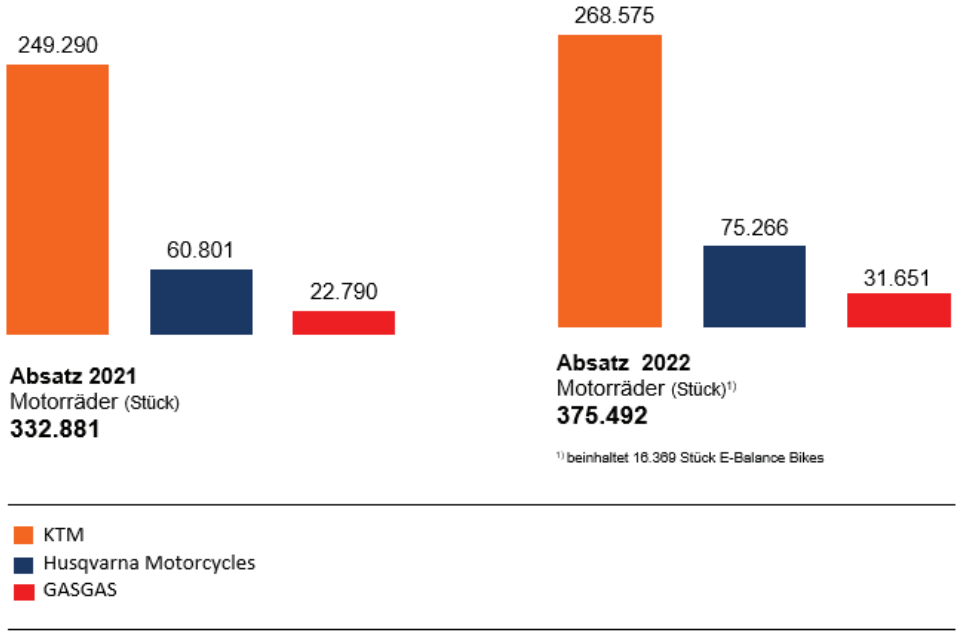
Das operative Betriebsergebnis (EBIT) verbesserte sich um 21,6 % auf € 235,3 Mio. (Vorjahr: € 193,5 Mio.), was einer EBIT-Marge von 9,7 % entspricht. Das operative Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) liegt mit € 381,1 Mio. um knapp € 50 Mio. über dem Vorjahreswert von € 332,2 Mio. Die EBITDA-Marge beläuft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

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



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

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

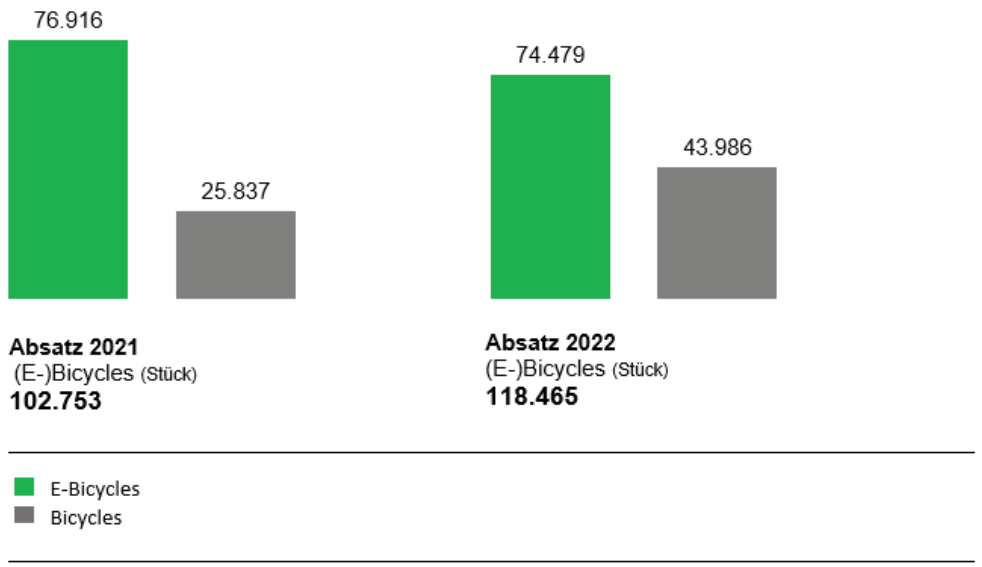


Im Geschäftsjahr 2022 wurden am Produktionsstandort Mattighofen 222.041 Motorräder produziert. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einer Steigerung von 43.049 Stück oder +24,1 %. Unter Berücksichtigung der von unserem Partner Bajaj Auto Ltd. in Indien produzierten kleinmotorigen KTM- und Husqvarna-Modelle sowie der in Spanien produzierten GASGAS-Trials wurden weltweit 381.823 Motorräder (+17,9 %) produziert.

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

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

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



Pankl AG-Gruppe

Im Geschäftsjahr 2022 erzielte die Pankl AG-Gruppe Umsatzerlöse in Höhe von € 836,5 Mio. (Vorjahr: € 709,1 Mio.) und ein Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) in Höhe von € 15,6 Mio. (Vorjahr: € 11,1 Mio.) bei einer EBIT-Marge von 1,9 % (Vorjahr: 1,6 %). Das Ergebnis nach Steuern belief sich auf € 0,4 Mio. (Vorjahr: € 3,5 Mio.).

Regional betrachtet entfielen 75,9 % des Umsatzes auf Europa (-0,3 %-Punkte zum Vorjahr), 17,0 % auf Nordamerika inkl. Mexiko (+2,0 %-Punkte zum Vorjahr) und 7,1 % auf den Rest der Welt (-1,7 %-Punkte zum Vorjahr). Die größten Absatzmärkte in Europa waren Deutschland (35,6%) und Österreich (13,6 %).

Der Umsatz der **Pankl Racing AG** stieg im Geschäftsjahr 2022 gegenüber 2021 um 29,5% auf € 369,3 Mio. Insgesamt erwirtschaftete der Geschäftsbereich Racing/High Performance einen Umsatz in Höhe von € 332,1 Mio. nach € 256,3 Mio. im Vorjahr. Dies entspricht einem Umsatzanstieg von € 75,8 Mio. Nach den schwierigen Jahren 2020 und 2021 im Luftfahrtbereich erhöhte sich der Umsatz 2022 in diesem Bereich deutlich von € 30,7 Mio. auf € 39,2 Mio. Das EBIT der Pankl Racing AG konnte 2022 auf ein neues Rekordniveau von € 19,0 Mio. (Vorjahr: € 15,5 Mio.) gesteigert werden, wobei sich die EBIT-Marge auf 5,1% (Vorjahr: 5,4%) belief. Nach Hinzurechnung von Abschreibungen in Höhe von € 27,9 Mio. ergab sich im Geschäftsjahr 2022 ein EBITDA von € 47,0 Mio. nach € 41,4 Mio. im Geschäftsjahr 2021. Dies entspricht einer EBITDA-Marge von 12,7% (Vorjahr: 14,5 %).

Der Umsatz der **SHW AG** lag im Geschäftsjahr 2022 mit € 472,5 Mio. um 10,6% über dem Vorjahreswert von € 427,3 Mio. Aus dem Geschäftsbereich Pumpen & Motorkomponenten war dabei ein starkes Wachstum und aus dem Geschäftsbereich Bremsscheiben ein leichtes Wachstum erwartet worden. Mit 5,2% Wachstum für den Geschäftsbereich Pumpen & Motorkomponenten bzw. 23,8% Wachstum für den Geschäftsbereich Bremsscheiben wurde die Prognose erreicht bzw. sogar übertroffen. Das EBITDA der SHW AG lag im Geschäftsjahr 2022 mit € 36,3 Mio. um 4,6 % über dem Vorjahr (€ 34,7 Mio.). Die EBITDA-Marge lag mit 7,7% nur leicht unter dem Vorjahresniveau von 8,1%. Das EBIT der SHW AG entspricht mit € 3,0 Mio. dem Vorjahreswert bei einer EBIT-Marge von 0,6% (Vorjahr: 0,7%).

BILANZANALYSE

Die Bilanzstruktur der Pierer Industrie-Gruppe setzt sich wie folgt zusammen:

	2021		2022	
	Mio. €	**in %**	**Mio. €**	**in %**
Langfristige Vermögenswerte	1.854,8	56,9%	2.017,3	53,0%
Kurzfristige Vermögenswerte	1.402,5	43,1%	1.789,2	47,0%
Vermögenswerte	**3.257,2**	**100,0%**	**3.806,6**	**100,0%**
Eigenkapital	1.081,9	33,2%	1.201,0	31,6%
Langfristige Schulden	1.331,5	40,9%	1.379,8	36,2%
Kurzfristige Schulden	843,9	25,9%	1.225,7	32,2%
Eigenkapital und Schulden	**3.257,2**	**100,0%**	**3.806,6**	**100,0%**

Die Bilanzsumme der Pierer Industrie-Gruppe erhöhte sich gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 von € 3.257,2 Mio. auf € 3.806,6 Mio. um 16,9%.

Die Erhöhung der langfristigen Vermögenswerte von € 1.854,8 Mio. auf € 2.017,3 Mio. (+8,8%) liegt insbesondere analog zu den Vorjahren im Bereich von Entwicklungsprojekten, welche über den Abschreibungen liegen und zu einer Steigerung der immateriellen Vermögenswerte (+€ 96,2 Mio.) führten. Zudem stieg auch das Sachanlagevermögen (+ € 83,1 Mio.) vor allem aufgrund der Errichtung des neuen Headquarters von KTM North America im kalifornischen Murrietta. Andererseits reduzierten sich die sonstigen langfristigen Vermögenswerte (- € 38,1 Mio.) insbesondere aufgrund des Verkaufs von Anteilen an der LEONI AG.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere die Vorräte um € 289,3 Mio. Die weiteren Veränderungen betreffen einerseits den Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Vermögenswerte und andererseits die Reduktion der Zahlungsmittel. Dies führte insgesamt zu einer Erhöhung der kurzfristigen Vermögenswerte um 27,6 % auf € 1.789,2 Mio.

Die kurzfristigen Schulden erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 um € 381,8 Mio. (+45,3 %). Der Anstieg ist größtenteils auf den Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen. Die langfristigen Schulden erhöhten sich leicht um 3,6 % auf € 1.379,8 Mio.

Das Eigenkapital erhöhte sich im Geschäftsjahr 2022 um € 119,1 Mio. von € 1.081,9 Mio. auf € 1.201,0 Mio. Einerseits wurde durch das Ergebnis nach Steuern in Höhe von € 175,7 Mio. das Eigenkapital gestärkt. Andererseits führten Dividendenzahlungen in Höhe von € 51,1 Mio. und der Zukauf der Anteile an Tochterunternehmen in Höhe von € 18,7 Mio. zu einer Verringerung des Eigenkapitals. Die sonstigen Effekte in Höhe von € 13,2 Mio. resultieren im Wesentlichen aus der Summe der ergebnisneutralen Erfassung von Fremdwährungsdifferenzen, der Bewertung von Finanzinstrumenten sowie der Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen. Die Eigenkapitalquote liegt mit 31,6% aufgrund der beschriebenen Bilanzerhöhung unter dem Wert per 31. Dezember 2022 von 33,2%.

LIQUIDITÄTSANALYSE

Der Cash-Flow aus dem operativen Bereich lag im Geschäftsjahr 2022 bei € 282,8 Mio. und damit um 26,4% unter dem Vorjahreswert von € 384,1 Mio., wofür insbesondere der Anstieg im Working Capital hauptverantwortlich war.

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionen betrug € -345,5 Mio. und liegt insgesamt 3,5% über dem Vorjahreswert von € -333,9 Mio. Einerseits stiegen die Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen (Effekt € -76,7 Mio.). Andererseits wurden im Wesentlichen Finanzanlagen und Sachanlagen im laufenden Geschäftsjahr von insgesamt € 64,6 Mio. veräußert.

Aufgrund des hohen Investitionsniveaus und einer gestiegenen Kapitalbindung im Working Capital ist der Free Cash-Flow mit € -62,7 Mio. im Jahr 2022 negativ. In den letzten drei Geschäftsjahren wurde ein durchschnittlicher Free Cash-Flow von 4,6 % vom Umsatz erwirtschaftet, welcher am oberen Ende der nachhaltigen Zielbandbreite von 3 bis 5 % des Umsatzes liegt.

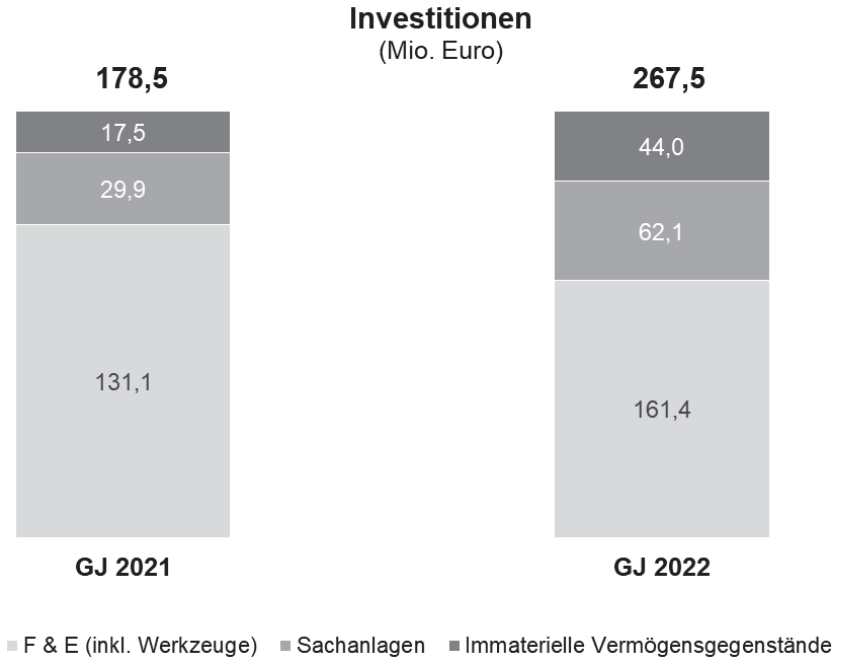
Nach Berücksichtigung des Cash-Flows aus Finanzierungsaktivitäten in Höhe von € -70,2 Mio. verringerten sich die liquiden Mittel im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um € 132,3 Mio. (inklusive Fremdwährungseffekte von € 0,6 Mio.) auf € 352,0 Mio.

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

INVESTITIONEN[7]

Im laufenden Geschäftsjahr wurden in der Pierer Industrie-Gruppe Investitionen in Höhe von € 389,4 Mio. getätigt (Vorjahr: € 283,1 Mio.). Diese betreffen in Höhe von € 201,6 Mio. (Vorjahr: € 146,8 Mio.) Sachanlagen und in Höhe von € 187,9 Mio. (Vorjahr: € 136,3 Mio.) immaterielle Vermögenswerte. Die Investitionen auf die beiden operativen Segmente PIERER Mobility-Gruppe und Pankl AG-Gruppe verteilen sich wie folgt.

Im laufenden Geschäftsjahr wurden in der **PIERER Mobility-Gruppe** Gesamtinvestitionen in Höhe von € 293,4 Mio. (Vorjahr: € 203,1 Mio.) inklusive IFRS 16 Leasingzugänge in Höhe von € 25,9 Mio. (Vorjahr: € 24,6 Mio.) getätigt. Die Investitionen ohne Leasingprojekte verteilen sich auf Entwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge), Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände wie folgt:



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

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

[7] ohne Leasingzugänge (IFRS 16)

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

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

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

Aufgrund der hohen Investitionen in Kapazitäten und Infrastruktur in den letzten Jahren und der Verlagerung der kleinmotorigen Husqvarna Motorcycles Straßenmodelle zum strategischen Partner Bajaj sind die benötigten Produktionskapazitäten in Österreich für die nächsten Jahre sichergestellt. Trotz makroökonomischer Herausforderungen auf globaler Ebene haben Investitionen in die (Weiter-)Entwicklung bestehender und neuer Modelle, Elektromobilität und High-Tech-Modernisierung aktuell und auch in Zukunft höchste Priorität. Im Einklang mit den strategischen Zielen werden die Ausgaben für Investitionen in Forschung und Entwicklung dem bereits hohen Niveau der Vorjahre entsprechen.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden in der Pankl AG-Gruppe Investitionen[8] in Höhe von € 73,5 Mio. getätigt (Vorjahr: € 58,5 Mio.). Die Pankl Racing-Gruppe investierte insgesamt € 31,8 Mio. (Vorjahr: € 18,9 Mio.). Davon entfielen € 30,9 Mio. auf Sachanlagen und € 0,9 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte. In der SHW-Gruppe betrugen die Investitionen € 41,6 Mio. (Vorjahr: € 39,6 Mio.). Davon entfielen € 35,3 Mio. auf Sachanlagen und € 6,3 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte.

Zur Finanzierung der bereits veranlassten Investitionen (Bestellobligo Anlagevermögen) sowie der für das Geschäftsjahr 2023 geplanten Investitionen stehen neben dem für das Geschäftsjahr 2023 geplanten Cash-Flow aus betrieblicher Tätigkeit ausreichende Finanzierungsmöglichkeiten über den Konsortialkreditvertrag und zulässige Baskets, etwa für zusätzliche langfristige Darlehensfinanzierungen, zur Verfügung.

Zudem wurde in der Immobilienbeteiligung PIERER IMMOREAL GmbH für Industrieprojekte der Pierer Industrie-Gruppe € 28,5 Mio. (Vorjahr: € 42,6 Mio.) investiert.

[8] ohne Leasingzugänge (IFRS 16) in Höhe von € 6,9 Mio. (Vorjahr: € 7,4 Mio.)

4. KONSOLIDIERTER NICHTFINANZIELLER BERICHT

I. UNTERNEHMEN & NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT

Über diesen Bericht

Der vorliegende nichtfinanzielle Bericht beinhaltet die Angaben gemäß Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetz (§267a UGB) für die Pierer Industrie-Gruppe. Laut §267a sind Angaben, die für das Verständnis der wesentlichen Auswirkungen aus der Geschäftstätigkeit relevant sind und sich zumindest auf Umwelt-, Sozial- und Arbeiternehmerbelange, die Achtung der Menschenrechte sowie Bekämpfung von Korruption und Bestechung beziehen, zu berichten. Die Managementansätze (verfolgte Konzepte und Zielsetzung), Maßnahmen und weitere Erläuterungen (Due Diligence) werden entlang der drei Handlungsbereiche Umwelt, Soziales und Governance beschrieben. Die Themen ergeben sich aus der 2022 durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse.

Dieser sogenannte konsolidierte, nichtfinanzielle Bericht wurde für den Zeitraum 1.1.2022 bis 31.12.2022 unter Bezugnahme auf die GRI-Standards erstellt. Der GRI-Index im Anhang dieser Beilage beinhaltet eine detaillierte Auflistung der diesbezüglichen Anforderungen. Eine Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards wird angestrebt und diese im Jahr 2023 weiter optimiert.

Der nichtfinanzielle Bericht der Pierer Industrie-Gruppe (Wels/Österreich) umfasst grundsätzlich alle konsolidierten Tochtergesellschaften, wobei die Berichtsinhalte sich auf die Gesellschaften der zwei wesentlichen Unternehmensgruppen samt Tochtergesellschaften fokussieren: die der Pierer Mobility-Gruppe[9] und der Pankl-Gruppe[10]. Die Mitarbeiter- und Compliance-Kennzahlen umfassen grundsätzlich alle konsolidierten Gesellschaften der Pierer Industrie-Gruppe: Dazu gehören neben der Pierer Mobility AG und der Pankl AG die Abatec GmbH, und die Pierer Immoreal GmbH. Im Handlungsbereich Umwelt werden grundsätzlich die Kennzahlen der wesentlichen Unternehmens- und Produktionsstandorte berücksichtigt. Die Pierer Mobility-Gruppe hat für das Geschäftsjahr 2022 einen detaillierten nichtfinanziellen Bericht in Übereinstimmung mit den GRI-Standards 2021 veröffentlicht. Dieser Bericht, welcher freiwillig extern geprüft wird, ist online auf der Unternehmenswebseite[11] zugänglich gemacht. Die Pankl-Gruppe hat für das Geschäftsjahr 2022 erstmalig und freiwillig einen Nachhaltigkeitsbericht unter Bezugnahme auf die GRI-Standards 2021 erstellt und auf der Unternehmenswebseite veröffentlicht[12].

Unternehmensführung

Der Vorstand der Pierer Industrie-Gruppe achtet auf eine korrekte Unternehmensführung und berücksichtigt dabei Aspekte der Nachhaltigkeit, 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 unterliegen unter anderem der österreichischen Rechtsordnung, in dem Rahmen die Gruppe grundsätzlich tätig ist. Zudem dient als Basis zur Erreichung der Rechtskonformität der jeweilige Verhaltenskodex, in dem die Grundsätze und Prinzipien festgelegt werden, an denen sich die Gesellschaften in der Pierer Industrie-Gruppe ihr wirtschaftliches Handeln ausrichten. Ergänzend dazu wurden diverse (interne) Richtlinien auferlegt.

Der Vorstand der Pierer Industrie-Gruppe ist nach funktionalen und geschäftlichen Zuständigkeiten gegliedert. Die geschäftsbezogenen Konzernbereiche werden, sowie auch im Jahr 2022, von acht Vorstandsmitgliedern geleitet. Die Gesamtverantwortung für das Thema Nachhaltigkeit ist bei zwei Vorstandsmitgliedern festgelegt.

Das ESG-Management der Pierer Industrie-Gruppe ist in der Abteilung Investor Relations gebündelt. Neben einem Vorstandsmitglied bilden Mitarbeiter aus den wesentlichen Unternehmensbereichen das ESG-Steuerungsteam auf Konzernebene. Diese stehen in regelmäßigem Austausch mit den ESG-Beauftragten der jeweiligen Fach- und Geschäftsbereiche, insbesondere aus den Abteilungen Risikomanagement, Qualitätsmanagement, Umweltmanagement und der Rechtsabteilung.

9 KTM AG und ihre Tochtergesellschaften, Avocodo GmbH, PIERER Innovation GmbH
10 Pankl Racing Systems AG, SHW AG
11 https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2023/03/Nichtfinanzieller-Bericht-der-PIERER-Mobility-AG-fur-das-GJ-2022_Nachhaltigkeitsbericht.pdf
12 https://pankl.com/nachhaltigkeit/downloads/

Auf Ebene der PIERER Mobility-Gruppe wurde im Jahr 2022 zusammen mit einem externen Dienstleister ein Projekt zur Ermittlung einer Grundlage für die Schärfung der ESG-Strategie gestartet. Mit einem risikobasierten Ansatz (Fokus Outside-In Risiken) werden Inhalte, Daten und Szenarien gesammelt und erarbeitet, die ein noch präziseres Verständnis über die Wirkung ESG-bezogener Themen und Entwicklungen auf das Unternehmen ermöglichen. Dies soll im Folgejahr als Grundlage dienen, die ESG-Strategie weiter zu schärfen und auszubauen. Ziel ist es, die Grundlage für ESG-Strategie im Jahr 2023 auszubauen. Auf Ebene der Pankl-Gruppe wurde im Berichtsjahr das ESG-Team erweitert und die Festlegung eines definierten ESG-Prozesses befindet sich im Aufbau.

Wertschöpfungskette

Als Hersteller von Motorrädern für das Offroad- und Street-Segment wie auch als Produkt- und Designentwickler von (E-)Bicycles einerseits sowie als Hersteller und Zulieferer von High-Tech-Komponenten für die Automobil-, Rennsport- und Luftfahrtindustrie andererseits integriert die Pierer Industrie-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 in einem der wesentlichen Unternehmensbereiche nur zum Teil intern erfolgt, bis hin zum Vertrieb bzw. zur Wartung.

- Forschung & Entwicklung
- Einkauf
- Produktion (Fahrwerkskomponente und Motorrad; dynamische Komponente, Pumpen und Motorkomponente sowie Leichtbau- und Verbundbremsscheiben) & Assemblierung (Motorrad)
- Logistik & Vertrieb
- (Produktnutzung & Verwertung)

Nachhaltigkeitsmanagement

1. Managementsystem und Zertifizierung

PIERER Mobility-Gruppe

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 in der PIERER Mobility-Gruppe von einem integrierten Managementsystem nach ISO 9001* und ISO 14001* erfasst und mit dem KTM-Prozessmanagementsystem gesteuert.

Die Darstellung von Energie- und Materialströmen sowie die Ableitung von Verbesserungspotentialen erfolgt durch ein in das Managementsystem integriertes Umweltmanagementsystem (UMS – zertifiziert nach ISO 14001). Des Weiteren werden hier im Wesentlichen die nachfolgenden Aspekte fokussiert:

- Lebenswegbetrachtung von der Entwicklung bis zur Entsorgung: Derzeit werden gewisse Aspekte des Produktlebenswegs, wie die Elektrifizierung kleinerer Leistungsklassen und die CO_2-Emissionsreduktion (z.B. durch E-Fuels), forciert. Zudem wird derzeit ein Prozess zur Berechnung des CO_2-Fußabdrucks für einzelne Komponenten der Fahrzeuge erarbeitet.
- Gewährleistung der Betriebssicherheit mit Fokus auf Sicherheit, Ordnung und Sauberkeit zur kontinuierlichen Sicherstellung von Umweltschutz-, Sicherheits- und Brandschutzvorgaben.
- Regelmäßig stattfindende interne Audits, zusätzlich wird das UMS einmal jährlich durch den TÜV auditiert.
- Jährlich aktualisierte Umweltziele und Workshops zu deren Aktualisierung. Die Offenlegung der Umweltziele erfolgt im Zuge der Berichterstattung entlang der Empfehlungen der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD). Dieser Bericht erscheint seit 2021, wird jährlich überarbeitet und auf der Webseite der Unternehmensgruppe veröffentlicht[13].
- Jährliche Bewertung der Umweltaspekte, auch hierzu findet einmal jährlich ein Workshop statt.
- Um ein durchgehendes Umweltbewusstsein innerhalb des Unternehmens zu erreichen, werden Mitarbeiterschulungen zum Umweltmanagementsystem, wie etwa ein E-Learning zum

13 https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/12/PIERER-Mobility-AG_TCFD-Report-2022_de.pdf

- richtigen Umgang mit Abfällen, angeboten. Das Schulungsangebot wird 2023 weiter ausgebaut.
- Legal Compliance.

Der Zertifizierungsumfang der ISO 9001 umfasst die Produktionsstandorte in Mattighofen, Munderfing und Graz, die Forschungs und Entwicklungs GmbH, die Logistikstandorte in Munderfing als auch die in Mattighofen und Graz ansässigen Vertriebsgesellschaften. 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 Forschungs und Entwicklungs GmbH nach ISO 14001 zertifiziert.

Produktionsbegleitende Audits
Um dem Risiko eines fehlerhaften Produktes und den damit verbundenen, möglichen nachteiligen Auswirkungen für die Kunden bestmöglich entgegenzuwirken, werden täglich intensive produktionsbegleitende Audits an Motoren und Fahrzeugen durchgeführt. Zur Verbesserung der Produktions- und Montageprozesse werden zudem monatliche Prozessaudits in Anlehnung an VDA 6.3 durchgeführt. (VDA - Verband der Automobilindustrie, VDA 6.3 = Richtlinien für Prozessaudits). Da ein Großteil der erzeugten Fahrzeuge für die Verwendung im öffentlichen Straßenverkehr konzipiert und homologiert ist, richtet sich das Augenmerk auf die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben der jeweiligen Endmärkte.

Mess- und Prüflabor, Erprobung der Produkte und Prozess-FMEA
Innerhalb der KTM Forschungs- und Entwicklungs GmbH steht ein Mess- und Prüflabor zur Verfügung. Hier werden neu oder weiterentwickelte Materialien hinsichtlich Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen analysiert, um die Einhaltung der Spezifikationsanforderungen von Bauteilen/Produkten sicherzustellen. Zudem betreibt sie ein Prüffeld im Bereich der Betriebsfestigkeit zur Prüfung von Einzelkomponenten, Baugruppen und Gesamtfahrzeugen (z.B. Shaker-Prüfstand, Servohydraulik-Prüffeld, Dauerlauf-Rollenprüfstände, Akustik-Rollenprüfstand). Die Entwicklungsergebnisse werden während des gesamten Produktentwicklungsprozesses durch eigens installierte Testteams für Straßenfahrzeuge wie auch für Offroad, vom frühen Prototypenstadium bis hin zum Serienprodukt, erprobt. Um Risiken zu vermeiden, werden außerdem punktuell Fehlermöglichkeits- und Einflussanalysen (Design & Prozess FMEA) durchgeführt.

Sicherheitsstandards
Ein weiterer Schwerpunkt, der eine kontinuierliche Verbesserung und Anpassung der gelebten Prozesse erfordert, bleibt die Integration komplexer, elektronischer Regelsysteme und die steigende Vernetzung mit anderen Verkehrsteilnehmern. Die stetige Erweiterung der strengen Entwicklungs- und Qualitätssicherungsprozesse an die veränderten Fahrzeugfunktionen, die sich am ISO 26262 Standard für Funktionale Sicherheit orientieren, ist die Grundlage dafür, die Sicherheit der Anwender gewährleisten zu können.
Im Zuge der kontinuierlichen Prozessverbesserung werden auch neue Vorgaben wie z.B. die Absicherung der Fahrzeuge und zugehörigen Infrastruktur gegen Cyberangriffe laut ISO 21434 in die Prozesse der Produktentstehung integriert. Durch den Aufbau von Expertise in diesem Fachbereich wird auch im Bereich des Datenschutzes (DSGVO) eine Verbesserung der Sicherheitsstandards erreicht.

Abgas- und Lärmemissionen
Die Homologation der Fahrzeuge in den jeweiligen Endmärkten dient als Nachweis für die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen. Die Typgenehmigungsprüfungen werden auf geeigneten Prüfständen durch den technischen Dienst durchgeführt (oder überwacht). Einige der Prüfstände für Auspuff- und Verdunstungsemissionen sind vom Technischen Dienst („TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH“) als „Drittlabor“ anerkannt. KTM betreibt außerdem eine Reihe weiterer Emissionsprüfstände (für komplette Fahrzeuge und für Motoren). Sie sind zwar nicht als „Drittlaboratorien“ anerkannt, weisen aber dennoch die gleiche Qualität und Genauigkeit auf wie die anerkannten „Drittlaboratorien“. Diese Prüfstände werden für die Bewertung und Entwicklung der Emissionen von Fahrzeugen verwendet, die sich in der Entwicklungsphase befinden. Darüber hinaus verfügt KTM über eine nach ISO 10844 zertifizierte Geräuschprüfstrecke. Hier werden UNECE R41-Zulassungsprüfungen durchgeführt. Diese wird auch für die Lärmemissionsbewertung von Fahrzeugen in der Entwicklung sowie für CoP (Conformity of Production) Tests verwendet.

KTM hat zudem einen speziellen akustischen Laborraum, in dem nahezu kein Schall reflektiert wird und somit für die Prüfverfahrenssimulation nach UNECE R41 geeignet ist. Simulierte Vorbeifahrtgeräuschprüfungen sind jedoch in der EU-Typgenehmigungsverordnung und auch in der UNECE R41-Regelung für Geräuschemissionen von Motorrädern noch nicht vorgesehen. Dennoch werden in diesem echofreien Raum Tests durchgeführt, um die kontinuierliche Geräuschemissionsbewertung ganzer Fahrzeuge und in der Entwicklung befindlicher Fahrzeugteilsysteme (z.B. Bremssystem oder isolierte Analyse der Geräuschemissionen des Sekundärgetriebes) zu unterstützen.

Assemblierungsprozess & End-of-Line Test
Jede Fahrzeugkomponente wird nach einem Prüfplan durch erfahrene und hinsichtlich der relevanten Prüfkriterien geschulte Mitarbeiter überprüft. 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. Weiters findet im Zuge der Auslieferung an den Endkunden für jedes Motorrad eine sogenannte Pre-Delivery-Inspection durch den geschulten KTM/Husqvarna/GASGAS-Händler statt. Dabei wird eine klar definierte Inspektionsliste mit allen sicherheitsrelevanten Bauteilen und Systemen abgearbeitet und elektronisch in der Fahrzeuggeschichte für jedes Motorrad im Dealer.Net gespeichert.

Die außereuropäischen Assemblierungsstandorte werden von einem Team hochqualifizierter QM-Mitarbeiter professionell betreut. Sie sorgen dafür, dass das Fertigungs-Know-how zu diesen Standorten weitergegeben wird und stellen mit der Implementierung eines KTM-konformen Managementsystems die Qualität der dort produzierten Fahrzeuge sicher.

Pankl-Gruppe

Um entlang der gesamten Wertschöpfungskette, vor allem in den Produktionsprozessen, wesentliche Verbesserungen für Umwelt und Klima zu erreichen, bedarf es neben klaren Zielen und dem entsprechenden Willen, alle Aktivitäten optimal zu steuern und zu unterstützen, auch eines strukturierten Vorgehens. Längerfristig wird dies durch die kontinuierliche Verbesserung der Technologie- und Managementprozesse, ein konzernweites Umweltmanagementsystem sowie die Schulung und aktive Einbindung aller Beteiligten sichergestellt.

Die angewandten Grundsätze sind in der konzernweiten Umwelt- und Nachhaltigkeitsrichtlinie festgehalten und sowohl auf dem Sharepoint als auch auf der Homepage der Pankl Racing Systems AG einsehbar.

Die nach den ISO-Normen zertifizierten Managementsysteme umfassen alle Mitarbeiter, Prozesse und Tätigkeiten an den betroffenen Standorten. Die Wirksamkeit des Managementsystems wird regelmäßig durch interne und externe Audits überprüft. Falls erforderlich, werden Maßnahmen zur Verbesserung des Managementansatzes umgesetzt.

Mit der durchgehenden Umweltmanagementzertifizierung ISO 14001* hat Pankl Strukturen und Prozesse geschaffen, um die Umweltleistung des Unternehmens stetig zu verbessern und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt möglichst zu verhindern. Im Zuge dieser Prozesse werden durch das Management jährlich Ziele gesetzt, z.B. zur Erhöhung der Energieeffizienz, und der Fortschritt quartalsweise geprüft.

Die Bemühungen im Bereich des Umweltschutzes stützen sich in großem Umfang auf das implementierte Umweltmanagementsystem. Die Pankl-Standorte in Österreich, Deutschland, USA, Brasilien, Slowakei sowie Rumänien sind nach ISO 14001 zertifiziert und werden im Rahmen jährlich abgehaltener Audits hinsichtlich ihrer Verbesserungen im Umweltmanagement und der Wirksamkeit getroffener Maßnahmen bewertet.

Um die „Due Diligence“ bei Pankl sicherzustellen, werden an einigen Standorten anerkannte Rahmenwerke zugrunde gelegt. Hierzu zählen die automobilspezifische Norm IATF 16949, die Qualitätsmanagementnorm ISO 9001 (Österreich, USA, Slowakei, England, Deutschland, Kanada und Rumänien), die Energiemanagementsystemnorm ISO 50001 (deutsche Standorte der SHW), die Arbeits- und Gesundheitsschutznorm ISO 45001 sowie die Umweltnorm ISO 14001. Sie alle enthalten jeweils Vorgaben zur Umsetzung von Maßnahmen in den betreffenden Bereichen. Die Standorte in Aalen-Wasseralfingen, Bad Schussenried, Tuttlingen und Neuhausen ob Eck nutzen ein integriertes Managementsystem, das sich auf vier bzw. alle fünf Normen bezieht. Die internationalen Standorte der SHW-Gruppe in Nord- und Südamerika sowie China orientieren sich im Umgang mit Arbeitssicherheit an den Systemen und Maßnahmen der deutschen Werke und können ebenfalls Zertifizierungen nachweisen.

* Die jeweils gültigen Zertifikate sind auf der Webseite des jeweiligen Unternehmens permanent verfügbar.

2. Wesentliche Nachhaltigkeitsthemen (Wesentlichkeitsanalyse)

Die Durchführung einer Wesentlichkeitsanalyse dient dazu, für das Unternehmen relevante und wesentliche Faktoren hinsichtlich nachhaltigen, sozialen und wirtschaftlichen Handelns zu identifizieren und zu bewerten. Hierzu zählen neben den Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelangen auch die Achtung der Menschenrechte sowie die Bekämpfung von Korruption und Bestechung. Die in diesem Bericht als wesentlich für die Pierer Industrie AG dargestellten Inhalte basieren auf den Ergebnissen der im Jahr 2022 durchgeführten grundlegend neuen Wesentlichkeitsanalyse der PIERER Mobility-Gruppe einerseits und der Pankl-Gruppe andererseits. Durch die Analyse des Geschäftsmodells und der Auswirkungen des wirtschaftlichen Handelns auf die

beteiligten Stakeholder, sowohl innerhalb als auch außerhalb des Unternehmens, wurden relevante Themenfelder identifiziert. In einem zweiten Schritt wurden die identifizierten Faktoren in einem Expertengremium unter Vorstandsbeteiligung diskutiert und dabei festgelegt, welche der Themenfelder die wesentlichen Inhalte des Berichts darstellen sowie welche jener Themenfelder Auswirkungen auf die Tätigkeit haben und für den langfristigen Geschäftserfolg relevant sind. Auf Basis der laufenden unterjährigen Kommunikation mit den Stakeholdern werden die wesentlichen Themenfelder hinkünftig zumindest jährlich auf deren Aktualität überprüft. Die **Bewertung der wesentlichen Themenfelder, die in der Unternehmensgruppe zur Erfüllung der vier Belange dienen**, brachte im Geschäftsjahr 2022 folgendes Ergebnis:

Umwelt *(Umweltbelange)*

- Innovation aus eigener Forschung & Entwicklung
- Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktnutzung sowie aus dem Produktdesign/End of Life
- Klima- und Umweltauswirkungen aus Beschaffung & Logistik sowie aus der Produktion, sonstige Klima- und Umweltauswirkungen
- Abfallmanagement

Soziales *(Arbeitnehmer- und Sozialbelange)*

- Produktqualität und Anwendersicherheit
- Arbeitgeberattraktivität, Diversität und Chancengleichheit
- Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit
- Aus- und Weiterbildung
- Arbeitnehmerrechte und Arbeitsbedingungen

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

- Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Beschaffung sowie aus Geschäftsentscheidungen und -prozessen
- Business & Legal Compliance
- Datenschutz, Informationssicherheit und Cybersicherheit
- Faires und verantwortungsvolles Produktmarketing
- Resilienz der Lieferketten

ESG-Management

- ESG-Stakeholderdialog
- Zukunftsfähigkeit des Geschäftsmodells
- Korrekte und nachhaltige Corporate Governance

Die Themen „ESG Stakeholderdialog“, „Zukunftsfähigkeit des Geschäftsmodells“ und „Korrekte und nachhaltige Corporate Governance“ sind hierbei keinem der drei Handlungsbereiche zugeteilt, da sie sich als ESG-Management-Aufgabe verstehen. Das Thema der Zukunftsfähigkeit ist zudem als Kombination mehrerer ESG-Themen zu betrachten. Die genannten drei wesentlichen Themen werden als übergeordnete Managementansätze für alle drei ESG-Bereiche gesehen. Aus dem Grund sind sie auch mit keinem bestimmten Indikator verbunden.

Die Stakeholder werden mit dem vorliegenden Jahresfinanzbericht über Ziele, Maßnahmen und deren Ergebnisse informiert. Ebenso werden bestimmte ESG-Themenbereiche auch bei unterschiedlichen Veranstaltungen vorgetragen (wie z.B. Roadshows, Investorenkonferenzen, Fachveranstaltungen).

3. Wesentliche Nachhaltigkeits- und Klimarisiken *(Bezug zu NaDiVeG-Belang)*

Umweltbelange

- **Innovation aus eigener Forschung und Entwicklung:** Die Risiken resultieren aus einer nicht bedarfs- und regelgerechten Produktentwicklung sowie Materialentwicklung und -optimierung. Beschäftigt sich die Pierer Industrie AG nicht intensiv mit der Forschung und Entwicklung im Bereich

der Zweirad-Mobilität (z.B. alternative Antriebstechnologien) sowie im Rennsport- und High Performance-Bereich als auch in der Luftfahrtindustrie, könnten wesentliche Meilensteine, Innovationen und Verbesserungen im Bereich der Sicherheit, Effizienz, Umweltverträglichkeit und Kundenerwartung ausbleiben oder verzögert werden.
Eine nicht bedarfs- und regelgerechte Produkt- und Materialentwicklung können zum Verlust von Marktanteilen führen, da die veränderte Nachfrage nicht ausreichend oder im Vergleich zum Mitbewerb weniger attraktiv bedient wird.
(Outside-In) – Im Zusammenhang mit dem einsetzenden und politisch zunehmend geforderten Technologie-Wandel weg von dem Verbrenner-Antrieb ist noch offen, welche der möglichen Alternativen sich durchsetzen werden, wann sie es tun und zu welchen Anteilen bzw. in welchen Einsatzgebieten. F&E-Tätigkeiten/-Investitionen in diesem wichtigen Bereich könnten sich als Fehlausrichtung erweisen, wobei als Folge hohe Entwicklungskosten komplexer Projekte kein oder wenig Return gegenüberstünde. Diese Fehlausrichtung, wie jedoch auch das Zögern bei F&E-Impulsen könnten zu abnehmender Konkurrenzfähigkeit und einer schlechteren Marktposition beitragen.

- **Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktnutzung sowie aus dem Produktdesign/End of Life:** (Outside-In) – Ein stärker werdender Fokus auf Kreislaufwirtschaft und der Einsatz nachhaltigerer Materialien könnte höhere Kosten und Aufwände zur Folge haben. Eine Verteuerung wichtiger Materialien wie Aluminium und Stahl könnte sowohl durch CO_2-bezogene Abgaben wie auch eine Knappheit durch rasant steigende Nachfrage nach Sekundärmaterial verursacht werden. Zugleich können Regularien zur Rücknahme von Traktionsbatterien und einer möglichen Erweiterung der Herstellerverantwortung hohe Aufwände und Investitionskosten zur Folge haben, um die organisatorischen und technischen Gegebenheiten derart weiterzuentwickeln, dass die Vorgaben erfüllt werden können.
  (Inside-Out) – Die Verwendung von Primärmaterialien, insbesondere Aluminium, kann mit den damit verbundenen hohen CO_2-Emissionen zum Klimawandel und generell zur Erschöpfung vorhandener Ressourcen beitragen. Das Fehlen von End-of-Life Initiativen bzgl. Rücknahme oder der 6R-Strategien (auch bereits bei der Produktentwicklung) begünstigt den Fortbestand linearer Lebenszyklen, an deren Ende die Vernichtung und Verschwendung gebrauchsfähiger Produkte, Komponenten oder Materialien stehen.
  <u>PIERER Mobility AG</u>
  - Zunehmende Regulierungen (Fahrverbote, Euro-Norm), die Forderung nach nachhaltiger Mobilität und EU-weite wie nationale Ziele zur Klimaneutralität sind Ursachen für das Risiko, dass Verbrennermotorräder künftig noch stärker reguliert und reglementiert werden. Eine Auswirkung wären sinkende Verkaufszahlen oder Auflagen aus nicht erfüllten Regulierungen.
  - Verbrennermotorräder emittieren neben CO_2 und weiteren Abgasen auch Partikel und Lärm. Das wirkt sich auf Klima, Luftqualität (besonders im urbanen Bereich) und Lärmintensität aus. Zunehmende Lärm-, Luft- und Klimaschädigung kann zu weitreichenden gesundheitlichen und die Natur beeinträchtigende Konsequenzen führen.

  <u>Pankl AG</u>
  - Der weltweite Klimawandel und die fortschreitende Ressourcenknappheit stellen insbesondere für Kunden aus der Automobilindustrie eine große Herausforderung dar. Unterstrichen wird dies durch den gemeinsamen Vorschlag von Vertretern der EU-Kommission, des EU-Parlaments und des europäischen Rates für die CO_2-Regulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge für die Zeit nach 2021. Demzufolge soll der Flottenverbrauch für Pkw bis 2030 um 37,5 Prozent gegenüber dem Vergleichsjahr 2021 gesenkt werden. Die Herausforderung besteht darin, Fahrzeuge im Hinblick auf Emissionen sowie Ressourcenverbrauch weiter zu verbessern.

- **Klima- und Umweltauswirkungen aus Beschaffung & Logistik sowie aus der Produktion und Resilienz der Lieferketten sowie sonstige Klima- und Umweltauswirkungen:** *(Outside-In)* – Als global agierendes Unternehmen sind die Lieferketten weit verzweigt und international. Unterschiedliche politische und geographische Rahmenumstände, sowie Regulierungen und Krisen üben großen Druck auf Lieferketten aus. Auch Ursachen im Zusammenhang mit dem Klimawandel

(CO_2-Bepreisungen, Materialknappheiten oder erhöhte Nachfragen nach Recycling- oder transitorisch wichtigen Materialien, zunehmende Extremwetterereignisse) könnten zu Preissteigerungen und temporären Lieferantenausfällen führen. // Steigende Energiepreise haben verschiedene Ursachen und können sich ihrerseits auf das Unternehmensergebnis auswirken. Ohne entsprechende Effizienzmaßnahmen könnten Energiekosten demnach stark steigen und das Ergebnis mindern. Im Zusammenhang mit dem voranschreitenden Klimawandel steigen auch Häufigkeit, Ausmaß und regionale Verbreitung von Extremwetterereignissen, welche Produktionsstandorte temporär beeinträchtigen oder außer Betrieb setzen können. // Wesentliche Bruttorisiken stehen vorwiegend im Zusammenhang mit möglicherweise steigenden Kompensationszahlungen für CO_2-Emissionen. Diese könnten unter anderem gebäudebezogene Energiekosten und dienstreisebezogene Kosten erhöhen.
(Inside-Out) – Transportbedingte CO_2-Emissionen tragen zum Klimawandel bei und variieren je nach gewähltem Transportmittel. Infolge der Nicht-Beachtung dessen kann es zu vermeidbaren CO_2-Emissionen beispielsweise durch übermäßige Luftfracht kommen. // Neben klimawandelbezogenen Auswirkungen (v.a. CO_2-Emissionen aus fossilen Energieträgern in der Produktion) könnten im Zusammenhang mit der Lagerung und Verarbeitung von nötigen Materialien und Stoffen Umweltverschmutzungen entstehen. // Neben CO_2- und Schadstoffemissionen aus Dienstreisen und gebäudebezogenem Energiebedarf (Strom, Wärme) und ihrem möglichen Beitrag zum Klimawandel könnten Lichtemissionen und Flächenversiegelung als Umweltauswirkungen auftreten.

Arbeitnehmerbelange

- **Arbeitgeberattraktivität:** *(Inside-Out)* – Als einer der größten Arbeitgeber in Oberösterreich, in der Steiermark und Baden-Württemberg trägt die Pierer Industrie AG maßgeblich zur Beschäftigungsrate und damit verbundenem Wohlstand bei. Bestünden diese Arbeitsplätze nicht bzw. würden nicht weiter ausgebaut, könnten zunehmende Arbeitslosigkeit, die Abwanderung qualifizierter Fachkräfte aus diesen Regionen oder dem gesamtösterreichischen/-deutschen Raum, sowie eine geringere lokale Wirtschaftstätigkeit resultieren. *(Outside-In)* – Im Umfeld sich wandelnder Ansprüche an Arbeitgeber und Arbeitsplätze könnte eine mangelnde Beschäftigung mit dem Thema zu Schwierigkeiten bei der Einstellung wichtiger Fachkräfte führen. Fehlendes (qualifiziertes) Personal könnte zu Produktionsunterbrechungen, mangelnder Innovationstätigkeit und so auch zu Umsatzverlusten beitragen.

- **Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit:** *(Inside-Out)* – Die Mitarbeiter haben ein Recht auf Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz. Eine Nichtbeachtung würde die Gesundheit der Mitarbeiter gefährden. Auch würde die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter darunter leiden.

- **Aus- und Weiterbildung:** Die fachliche Kompetenz der Mitarbeiter ist wesentliche Voraussetzung für den Konzernerfolg. Die Risiken in diesem Bereich sind nicht ausreichend ausgebildete Mitarbeiter (im Arbeitsmarkt oder in-house), die z.B. den hohen technischen Anforderungen nicht gewachsen sind. Aber auch unzufriedene Mitarbeiter, die gegebenenfalls das Unternehmen verlassen, wenn sie nicht ausreichend Weiterentwicklungsmöglichkeiten sehen. Oder aber – im Zuge des War for Talents – eine mangelnde Attraktivität als Arbeitgeber aufgrund mangelnder Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten. Insgesamt kann ein Mangel an (ausreichend qualifizierten) Mitarbeitern hier als Risiko benannt werden.

- **Diversität und Chancengleichheit:** *(Outside-In)* – In der modernen Gesellschaft spielen unterschiedliche Lebensentwürfe, Weltanschauungen und kulturelle Hintergründe eine zunehmend wichtige Rolle. Auch für die Beurteilung vieler Stakeholder der Pierer Industrie-Gruppe sind diese Grundsätze wichtig. Ebenso achten zukünftige Mitarbeiter genauso wie bestehende mehr und mehr auf eine sozial gerechte Struktur in allen Teilen des Unternehmens. Risiken für den Konzern im Bereich dieses Themas lassen sich als Abwenden verschiedener Stakeholder mit einhergehendem Reputationsverlust zusammenfassen. Auch würden die nachweislichen Potenziale diverser Teams hinsichtlich Innovation und Lösungsfindung nicht genutzt.

(Inside-Out) – Als großer Arbeitgeber und global tätiger Konzern hat die Pierer Industrie AG Verantwortung gegenüber einer gerechten Gesellschaft und einer gerechten Unternehmenskultur über die verschiedensten Individuen im Unternehmen hinweg. Ein Ignorieren dieser Themenbereiche könnte bestehende soziale Ungerechtigkeiten in der Gesellschaft verschärfen statt lösen und die individuelle Freiheit von Menschen einschränken.

- **Arbeitnehmerrechte und Arbeitsbedingungen:** *(Inside-Out)* – Veraltete oder schlechte Arbeitsbedingungen könnten zu psychischen und physischen Gesundheitsschäden bei Beschäftigten führen. Ein mangelnder Fokus auf die Einhaltung von Arbeitnehmerrechten könnte zu Rechtsverletzungen gegenüber den Beschäftigten beitragen.

  (Outside-In) – Schlechte oder nicht zeitgemäße Arbeitsbedingungen könnten zu Schwierigkeiten im Recruiting wichtiger Fachkräfte und High Potentials sowie zu erhöhter Fluktuation unter bereits Beschäftigten beitragen. Vorfälle im Zusammenhang mit der Wahrung von Arbeitnehmerrechten und Arbeitsbedingungen könnten zu Klagen und Sanktionen sowie zu Reputationsschäden führen.

Sozialbelange

- **Produktqualität und Anwendersicherheit:** *(Outside-In)* – Wenn dem zunehmenden Sicherheitsanspruch durch Anwender und Regulierungen nicht entsprochen wird, könnte die Attraktivität motorisierter Zweiräder in bestimmten Segmenten sinken und somit zu teilweisen Absatzeinbrüchen führen. Probleme in der Produktqualität könnten zu Rückrufaktionen und Reputationsschäden führen, die das Unternehmensergebnis belasten. Hohe Anforderungen an die Qualität der Produkte aus Regulierungen und weiteren Vorgaben können zu hohen Aufwänden und steigender Komplexität der Produkte führen. Dies ist auch im Zusammenhang zunehmender Intentionen zur Verwendung bzw. Nicht-Verwendung bestimmter Materialien aufgrund von nachhaltigkeitsbezogenen Kriterien zu sehen.
  (Inside-Out) – Als Hersteller von Mobilitätslösungen trägt der Konzern auch Verantwortung den Anwendern gegenüber, ihnen ein hochwertiges Produkt ohne Produktions- oder Sicherheitsmängel zur Verfügung zu stellen, welche zu Unfällen und gesundheitlichen Folgen führen oder beitragen könnten. Unzureichende Prüfprozesse und zu wenig Fokus auf Sicherheitsfeatures könnten Qualitäts- und Sicherheitsmängel begünstigen.

- **Datenschutz und Cybersicherheit:** *(Inside-Out)* – Ohne ausreichenden Fokus auf Datenschutz und Cybersicherheit könnten sensible Daten (z.B. von Kunden, Geschäftspartnern, Mitarbeitern) an unbefugte Dritte gelangen und dort für widerrechtliche Zwecke missbraucht werden. Die Verantwortung für den Umgang mit Daten und digitalen Systemen im Einklang mit regulatorischen und technologischen Standards ist daher bedeutend.
  (Outside-In) – Im Umfeld zunehmender Cyberattacken und komplexer werdender digitaler Systeme bzw. Anwendungen, sowie einem allgemein weiter steigenden Datenvolumen/-verkehr steigt auch das Risiko von Vorfällen mit Schaden für den Konzern. Während Datenunfälle zunehmend höhere Sanktionen nach sich ziehen, könnten auch Datenleaks eigener sensibler Unternehmensdaten bei Dritten für Wettbewerbsnachteile, Datenverlust und kostenintensive Folgeschäden sorgen.

- **Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Beschaffung sowie aus Geschäftsentscheidungen und -prozessen, Resilienz der Lieferketten:** *(Outside-In)* – In einer globalen und komplexen Lieferkette könnten sich Zulieferbetriebe oder Sub-Lieferanten befinden, bei denen es zu Auswirkungen auf Menschen und ihre Rechte kommt. Zunehmende Regulierungen und Aufmerksamkeit auf das Thema führen für Unternehmen zu komplexeren Sorgfaltspflichten und einer einhergehend höheren Verantwortung. Neben Reputationsschäden könnten auch hohe Kosten zur Umsetzung dieser Pflichten und Verantwortung entstehen. // Steigende Anforderungen an Unternehmen bezüglich einer strategischen Human Rights Due Diligence können zu hohen Umsetzungsaufwänden und damit verbundenen Kosten führen. Durch verstärkte Kontrollen und genauere Definitionen steigt auch das Risiko von Compliance-Vorfällen.

(Inside-Out) – Das Bestehen oder Fortbestehen von Geschäftsbeziehungen zu Betrieben mit mangelhaften Sozialstandards könnte auch zum Fortbestehen oder Ansteigen von schweren Auswirkungen von schlechten Arbeitsbedingungen und Menschenrechtsverletzungen für die dort Beschäftigten führen.

- **Faires und verantwortungsvolles Marketing:** *(Inside-Out)* – Das Bruttorisiko besteht darin, dass bestimmte Darstellungen von Fahrweisen in Marketingmaterialien ein riskanteres Fahrverhalten im tatsächlichen Straßenverkehr fördern könnten, was zu einer höheren Zahl von Unfällen beitragen könnte.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

- **Business & Legal Compliance:** Die Zusammenarbeit mit Partnern entlang der Wertschöpfungskette birgt grundsätzlich Risiken für unlauteren Wettbewerb, unter anderem die unlautere Beeinflussung von Lieferanten, Kunden oder Entscheidungsträgern. Das Risiko besteht hauptsächlich bei Vertragsanbahnungen mit Kunden und Geschäftspartnern, bei Sponsoring, sowie bei sämtlichen Projekten, bei denen Amtsträger involviert sind.
  (Inside-Out) – Ohne entsprechende Gegenmaßnahmen können wettbewerbsverzerrende Praktiken ungehindert durchgeführt werden und somit Schäden im markwirtschaftlichen System verursachen.
  (Outside-In) – Neben Reputationsschäden aus wettbewerbsverzerrenden Praktiken drohen insbesondere hohe Geldstrafen und andere Sanktionen. Ferner könnten Mehrkosten aus durch Bestechung entstandenen unwirtschaftlichen Verträgen entstehen. Gerade mit Blick auf die zunehmenden Regulierungen im ESG-Bereich könnte sich das Risiko für den Eintritt von Vorfällen erhöhen.

Menschenrechte

- **Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Beschaffung sowie aus Geschäftsentscheidungen und -prozessen:** siehe Sozialbelange
- **Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit:** siehe Arbeitnehmerbelange
- **Diversität und Chancengleichheit:** siehe Arbeitnehmerbelange
- **Datenschutz und Cybersecurity:** siehe Sozialbelange

4. Unser Beitrag zu den SDGs

Im Jahr 2015 wurde die “Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung” auf dem Gipfeltreffen der Vereinten Nationen (UN) verabschiedet. Alle 193 Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen verpflichteten sich, die Umsetzung der Agenda 2030 mit ihren 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung, den Sustainable Development Goals („SDGs“), auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene bis 2030 zu erarbeiten.

Die Pankl-Gruppe hat die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung hinsichtlich ihrer Bedeutung für die eigene Geschäftstätigkeit analysiert. Die vielseitigen Geschäftsaktivitäten und das vielfältige Produktportfolio der Pankl-Gruppe haben auch Auswirkungen auf andere SDGs, die hier nicht explizit angeführt sind. Der Grund dafür ist, dass die Auswirkungen in Bezug auf diese Ziele nicht als primär angesehen werden.

Die PIERER Mobility-Gruppe hat die 17 Ziele ebenfalls analysiert und möchte mit ihrer Geschäftstätigkeit zur Erreichung der globalen Ziele für nachhaltige Entwicklung beitragen (Fokus SDGs) sowie nachteilige Auswirkungen im Zuge der Geschäftstätigkeit hinsichtlich der Themen und Zielsetzungen vermeiden (weitere SDGs). Aus allen siebzehn SDGs ergeben sich so insgesamt elf SDGs als relevant für die PIERER Mobility-Gruppe. Eine Verknüpfung der aktuellen in der Unternehmensgruppe gesetzten wie auch geplanten Maßnahmen mit den SDGs inklusive den Unterzielen ist im ESG-Programm der PIERER Mobility-Gruppe zu finden.

Auf der Ebene der Pierer Industrie-Gruppe ergeben sich so insgesamt folgende SDGs als relevant:

5. ESG Stakeholder Dialog

Stakeholder-Gruppen: Mitarbeiter sowie Vorstand, Aufsichtsrat und Betriebsrat; Geschäftspartner; Kapitalmarkt (Aktionäre, Investoren, Analysten, Banken und Rating-Agenturen); Lieferanten und Händler; Universitäten und wissenschaftliche Partner; Anwender und Kunden; Medien; Politik; Netzwerke und Verbände; Rennfahrer und Werksfahrer, Fahrerteams.

Durch die wachsende Präsenz der Produkte und der zukunftsträchtigen High-Tech-Lösungen aus den verschiedenen Unternehmensbereichen, sowohl der B2C als auch der B2B Geschäftsbeziehungen, vor allem aber jener unter den Motorrad- und (E-)Bicycles-Marken ist die Unternehmensgruppe auf dem Weltmarkt mit verschiedenen Anspruchsgruppen konfrontiert. Die einzelnen Interessen und Haltungen werden hierbei möglichst ausgewogen berücksichtigt. Es wird stets hoher Wert auf transparentes Handeln gelegt sowie auf das Erkennen der unterschiedlichen Interessen und die Erfüllung der Erwartungen der Stakeholder; dies ist unter anderem aufgrund eines kontinuierlichen und intensiven Dialogs mit den Stakeholdern gewährleistet. Die Sichtweisen und Erfahrungen anderer sind für ihr Handeln entscheidend, um relevante, aber auch kontroverse Themen anzusprechen und zu diskutieren. Nur so kann sie die von beiden Seiten gestellten Anforderungen und Erwartungen erfüllen und nachhaltige Lösungen entwickeln.

Hierzu sind definierte Kommunikationswege und Dialogformen installiert, die einen laufenden Austausch mit den wichtigsten Anspruchsgruppen ermöglichen. Eine proaktive Kommunikation und die Einbindung relevanter Stakeholder sind für alle Gesellschaften der Pierer Industrie-Gruppe von entscheidender Bedeutung, um ihre marktführende Stellung zu bewahren und auf das volatile Marktumfeld ihrer Produkte und Dienstleistungen möglichst zeitnah reagieren zu können.

Ein respektvoller Umgang miteinander und der transparente Informationsfluss tragen nachhaltig dazu bei, ein gegenseitiges Vertrauen aufzubauen und Missverständnisse zu vermeiden – nur so können bestehende Spannungen abgebaut und neue Konflikte vermieden werden. Im Mittelpunkt des Stakeholder-Dialogs stehen neben persönlichen Gesprächen vor allem auch die gemeinsame Produktentwicklung mit verschiedenen Fachgruppierungen sowie eine starke regionale Zusammenarbeit unserer Standorte und Zulieferbetriebe. Die Pierer Industrie-Gruppe ist sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst und daher stets bemüht, zukunftssichere Arbeitsplätze anzubieten und nachhaltig neue Arbeitsplätze zu schaffen. Im Dialog mit Anrainern, Gemeinden und Verbänden entwickelt sie Lösungskonzepte für lokale Herausforderungen und forciert eine ausgewogene Aufklärungsarbeit. Der regelmäßige Austausch mit dem Kapitalmarkt hat für sie einen hohen Stellenwert. Darüber hinaus umfasst ihr Stakeholder-Management auch noch Tech-Talks, Themen-Workshops, Schulungen, Befragungen, Web-Plattformen, Medienkontakte und Interviews sowie Messen und Karrieretage.

Auf Basis der laufenden unterjährigen Aktivitäten mit ihren Stakeholdern werden die Dialogformen zumindest jährlich (die Identifikation erfolgte erstmals 2018) auf deren Aktualität überprüft und upgedatet. Ein Überblick zu den Stakeholder-Gruppen und den Dialogformen findet sich nachfolgend:

Die **Mitarbeiter** haben jährliche Mitarbeitergespräche mit ihren Vorgesetzten, wo unter anderem die Zufriedenheit und die Zielsetzung für das kommende Jahr besprochen wird. Außerdem finden regelmäßig Befragungen zur Zufriedenheit am Arbeitsplatz statt; die Unternehmen in der Pierer Industrie-Gruppe verfügen über ein umfangreiches Intranet, welches über Sprechstunden mit der Personalabteilung und Personalentwicklung, diverse Möglichkeiten von Workshops, Schulungen und Persönlichkeitsentwicklung, die Gesunde Ecke, Informationsveranstaltungen und Betriebsversammlungen sowie Mitarbeitervergünstigungen informiert.

Für den Bereich **Universitäten und wissenschaftliche Partner** werden bspw. Folgendes angeboten: Besuch und Förderung von Bildungsinstituten (FH, Uni), gemeinsame F&E Projekte, Zusammenarbeit mit der Delta Akademie der Montanuniversität Leoben (Stefan Pierer als Leitungsbeirat), Stiftungsprofessur an der Montanuniversität Leoben, Zusammenarbeit mit Hochschulen und technisch höheren Schulen, Sponsoring von Formula Student Teams, Mitglied des Automobilclusters, Mitglied der Industriellenvereinigung – Im Zuge der Ordentlichen Vollversammlung 2022 wurden der Vorstand und das Präsidium der Industriellenvereinigung Oberösterreich für die Funktionsperiode 2022-2025 neu gewählt. Stefan Pierer ging als neuer Präsident hervor.

Lieferanten und Händler haben die Möglichkeit, bei Messen das Unternehmen und seine Produkte genauer kennenzulernen; weiters können Informationen über Unternehmenspräsentationen und die Unternehmenswebseiten geholt werden; bei gemeinsamen Veranstaltungen und Besuche durch seine Einkaufs- und Vertriebsmitarbeiter wird ein regelmäßiger Austausch gewährleistet.

Die **Medien**präsenz wird durch diverse Interviews, Pressemeldungen und Zeitungsartikel, Messen, Newsbeiträge und den regelmäßigen Kontakt zu Journalisten verstärkt.

Ein regelmäßiger Wissensaustausch bei Fachtagungen und Expertenworkshops sowie der Kooperation bei der Entwicklung und Produktion von neuen Produkten gewährleistet die Kommunikation mit Geschäftspartnern.

Durch das Bereitstellen von Unternehmensdaten (bspw. Jahresfinanzbericht) und Informationen zu Investitionen und zum weiteren Wachstum der Firmen in der Gruppe und durch die Unterstützung bei Förderprojekten werden Politik, Fremdkapitalgeber und Netzwerke informiert.

Der regelmäßige Dialog mit Analysten und **Investoren**, das Bereitstellen von Unternehmensdaten und Abhalten der jährlichen Hauptversammlung liefert die entscheidenden Informationen an die Aktionäre.

Die **Anrainer** der Standorte haben die Möglichkeit einer Firmenführung bzw. können auch am Tag der offenen Tür (Lange Nacht der Forschung) einen Blick in die Produktion werfen.

Vereine werden durch Sponsoring von gemeinnützigen Organisationen sowie Sponsoringbeiträge für Mitarbeiter der Gruppe, die bei einem Verein tätig oder in einem Verein Mitglied sind, unterstützt.

Vor dem Hintergrund ihrer intensiven Forschungs- und Entwicklungspolitik beteiligt sich die PIERER Mobility-Gruppe im Rahmen ihrer **ACEM**-Mitgliedschaft mit ihren Produktentwicklungen an der Entwicklung von Roadmaps aus den Bereichen Sicherheit, Automatisierung sowie Dekarbonisierung und Elektromobilität. Weiters partizipiert und unterstützt sie verschiedene EU-Forschungsprojekte. Fokusthemen der ACEM (European Association of Motorcycle Manufactures) sind unter anderem Umweltfreundlichkeit der Zweiräder sowie die Förderung der Nachhaltigkeit durch die Motorradindustrie. Aus diesem Grund leistet sie aus Sicht der PIERER Mobility-Gruppe einen wesentlichen Beitrag, um regulatorische Aktivitäten voranzutreiben und sich für die Einführung neuer Umweltnormen einzusetzen. CEO Stefan Pierer unterstützt seit Juni 2022 als Vizepräsident die ACEM[14]. Davor war er fünf Jahre lang Präsident der Organisation. Zu seiner Amtszeit befand sich das Mobilitäts- und Industrieökosystem in Europa in einem raschen und entscheidenden Wandel. Um sich den neuen Herausforderungen auch als Motorradhersteller anpassen zu können, wurden während seiner Präsidentschaft

14 Weitere Informationen finden sich unter https://www.acem.eu/the-european-association-of-motorcycle-manufacturers-elects-new-senior-management-team

wichtige Aktivitäten gefördert sowie eine Dekarbonsierungsstrategie für Powered Two-Wheelers (PTWs) bis 2050[15] erarbeitet.

Zu den weiteren wesentlichen Aktivitäten gehört unter anderem der Ausbau wie auch die Sicherstellung der europäischen E-Mobility-Kompetenz für ein tauschbares Akkusystem gemeinsam mit den **SBMC**-Mitgliedern (Swappable Batteries Motorcycle Consortium[16]). Das Ziel des Konsortiums ist es, die vollständige Interoperabilität von austauschbaren Batterien zu gewährleisten, um ihre Anwendung weltweit zu erleichtern und so die nachhaltige Mobilität zu fördern. Weiters nahm im Berichtsjahr 2022 die **eFuel Alliance Österreich** ihre Arbeit auf. Die Vereinigung setzt sich für die industrielle Produktion von synthetischen flüssigen Kraft- und Brennstoffen aus erneuerbaren Energien ein. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, E-Fuels als Beitrag für den Klimaschutz zu etablieren, zu fördern und weltweit zur Anwendung zu verhelfen[17]. Eine ihrer Gründungsmitglieder ist die KTM Forschungs und Entwicklungs GmbH.

6. Gesellschaftliche und soziale Engagements

Unser Tun hat Auswirkungen auf Gesellschaft und Umwelt – hier wollen wir als Pierer Industrie-Gruppe über das unternehmerische Handeln hinaus eine positive Zukunft mitgestalten und unseren Teil beitragen. Als international agierender Konzern sind die Engagements in der Pierer Industrie-Gruppe breit gefächert. Sie unterstützt und fördert eine Vielzahl an Initiativen sowie Projekten – und ist stets auf der Suche nach neuen, sinnstiftenden Partnerschaften. Dabei verfolgt sie einen starken regionalen Ansatz. An ihren Produktions- und Unternehmensstandorten ist sie auch Teil der lokalen Gemeinschaft und engagiert sich in unterschiedlichen Bereichen wie zum Beispiel Bildung, Beruf, Jugend, Soziales und im Besonderen Gesundheit. Die Verantwortung obliegt den jeweils lokal verantwortlichen Geschäftsführern/Bereichsleitern, die die Unternehmensgruppe in der jeweiligen Region vertreten.

Dazu gehören Initiativen wie für die Forschung und die eigene Gesundheit laufen („Wings for Life“, „KTM Global Run 4 Wings for Life“, unterschiedliche Business Läufe, usw.), Berufsförderung für Arbeitssuchende, Spendenauktion für Opfer aus diversen Krisen-/Katastrophengebieten oder Jugendförderprogramme in Sachen Sport. Die Förderung von Kindern und Jugendlichen, diesen einen guten Start in das Leben und in die Arbeitswelt zu ermöglichen ist für die Gruppe eine Herzensangelegenheit.

Aus diesem Grund wurde das erste Caritas-Lerncafé in Mattighofen eröffnet, welches neben der KTM AG auch von weiteren Partnerunternehmen finanziell unterstützt wird. Die Caritas-Lerncafés bieten Kindern und Jugendlichen im Alter zwischen 6 und 15 Jahren aus sozial benachteiligten Familien eine kostenlose Lern- und Nachmittagsbetreuung. Sie helfen ihnen bei der Vorbereitung auf Schulprüfungen oder beim Lernen. Darüber hinaus hat die Unternehmensgruppe auch im abgelaufenen Geschäftsjahr (Hoch-)Schulen, Clubs und Vereine bei verschieden Projekten und Aktivitäten mit Sachspenden sowie monetär unterstützt, weil diese einen tragenden Teil unserer Gesellschaft darstellen und auch für das soziale Leben essenziell sind.

Die Pankl-Gruppe ist sehr bemüht, möglichst viel gesellschaftliches Engagement zu zeigen. Dies umfasst unter anderem die laufende Integration von ukrainischen Kollegen in das Berufsleben, diverse Spenden an gemeinnützige Initiativen und Organisationen, Blutspendenaktionen und der Teilnahme an der langen Nacht der Forschung.

Pankl arbeitet mit regionalen Hochschulen wie der Fachhochschule Joanneum, der Technischen Universität Graz oder der Montanuniversität Leoben an gemeinsamen Projekten. Zusätzlich ist Pankl in vielen Branchenverbänden und Netzwerken, wie dem AC-Styria, der eFuel-Alliance DE und AT oder dem A2LT vertreten. Gemeinsam mit den Partnern wird konsequent Technologie und Material weiterentwickelt und der Weg für nachhaltige Produktionsweisen für den industriellen Einsatz bereitet.

7. Ratings, Auszeichnungen und Kooperationen

Das Nachhaltigkeitsengagement der Pierer Industrie-Gruppe findet breite Anerkennung in bedeutenden Ratings und Rankings. Dies bestätigt einerseits die strategische Ausrichtung, andererseits ist es zugleich Hilfestellung und Maßstab für eine kontinuierliche Weiterentwicklung in ihren ESG-Handlungsbereichen. Märkte und Kunden fordern zunehmend Informationen aus Ratings und Rankings, was die zunehmende Wichtigkeit

15 Weitere Informationen finden sich unter https://acem.eu/policy-areas/environment/acem-position-paper-decarbonisation-of-transport-powered-two-wheelers-ptws-on-the-road-to-2050
16 Weitere Informationen finden sich unter https://www.pierermobility.com/2022/swappable-batteries-motorcycle-consortium-sbmc-ist-von-vier-auf-21-mitglieder-gewachsen
17 Weitere Informationen finden sich unter https://www.efuel-alliance.at/initiative/

aufzeigt. Die gesamte Pierer Industrie-Gruppe will sich mit anderen Unternehmen und Wettbewerbern messen können, um sinnvolle Verbesserungsmaßnahmen anzustoßen und wichtige Trends im Bereich Nachhaltigkeit aufzuspüren. Gute Ergebnisse in anerkannten und relevanten Ratings stärken die Nachhaltigkeitsimplementierung und fördern die Mitarbeiterzufriedenheit. Nachfolgend ein exemplarischer Auszug der relevantesten Ergebnisse und Erfolge im abgelaufenen Geschäftsjahr.

Ende 2022 hat die Pankl-Gruppe erstmalig das **EcoVadis** Rating abgeschlossen und erfolgreich entgegengenommen. Die Pankl Aerospace Systems Europe, eine Tochtergesellschaft der Pankl-Gruppe, wurde in den Bereichen Umwelt, Arbeits- und Menschenrechte, Ethik sowie Nachhaltige Beschaffung bewertet und mit der Goldmedaille belohnt. EcoVadis zählt zu einer der weltweit zuverlässigsten Nachhaltigkeitsratings für Unternehmen. Dies zeigt Kunden und Lieferanten, dass die Pankl-Gruppe bereits am richtigen Weg ist und dass die gesetzten Umwelt- und Nachhaltigkeitsziele ernst genommen werden. Die Anstrengungen zahlen sich maßgeblich aus.

Im Januar 2023 erhielt die PIERER Mobility-Gruppe das Update von ihrer ESG-Risikobewertung durch **Sustainalytics**. Das Unternehmen wurde mit einem geringen Risiko für wesentliche finanzielle Auswirkungen von ESG-Faktoren (Wert: 10,5) eingestuft. Mit diesem ESG-Risiko-Rating[18] belegte sie somit erneut den 2. Platz in der von Sustainalytics bewerteten Automobilbranche. Darüber hinaus wurde die PIERER Mobility AG von Sustainalytics im Jahr 2023 als „ESG Regional Top Rated“ und „ESG Industry Top Rated“ Unternehmen ausgezeichnet.

Die PIERER Mobility-Gruppe konnte außerdem ihr ESG Impact Rating bei der Nachhaltigkeitsanalyse durch **Inrate** (eine unabhängige Schweizer Rating-Agentur) auf C+ verbessern und erfüllte damit eine der Voraussetzungen für die Aufnahme in den Nachhaltigkeitsindex der SIX Swiss Exchange. Zu den weiteren Aufnahmekriterien zählen folgende Komponenten: zum Stichtag darf nicht mehr als 5 % des Umsatzes in einem kritischen Sektor erwirtschaftet werden und das Unternehmen darf nicht vom Schweizer Verein für verantwortungsbewusste Kapitalanlagen zum Ausschluss empfohlen sein. Somit ist die PIERER Mobility-Aktie seit dem 19. September 2022 im SPI ESG / SPI ESG Weighted-Indizes der SIX Swiss Exchange gelistet.

II. WESENTLICHE NACHHALTIGKEITSTHEMEN

Umwelt

Konzept und Zielsetzung

Um als Pierer Industrie-Gruppe das bei der Klimakonferenz in Paris 2015 gesetzte 1,5-Grad-Celsius-Ziel zu unterstützen und der globalen Klimaerwärmung positiv entgegenzusteuern, wurden Klimaziele gesetzt, welche durch Ambitionen im Bereich Dekarbonisierung und Ressourcenschonung genauer definiert wurden.

Die Koordination der Aktivitäten zur Sicherstellung der Umweltziele erfolgt in weiten Teilen der Pierer Industrie-Gruppe in den jeweiligen Fachbereichen des Unternehmens. Die Pankl-Gruppe arbeitet kontinuierlich an der Verbesserung der Datenbasis für die Berechnung des Corporate Carbon Footprints (CCF). Dadurch gewinnt das Unternehmen Erkenntnisse, die zur weiteren Reduktion der Treibhausgasemissionen genutzt werden können. Neben klar definierten Zielen und entsprechendem Monitoring sind bei den Emissionen weitere Schritte notwendig, die sich vor allem auch auf die Bereiche innerhalb der Scope 3-Aktivitäten beziehen. Hier muss die gesamte Lieferkette betrachtet und Lieferanten miteinbezogen werden. Eine Science Based Targets Initiative (SBTi) Verpflichtung wird in den nächsten Jahren angestrebt, um den Klimaschutz in der Pankl-Gruppe voranzutreiben. Hierbei handelt es sich um wissenschaftlich fundierte Zielvorgaben für Unternehmen, um einen klar definierten Weg zur Verringerung der Treibhausgasemissionen vorzugeben.

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. Daher teilt die Gruppe auf Ebene der KTM AG als ACEM-Mitglied deren Strategie zur Dekarbonisierung[19], welche sich an den Zielen des Europäischen Green Deals und des Klimagesetzes, sowie der „Sustainable and Smart Mobility“ Strategie der Europäischen Kommission orientiert.

18 Weitere Informationen finden sich unter https://www.sustainalytics.com/esg-ratings
19 Weitere Informationen finden sich unter https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/10/ACEM_Position_Paper_2021_Decarbonisation_V7.pdf

Das Branchenziel, das auf dem Konzept „Right Vehicle, Right Place, Right Energy Carrier" basiert, besteht darin, durch einen technologieneutralen Ansatz alle Anwendungsgebiete für Motorräder zu betrachten und zu bedienen. Eine gezielte Anwendung verschiedener Antriebstechnologien und Energieträger ermöglicht, einen Beitrag zu ökologischen Zielen wie letztendlich auch der CO_2-Neutralität im Verkehrssektor zu leisten.

In urbanen Umgebungen mit mittleren Geschwindigkeiten und kurzen Strecken werden sich Straßenfahrzeuge bis 11kW (15 PS) auch mit E-Antriebssträngen (48 Volt) durchsetzen. Bis 2024 werden drei elektrische Plattformen für Fahrzeuge in der Einstiegsklasse eingeführt, die teils auch ohne Motorradführerschein bewegt werden dürfen.

Bis 2030 wird mindestens ein Drittel des Konzernabsatzes mit elektrifizierten Zweirädern erzielt.

In schwer zu elektrifizierenden Marktsegmenten werden auch andere Lösungsansätze auf Basis des Verbrennungsmotors wichtig sein. Um die oberen Fahrzeugsegmente mit höheren Leistungs- und Reichweitenanforderungen (Freizeit- und Sportmotorrad) weiterhin so dynamisch betreiben zu können, ist Elektrifizierung mit der derzeitigen Batterietechnologie – abseits einiger Nischenprodukte – keine massentaugliche Alternative. In den High Performance- Segmenten wird daher der Fokus der Entwicklungen auf die weitere Optimierung des Verbrenners (z.B. CO_2- und Geräusch-Reduktion) sowie den Einsatz bzw. die Kompatibilität mit synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) gerichtet sein.

In der MotoGP wird ab 2024 mit gemischten Kraftstoffen („Blended Fuels") gefahren und ab 2027 wird im Motorsport zu 100 % ausschließlich mit synthetischen Kraftstoffen getankt. Technologietransfer innerhalb der Unternehmensgruppe ist ein wichtiger Pfeiler. Die Innovationen und Erfahrungen aus dem Rennsport bilden schon seit langem die Grundlage für die Serienanwendung der Motorräder von PIERER Mobility. So ist eine schrittweise Einführung von E-Fuels und somit eine graduelle Dekarbonisierung der gesamten Fahrzeugflotte ebenso bei Serienmotorrädern machbar. Sämtliche Verbrennungsmotoren sind geeignet für den Einsatz von CO_2-neutralen Kraftstoffen. Grundsätzlich sind damit keine Eingriffe in die Motormechanik und Applikation notwendig.

PIERER Mobility verfolgt eine **intensive F&E-Strategie**, was auch die hohe Forschungsquote beweist: Die Aufwendung für Forschung und Entwicklung liegen bei rund 8 - 9 % des Umsatzes. Ziel ist es, diese in den kommenden Jahren auf hohem Niveau zu halten. Die F&E-Aktivitäten sind in einer eigenen Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft gebündelt, um die stetig steigende Taktfrequenz der Technologieentwicklung hinkünftig gewährleisten zu können.

Eine effiziente Produktion ist der erste Schritt, um aktiv zum Klima- und Umweltschutz beizutragen. Entscheidende Faktoren sind dabei der **Energieeinsatz und -verbrauch** sowie die damit verbundenen Treibhausgasemissionen. Um Entwicklungen erfolgreich voranzutreiben und ein langfristiges Umdenken zu erreichen, setzt die Pankl-Gruppe verstärkt auf Energiemanagement. Produktionseffizienz, der Umstieg von fossilen Brennstoffen auf erneuerbare Energiequellen und die Bewusstseinsbildung sind die Grundlage, um die notwendige Dekarbonisierung im Unternehmen einzuleiten. Gemeinsam mit dem Energiemanagement wird das Ziel gesetzt, die Energieverbräuche in Zukunft zu verringern um auch die anfallenden CO_2-Emissionen so gering wie möglich zu halten.

Klimaneutralität für Scope 1 und 2 in Österreich und Deutschland bis 2030 ist das Ziel, dass sich die Pankl-Gruppe gesetzt hat. Bis 2030 sollen 100 % der Treibhausgasemissionen, einschließlich Scope 1 und Scope 2, eingespart werden. Die Emissionen und das Einsparungsziel stehen in direktem Zusammenhang mit der Effizienz der Energienutzung und dem Energiemix.

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_2-intensives Primäraluminium) auf nachhaltigere Materialien legen (z.B. Recycling-Metall, energieeffizientere Stoffe, Naturfasern, Materialien aus sozial unbedenklichen Quellen). Für die Batterieentsorgung gemäß den EU-Vorschriften besteht eine aufrechte Zusammenarbeit mit einem renommierten Recyclingunternehmen.

Die **Nutzung der Produkte** ist mit erheblichen Umweltauswirkungen unter anderem durch die mit den Verbrennungsmotoren einhergehenden Abgas- und Lärmemissionen verbunden. Daher will PIERER Mobility die Klima- und Umweltauswirkungen der Produkte in der Nutzungsphase minimieren und dazu nachhaltige Technologien entwickeln bzw. anbieten. Ziel ist es, Produkte in den Markt zu bringen, welche stets den neuesten

Umweltstandards entsprechen bzw. umweltfreundlich entlang ihres gesamten Produktlebenszyklus sind und gleichzeitig auch einen hohen Zusatznutzen für den Kunden bieten (individuelle Mobilität). Insbesondere in Zeiten der gegenwärtig vorherrschendenden Energiekrise und der Teuerung wünschen sich viele Menschen die Möglichkeit, unabhängig und ökologisch leistbar mobil zu sein.

Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktion entstehen vor allem bei der Herstellung und Verwendung von Energie (insbesondere Strom, Gas, Wärme) für Produktionstätigkeiten, sowie aus der Herstellung, Lagerung und Verwendung von anderen Substanzen in der Produktion (zum Beispiel Treibstoff an Prüfständen, Motoröl). Auch Lärm- und Schadstoffbelastungen des Umfelds durch Produktionstätigkeiten zählen hier dazu.

Die Gruppe ist bestrebt, **Klima- und Umweltaspekte** auch **in ihrer Beschaffungstätigkeit und Logistik** zu minimieren. Dabei spielen in der Planung die Länge der Transportwege und der Einsatz der verschiedenen Transportmittel (Schiff, Flugzeug, LKW) ebenso eine Rolle, wie die Qualität der Umwelt- sowie Klimaschutzbemühungen unserer Lieferanten und Logistik-Partner.

Zu den **Klima- und Umweltauswirkungen aus sonstigen betrieblichen Tätigkeiten** gehören CO_2-Emissionen aus Dienstreisen und der Dienstfahrzeugflotte wie auch Auswirkungen aus der Herstellung und Verwendung von Energie für Bürogebäude und Infrastruktur. Ziel ist es, fossile Energien (Strom und Wärme) einzusparen wie auch die Energieeffizienz an den Betriebsstandorten In-/Outdoor zu steigern (zum Beispiel durch Einsatz von LED-Beleuchtung). Für ein nachvollziehbares Energiemonitoring werden smarte Zähler und ein entsprechendes IT-gestütztes Monitoring zum Einsatz kommen.

1. Innovation aus eigener Forschung & Entwicklung

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Batterieentwicklung

Im Berichtsjahr 2022 wurde damit begonnen, eigene Traktionsbatterien im Haus zu entwickeln. Das gibt dem Motorrad- bzw. Fahrzeughersteller die Möglichkeit, Lösungen zu schaffen, die für das Recycling ausgelegt sind. Je mehr Komponenten leichter trennbar sind, umso mehr Komponenten können in den Kreislauf zurückgeführt werden. Diese Batterien werden in verschiedenen Motorradmodellen der Unternehmensgruppe Verwendung finden, der erste Serieneinsatz ist für das Jahr 2024 geplant. Im Rahmen des Swappable Batteries Motorcycle Consortiums (SBMC) wird gemeinsam mit den anderen Mitgliedern in den kommenden Jahren ein technischer Standard für ein Batterie-Wechselsystem inkl. der entsprechenden Batterie-Tauschstationen erarbeitet. Auf dem SBMC-Gipfel im Juli 2022 trafen sich dazu 40 Vertreter des Konsortiums in der KTM Motohall in Mattighofen. Diese Veranstaltung bot die Gelegenheit, um die Fortschritte des ersten Halbjahres seit Bestehen des Konsortiums zu reflektieren und die Weichen für die kommenden Aktivitäten zur Standardisierung zu stellen.

Darüber hinaus wird die Entwicklung einer gemeinsamen Plattformstrategie mit Bajaj Auto, Indiens zweitgrößtem Motorradhersteller für elektrische Zweiräder (48 Volt, 4-11 kW Leistung), die für die Marken beider Partner für verschiedene Produktvarianten verwendet wird, vorangetrieben. Ein Teil dieser Zusammenarbeit beinhaltet neben gemeinsamen Fahrzeugen eine offene Herangehensweise mit unterschiedlichen Batterie-Lösungen, um die Vorteile sowohl von integrierten als auch herausnehmbaren Batterien zu nutzen. Die Markteinführung der ersten Produkte ist in den Folgejahren geplant.

Synthetische Kraftstoffe

Die Mitarbeiter in der F&E haben bereits mehrere Untersuchungen mit synthetischen Kraftstoffen verschiedenster Formulierungen durchgeführt und sind zu dem Schluss gekommen, dass E-Fuels einen vollwertigen Ersatz für derzeitige Ottokraftstoffe darstellen können und Vorteile im Leistungs- sowie Abgasverhalten bieten. E-Fuels sind eine attraktive Alternative vor allem in schwer zu elektrifizierenden Marktsegmenten, wo auf Basis des Verbrennungsmotors auch andere Lösungsansätze wichtig sein werden. Nach dem derzeitigen Entwicklungsstand sieht die PIERER Mobility-Gruppe in E-Fuels eine reale Alternative, die umfangreiche Bestandsflotte CO_2-neutral zu betreiben. E-Fuels können einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor leisten. Die Vorteile von E-Fuels sind im Vergleich zu batterieelektrischen Antrieben die hohe Energiedichte und die leichte Speicherung. Weitere Informationen zu E-Fuels finden sich im ACEM-Positionspapier[20]. Auch die Pankl-Gruppe forscht und entwickelt in dem Bereich synthetische Kraftstoffe. Das

20 Weitere Informationen finden sich unter https://acem.eu/images/publiq/2022/ACEM_position_paper_-_Efuels.pdf

Ziel ist, Antriebssysteme auf die Anforderungen der neuen synthetisch hergestellten und CO2-neutralen Kraftstoffe anzupassen. Die Etablierung von E-Fuels wird dabei nicht nur den Motorsport transformieren, sondern soll durch die Industrialisierung auch für den ganzen Nutzfahrzeug-Bereich zugänglich gemacht werden.

Funktionale Leichtbau I Zielgerichteter Werkstoffeinsatz

Durch die wachsende Notwendigkeit zur Energieeinsparung und Nachhaltigkeit tritt Leichtbau noch stärker in den Fokus. Wirtschaftlicher Leichtbau ist auch ein wichtiger Baustein für möglichst effiziente E-Fahrzeuge, die fahrdynamisch überzeugen. Diesen Anforderungen entsprechend steht der möglichst zielgerichtete Einsatz von Werkstoffen im Fokus, ganz nach dem Motto „das richtige Material an der richtigen Stelle“. Unter diesen Prämissen werden bei KTM Technologies zukunftsfähige Produktlösungen geschaffen, die einerseits Materialeigenschaften bestmöglich ausnutzen und andererseits bereits heute zukünftige Herausforderungen auf ökologischer und ökonomischer Ebene in den Entwicklungsprozess miteinbeziehen (Stichwort: Ökobilanz und Materialverfügbarkeit).

Die neuste Erfolgsgeschichte ist ein hybrider Bremsscheibenschutz, hergestellt mit der intern entwickelten und patentierten CONEXUS Technologie von KTM-Technologies, welche das stoffschlüssige Verbinden verschiedener Materialien, ohne einen zusätzlichen Fügeprozess wie Kleben oder Schrauben, ermöglicht. Dadurch werden aufwendige Prozesse wie auch Ressourcen eingespart. Durch den zielgerichteten Einsatz der einzelnen Materialpartner können deren Eigenschaftsprofile optimal ausgeschöpft werden. Die ersten Serienbauteile sind bereits als Zubehör für alle MX und Enduro Full-Size-Modelle der Marken KTM, Husqvarna und GASGAS verfügbar und sind zusätzlich seit Anfang 2023 fixer Bestandteil ausgewählter Fahrzeugmodelle. Das zweite Produkt, gefertigt mit derselben Technologie, ist ein hybrider Motorschutz, welcher ebenfalls seit Anfang 2023 in den Verkauf gegangen ist.

Die beiden Serienbauteile zeichnen sich durch Composite-Einleger in ansprechender Carbon-Optik aus, die mit einem schlagzähen Kunststoff funktionalisiert werden. Die CONEXUS Technologie ermöglicht sowohl eine stoffschlüssige Verbindung als auch die einfache und sortenreine Trennung der verwendeten Materialien. Dadurch lässt sich für den jeweiligen Werkstoff das bestmögliche End-of-life Szenario realisieren. Um das Potential der CONEXUS Technologie zu veranschaulichen, wurde auf Basis des Bremsscheibenschutzes ein Demonstrator entwickelt. Durch den Einsatz von Flachsfasern anstelle von Carbonfasern und die Verwendung eines bio-basierten Kunststoffes, konnte der CO_2-Fußabdruck beim Materialeinsatz um knapp 70 % reduziert werden. Aufgrund der einfachen Trennbarkeit der verwendeten Materialpartner, kann zum Beispiel der eingesetzte Kunststoff recycelt und dem Prozess erneut zugeführt werden.

Das Bauteil und die dahinterstehende Technologie wurde 2023 in Paris mit dem JEC Composites Innovationsaward, der höchsten Ehrung der Composite-Industrie, ausgezeichnet. Zusätzlich konnte das Bauteil bei der Automotive Night, veranstaltet von der Society of Plastic Engineers, den ersten Platz in der Kategorie „Body Exterior“ erringen.

Eco-Coaching als Werkzeug für nachhaltige Nutzung

Im Zuge des Förderprojekts „EMotion“[21] befindet sich eine neue kostengünstige, energieeffiziente, komfortable und leichte Elektrozweiradplattform in Entwicklung. In Form einer Eco-Design Validierung wurde eine Lebenszyklusanalyse (LCA) durchgeführt, um Potenziale im Sinne einer CO_2-Reduktion zu identifizieren und in weiterer Folge zu optimieren. In diesem Prozess wurde sowohl die Produktion als auch die Nutzungsphase und die End of Life Phase mitberücksichtigt, um ein gesamtheitliches Bild zu schaffen. Die Ergebnisse zeigen, dass die elektronischen Komponenten, speziell die Batterien sowie der Antrieb, die größten Verbesserungspotenziale aufweisen. Durch eine simulationsgetriebene Leichtbaustrategie, welche schon in den Serienprojekten Anwendung findet, konnten die strukturellen Komponenten bereits nahe an ein Optimum geführt werden.

Der CO_2-Footprint in der Nutzungsphase ist sehr stark vom jeweiligen zu Grunde liegenden Strommix abhängig, wobei der Haupteinfluss hier die Art und Weise der Nutzung ist. Der Eco-Coaching-Ansatz weist ein großes Potenzial in der CO_2-Reduktion auf. Nimmt man hier beispielsweise den europäischen Strommix als Referenz, dann können bis zu 147 kg CO_2 pro Fahrzeug eingespart werden.

Ebenso werden in „EMotion“ Recyclingmaterialien für unterschiedliche Komponenten berücksichtigt, um den Klimaimpact für die Fahrzeugfertigung weiter zu reduzieren. So kommen bei der Fertigung der Kunststoffbauteile im Rapid Prototyping Verfahren (3D SLS2 Druck) nachhaltige Pulver zum Einsatz, die zum Teil aus recyceltem Material bestehen. Die Pilotphase ist von April bis November 2023 geplant.

21 Weitere Informationen finden sich unter https://www.ait.ac.at/themen/propulsion-technologies/projects/emotion/

High Quality - Qualität bedeutet Perfektion bis ins Detail

Dies umfasst die Produkt- sowie auch die Servicequalität, die den Kunden geboten wird. Die Pankl-Gruppe bietet im Bereich der Konstruktion kreative und intelligente Lösungen an, die sich an Leistungsfähigkeit, Belastbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit orientieren. Die Aktivitäten spannen sich von der Entwicklung neuer Materialien und Fertigungsprozesse über die Prototypenentwicklung und Simulation bis hin zur Produktionsoptimierung. Die internen Qualitätsmanagement-Abteilungen verfügen über die Kompetenzen, die Produkte nach genauer Kontrolle freizugeben.

Pankl bewegt die Welt

Die gesamte Pankl-Gruppe ist sich der Verantwortlichkeit über die Sicherheit ihrer Komponenten bewusst. Millionen von Menschen werden täglich in Fahrzeugen oder Luftfahrzeugen transportiert, in denen Produkte der Pankl-Gruppe verbaut sind. Dies erhöht die Wichtigkeit der Auswahl der Rohstoffe sowie präzise Verarbeitung in den Produktionsschritten. Durch genaue Aufzeichnung der Prozesse sind Nachverfolgungen bis zum Rohmaterial, was in den Produktionshallen eintrifft, möglich. Durch verschiedene Bearbeitungsverfahren wird darauf abgezielt den Rohmaterialverbrauch so gering wie möglich zu halten, ohne die Qualität und Sicherheit der Produkte zu gefährden.

Ergebnisse der Konzepte
Technologieführerschaft und Entwicklung sind einer der wesentlichen Erfolgsfaktoren und nehmen innerhalb der Pierer Industrie-Gruppe daher eine zentrale Rolle ein. Zum Stichtag 31.12.2022 waren 1.534 Mitarbeiter (Vorjahr: 1.234) im F&E-Bereich beschäftigt, das entspricht 14,1 % der gesamten Belegschaft. Operativ, ohne ebeneffektaus der Aktivierung und Abschreibung von Entwicklungsaufwendungen, wurden 7,7 % des Gesamtumsatzes für den Bereich Forschung und Entwicklung aufgewendet.

2. Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktnutzung sowie aus dem Produktdesign/End of Life

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Die Verordnung zur Typgenehmigung von Fahrzeugen der Kategorie „L“ (Verordnung (EU) 168/2013) schreibt vor, dass Fahrzeugtypen die nach dem 01.01.2024 erstmalig genehmigt werden, den „Euro 5+“-Anforderungen entsprechen müssen. Ab dem 01.01.2025 müssen alle Fahrzeugtypen diesen Anforderungen entsprechen. Zu den wesentlichen Inhalten der „Euro 5+“ Vorgaben gehören der erweiterte Funktionsumfang des OBD-2 Systems, Anpassungen des Nachweises zur Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen und die Verringerung der Abgasgrenzwerte für die Enduro und Trial Motorräder. Ab September 2023 ist für neue Fahrzeugtypen auch das erweiterte RD-ASEP Geräuschmessverfahren der UNECE R41-05 anzuwenden.

Aktivitäten im Bereich von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren

Ein Schwerpunkt der Aktivitäten im Jahr 2022 lag im Abschluss der Entwicklungen der erweiterten OBD-2 Anforderungen und der Reduktion der Abgasemissionen von Enduro und Trial Motorrädern, um bis zum Stichtag 30. Dezember 2023 alle neuen Modelle bzw. 30. Dezember 2024 alle bestehenden Modelle nach den Vorgaben der „Euro 5+“ typgenehmigen zu können. Im Bereich der Geräuschemissionen wurden die Entwicklungen hinsichtlich der erweiterten RD-ASEP Prüfbedingungen weitgehend abgeschlossen. Dazu wurden sowohl auf der Geräuschmessstrecke als auch im akustischen Laborraum umfangreiche Messkampagnen durchgeführt und die Erkenntnisse in die Fahrzeug- sowie Antriebsentwicklung (Abgas-/Schalldämpfer-Anlage, Motorapplikation) zurückgeführt, um bei neuen Fahrzeugtypen ab September 2023 die entsprechenden Anforderungen der UNECE R41-05 für die Typgenehmigung einzuhalten.

Zukünftige Entwicklungen im Bereich Emissionsprüfung

Die Diskussionen um Abgasemissionen im realen Fahrbetrieb, die sich im Wesentlichen auf die Hersteller von Personenkraftwagen bezogen haben, könnten Auswirkungen auf zukünftige Abgasvorschriften für Motorräder haben. Bislang wurden vom Gesetzgeber allerdings noch keine entsprechenden Änderungen der Typgenehmigungsvorschriften für Fahrzeuge der Klasse L (leichte 2, 3- und 4-Rad-Fahrzeuge) vorgeschlagen. Dies bedeutet, dass für Fahrzeuge der Klasse L keine Emissionsprüfungen im realen Fahrbetrieb (auch als RDE-Prüfungen - „Real Driving Emission“ bezeichnet) vorgeschrieben sind. Hinzu kommt, dass es derzeit keine geeigneten RDE-Messsysteme für Motorräder gibt. Die so genannten PEMS (Portable Emission Measurement

Systems) werden derzeit untersucht und müssen schließlich auch für den Einsatz an Motorrädern weiterentwickelt werden.

Im Berichtsjahr wurde eine Professur für „Akustik und Lärmentwicklungsforschung“ an der Technischen Universität Graz/Österreich ins Leben gerufen, die auch KTM monetär unterstützt. Ziel ist es, in Zusammenarbeit mit den Partnern die Themen für die Forschungsprojekte vorzugeben und diese voranzutreiben. Es ist geplant, dass konkrete Projekte im zweiten Halbjahr 2023 definiert und beauftragt werden.

Aktivitäten im Bereich von Fahrzeugen mit Elektroantrieben

Das Angebot von E-Bikes für die jüngere Generation unterstützt Mind-Change – Elektromobilität wird selbstverständlicher Teil der Mobilität aller und wird sich auf kurzer Strecke sowie im urbanen Bereich durchsetzen. Das Unternehmen ist seit Markteinführung (2014) der FREERIDE E-XC ein Pionier im Segment der leichten E-Mobilität. Durch eine neue Batteriezellengeneration konnte hier die Reichweite in den vergangenen Jahren um 50 % gesteigert werden. Mit den Modellen KTM SX-E 5 und Husqvarna EE 5, sowie GASGAS MC-E 5 wurden elektrische Wettbewerbsmotorräder für Kinder erfolgreich in Serie umgesetzt und auf den Markt gebracht. Im vergangenen Berichtsjahr wurde die Produktfamilie um weitere Modelle mit reduzierter Leistung und Batteriekapazität in Form der KTM SX-E 3, Husqvarna EE 3, sowie GASGAS MC-E 3 erweitert. Ausgestattet mit einer handbetätigten Vorder- und Hinterradbremse bilden diese die Basis für Kinder zum einfachen Erlernen von Motorradfahrtechniken. Ebenfalls im Produktportfolio enthalten sind auch die Electric-Balance-Bikes. Diese elektrisch betriebenen Fahrzeuge mit einem breiten Einsatzspektrum und einer großen Vielseitigkeit bieten den jüngsten Bikern eine Einstiegsplattform.

Im Jahr 2022 wurden insgesamt 94.389 Stück (Vorjahr: 80.273) E-Motorräder, E-Fahrräder und Electric-Balance-Bikes verkauft. Der Anteil aller elektrifizierten Two-Wheelers beträgt 19,10 % (Vorjahr: 18,43 %).

Schadstoffausstoß der Fahrzeuge

Die mittleren CO_2-Emissionen der berichteten Fahrzeugflotte in Höhe von 226.806 Stück[22] betrugen im Jahr 2022 79,59 g/km (interne Berechnung PIERER Mobility AG). Damit sind die CO_2-Flottenemissionen im Berichtsjahr, auch wegen des unvermindert starken Absatzes bei ICE Modellen mit mittleren und großen Hubräumen (> 500cm^3) um 0,23 g/km gestiegen (2021: 79,36 g/km). Allein bei den Modellen der LC8c (790/890 & 901) und LC8 (1290) Motorenplattformen konnte ein Absatz von 36.356 Stück verzeichnet werden, welches einem Anteil von >16 % am verkauften Modell-Mix entspricht. Dennoch hat die PIERER Mobility AG den durchschnittlichen CO_2-Ausstoß ihrer neu verkauften Fahrzeuge zwischen 2016 und 2022 um 2,06 % verringert (2021: 2,34 %). Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch verringerte sich um 0,02 l/100km und lag im Berichtsjahr 2022 bei 3,39 l/100km. Der Flottenverbrauch konnte zum Basisjahr 2016 um 2,98 % reduziert werden (2016: 3,5 l/100km). Dies entspricht einer Gesamtenergieeinsparung von 805,64 Gigajoule im Berichtsjahr 2022.

Ökobilanzierung als Bewertungsgrundlage (Innovationssteuerkreis - ISK Sustainable Engineering)

Um die Umweltauswirkungen der Produkte zu kennen und schon am Entwicklungsstart den Grundstein für eine nachhaltigere Entwicklung zu legen, wurden die zur Ökobilanzierung verwendeten Methoden und Tools aufs nächste Level gehoben. Die Ermittlung des CO_2-Fußabdrucks der eingesetzten Materialien stellt einen wichtigen Schritt in Richtung einer vollständigen Ökobilanz von Bauteilen und in weiterer Folge von Gesamtfahrzeugen dar. Seit Mitte 2022 kommt in diesem Kontext die auf dem Gebiet der Ökobilanzierung führende Software GaBi von Sphera zum Einsatz. Somit können künftig neben dem CO_2-Fußabdruck auch weitere relevante Wirkungskategorien bewertet werden. Diese zukunftsorientierten Tools ermöglichen die Entwicklung ganzheitlich nachhaltigerer Produkte sowie Lösungen.

Verwertung und Rückführung von Batterien

Die PIERER Mobility-Gruppe schenkt der Verwertung und der Rückführung von Lithium- Ionen-Batterien besondere Beachtung. Dies betrifft vor allem die in den Elektrofahrzeugen verbauten Traktionsbatterien. Gemeint sind damit die Antriebsbatterien der KTM FREERIDE E sowie KTM SX-E und Husqvarna Motorcycles EE-Modelle, die ab dem Jahr 2014 in den Endkundenmarkt verbracht wurden. Um einen sorgsamen Umgang mit diesen wertvollen Ressourcen zu forcieren, wurde auf den Händlerkommunikationsplattformen der Vertriebsgesellschaften eine Funktion implementiert, über die das KTM-Händlernetz dazu verpflichtet ist, jede in den Markt gebrachte Traktionsbatterie zu registrieren. Das erfolgt durch eine Auslieferungsurkunde, welche sowohl für Traktionsbatterien im Motorrad als auch für Ersatzteil-PowerPacks im System einzutragen ist. Wird im

22 Weitere Informationen finden sich auf den Seiten 63, 100-101 im Nachhaltigkeitsbericht 2022 der PIERER Mobility-Gruppe

Laufe des Produktlebenszyklus die Transaktionsbatterie schwächer oder defekt, so kann diese auch direkt vom Hersteller repariert und einem erneuten Einsatz im Motorrad zugeführt werden.

Batterieentsorgung

Ein weiterer Handlungsansatz ist die Batterieentsorgung nach geltender EU-Gesetzgebung. Zu diesem Zweck besteht auf Ebene der KTM AG eine Zusammenarbeit mit der Landbell Group. Auf Basis des abgeschlossenen Kooperationsvertrages werden für KTM/Husqvarna/GASGAS- Motorräder die Vorgaben der RICHTLINIE 2006/66/EG gezielter umsetzt. In Folge der erweiterten Vereinbarung führt Landbell zentral auch für die Elektrofahrräder von PIERER New Mobility die Meldung aller in Verkehr gebrachten Batterien an die jeweiligen Länderbehörden (24 Länder) durch. Ebenso kann die Entsorgung aller Arten von Starter- oder Antriebsbatterien am Ende ihres Lebenszyklus über die Landbell Group Partner in den Ländern erfolgen, oder das Sammeln von Altbatterien über die Landbell Group Organisationen direkt abgewickelt werden. Da bisher von den Vertriebstöchtern den Verpflichtungen der Richtlinie über individuelle Vereinbarungen entsprochen wurde, wird den Compliance Verpflichtungen durch diese von der Unternehmenszentrale in Mattighofen gesteuerte Maßnahme, in jeder Hinsicht effizienter nachgekommen.

3. Klima- und Umweltauswirkungen aus Beschaffung & Logistik sowie aus der Produktion, sonstige Klima- und Umweltauswirkungen

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Die PIERER Mobility AG wird künftig verstärkt Investitionen bei österreichischen Zulieferern oder an den KTM-Standorten in Mattighofen und Munderfing unterstützen. Weitere Projekte für 2023 sind unter anderem eine transparentere Darstellung der Lieferketten, um unser Risikomanagement effizienter umsetzen zu können, die Ausweitung der Nutzung der bereits genannten Nachhaltigkeitsplattform sowie die Prüfung und Überarbeitung des Prozesses zur Risikoanalyse und Bewertung der Lieferpartner in diesem Zusammenhang. Darüber hinaus wurde ein Projekt zur Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in bestehende Beschaffungsprozesse gestartet, welches 2023 abgeschlossen wird.

Interne Logistik

Für den Transport von Vor- sowie Fertigprodukten konzernintern und zwischen den Zulieferern legt die PIERER Mobility-Gruppe den Fokus auf die Verwendung von Umlaufverpackung. Jährlich wird die Quote an Umlaufgebinde für Lieferungen von Serienartikel innerhalb Österreichs sowie aus den Nachbarländern erhöht. Mit Jahresende 2022 wurden mehr als 26 % der Serienartikel in Mehrwegverpackung angeliefert, wodurch das gesetzte Ziel von 25 % übertroffen wurde. Diese Quote wird sich im Jahr 2023 nur unwesentlich erhöhen, da Mehrwegprojekte für größere Bauteile in Planung sind, die längere Entwicklungszeit in Anspruch nehmen. 2023 ist eines der Hauptziele die Verpackungsanteile generell zu reduzieren. Dies soll durch die Forcierung stückgenauer Verpackungseinheiten sowie einer Reduktion vermeidbarer Verpackungsmaterialien wie diversen Folien, Füllmaterialien usw. erreicht werden. Ebenfalls werden Möglichkeiten untersucht, um die Kreislaufwirtschaft voranzutreiben. Speziell bei den Kunststoffabfällen und -verpackungen wird mit auf Recycling spezialisierte Unternehmen bereits geprüft, inwieweit diese regranuliert und erneut für verschiedenste Zwecke wiederverwendet werden können.

Transportlogistik

Im Zuge fortlaufender Optimierungsprozesse in der Transportlogistik wurde in der PIERER Mobility-Gruppe der CO_2-Ausstoß der spendierten Sendungen evaluiert wie auch der CO_2-Ausstoß der Transportdienstleister aktiv abgefragt. Als eindeutiges Handlungsfeld wurde die Reduktion von Luftfrachten identifiziert, die massiv zum CO_2-Footprint beitragen, wobei Luftfrachten nur im Ausnahmefall und zur Vermeidung von Produktionsstillständen herangezogen werden. Die Datenerhebung erfolgt derzeit nur teilweise automatisiert, daher ist eine Offenlegung der Daten erst zum 31. Dezember des abgelaufenen Vorjahres möglich. Der Prozess befindet sich im Aufbau. Damit geht auch eine stetige Präzisierung der erhobenen Daten einher. Aus diesem Grund können sich bis zur nächsten Offenlegung Abweichungen ergeben. Ziel ist es, nach der Erfassung der Daten von zwei Folgejahren diese auch in die Berechnung des Footprints (Scope 3) heranzuziehen. Die indirekten Treibhausgasemissionen der Inbound- und Outbound- Transporte in der PIERER Mobility-Gruppe betrugen somit im Geschäftsjahr 2021 zum 31. Dezember rund 30.000 Tonnen CO_2 (davon entsteht der überwiegende Anteil an CO_2-Emissionen mit 26 % durch Lkw und mit 9 % durch Schiff) und wurden nicht zur Berechnung der Gesamtemissionen zum 31.12.2022 herangezogen.

Regionale Zulieferindustrie im Fokus

- Das Einkaufsvolumen der Bauteile für die Serienproduktion der Motorräder (in Mattighofen und Munderfing/Österreich) betrug im Geschäftsjahr 2022 ca. 902 Mio. Euro. Geographische Aufteilung: 24 % aus Österreich, 58 % aus Österreich/Deutschland/Italien und 80 % aus Europa.
- Die Fahrräder werden komplett von einem Partner in Europa montiert (ca. 53,3 %) und einem Partner in Asien (ca. 46,7 %) bezogen.
- Das Einkaufsvolumen im Einkauf von indirektem Material und Dienstleistungen für die Werke der PIERER Mobility-Gruppe in Österreich betrug im Geschäftsjahr 2022 ca. 121 Mio. Euro. Der größte Teil wurde innerhalb Österreichs beschafft: 69 % innerhalb Österreichs, 80 % innerhalb Österreich/Deutschland/Italien und 98 % innerhalb Europas.

Direct Shipping

Im Jahr 2022 hat die PIERER Mobility-Gruppe mit der Umstellung von ausgewählten Lieferanten für PG&A-Artikel auf Direct Shipping ohne die Zwischenstation Österreich begonnen. Aufgrund der hohen Artikelvielfalt werden Ersatz- und Zubehörteile im Zentrallager in Österreich konsolidiert und von dort aus an weitere Lagerorte in den USA und Australien versendet. Im Zuge des Projektes wurden Lieferanten analysiert, die sich aufgrund von Einkaufsvolumen, geographischer Lage und Produktvolumina für den Direktversand eignen. Dadurch können neben Transport-, Zoll- und Handlingskosten auch Wiederbeschaffungszeiten reduziert und CO_2-Emissionen eingespart werden. Die ersten Pilotlieferungen waren erfolgreich, die CO_2-Emissionsreduktionen wurden in etwa halbiert. Im Anschluss wurden alle weiteren Zulieferer auf die Eignung zur entsprechenden Umstellung hin analysiert. Seit Jahresbeginn 2023 ist die Umstellung weiterer Lieferanten bereits in Arbeit. Ziel des Projektes ist es, bei den 15 größten geeigneten Lieferanten für PG&A-Artikel den Direktversand zu etablieren.

Emissionen in die Atmosphäre (Luft, Lärm, Erschütterungen)

Direkte Luftemissionen entstehen in geringem Ausmaß bei Betrieb der Prüfstände, durch Verbrennung in den erdgasbefeuerten Heizkesseln, sowie durch Schweißarbeiten in den Bereichen der Komponentenfertigung. In diesem Bereich werden aktuell drei stationäre Absauganlagen betrieben. Lärmemissionen sowie Erschütterungen ergeben sich in geringem Ausmaß durch den innerbetrieblichen Transport, sowie An- und Abtransport von Produkten (Stapler und Lkw).

Gefahrstoffmanagement & REACH-Verordnung

Vor der Beschaffung eines neuen Arbeitsstoffes muss dieser einen Freigabeprozess durchlaufen. Erst nach Überprüfung und Freigabe durch die jeweils Zuständigen aus den Bereichen Arbeitssicherheit, Abfallwirtschaft, Brandschutz sowie Arbeitsmedizin kann das benötigte Material bestellt werden. Generell wird wo immer möglich versucht, gefährliche Arbeits- und Hilfsstoffe in den Produktionsprozessen zu minimieren oder gar gänzlich zu vermeiden. Deshalb werden bereits im Entwicklungsprozess Materialien getestet und verwendet von denen keine bzw. nur minimale Gefährdungen ausgehen können. Zudem lag im Geschäftsjahr (und weiterlaufend bis Frühjahr 2023) der Fokus auf der Prozessoptimierung und der Einführung einer Datenbank zum Gefahrstoffmanagement zur weiteren Professionalisierung.

Das Thema rund um Gefahrstoffe im Produktionsprozess wird durch ein sicheres Chemikalienmanagement ergänzt. Da in der Herstellung von Motorrädern eine Vielzahl von unterschiedlichsten Stoffen und Materialien einfließen, ist eine sichere, bewusste und nachhaltige Handhabung sowie Verwendung dieser Substanzen insgesamt ein wichtiges Thema für die Industrie. Deshalb unterstützt auch die PIERER Mobility-Gruppe als OEM die Ziele der REACH-Verordnung: Reduktion von möglichen Risiken und der potenziellen Auswirkungen auf die Umwelt bei der Verwendung von Chemikalien sowie die Verbesserung des Schutzes der menschlichen Gesundheit. Die International Material Data System (IMDS) Datenbank dient als zentrales Tool zur Erfüllung der Pflichten in Bezug auf die REACH-Verordnung und zur Einhaltung von Restriktionen beim Einsatz von Chemikalien im globalen Umfeld. Daher wird von den Lieferanten die Registrierung sowie die Erfassung der chemischen Zusammensetzung aller durch KTM bezogenen Zukaufteile in dieser zentralen Datenbank gefordert. Alle laufenden Prozesse zur Umsetzung der REACH-Verordnung und den internationalen Anforderungen zur Verwendung von Materialien befinden sich laufend im Fokus. Diese werden kontinuierlich evaluiert, um die Pflichten effizient einzuhalten sowie einen nachhaltigen Umgang mit diesem Thema zu gewährleisten.

Reduktion von CO_2 durch Produktion und Logistik von (E-) Fahrrädern in der EU

- CO_2-Reduzierung durch eine langfristige Produktions- und Logistikplanung in und für die Regionen für (E-)Fahrräder und der dazu benötigten Komponenten. Verlagerung der Produktion hin zu den Verbrauchermärkten, Aufteilung der Produktionsvolumina in die Hauptregion Asien und Europa.
- Das Joint Venture mit Maxcom in Bulgarien bietet die Möglichkeiten zum Aufbau eines Montagebetriebs (Start in 2024) nach aktuellen Kriterien der Nachhaltigkeit und Arbeitssicherheit für eine zukünftig flexiblere und marktnahe Montage in Europa. Dies trägt zu einem reduzierten globalen Transportaufwand von kompletten Fahrrädern bei.

Bezug und Erzeugung von Sonnenenergie

Durch Installation von neuen Photovoltaikanlagen wird der Einsatz von Solarenergie gesteigert, auch für den Eigenbedarf. Das Ziel von der PIERER Mobility-Gruppe ist es, mit der Errichtung weiterer Anlagen, die Eigenverbrauchsquote auf hohem Niveau zu halten. Die Errichtung der Photovoltaikanlagen auf den Dächern des Logistikzentrum 2 (ca. 4.100 kWPeak) und dem Motorsportgebäude (ca. 320 kWPeak) in Munderfing (Österreich) wurde bereits beauftragt und soll im Laufe des Jahres 2023 erfolgen. Die Inbetriebnahme der Dachanlage auf dem Motorsportgebäude wird im zweiten Quartal 2023 stattfinden. Eine weitere Inbetriebnahme auf dem Dach des Logistikzentrums 2 ist für Ende 2023 geplant. Parallel zu den beiden Photovoltaikprojekten läuft die Ausführungsplanung für einen 30kV Energiering, der fünf Gebäude (mitunter die größten Verbraucher KTM Komponentenwerk und Motorenwerk) im Gewerbegebiet Munderfing zusammenhängen wird. Der produzierte Solarstrom der beiden o.a. Anlagen kann dann von den fünf Gebäuden je nach Bedarf abgegriffen und verbraucht werden. Dadurch erreicht man eine Eigenverbrauchsquote von knapp 80 %. Die Photovoltaik-Generatorleistung beträgt jährlich ca. 4,4 Mio. Kilowattstunden (das ist die Strommenge, die ca. 1.000 Haushalte im Jahr durchschnittlich benötigen). Die Hauptarbeiten am Energiering werden während der Betriebsunterbrechung im August 2023 durchgeführt. Die Fertigstellung und komplette Inbetriebnahme sind für Ende 2023 geplant. Dadurch soll der hohe Eigenverbrauchsanteil abgedeckt werden.

Zur weiteren Reduktion von CO_2-Emissionen sind 2022 bei sonstigen betrieblichen Tätigkeiten als wesentliche Maßnahmen in der PIERER Mobility-Gruppe die vollständige Umstellung auf LED-Beleuchtung in der Fahrzeugassemblierung, diese ist im Ersatzteilcenter bis Ende 2023 geplant und die Installation von Ladesäulen mit je zwei Ladepunkten im F&E Kompetenzzentrum in Anif bei Salzburg (Österreich) zu erwähnen. Außerdem wurde im Berichtsjahr eine Elektrifizierung der Pkw-Flotte von rund 22 % erreicht.

Ziel ist es, Produkte in höchster Qualität herzustellen und dabei die Umweltauswirkungen über den gesamten Produktlebenszyklus so gering wie möglich zu halten. Dadurch spielen die Rohstoffe und Materialien, die in der Produktion verwendet werden, eine wesentliche Rolle. Durch gezielte Anstrengungen in Forschung und Entwicklung (F&E) sowie einer engen Zusammenarbeit mit Lieferanten und Kunden soll der Anspruch an Qualitätsprodukte gewährleistet werden. Ein Fokusthema der Pankl-Gruppe ist hierbei der hochleistungsfähige Leichtbau der Komponenten, sodass die Fahrzeuge möglichst wenig Kraftstoff verbrauchen.

Rohmaterialverbrauch

Um den Anforderungen des Marktes und der Kunden gerecht zu werden, werden Leichtbauteile zusammen mit der Abteilung F&E weiterentwickelt. Die Abteilungen Einkauf, Produktion sowie F&E müssen hierfür eng zusammenarbeiten. Neben vielen anderen Aspekten, die es zu beachten gilt, rücken auch Umwelt- und Klimaschutzfragen immer mehr in den Fokus. Die Pankl-Gruppe arbeitet mit Partnern und Experten weltweit an neuen Werkstoffen, um den Kunden Lösungen für die Mobilität der Zukunft zu bieten.

Die Pankl-Gruppe verwendet verschiedene Rohstoffe zur Herstellung von Leichtbaukomponenten, Getrieben, Motor- und Turbosystemen, Antriebs- und Fahrwerkskomponenten sowie Schmiedeteile. Die Hauptbestandteile sind die drei Materialien Stahl, Quarzsand, und Aluminium. Viele der hergestellten Produkte enthalten bereits Fertigbauteile, die zu einem Gesamtprodukt zusammengebaut werden. Zudem werden Schmiedeteile an den österreichischen Standorten Krenhof Kapfenberg und Krenhof Köflach hergestellt. Auch die Auswahl der Lieferanten wird in den kommenden Jahren noch präsenter. Neben der Einhaltung von ökologischen und sozialen Standards werden vermehrt Lieferantenratings eingefordert, um den aktuellen Umwelteinfluss zu erfragen. Besonders für den Erwerb von „grünem Stahl“ und Aluminium werden mögliche Lieferanten untersucht.

Einsatz von recyceltem Material

Die Pankl-Gruppe verarbeitet jedes Jahr eine große Menge an nicht erneuerbaren, vorwiegend erdölbasierten Materialien. Diese Stoffe müssen zunehmend recycelt oder durch erneuerbare und umweltfreundliche Alternativen ersetzt werden. Viele Unternehmen, vor allem auch in der Automobilindustrie, sind mit dieser Herausforderung konfrontiert. Der Einsatz von recyceltem Material oder grünem Stahl und die Wiederverwertung von Rohmaterial stehen aktuell zur Diskussion. Am SHW-Standort in Tuttlingen wird bereits seit Jahren auf emissionsneutralen Stahlschrott zurückgegriffen. Die Metallspäne aus Aluminium und Grauguss werden sortenrein gesammelt und vor Ort wieder eingeschmolzen. Dies führt zu einer Wiederverwertung von Rohstoffen im Sinne der Kreislaufwirtschaft.

Verkauf von Materialien

Um das eingekaufte Rohmaterial bei zerspanender Bearbeitung nicht zu verschwenden, wird viel Wert daraufgelegt, die anfallenden Späne sortenrein zu sammeln und für weiterverarbeitende Zwecke zu verkaufen. Somit wird verhindert, dass wertvolle Ressourcen verschwendet werden. Die Pankl-Gruppe ist bekannt für seine Leichtbauteile, welche bereits durch die Konstruktion darauf abzielt, den Materialeinsatz sowie den Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge gering zu halten.

Verpackung

Im Zuge des Projektes Verpackungsstrategie wurde die aktuelle Verpackung von der Pankl Racing Systems AG erhoben. Durch die Erhebung konnten folgende Materialien als Verpackung identifiziert werden: Kartonagen, Holz, Schaumstoff, Papier, Kunststoff, Aluverbund.

- Kartonagen: Die Pankl Racing Systems AG wird bei Lieferungen mit Kartonagen nach dem Standard der Lebensmittelindustrie beliefert. Dabei wird garantiert, dass sie ohne Giftstoffe und zu 100% recyclebar sind. Dadurch kann im Bereich der Kartonagen ein hoher Nachhaltigkeitsstandard erreicht werden.

- Mehrweg: Bei Serienlieferanten werden ausschließlich Mehrwegverpackungssysteme verwendet. Die Verpackungen werden speziell an die Kundenanforderungen angepasst und bestehen unter anderem aus Schaumstoff, Trays, Paletten, Gitterboxen. Diese werden soweit möglich über das gesamte Jahr verwendet.

- VCI-Luftpolster-Säckchen: Korrosionsanfällige Produkte werden bei Lagerung und Transport in VCI-Verpackungen vor Rost geschützt. Gemeinsam mit einem Lieferanten wurden VCI-Säckchen mit integrierter Luftpolsterfolie entwickelt. Dadurch kann eine zusätzliche Folie zum Schutz der Bauteile in der Verpackung eingespart werden.

Energie- und Wasserverbrauch

Effizienz liegt im Interesse eines jeden produzierenden Unternehmens. Die Pierer Industrie-Gruppe hat konzernweit eine Vielzahl von Maßnahmen und Aktivitäten umgesetzt, um die Effizienz der Produktionsprozesse zu steigern sowie den Energieverbrauch zu senken. Die internen Aktivitäten konzentrieren sich auf die Umsetzung von Energieeffizienzprojekten im Produktionsprozess, Einsparungen des Energieverbrauchs sowie Maßnahmen zur Energieumwandlung oder den Ausbau erneuerbarer Energiequellen wie Photovoltaikanlagen.

Jeder Standort wird aufgefordert ein Energieaudit durchzuführen, um eventuelle Probleme aufzuzeigen und in weiterführenden Projekten zu bearbeiten. Verbesserungsvorschläge der Mitarbeiter und Ideen für Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz werden gesammelt, ausgewertet und nach Möglichkeit umgesetzt. Das ISO 14001-zertifizierte Umweltmanagementsystem und insbesondere das ISO 50001-zertifizierte Energiemanagementsystem der SHW und der damit verbundene Plan-Do-Check-Act-Zyklus bieten den Rahmen, um Fragen zur Steigerung der Energieeffizienz systematisch anzugehen. Optimierungen können auf verschiedenen Ebenen erfolgen.

Dabei werden folgende Schwerpunkte gesetzt: Effizienzsteigerung durch Wartungs- und Reparaturmaßnahmen, Effizienzsteigerung Kompressor Einstellungen, Einsparungen durch Haustechnikeinstellungen,

Ausweitung der Abwärmenutzung, Verringerung von Energieverlusten (Leckagen) und Stabilisierung der bestehenden Produktionsprozesse.

Ein sorgsamer und sparsamer Umgang mit Wasser ist dringend erforderlich. Die Pierer Industrie-Gruppe wird dieser Verantwortung gerecht, indem sie mit dieser wertvollen Ressource sorgsam umgeht und Wasser bestmöglich wiederverwertet und somit effizient einsetzt. Dazu wurden eigene Projekte gestartet. Besonders an den österreichischen Standorten der Pankl Racing Systems AG wird darauf geachtet, Brunnenwasser als Prozesswasser zu benutzen. Wasser ist kein Bestandteil der Produkte an sich, sondern wird nur in einigen Prozessschritten, wie z.B. der Reinigung oder Kühlung, verwendet. Daher wurde Wasser in der Materialitätsanalyse im Vergleich zu anderen Themen als weniger wesentlich eingestuft.

Der höchste spezifische Wasserverbrauch nach Standorten wird von SHW Brake Systems GmbH verzeichnet. Das bei der Produktion der Pankl-Standorte anfallende Abwasser wird in eigenen Abwasseraufbereitungsanlagen entsprechend den örtlichen Vorschriften behandelt, wobei die relevanten Grenzwerte konsequent überprüft werden. Der Wasserbedarf in den anderen Produktionsbereichen ist gering und dient in erster Linie zur Produktkühlung nach der Herstellung, Reinigung oder zur Maschinen- und Prozesskühlung. Die anfallenden verbrauchten Kühlwassermengen und Abwasser aus der Reinigung werden aufgefangen, in Erdtanks zwischengelagert und entsorgt. Zur Vermeidung und Behebung von Vorfällen, die zu Grenzwertüberschreitungen im Abwasserbereich führen können, werden konzernweite Aktionspläne entwickelt. Die Daten zur Wasserentnahme werden auf Basis von Zählerwerten erhoben und beziehen sich ausschließlich auf Süßwasserressourcen und Brunnenwasser. Bislang wurden keine wesentlichen Auswirkungen festgestellt. Sollte sich dies in Zukunft ändern, werden umgehend entsprechende Maßnahmen ergriffen.

Die Hauptenergieträger der Pankl-Gruppe ergeben sich aus Strom, Schmelzkoks, Erdgas, Fernwärme und Treibstoffe, wobei Strom den größten Anteil ausmacht. Knapp über 50 % entfallen gruppenweit dabei auf Strom, gefolgt von Schmelzkoks mit knapp 30 % und Erdgas mit 17 % des Gesamtenergieverbrauches. Fernwärme, Diesel sowie Benzin ergeben dabei jeweils maximal 0,6 %.

Vier Werke der Pankl-Gruppe (Standorte Tuttlingen, Köflach, Neuhausen und Aalen) sind für über 60% des Energieverbrauchs verantwortlich. Die restlichen 40 % entfallen aufgrund ihrer Größe und Prozesslandschaft auf die anderen Werke. In der Pankl Racing Systems AG entfällt der größte Anteil des Strom- und Erdgasverbrauch auf die Krenhof GmbH mit Sitz in Köflach. Bei der SHW ist die Gießerei in Tuttlingen konkurrenzlos der größte Energieverbraucher, gefolgt von Neuhausen und Aalen, wobei sich bei der SHW der Gesamtenergieverbrauch aus elektrischer Energie, Schmelzkoks und Erdgas errechnet.

Um die Entwicklung des Gesamtverbrauchs der Pankl-Gruppe richtig zu interpretieren, muss eine Vielzahl von Aspekten berücksichtigt werden. Neben dem Produktionsvolumen der Bauteile haben auch andere Faktoren wie Wärmebehandlungen, Verfahrens- und Prozessanpassungen, das Anfahren der Maschinen nach Stillständen sowie die Beleuchtung und Beheizung bzw. Kühlung der Gebäude Einfluss auf den Gesamtenergieverbrauch. Hinzu kommt, dass sich das Produktportfolio verbreitert, neue Bearbeitungsmaschinen beschafft werden sowie die Produktkomplexität steigt, was sich ebenfalls im Energieverbrauch niederschlägt. Mögliche standortspezifische Faktoren oder Ereignisse entlang der Wertschöpfungskette müssen ebenfalls berücksichtigt werden. So können sich beispielsweise Effekte wie Vorproduktionen oder Sortimentsänderungen an einzelnen Standorten auch auf den konzernweiten Energieverbrauch auswirken.

Sowohl der Energie- als auch der Wasserverbrauch wurden aufgrund der aktuellen internen Produktionsprozesse in der PIERER Mobility-AG als nicht wesentlich eingestuft. Um den Energieverbrauch trotzdem weiter zu reduzieren, wurde ein Ziel[23] zur Reduktion des Energiebedarfes in den Produktionshallen gesetzt. Wasser wird hauptsächlich für Sozialräume und für Reinigungszwecke verwendet. Im Produktionsprozess ist der Wasserverbrauch äußerst gering.

23 Siehe Tabelle ab Seite 16 im TCFD-Report 2022 unter https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/12/PIERER-Mobility-AG_TCFD-Report-2022_de.pdf

Ergebnisse der Konzepte

2022 betrug der Stromverbrauch bei der Pierer Industrie-Gruppe 161.218.482 kWh (Vorjahr: 152.528.360 kWh), der Gasverbrauch 67.177.254 kWh (Vorjahr: 71.451.904 kWh) und der Verbrauch aus Fernwärme 2.290.247 kWh (Vorjahr: 2.860.683 kWh). Der Wasserverbrauch aus der Produktion betrug rund 152.593 m³ (Vorjahr: 142.892 m³). Das resultiert einerseits aus dem gestiegenen Energie- und Wasserverbrauch durch die erhöhte Produktionsmenge in der PIERER Mobility-Gruppe. Der signifikant gesunkene Verbrauch bei der Fernwärme ist zum Teil auf den großen Umbau am Unternehmensstandort Graz der PIERER Mobility-Gruppe zurückzuführen, währenddessen die gesamte Produktion für die Dauer von ca. einem Monat stillstand. Damit geht an diesem Standort auch ein leichter Rückgang beim Gas- und Stromverbrauch einher. Andererseits hat 2022 die Pankl-Gruppe eine Erdgaseinsparung von 4,13 % geschafft. Dabei konnte in der Pankl Racing Systems AG eine Reduktion von 3,38 % sowie bei der SHW AG eine Einsparung von 4,58% erreicht werden. Dies wurde hauptsächlich durch Wärmerückgewinnung, verschiedenste Haustechnikeinstellungen, Heizkesseltausch und Heizkurve-Anpassung erzielt. Durch die steigende Anzahl an Maschinen, hat sich der gesamte Strombedarf jedoch erhöht, was uns erst in der 2023 Bilanz aufgezeigt wird.

Status Quo

Geplante und zukünftige Maßnahmen seitens der PIERER Mobility-Gruppe, die im Hinblick auf deren Wirkung die Basis für mögliche CO_2-Einsparungen wie auch für die CO_2-Zieldefinition und daraus resultierende Kosteneffekte bilden:

- Durch Photovoltaikanlagen und Energiering: werden CO_2-Einsparungen erwartet, berechenbare Kosteneinsparungen durch Autarkie statt teurem Netzstrom werden möglich sein: Logistikzentrum 2 und Motorsportgebäude fungieren als Energiering, welcher 2023 errichtet werden soll.
- Durch LED-Beleuchtung: CO_2- (auch aus eventueller Erweiterung) und Kosteneinsparungen werden möglich sein, Stand der Planungen bzgl. weiterer Umstellung: eine Fünf-Jahres-Strategie ist festgelegt, genaue Zahlen liegen derzeit nicht vor, eine valide Aussage kann nach einer Analyse getroffen werden.
- Durch smarte Haussteuerung: Kosten, Stand der Umsetzung und Planung, mögliche realisierbare CO_2- und Kosteneinsparungen: Leitstand für die österreichischen Unternehmensstandorte der KTM AG (inkl. Standort in Anif) vorhanden, Energiemonitoringsysteme werden installiert, mit der Inbetriebnahme von Smartmeters wird mit einer Einsparung zwischen 10 % - 20 % gerechnet.

Seit dem Jahr 2022 wird in der Pankl-Gruppe daran gearbeitet eine Nachhaltigkeitsstrategie aufzubauen und innerhalb des Unternehmens auszuweiten. Die Strategie soll die gesetzten Ziele unterstreichen und die politischen Rahmenbedingungen einbinden. Die Strategie 2030 umfasst Ziele wie beispielsweise die Verringerung der Intensität des Energieverbrauchs, der Treibhausgasemissionen (Scope 1- und Scope 2-Emissionen), der Abfallerzeugung und des Wasserverbrauchs. Auch die Scope 3 Emissionen werden in der Strategie aufgenommen und in den kommenden Jahren durch einen Maßnahmenkatalog verringert.

Die Standorte der Pankl-Gruppe sind durch ein hohes Maß an Heterogenität gekennzeichnet und unterscheiden sich stark in Größe, Kernprozessen und Produktportfolio. Es ist daher davon auszugehen, dass einige Standorte das Reduktionsziel zu Beginn leicht erreichen werden und in den Folgejahren ihre Innovationsleistung sukzessive ausbauen müssen, um die angestrebten Reduktionen zu erreichen. Andere Standorte werden es schwerer haben, da sie bereits effizient ausgerichtet sind. Aus diesem Grund wurde ein konzernweites Ziel festgelegt, um die standortspezifischen Faktoren bei der Konsolidierung auf Konzernebene so weit wie möglich zu berücksichtigen.

Seit bereits vier Jahren wird an den österreichischen Standorten der Pankl-Gruppe Ökostrom bezogen. Auch an den Standorten in Deutschland wird dies ab dem Jahr 2023 genutzt. Weltweit ist dies derzeit noch nicht möglich, da einige Länder Ökostrom noch nicht in Großmengen anbieten. Rund 51 % des Gesamtenergieverbrauchs der Pankl-Gruppe entfallen auf elektrische Energie.

Geplant ist, den Anteil an Eigenstromerzeugung zu erhöhen. Verschiedene Photovoltaik Optionen werden evaluiert. Im Jahr 2019 wurde ein Projekt zur Errichtung einer Photovoltaikanlage gestartet. Die Arbeiten an diesem Projekt wurden im Jahr 2021 finalisiert und die Machbarkeit weiterer Anlagen an anderen Standorten evaluiert. In diesem Zusammenhang wurde eine 330,8 kWp-Anlage am neu errichteten PASE-Werk in Kapfenberg errichtet und im Frühjahr 2023 in Betrieb genommen. Auch das seit Anfang 2023 im Bau befindliche Pankl Academy Gebäude wird mit einer PV-Anlage mit 200 kWp geplant und soll im Jahr 2024 in Betrieb genommen werden. Weitere Gebäude der Pankl-Gruppe sowie firmeneigene Parkplätze werden im Laufe des Jahres 2023 auf eine Erweiterung der Eigenstromerzeugung evaluiert.

4. Abfallmanagement

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Ein möglichst effizienter Materialeinsatz entlang der Wertschöpfungskette und eine gezielte Abfall- und Ausschussvermeidung sind wichtige Steuerungsgrößen für eine nachhaltige Produktion. Im Rahmen der Kreislaufwirtschaft ist es wichtig, die Stoffströme innerhalb und außerhalb des Unternehmens zu optimieren und Materialien sowie Produkte bestmöglich zu recyceln. Ein systematisches Abfallmanagement und eine sorgfältige Trennung sowie Dokumentation der verschiedenen Rest- und Abfallstoffe sind dafür Voraussetzung und für die Pankl-Gruppe selbstverständlich.

Die Produktionsleiter, F&E sowie der Abfallbeauftragte sind für die Kontrolle der verschiedenen Produktionsparameter verantwortlich. Verschiedene Programme und Maßnahmen dienen der Optimierung des Materialeinsatzes und der Reduzierung des Abfalls und Ausschusses. Das Produktdesign ist entscheidend für einen effizienten Materialeinsatz. Ein optimierter Materialeinsatz kann beispielsweise durch die Anpassung der Materialstärke oder des Formdurchmessers erreicht werden. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass die Material- und Produkteigenschaften sowie die technologischen Anforderungen der Fertigungsprozesse erfüllt werden können. Die F&E Abteilungen der Pankl-Gruppe arbeiten seit Jahren sukzessive an der Optimierung des Leichtbaumaterialeinsatzes. Es gilt die Fertigungsprozesse technologisch so weit voranzutreiben, dass möglichst wenig Ausschuss und Abfall entsteht, ohne dass die Stabilität und damit die Funktion beeinträchtigt werden.

Das Abfallmanagement ist Teil des konzernweiten Umweltmanagementsystems, das nach ISO 14001 zertifiziert ist und ein wichtiges Element der themenspezifischen Auditierung darstellt. Alle relevanten Abfall- und Schrottkennzahlen werden kontinuierlich erhoben und in den monatlichen Produktionsberichten berücksichtigt. Dazu gehören auch Abfälle, die beispielsweise bei Testläufen während der Entwicklung neuer Materialien oder Produkte entstehen. Alle Abfälle werden von zertifizierten und zugelassenen Entsorgungsunternehmen abgeholt und einer ordnungsgemäßen – meist thermischen – Verwertung zugeführt.

Für den Transport von Produkten wird seit Jahren darauf geachtet, wiederverwendbare Transportkisten zu verwenden. Durch die schweren Schmiedeteile wird innerbetrieblich auf Stahlkörbe zurückgegriffen; die restliche Ware wird mit Holzpaletten und Mehrweg-Transportkisten versendet. Die gute Kommunikation und Abstimmung mit den Kunden der Pankl-Gruppe ermöglicht auch die Erfüllung der Anforderungen hinsichtlich Größe und Art der Verpackung. Auf Verpackungen, die bei der Anlieferung von Rohstoffen anfallen, kann nur bedingt Einfluss genommen werden. Diese Verpackungen werden jedoch getrennt, gesammelt und ordnungsgemäß an das Abfallunternehmen weitergegeben.

Bei der Herstellung von Vor- und Fertigprodukten für Motorräder der PIERER Mobility-Gruppe fallen diverse Abfallmaterialien an, die einer sortenreinen Verwertung zugeführt werden. Bei den zu verwertenden Materialien handelt es sich um Aluminium-, Edelstahl- sowie Stahlabfälle, die in verschiedenen Qualitätsstufen an einen zertifizierten Entsorgungsfachbetrieb (EFB) übergeben werden. Durch einen effizienten Einsatz der Materialien und einer möglichst vollständigen Rohstoffausnutzung inklusive deren Rückführung in den Wertstoffkreislauf wird eine unnötige Verschwendung von Materialien vermieden und auch dafür gesorgt, dass der anfallende Abfall stets fachgerecht entsorgt wird.

E-Learning-Kurs: Abfallmanagement

Um das Bewusstsein für nachhaltiges Handeln in der PIERER Mobility-Gruppe weiter zu schärfen, wurde 2022 ein E-Learning-Kurs zum Abfallmanagement eingeführt. In diesem interaktiven Kurs erhalten die Produktionsmitarbeiter einen Einblick in den richtigen Umgang zur Abfallentsorgung und das Abfallmanagement im Betrieb. Seit Start im Juni 2022 wurden 369 Mitarbeiter geschult. Für Mitarbeiter im Angestelltenbereich ist der Kurs freiwillig. Umso mehr ist die hohe Anzahl der Abschlüsse aus diesem Bereich erfreulich. Der Kurs ist auch fester Bestandteil des Onboardingtrainings in der Production Academy. Die Kursinhalte werden laufend aktualisiert, um auf das Feedback der Mitarbeiter wie auch auf neue Anforderungen und Verbesserungen eingehen zu können. Weitere umgesetzte Maßnahmen, die neben E-Learning zur kontinuierlichen Verbesserung des Abfallmanagements im abgelaufenen Berichtsjahr beigetragen haben, sind unter anderem die Wiedereinführung der getrennten Kunststoffsammlung, die Verbesserung der Altpapiersammlung in den Bürobereichen, die gesonderte Sammlung von PET-Flaschen, eine verfeinerte Rohstofftrennung sowie eine verbesserte Kennzeichnung und Bereitstellung von gefährlichen Abfällen.

Ergebnisse der Konzepte

Bei der PIERER Mobility-Gruppe und bei der Pankl-Gruppe konnten im Berichtsjahr insgesamt rund 15.837,5 Tonnen (Vorjahr: rund 21.700,8 Tonnen) Metallabfälle (aufgetrennt in diverse Schrottfraktionen, excl. Aluabfälle); rund 869,0 Tonnen (Vorjahr: rund 1.036,5) Aluminiumabfälle; rund 35.613,2 Tonnen (Vorjahr: 32.635,4) recyclingfähige Abfälle der Recyclingkette zugeführt werden. Weiters entstanden rund 3.915,9 Tonnen (Vorjahr: 4.015,9) gefährliche Abfälle und rund 2.310,3 Tonnen (Vorjahr: 2.139,6 Tonnen) sonstige Abfälle, die keiner stofflichen Verwertung zugeführt werden konnten. Diese Aufstellung konzentriert sich auf die operativen sowie produzierenden Gesellschaften der Pierer Industrie-Gruppe. Die ausführliche Tabelle findet sich im Anhang dieser Beilage.

Status Quo

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.

Aktuelle Maßnahmen sind seitens der PIERER Mobility-Gruppe die Verbesserung der Wertstofftrennung (Gewerbemüllmenge vs. Menge von vermischten Kunststoffen) durch die Implementierung von Wertstoffsammelinseln in den Bürobereichen (bis Ende 2024), die Verdichtung ölverunreinigter Verpackungen sowie die weitere Verfeinerung der Kunststoffsammlung (signifikante Steigerung bei der wiederverwertbaren Menge von sortenreinem Styropor). Zudem soll für die Wiederverwertung von Kartonagenabfällen 2023 eine Anlage zur Erzeugung von Verpackungspolstern angeschafft werden. Die Restabfallmenge konnte in der PIERER Mobility-Gruppe im Jahr 2022 um 37,9 % gegenüber dem Referenzjahr 2019 gesenkt werden. Das geplante Ziel einer Senkung um 10 % bis 2024 wurde damit deutlich übertroffen.

Soziales

Konzept und Zielsetzung

Der Ansatz der Pierer Industrie ist, die Arbeitsbedingungen für ihre Beschäftigten fair und mitarbeiterfreundlich zu gestalten. Dazu zählen angemessene Entlohnung und stabile Arbeitsverhältnisse, sowie die Wertschätzung der Mitarbeiter und eine regelmäßige, offene, aktuelle Kommunikation zwischen Unternehmen und Mitarbeitern. Die Einhaltung gesetzlich geregelter Arbeitnehmerrechte ist im gesamten Wirkungsbereich des Unternehmens sicherzustellen. Dazu zählen z.B. die Versammlungsfreiheit sowie geregelte Lohnverhandlungen. Pierer Industrie bekennt sich zur Einhaltung von Rechtsvorschriften der jeweils gültigen nationalen als auch internationalen Gesetze, Verordnungen und Richtlinien (wie zum Beispiel die Umsetzung der Bestimmungen der Kernarbeitsnormen der International Labour Organisation (ILO) in Österreich).

Die Zufriedenheit der Mitarbeiter bildet das Fundament der Pierer Industrie-Gruppe. Die Mitarbeiter und die gelebte Kultur in den Unternehmen sind die Basis des stetigen Erfolgs und Wachstums. Die Fähigkeiten, das Know-how, die Diversität und der Einsatz der Mitarbeiter führen die Pierer Industrie-Gruppe zum wirtschaftlichen Erfolg.

Die Aufgabe der Pierer Industrie-Gruppe ist es, ein stabiles und sicheres Arbeitsumfeld zu schaffen. Erforderliche Grundlagen und Rahmenbedingungen für die Gesundheit, Sicherheit und Weiterentwicklung stehen im Fokus des täglichen Arbeitsalltags. Wesentliche Bestandteile sind hierbei die offene und ehrliche Unternehmenskultur. Gesunde Beschäftigte, die sich mit dem Arbeitgeber identifizieren, sind die wesentliche Grundlage für den nachhaltigen Unternehmenserfolg.

Qualifizierte Mitarbeiter zu finden und langfristig an das Unternehmen zu binden, ist besonders im nicht-urbanen Bereich eine große Herausforderung. In allen Gesellschaften der Pierer Industrie-Gruppe ist jeder Mitarbeiter ein Teil des großen Teams, das mit Engagement und Begeisterung den Erfolg des Unternehmens vorantreibt. Attraktive Arbeitsplätze mit spannenden Aufgabenstellungen sowie Weiterbildungs- und Aufstiegschancen geben Mitarbeitern die Möglichkeit, ihre Fähigkeiten unter Beweis zu stellen und weiter auszubauen. Durch Herausforderungen zu wachsen, ist eine der Prämissen in der Personalentwicklung. Durch Active Sourcing wird sichergestellt, dass der gesamte Kandidatenmarkt, nicht nur die Personen, die aktuell auf

Jobsuche sind, erreicht wird. Vor diesem Hintergrund ist es den Personalsuchenden möglich, schneller auf Engpässe zu reagieren und langfristig Mitarbeitergewinnung zu gewährleisten.

Die Pankl-Gruppe legt besonderen Wert auf die Zufriedenheit jedes einzelnen Mitarbeiters sowie auf persönlich abgestimmte Weiterentwicklungsmodelle. Schwerpunkt der Personalpolitik sind unter anderem die Themen Gesundheit, Aus- und Weiterbildung sowie die Work-Life-Balance. Die Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Freizeit, Arbeitnehmervertretung, lange Beschäftigungsverhältnisse, gute Führung und Benefits für Mitarbeiter sind die Grundlage des erfolgreichen Wirtschaftens der Pankl-Gruppe. Eine Vielzahl von Jubilaren jedes Jahr an den unterschiedlichsten Standorten ist der Beweis dafür, dass die Pankl-Gruppe auf dem richtigen Weg ist.

Erstmalig wurde in der Pankl Racing Systems AG das Empfehlungsprogramm „Mitarbeiter werben Mitarbeiter" gestartet. Dabei bekommen bestehende Mitarbeiter bei einer erfolgreichen Personalvermittlung eine Sonderprämie. Aufgrund des Erfolges im Jahr 2022 wird dieser Prozess im Jahr 2023 auch auf Lehrlinge ausgeweitet. Im Jahr 2022 konnte die PARS auch eine Verdoppelung der Bewerbungseingänge sowie eine Verdreifachung in der Zahl der geführten Bewerbungsgespräche verzeichnen. Diese erfreuliche Steigerung zeigt das wachsende Interesse an der Pankl-Gruppe sowie der Klassifizierung der Pankl als Top-Arbeitgeber. Dies wurde auch durch die Auszeichnung „Top Company" der unabhängigen Bewertungsplattform „Kununu" bestätigt. Die nachfolgenden Mitarbeiterkennzahlen beziehen sich auf die GRI-Richtlinie und den damit verbundenen Berechnungsstandards.

5. Produktqualität und Anwendersicherheit

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Recalls

Die Gesundheit und Sicherheit der Kunden/Anwender haben über alle Produktbereiche der PIERER Mobility AG hinweg stets oberste Priorität. Die Rückrufquote liegt im Berichtszeitraum trotz der wesentlich gestiegenen Verkaufszahlen und der Modellerweiterungen bei fünf Rückrufen. Dies ist der Beleg für die strengen Anforderungen entlang der Wertschöpfungskette und spricht für die hohe Produktqualität aller Marken samt aller Maßnahmen im Bereich der Marktbeobachtungen. Weiterführende Informationen zu den Recalls finden sich auf den Produkt-Webseiten[24]. Als zusätzliches Sicherheitsfeature kann sich jeder KTM, Husqvarna & GASGAS Besitzer unter Service and Safety Check[25] informieren, ob bei seinem Fahrzeug (Fahrgestellnummer und Auslieferungsurkunde erforderlich) ein Rückruf durchzuführen ist.

Entwicklungen in der Motorrad- und Fahrsicherheit

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der KTM AG engagiert sich intensiv für die Sicherheit seiner Kunden und arbeitet an zukunftsweisenden Lösungen. Wie zum Beispiel:

- Die **„Fahrzeug zu Fahrzeug (V2V)-Kommunikation"** bietet großes Potenzial, Unfälle zu vermeiden. Fortschritte wurden 2022 in der Abstimmung mit Infrastruktur auf Autobahnen, sowie der prototypischen Umsetzung der notwendigen Security erzielt.
- **CMC ‚Next':** KTM arbeitet weiter als Core Member im CMC (Connected Motorcycle Consortium) bei der Analyse von Unfallszenarien und der Vermeidung durch die Funkkommunikation mit. Dies dient auch der Vorbereitung einer Vorstellung der Ergebnisse im Jahr 2023. Dort sollen in Zusammenarbeit mit internationalen Motorrad- und Pkw-Herstellern entsprechende Use Cases zur Unfallvermeidung gezeigt werden.
- **Warnmeldungen:** Passend zu dem Engagement, kritische Situation rechtzeitig zu erkennen, beschäftigt sich KTM mit akustischen Warnmeldungen, welche es dem Fahrer ermöglichen sollen, rechtzeitig zu reagieren. Neue Erkenntnisse zur Wahrnehmbarkeit von akustischen Signalen wurden in Zusammenarbeit mit der Universität Dresden erarbeitet. Diese Arbeitsergebnisse werden mit der nächsten Produktgeneration in die Serie eingeführt. Zusätzlich zu den akustischen Signalen hat man sich auch an Möglichkeiten zum haptischen Feedback für den Fahrer auseinandergesetzt. Hier gibt es trotz der vom Motorrad ausgehenden Vibrationen erfolgversprechende Ansätze, die besser als optische Hinweise wahrzunehmen sind.

24 https://www.ktm.com/en-int/service/Safety.html; https://www.husqvarna-motorcycles.com/en-do/service/safety-information.html und https://www.gasgas.com/de-de/service/safety-information.html
25 Siehe als Beispiel: https://www.gasgas.com/de-de/service/service-and-safety-check.html

- **Notruf:** KTM hat eine Reihe von technischen Optionen zur Darstellung eines automatischen oder manuellen Notrufes am Motorrad untersucht und bewertet. Im nächsten Schritt wird die Umsetzung für ein konkretes Serienmodell erarbeitet. Dies findet unter Beachtung der Erkenntnisse aus dem europäischen eCall für Pkw und unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus den bereits abgeschlossenen und von der Europäischen Kommission geförderten Forschungsprojekten „I-HeERO“ und „sAFE“ statt. KTM war Partner in den beiden genannten Forschungsprojekten, und ist weiterhin aktiv an der Entwicklung eines EN-Standards für motorradspezifische Funktionen eines automatischen eCall Systems beteiligt.

Die PIERER Mobility AG hat sich zum Ziel gesetzt, besonders sichere und hochqualitative Produkte herzustellen und die **Rückrufquote auf niedrigem Niveau zu halten**. Eine höhere Qualität ermöglicht eine längere und zuverlässige Produktnutzung. Die Elektro- und Verbrennungsmotoren stellen Schlüsselkomponenten ihrer Motorräder dar und werden von der Unternehmensgruppe sowohl entwickelt als auch produziert. Sie garantieren die Identität der Produkte der Marken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS. Eine der qualitätssichernden Maßnahmen ist zum Beispiel die Einführung der Prüfanlagen für den Euro 5 Abgasnorm, was eine 100-Prozent-Dichtheit aller relevanten Bauteile im Produktionsprozess gewährleistet.

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 ca. 3.500 (mit Indien ca. 4.400) Motorrad-Fachwerkstätten, um den hohen Ansprüchen an das Qualitätsniveau ihrer Produkte nachzukommen. Die Schulung der Werkstattfachkräfte erfolgt nach dem „Train-the-Trainer“ Prinzip vom Headquarter ausgehend mittels mehrwöchiger Präsenztrainingseinheiten und verschiedener Lernmodulen.

Reichweitenvorhersage E-Fahrzeuge

Das Data Science & Business Modelling Team beschäftigte sich 2022 mit nachhaltigen Geschäftsmodellen und Services. Aufbauend auf einem hybriden Modellansatz („physical & data driven model“) werden Einflüsse des Fahrverhaltens sowie externe Einflussfaktoren identifiziert und bewertet. Der Aufbau einer Daten-Pipeline von Testdaten ermöglicht die Augmentation von Fahrzeugsignalen mit externen Daten und einer Klassifizierung dieser Szenarien in Bezug auf Restreichweiten. Schließlich soll ein Modell entwickelt, trainiert und validiert werden, um den Energieverbrauch von unterschiedlichen Fahrprofilen und Fahrsituationen vorhersagen zu können. Wichtige Themenfelder sind dabei vor allem die Optimierung und Ausweitung der Reichweiten-Kalkulationen im Bereich E-Fahrrad und E-Motorrad. Ziel ist es einerseits, dem Fahrer zu ermöglichen, fundierte Entscheidungen über die Routenplanung und das Lademanagement zu treffen, und andererseits auch die bestehende Restreichweitenkalkulation zu verbessern. Aufgrund von Verzögerungen seitens der Testdatenseite kann das Evaluierungsprojekt voraussichtlich im Jahr 2024 abgeschlossen werden. Eine Serienentscheidung & -implementierung ist dementsprechend ab dem Jahr 2024 geplant.

Schulungen für 2-Rad-Techniker

Stets neue und immer komplexere Motorräder mit steigendem Innovationsgrad, neue Technologien – wie zum Beispiel E-Mobility, Connectivity, Abstandsradar – zusätzliche Marken und eine wachsende Anzahl von Vertriebspartnern in aller Welt stellen hohe Herausforderungen an die Aus- und Weiterbildung der 2-Rad-Techniker. In Folge der Lockerung von Reisebeschränkungen im Jahr 2022 wurden die Präsenztrainings wieder forciert. Im Berichtsjahr fanden insgesamt 81 (+21 % YoY) teilweise parallele Schulungen in Person mit insgesamt 193 (+40 % YoY) Schulungstagen statt. 467 (+190 % im Jahresvergleich) Teilnehmer aus 60 (+186 % im Jahresvergleich) Ländern konnten vor Ort „praxisnah“ geschult werden. Aufgrund des Digitalisierungsprojekts für Schulungskurse auf Bronze-Niveau im Jahr 2021 stieg die Abschlussquote mit 1.741 neuen Technikern auf Bronze-Niveau im Jahr 2022 um 76 %. Die Anzahl abgeschlossener Online-Schulungen betrug 69.408 (+6 % im Jahresvergleich) von 4.848 Benutzern von 1.856 Händlern.

6. Arbeitgeberattraktivität, Diversität und Chancengleichheit

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Die Pierer Industrie-Gruppe setzt in der täglichen Arbeit bewusst auf Vielfalt und Diversität unter den Mitarbeitern. Darunter versteht die Pierer Industrie-Gruppe die Einstellung von Kollegen aus aller Welt, unterschiedlichste Persönlichkeiten, Talente, Altersgruppen und Erfahrungshorizonte. Die multikulturellen Werte und

Erfahrungen der Mitarbeiter werden geschätzt. Darin spiegelt sich auch die Internationalität und Vielfalt der Märkte, der Produkte und des Geschäftsumfeldes der Pierer Industrie-Gruppe.

Speziell die Automobil- und Metallindustrie scheint eine männerdominierte Branche zu sein und könnte somit potenzielle Risiken in der Diskriminierung von Frauen bergen. Genau hier greift die Pierer Industrie-Gruppe mit der Vielfalt von Alter, Geschlecht und Nationalität ein. Die Gruppe will die Tätigkeit in einem Industriebetrieb auch für weibliche Arbeitskräfte attraktiver machen und noch mehr Frauen für technische Berufe begeistern. Ziel ist es, die Zahl der weiblichen Beschäftigten, insbesondere in der Produktion und produktionsnahen Bereichen, in den nächsten Jahren kontinuierlich zu erhöhen.

Geschlechtergleichheit

Im Jahr 2022 betrug die Geschlechterverteilung durchschnittlich 25% Frauenanteil zu 75% Männeranteil, wobei hier karenzierte Mitarbeiter sowie Mitarbeiter, welche aktuell das Bundesheer oder den Zivildienst absolvieren, nicht einberechnet sind. Kontinuierliche Steigerungen des Frauenanteils kann die Pankl-Gruppe sowohl in der Produktion als auch bei den jährlich neu eintretenden Lehrlingen verzeichnen. Bei regelmäßigen Veranstaltungen und Messen werden Jugendlichen beider Geschlechter technische Berufe vorgestellt und die Begeisterung für diese Branche angeregt. Gezielte geschlechtergerechte Ansprache trägt auch dazu bei, dass Chancengleichheit und Gleichbehandlung in der Pankl-Gruppe gelebt werden.

Alter und Kultur

Die Altersstruktur der Mitarbeiter der Pankl-Gruppe bleibt stabil. Die Vielfalt an Nationalitäten und der breiten Altersbandbreite der Mitarbeiter zeigt, dass die Pankl-Gruppe ein internationales, offenes und modernes Unternehmen ist. Seit dem Jahr 2022 arbeitet die Pankl Racing Systems AG auch verstärkt mit der Plattform „Senior Quality“ zusammen. Gemeinsam wird versucht, jobsuchende Personen ab dem 45. Lebensjahr in den Arbeitsmarkt zu integrieren.

Für die Pierer Industrie-Gruppe ist es eine Selbstverständlichkeit, dass Mitarbeitern unterschiedlicher Kulturen und Herkunft vorbehaltlos und offen gegenübergetreten wird. Die Belegschaft der Pierer Industrie-Gruppe ist sehr international zusammengesetzt.

Die Pankl-Gruppe beschäftigt derzeit rund 4.400 Mitarbeiter aus rund 64 Nationen weltweit. Die Rekrutierung von neuen Fachkräften wurde in der Pankl-Gruppe international ausgeweitet. Gemeinsam mit dem Verein „Talents4Europe“ konnte die Pankl Racing Systems AG junge Fachkräfte und Lehrlinge aus Spanien an den österreichischen Standorten einstellen. Durch maßgeschneiderte Onboarding-Prozesse sowie laufende Deutschkurse konnten die neuen Kollegen gut in das bestehende Pankl-Team integriert werden. Auch die Unterkunft konnte in dem Pankl-Tower am Standort Kapfenberg zur Verfügung gestellt werden.

Die PIERER Mobilty-Gruppe ist, was das Alter der Mitarbeiter betrifft, ein junges und dynamisches Unternehmen mit einem globalen Durchschnittsalter von 36,8 Jahren. 2022 waren rund 6.100 Mitarbeiter aus 68 Nationalitäten beschäftigt. Zur Integrationsförderung und -unterstützung von internationalen Mitarbeitern arbeitet das Unternehmen mit der Initiative Lebensraum Innviertel und der Innovation Salzburg GmbH zusammen. Im Rahmen dieser Kooperationen werden laufend explizit für sie Informations- und Netzwerkveranstaltungen zur Integration in der Region bzw. in Österreich angeboten und in Fragen des täglichen Lebens unterstützt.

Familie und Beruf

Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf stellt nach wie vor ein zentrales Thema dar. Es ist der Pierer Industrie-Gruppe ein großes Anliegen, die Interessen der Mitarbeiter, die sich aus familiären Verpflichtungen ergeben, zu berücksichtigen. Darum werden regelmäßig neue familienfreundliche Regelungen evaluiert. Infolge der Gleitzeitvereinbarung haben demnach Beschäftigte in der PIERER Mobility-Gruppe die Möglichkeit, ihre Arbeitszeiten gemäß der aktuellen Lebenssituation und dem Beruf mit familiären Anforderungen vereinbar zu gestalten (z.B. Teilzeitstellen, Karenzierung durch Bildung oder Geburt).

Arbeitszeiten können nach Möglichkeit flexibel und den Rahmenbedingungen entsprechend gestaltet werden. Auch mobiles Arbeiten bietet eine Möglichkeit der Flexibilität. Bei Bedarf können auch die Arbeitsstunden für die Pflege von Familienangehörigen angepasst werden. Ältere Mitarbeiter haben die Möglichkeit über Altersteilzeitvereinbarungen vorzeitig in den Ruhestand zu gehen. Da früheres Ausscheiden oft mit Einbußen bei Rentenbezügen einhergeht, stockt die SHW AG das Entgelt im Rahmen der tariflichen Regelung auf. Hinsichtlich der Elternzeit hält sich die Pankl-Gruppe an relevante gesetzliche Regelungen. Mitarbeiter werden sowohl vor Antritt der Karenz als auch in der Planungsphase der Rückkehr aus der Karenz begleitet und beraten. Besonderes Augenmerk wird auf die Erleichterung des Wiedereinstiegs nach der Karenz gelegt. (Eltern-

)Teilzeitlösungen werden ausschließlich individuell und nach intensiver Beratung vereinbart. Dazu werden Rückkehrgespräche geführt, um die jeweiligen Wünsche und Bedürfnisse gezielt zu thematisieren und gemeinsam Lösungen zu erarbeiten. Auch Vätern werden nach individueller Absprache Möglichkeiten in Form von Väterkarenz und Papamonat angeboten. Seit dem Jahr 2022 werden Eltern auch bei der Beschaffung von Kindergartenplätzen unterstützt, um den Wiedereinstieg in den Beruf zu erleichtern.

Für berufstätige Eltern stehen derzeit 25 Betreuungsplätze in den Betriebskrabbelstuben in Munderfing und Mattighofen für Kinder im Alter von ein bis drei Jahren von KTM Mitarbeitern zur Verfügung. Aufgrund der regen Nachfrage ist die Eröffnung einer weiteren Betriebskrabbelstube in Mattighofen mit weiteren 12 Betreuungsplätzen ab Herbst 2023 geplant. Zusätzlich wird auch eine kostenlose Kinderbetreuung in den Sommerferien angeboten. Ab 2023 ist eine Ausweitung von drei auf fünf Betreuungswochen im Juli/August geplant.
Finanzielle Unterstützung gibt es an den österreichischen Standorten der Pankl Racing Systems AG für Mitarbeiter durch Zuschüsse für Kindergarten, Geburt und Hochzeit.

Erfreulicherweise werden die Bemühungen von den Mitarbeitern als positiv gewertet. So belegte die Pankl-Gruppe bei einem Ranking der Zeitschrift „Freundin“ in Kooperation mit Kununu bei einer unabhängigen Umfrage in der Kategorie „Familienfreundliches Unternehmen“ österreichweit den 7. Platz im Bereich Maschinenbau.

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

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

Die Initiative „Mitarbeiter werben Mitarbeiter“ im Produktionsbereich der PIERER Mobility-Gruppe war in ihrer Fortsetzung auch im Jahr 2022 ein großer Erfolg. Durch eine Mitarbeiter-App wurde der Prozess weiterentwickelt und die Handhabung vereinfacht, die Einstellungsquote durch Empfehlungen konnte im Berichtsjahr auf 43,5 % gesteigert werden. In der „Production Academy“ wurden die Deutschkenntnisse der Mitarbeiter an den Produktionsstätten verbessert. Im abgelaufenen Geschäftsjahr gab es 203 Teilnehmer an den Kursen, die an die Schichten gekoppelt direkt im Betrieb stattfinden.

Ergebnisse der Konzepte

Die Pierer Industrie-Gruppe beschäftigte zum 31.12.2022 weltweit 10.794[26] (Vorjahr: 9.544), davon 6.977 in Österreich (rund 64,6%). 14,1 % der gesamten Belegschaft waren in der Forschung & Entwicklung tätig. 2022 betrug der Anteil der weiblichen Beschäftigten rund 26,1 % (Vorjahr: rund 24,5 %. Siehe auch ausführliche Tabellen mit weiteren Angaben zu den Mitarbeitern im Anhang dieser Beilage.

7. Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Die Pierer Industrie-Gruppe betrachtet ihre Mitarbeiter und deren Gesundheit als höchstes Gut. Aus diesem Grund wird auch im Bereich Sicherheit am Arbeitsplatz dauerhaft an den vorhandenen Schrauben gedreht und das Level stetig erhöht. Im vergangenen Jahr stand der Fokus auf Bewusstseinsbildung der Führungskräfte.

Arbeitssicherheit

PIERER Mobility-Gruppe
Als produzierendes bzw. assemblierendes Unternehmen von Street- und Offroad-Motorrädern bestehen wesentliche Risiken für die Mitarbeiter der PIERER Mobility-Gruppe grundsätzlich im Bereich der Werkstätten

26 Exklusive VMG Dambauer. Eine weitere Differenzierung im Headcount ergibt sich zu dem aus der Umrechnung der Produktivstunden von Leiharbeitern bei der Pankl-Gruppe.

sowie im Bereich von Testfahrten. Sie verfolgt einen strategischen Ansatz für Gefahrenminimierung nach dem STOP-Prinzip (Substitution, Technische Schutzmaßnahmen, Organisatorische Maßnahmen, Persönliche Schutzmaßnahmen) und implementiert laufend Vorsichtsmaßnahmen und spezielle Schulungen insbesondere in den Arbeitsbereichen mit hohem Gefahrenpotenzial.

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

Pankl-Gruppe

Neben dem bereits etablierten Schulungs-Programm der Pankl Racing Systems AG „Pankl Protected“, in welchem alle Führungskräfte wiederkehrend an Schulungen in den Bereichen Sicherheit und Verantwortung teilnehmen, wurde im Jahr 2022 ein weiteres Instrument namens „SWAT - Safety Walk & Talk“ eingeführt. Bei diesem Projekt befassen sich ausgewählte Führungskräfte mit derzeit vier speziellen Themenbereichen; diese umfassen die persönliche Schutzausrüstung, Sauberkeit und Ordnung, Ergonomie sowie psychische Belastung am Arbeitsplatz. Dieses Projekt ist ein working progress, weshalb der Themenkreis in Zukunft ausgebaut wird. Quartalsweise gibt es Begehungen der Führungskräfte in vorab definierten Arbeitsstätten. Ziel ist es, mit den Produktionsmitarbeitern direkt zu den vorgegebenen Schwerpunktthemen ins Gespräch zu kommen. Die daraus erworbenen Erkenntnisse sind ein wichtiger Output für die Bewusstseinsbildung der Führungskräfte im Bereich health & safety. Außerdem vermittelt die Präsenz der Führungskräfte vor Ort die hohe Wertigkeit dieses Themas an die Mitarbeiter.

Zur Arbeitssicherheit gehört auch eine möglichst gute und sichere Gestaltung des Arbeitsplatzes. In den Sommermonaten kann es vor allem in der Krenhof Schmiede (Pankl Racing Systems AG) sowie der Gießerei in Tuttlingen (SHW AG) zu sehr hohen Raumtemperaturen kommen. Neben der kostengünstigen Bereitstellung von ausreichend gekühlten Getränken wurden im Jahr 2022 zur Vermeidung von Hitzeschlägen in der Schutzkleidung an zentralen Stellen Ventilatoren angebracht. Darüber hinaus wurde im Jahr 2022 eine neue Klimaanlage im Produktionsbüro der Krenhof-Schmiede sowie ein Luftschleier („Vorhang“) vor der Schmiedepresse installiert und die Werkzeuge mit Hitzeschutzblech verkleidet. Diese Maßnahmen schützen die Mitarbeiter vor der direkten Hitze.

Bei der SHW werden neben den tatsächlich passierten auch beinahe geschehene Unfälle erfasst, um dadurch Gefahrenpotentiale zu erkennen. Diese werden kontinuierlich behoben und können somit weitere Unfälle vor der Entstehung vermeiden. Ebenso gibt es regelmäßige Sicherheitsunterweisungen für alle Mitarbeiter.
Mitarbeitergesundheit

PIERER Mobility-Gruppe

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

Pankl-Gruppe

In der mittlerweile jahrelang etablierten Gesundheitsecke an den österreichischen Standorten der Pankl Racing Systems AG werden die Mitarbeiter monatlich mit Gesundheitstipps, welche jeweils auf die Saison abgestimmt sind, versorgt. Diese sind auch im Intranet des Unternehmens zugänglich.

In der SHW wird mit betriebsärztlichen Diensten zusammengearbeitet, welche die Mitarbeiter in allen arbeitsmedizinischen Fragen sowie in der Vorsorge betreuen. Es wird außerdem in Zusammenarbeit mit den Krankenkassen jährlich ein Gesundheitsbericht erstellt und ausgewertet. Dadurch kann gezielt auf die gesundheitlichen Probleme der Mitarbeiter reagiert und gegengewirkt werden. Daneben ist das betriebliche Eingliederungsmanagement wesentlicher Bestandteil des Gesundheitsmanagements der SHW.

27 Siehe aktuelle Fassung unter https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/10/Arbeitssicherheits-u.-Mitarbeitergesundheitsrichtlinie_2022_PIERER-Mobility-AG.pdf

Unter Gesundheit fällt aber auch gesunde Ernährung, Bewegung und diverse Entspannungsmethoden. Diese wird in der Pankl-Gruppe mit Gesundheitstagen und der Aktion „Gesunde Jause“ unterstützt. Letztere wurde auch vom Betrieb der österreichischen Pankl Racing Systems AG-Standorte subventioniert. Dabei wird den Mitarbeitern in beiden Betrieben regelmäßig der Zugang zu einer gesunden Mahlzeit sowie zu regionalem Obst erleichtert. Auch in den Betriebskantinen wird auf Regionalität gesetzt. So werden Lebensmittel in den österreichischen Kantinen Großteiles von regionalen Bauernhöfen aus der Umgebung bezogen. Durch das Gesundheitsprogramm „Pankl in Motion“ mit den drei Bereichen Ernährung, Bewegung und Entspannung wurden in den Sommer- und Herbstmonaten die bereits bewährten Herzkraft-Coachings angeboten und von vielen Mitarbeitern der Pankl Racing Systems AG in Anspruch genommen.

Durch die Herzratenvariabilitätsmessung konnten Mitarbeiter mehr über ihren aktuellen Gesundheitszustand erfahren. Zudem hat auch das Pankl in Motion Fußballteam, sowie das – nach coronabedingter Pause – alle zwei Wochen stattfindende Full-Body-Workout mit dem Training wieder gestartet. Die Pankl-Gruppe ist bemüht, den Beschäftigten regelmäßig neue Angebote und Vergünstigungen zur Verfügung zu stellen. Neben den unterschiedlichsten Ermäßigungen in den regionalen Fitnessstudios konnten ab der zweiten Jahreshälfte 2022 auch Vergünstigungen für die Tennishalle Kapfenberg sowie für Paddle-Tennis in Bruck/Mur zur Verfügung gestellt werden.

Ein besonderes Angebot konnten auch die Mitarbeiter der SHW am deutschen Standort Tuttlingen und Neuhausen ob Eck nutzen. Ihnen steht über das Arbeitgeberangebot von „Hansefit“ der Zugang zu vielen sportlichen Aktivitäten zu günstigen Konditionen offen.

Gesundheit spielt auch im Lehrlingswesen eine bedeutende Rolle. Es fanden in den österreichischen Standorten der Pankl Racing Systems AG zwei Gesundheitstage statt, an denen gemeinsam mit den Lehrlingen Gesundheitsthemen bearbeitet wurden. Dabei wurden alltägliche Themen wie Ernährung, psychische Gesundheit oder der gesunde Umgang mit dem Internet behandelt. Zusätzlich wurden für die neuen Lehrlinge Einführungsvorträge von der Sicherheitsfachkraft und der Arbeitsmedizin gehalten. Ergänzend dazu findet wöchentlich ein Turnunterricht mit einem ausgebildeten Trainer statt, welcher während der Arbeitszeit durchgeführt wird. Im Sommer 2022 gab es außerdem wieder den Lehrlingswandertag.

Im Jahr 2022 wurden in der Pankl-Gruppe wieder jährliche Frühjahrs-, Corona- -und Grippeschutzimpfaktionen durchgeführt sowie die Möglichkeit der Vorsorgeuntersuchung angeboten.

Ergebnisse der Konzepte

Im Jahr 2022 ereigneten sich bei der Pierer Industrie-Gruppe 376 arbeitsbedingte Unfälle (davon 308 bei Mitarbeitern bzw. 68 bei Leiharbeitern). Die Zahl der Unfälle mit zumindest einem Ausfalltag lag gesamt bei 135 Unfällen (91 Mitarbeiter bzw. 44 Leiharbeiter). Die arbeitsbedingten Unfälle waren hauptsächlich durch Prellungen, Schnittverletzungen, Quetschungen und Brüche passiert. Die Hauptunfallursachen lassen sich auf Umknicken und Stolpern, Herab- und Umfallen von Gegenständen, den Umgang mit maschinellen Betriebsmitteln sowie der persönlichen Schutzausrüstung zurückführen. Die Verletzungsrate bei den Mitarbeitern beträgt 26,1 Arbeitsunfälle pro eine Million Arbeitsstunden. Die Lost Time Frequency Injury Rate (LTFIR) liegt bei den Mitarbeitern bei 7,7. Siehe auch ausführliche Tabelle zur „Gesundheit und Sicherheit“ im Anhang dieser Beilage.

8. Aus- und Weiterbildung

Ein Ziel der Pierer Industrie-Gruppe ist die kontinuierliche, individuelle Förderung und Weiterentwicklung aller Mitarbeiter. Dazu dient auch das jährliche Mitarbeitergespräch als wichtiges Führungsinstrument an allen Standorten der Pierer Industrie-Gruppe. Dabei wird besonderer Wert auf die Ableitung und Umsetzung von möglichen Maßnahmen gelegt, die sich aus den Gesprächen ergeben.

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

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

Pankl-Gruppe

Im Jahr 2022 konnte das Schulungsangebot, nachdem in den Vorjahren aufgrund der COVID 19-Pandemie einige Schulungen ausgefallen waren, wieder zur Gänze abgedeckt werden. Darüber hinaus wurden zahlreiche Schulungen nachgeholt. Im Jahr 2022 absolvierten Mitarbeiter der Pankl-Gruppe insgesamt 54.629 Aus- und Weiterbildungsstunden.

Durchgeführt wurden Individualschulungen, bereichsbezogene interne und externe Schulungen sowie standortübergreifende Schulungen, an denen Mitarbeiter verschiedener Standorte teilnahmen. Zentrale Anlaufstelle für Aus- und Weiterbildungen im Unternehmen ist die Pankl Academy in Kapfenberg. Diese erhält bis zum Jahr 2024 ihr eigenes Gebäude, um den Stellenwert der nachhaltigen Bildung weiter hervorzuheben. Im Herbst 2022 erschien eine neue Ausgabe des Pankl Academy Schulungskataloges mit einer Vielzahl an bereits etablierten Schulungen und einigen Neuerungen in den Bereichen Führung und Persönlichkeit sowie Sozialkompetenz. Darin ist ein breites Angebot an Kursen zu finden, die für Mitarbeiter aller österreichischen Standorte der Pankl Racing Systems AG zugänglich sind und sich in folgende Bereiche einteilen lassen: Management- und Führungskompetenz, Persönlichkeit und soziale Kompetenz, Fach- und Methodenkompetenz, Lehrlingsakademie, Health & Safety sowie interne Schulungen.

An allen Standorten wurde gemeinsam mit den Führungskräften der Weiterbildungsbedarf für das kommende Jahr erhoben und daraus der Pankl-weite Schulungs- und Entwicklungsplan für 2023 erstellt. Dieser umfasst neben dem Angebot an Trainings aus dem Pankl Academy Katalog auch eine Vielzahl an zusätzlichen, hauptsächlich fachlichen Schulungen, die für die Mitarbeiter in Abstimmung mit deren Führungskräften im Laufe des Jahres organisiert werden sollen. Besonderer Wert wird hier auf die Sicherstellung der Qualität und Wirksamkeit des Schulungsangebotes gelegt. Dazu wurde im Jahr 2022 ein Konzept zur Wirksamkeitsbewertung von Schulungsmaßnahmen erarbeitet und bereits erfolgreich eingesetzt.

Auch die Digitalisierung der HR-Prozesse in der SHW schreitet weiter voran. Allen Führungskräften und Mitarbeitern steht ab sofort für die Schulungsorganisation und -dokumentation ein digitaler Weiterbildungskatalog zur Verfügung, der eine große Auswahl an Schulungen zu den verschiedensten Themenbereichen bietet.
Im Jahr 2022 fiel in der Pankl-Gruppe der Startschuss für die Einführung neuer e-Learning Tools. Durch die neuen Plattformen sollen die Erstellung, die Durchführung sowie die Nachverfolgung der e-Learnings effizienter und nachhaltiger gestaltet werden. Die Plattformen sind sehr nutzerfreundlich und eine langfristige Antwort auf die stetig steigenden Anforderungen im Bereich der e-Learnings. Es sollen in Zukunft viele gesetzlich verpflichtende e-Learnings für alle Mitarbeiter abgewickelt werden. Die Ausrollung der beiden e-Learning-Plattformen ist für das Jahr 2023 geplant. Ziel für das Jahr 2023 ist es, mit einer arbeitsrechtlichen sowie einer kartellrechtlichen Schulung und einer Schulung für Produkthaftung zu starten.

Mitarbeiter- und Führungskräfteentwicklung

Im Rahmen des Strategic Leadership Programme (SLP) seitens der Pankl Racing Systems AG wurden 15 Teilnehmer in sechs Modulen als Nachwuchsführungskräfte weiterqualifiziert. Ein Assessment und ein persönliches Gespräch mit jedem Teilnehmer stellten den Startpunkt der Ausbildung dar. Im Rahmen dieses Gesprächs wurden aktuelle Führungsthemen, Ziele sowie Erwartungen besprochen und abschließend gemeinsam evaluiert. Besonders gut angenommen wurden die Kaminabende, die den Austausch zu ausgewählten Führungsthemen mit den jeweiligen Gästen zum Ziel hatten. Im Rahmen des feierlichen Abschlusses der Führungskräfteausbildungsreihe wurden die Projekte von den Teilnehmern präsentiert. Ziel war der Transfer der Inhalte der einzelnen Module in den Führungsalltag.

Für die Büro-Teamleiter wurde im Herbst 2022 eine neue Ausbildungsreihe gestartet, welche im Jahr 2023 abgeschlossen sein wird. In drei Modulen und einem Termin zur Präsentation der Praxisprojekte steht die Vermittlung von Soft Skills, insbesondere Kommunikation sowie Führungskompetenzen im Mittelpunkt. Außerdem steht der Austausch der Teilnehmer in der Gruppe unter dem Motto „Miteinander und voneinander lernen“. Um die Wirksamkeit sicherzustellen, ist bereits drei Monate nach Abschluss ein Follow-Up-Modul geplant.

Eine neues Pankl-Führungskräfteprogramm konnte im Jahr 2022 auch für Schichtleiter und Teamleiter aus Produktions- und produktionsnahen Bereichen eingeführt werden. Im Rahmen von vier Soft Skills Modulen zu Persönlichkeits- und Führungsthemen sowie zwei Fachmodulen wurden zehn Teilnehmer aus verschiedenen Standorten gemeinsam zu qualifizierten Führungskräften ausgebildet. Neben theoretischen Inputs stand dabei die Durchführung eines fachbezogenen KVP-Projektes im Mittelpunkt, wodurch die Teilnehmer ihr erlerntes Wissen direkt in ihrem Arbeitsbereich anwenden konnten.

Im Jahr 2022 wurden die standortübergreifenden Führungskräfteentwicklungsprogramme ebenso für alle SHW-Führungsebenen weiterentwickelt und fortgesetzt. So konnte bereits die dritte Runde des SHW-Nachwuchsführungskräfte- und Potenzialentwicklungsprogramms erfolgreich abgeschlossen werden. Insgesamt wurden bereits über 40 Talente in diesem Entwicklungsprogramm qualifiziert und für künftige berufliche Herausforderungen vorbereitet.

Zukunftsorientierte Lern- und Karriereentwicklung

Pankl-Gruppe

Die Pankl-Gruppe ist stets bestrebt ein attraktiver Arbeitgeber mit vielfältigen Karriere- und Entwicklungsmöglichkeiten für alle Geschlechter, jedes Alter und jede Nationalität zu sein. Deswegen ist die innerbetriebliche Lehrlingsausbildung der Pankl Racing Systems AG ein wichtiger Bestandteil der Firmenpolitik.

Im September 2022 haben sich 157 junge Menschen in überwiegend technischen Lehrberufen für eine Lehre in der Pankl Racing Systems AG entschieden. Darunter sind drei spanische Lehrlinge im Bereich Zerspanungstechnik, welche im September ihre Ausbildung gestartet haben. Gesamt beschäftigt die Pankl-Gruppe 216 Lehrlinge, davon 180 gewerbliche und 36 kaufmännische Lehrlinge.

Im vergangenen Jahr wurde das triale Ausbildungssystem für Lehrlinge weitergeführt. In diesem sogenannten „Pankl-Lehrlingscollege“ genießen die Lehrlinge, zusätzlich zur berufsspezifischen Ausbildung bei Pankl und in der Berufsschule, eine überbetriebliche Ausbildung. Dort wird die persönliche und soziale Kompetenz jedes einzelnen Lehrlings gefördert und gestärkt. Jeder Lehrling absolviert in seiner Lehrzeit fünf Module, in denen Teamwork, Selbstbewusstsein, Kommunikation, Konfliktlösung, unternehmerisches Denken und Präsentationsfähigkeit gestärkt werden. Diese spezifische Ausbildungsform hat in der Pankl Racing Systems AG zum einen Tradition und zum anderen auch strategische Bedeutung. Auch mit dem regionalen Ausbildungsverbund ABV wurde im Jahr 2022 wieder intensiv zusammengearbeitet. Im Rahmen der Ausbildung wurden die Lehrlinge in der Lehrwerkstatt von geschulten Trainern in der Praxis unterrichtet. Neben dem Werkstattunterricht findet auch theoretischer Unterricht statt. Hier werden die Lehrlinge auf die Berufsschule vorbereitet. Es wurden zudem zusätzliche Kurse angeboten, die von den Lehrlingen freiwillig besucht und abgeschlossen wurden.

Auch die SHW bietet jungen Talenten die Möglichkeit, das Unternehmen im Rahmen von Betriebspraktika und Werkstudententätigkeiten kennenzulernen. Daneben ermöglicht und unterstützt SHW bei Bachelorarbeiten und Masterthesis. Damit werden Türen für einen erfolgreichen Start ins Berufsleben eröffnet.

Schulabgängern steht eine große Auswahl an gewerblichen, technischen und kaufmännischen Ausbildungsangeboten zur Verfügung. Im Jahresdurchschnitt absolvierten 48 Auszubildende ihre Berufsausbildung bei der SHW.

PIERER Mobility-Gruppe

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

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

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

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

Mit einem umfangreichen Lehrlingsausbildungsprogramm fördert die **Pierer Industrie-Gruppe** zudem die Ausbildung qualifizierter Fachkräfte von Beginn an (wie zum Beispiel im neuen Schulungszentrum für Lehrlinge am Standort in Mattighofen) und vergibt jährlich zahlreiche Praktikumsstellen sowie Diplomarbeiten. Auch eine Übernahmegarantie nach erfolgreichem Lehrabschluss wird angeboten. Nahezu alle Lehrlinge bleiben in der Unternehmensgruppe, sei es in der Forschung & Entwicklung, dem Motorsport-Bereich oder in der Produktion. Damit nicht nur junge Menschen aus der Region die Möglichkeit einer Lehre in Erwägung ziehen können, werden ihnen kostenlose Unterkünfte mit pädagogischer Betreuung zur Verfügung gestellt.

Ergebnisse der Konzepte

Die Anzahl der Aus- und Weiterbildungsstunden für Mitarbeiter an den österreichischen und deutschen Standorten der Pierer Industrie-Gruppe betrug rund 174.000 (Vorjahr rund 150.000 Stunden). Siehe ausführliche Tabelle zur „Aus- und Weiterbildung“ im Anhang dieser Beilage. Zum Bilanzstichtag 31.12.2022 waren in der Pierer Industrie-Gruppe auch 422 Lehrlinge beschäftigt (Vorjahr: 352), ausgebildet wurde diese in mehr als 20 Lehrberufen.

Status Quo

Halbjährlich wird die Anzahl der Aus- und Weiterbildungsstunden für Mitarbeiter evaluiert und daraus Maßnahmen abgeleitet. Des Weiteren wird einmal pro Jahr eine Bedarfserhebung bei allen Führungskräften durchgeführt, um Trainings und Weiterbildungen anzubieten, die dem aktuellen Bedarf der Fachbereiche entsprechen organisiert und durchgeführt werden können.

9. Arbeitnehmerrechte und Arbeitsbedingungen

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Arbeitsstandard und Bezahlung

Rund 92,9 % der Mitarbeiter in der Pierer Industrie-Gruppe unterliegen Kollektivverträgen. Alle Stellenausschreibungen werden mit der Höhe des Mindestgehaltes ausgeschrieben, welches nach Eignung und Erfahrung überzahlt werden kann. So ist sichergestellt, dass jedem Bewerber bereits im Vorfeld die Mindestentlohnung für die ausgeschriebene Stelle bekannt ist.

Im Sinne einer modernen und flexiblen Arbeitswelt ermöglicht die Pierer Industrie-Gruppe als attraktiver Arbeitgeber Mitarbeitern, die Arbeitszeiten und den Arbeitsort besser an die persönlichen und betrieblichen Bedürfnisse anzupassen.

Um die Arbeitszufriedenheit und gleichzeitig die Flexibilität zu erhöhen, können zum Beispiel Mitarbeiter in weiten Teilen der **Pierer Mobility-Gruppe** nach einem Fair-Use-Prinzip ihre Wochenarbeitszeit auf Montag bis Donnerstag verteilen. Damit müssen sie nicht mehr an fünf Tagen die Woche pendeln. Grundsätzlich gilt diese Art der Arbeitszeitflexibilisierung für Mitarbeiter, die vom Geltungsbereich der Gleitzeitvereinbarung umfasst sind (bezogen auf die Unternehmensstandorte in Österreich sowie rund 80% der Mitarbeiter).

Um die Wegzeiten weiter zu verkürzen, können Mitarbeiter der Pierer Industrie-Gruppe darüber hinaus neben den Arbeitsplätzen an den Hauptquartieren auch die Büros anderer Unternehmensstandorte nutzen.

Eine weitere Maßnahme der Arbeitszeitflexibilisierung ist die Option, von zu Hause aus zu arbeiten („Mobiles Arbeiten/Homeoffice“). Die Richtlinie dafür wurde in der Corona-Pandemie erstellt und auch im abgelaufenen Berichtsjahr den Bedürfnissen der Mitarbeiter angepasst. Weiters wurde sichergestellt, dass ein Großteil der Belegschaft im Anlassfall von zu Hause aus arbeitsfähig ist.

Besonderes Augenmerk wird auf die Erholungszeiten der Mitarbeiter gelegt. Führungskräfte werden laufend über die aktuellen Urlaubsstände ihrer Mitarbeiter informiert, um aktiv mit den Mitarbeitern die Erholungszeiten zu planen.

Betriebsrat

Die Wahrung und Förderung der betrieblichen Interessen der Arbeitnehmer im Betrieb wird durch den Betriebsrat gewährleistet.

In der **PIERER Mobility-Gruppe** vertreten der Betriebsrat der KTM AG, der Betriebsrat der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH und der Betriebsrat der KTM Components GmbH die Belegschaft an den Standorten in Mattighofen, Munderfing und Schalchen/Österreich. Aktuell besteht der Betriebsrat aus 41 Arbeitnehmervertretern, wobei zwei davon Mitglied des Aufsichtsrates der KTM AG sind, und weitere zwei im Aufsichtsrat der KTM Components GmbH vertreten sind. Der Betriebsrat wird aktiv über die laufende Unternehmensentwicklung informiert und in Entscheidungen miteinbezogen. Neben der Wahl des Betriebsrates können Betriebsversammlungen auch zum Zweck der Information der Mitarbeiter bspw. zu laufenden Kollektivverhandlungen oder anderen wichtigen betrieblichen Themen stattfinden („Versammlungsfreiheit").

In der **Pankl-Gruppe** gibt es insgesamt 44 Betriebsräte, welche die Angestellten und Arbeiter an den jeweiligen Standorten in Österreich und Deutschland vertreten. Bei der SHW AG sind drei Betriebsräte im Aufsichtsrat vertreten; bei der SHW Automotive GmbH zwei.

Der Betriebsrat wird aktiv über die laufende Unternehmensentwicklung informiert und in Entscheidungen miteinbezogen. Neben der Wahl des Betriebsrates können Betriebsversammlungen auch zum Zweck der Information der Mitarbeiter bspw. zu laufenden Kollektivverhandlungen oder anderen wichtigen betrieblichen Themen stattfinden („Versammlungsfreiheit").

Governance

Konzept und Zielsetzung

Die Pierer Industrie-Gruppe verfolgt Grundsätze, die den ethischen Standards entsprechen, verantwortungsbewusstes Verhalten fördern und Mitarbeiter, Führungskräfte und Organmitglieder zu einem ökonomischen, sozialen und umweltbewussten Handeln anweisen. Dies schützt den Ruf eines weltweit tätigen und renommierten Unternehmens sowie die Fähigkeit, nachhaltige Werte für die Stakeholder der Pierer Industrie-Gruppe zu generieren.

Diese Grundsätze sind die Grundlage für alle geschäftlichen Handlungen und Entscheidungen und sind die Basis für ein moralisch, ethisch und rechtlich einwandfreies Verhalten aller Mitarbeiter des Konzerns.

Das Ziel der Pierer Industrie-Gruppe ist es, Mehrwerte für Geschäftspartner, Lieferanten, Kunden und Berater zu schaffen, ein attraktiver Arbeitgeber sowie ein renommiertes Unternehmen in der Wirtschaft und der Gesellschaft zu sein. Dies wird mit dem höchsten Maß an Professionalität, Integrität und Konsequenz erreicht. Als Basis zur Erreichung der Rechtskonformität dient der Verhaltenskodex („Code of Conduct") der Pierer Industrie-Gruppe, der die Grundsätze und Prinzipien festlegt, an denen die Unternehmensbereiche beider Gruppen ihr wirtschaftliches Handeln ausrichten. Im Code of Conduct werden relevante Compliance Risiken adressiert und insbesondere die Erwartungshaltung an den Umgang mit den nachfolgenden Themenbereichen umfassend definiert:

- Menschenrechte, Respekt und Integrität, Diversität, faire Arbeitsbedingungen
- Nachhaltigkeit
- Umwelt Compliance
- Fairer Wettbewerb, Kartellverbot
- Korruption, Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, Exportkontrolle, Steuern und Steuerpolitik
- Stakeholder Beziehungen
- Interessenskonflikte, Umgang mit Unternehmenseigentum sowie Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen, Datenschutz, Verbot Insiderhandel, politische Aktivitäten

Der Verhaltenskodex und die Richtlinien werden jährlich geprüft und gegebenenfalls überarbeitet, um den Entwicklungen des Marktes und dem aktuellen rechtlichen Rahmen gerecht zu werden. Die jeweils aktuellen Fassungen der Compliance Dokumente werden auf den Unternehmenswebseiten[28] veröffentlicht. Zudem werden die Mitarbeiter mittels Intranet Beitrag und durch gesonderte Aussendung per E-Mail informiert.

Als zuständige Anlaufstelle für Compliance Fragen, insbesondere auch für den Bereich Anti-Korruption und fairer Wettbewerb, fungiert grundsätzlich der jeweilige Compliance Officer der Tochtergesellschaften. Die operative Abwicklung von Anfragen und Meldungen von potenziellen Compliance Fällen betreffend die PIERER Mobility-Gruppe liegt in der Rechtsabteilung der KTM AG. Dem Vorstand wird laufend und jährlich über wesentliche Entwicklungen und Verdachtsfälle berichtet, darüber hinaus werden Vorstand und Aufsichtsrat

28 Siehe aktuelle Fassungen unter https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/11/Code_of_Conduct_2022_PIERER-Mobility-AG_DE.pdf bzw. https://pankl.com/nachhaltigkeit/downloads/

über Änderungen des Code of Conduct informiert. Die Letztverantwortung für Compliance Themen trägt der Vorstand. Compliance-Fälle der Pankl-Gruppe werden ebenso in der jeweiligen Rechtsabteilung bearbeitet und dem Vorstand regelmäßig berichtet.

In der Pankl-Gruppe wurde 2022 der Code of Conduct für Geschäftspartner überabeitet. Dieser beinhaltet ebenso die Regelung von fairem Wettbewerb und Kartellverbot sowie Antikorruption. Dieser ist auf der Homepage der Pankl-Gruppe in fünf Sprachen veröffentlicht und abrufbar. Die Pankl-Gruppe erwartet von ihren Geschäftspartnern die Einhaltung der Wertgrundsätze sowie der geltenden Gesetze und Regelungen entlang der gesamten Lieferkette.

Das Ziel für das Geschäftsjahr 2023 ist es, einen Code of Conduct für die gesamte Pankl-Gruppe, welcher für alle Mitarbeiter, Führungskräfte, Organmitglieder sowie Geschäftspartner, Lieferanten, Kunden und Berater gilt, auszurollen. Dieser soll auch das ab 2023 geltende Lieferkettensorgfaltspflicht-Gesetz umfassen und wird auf der Homepage der Pankl AG in fünf unterschiedlichen Sprachen abrufbar sein.

Ebenso arbeitet die Pankl-Gruppe an dem Ziel, 2023 eine einheitliche Leitlinie für Geschenkannahmen zu erstellen und Schulungen zum Code of Conduct sowie Geschenkannahme abzuhalten.

Zur kontinuierlichen Sensibilisierung von Führungskräften und Mitarbeitern in Bezug auf Compliance Themen finden regelmäßig Schulungen statt. Das Schulungskonzept wird laufend überarbeitet und an neue Vorgaben angepasst. Ziel ist es, die Compliance E-Learning Schulungen bis 2024 auf alle, insbesondere ausländische Gesellschaften der Pierer Industrie-Gruppe, auszuweiten.

IT Security- und Riskmanagement-System, Datenschutz

In der PIERER Mobility-Gruppe wird ein IT Security- und Riskmanagement-System mit dem Ziel betrieben, unternehmensrelevante Risiken im Bereich Informationssicherheit erkennen und steuern zu können. Besonders im Fokus stehen für uns die von uns verarbeiteten Daten im Bereich Forschung & Entwicklung, Fahrzeug- und Kundendaten sowie personenbezogene Daten unserer Mitarbeiter und Bewerber. Der hohe Qualitätsstandard, den wir bei unseren Produkten haben, gilt auch für die Bereiche Datensicherheit und Datenschutz. Der Prozess wird durch ein umfassendes Datenschutzmanagement-System gewährleistet, das im Unternehmen verankert ist. Die Prozessdokumente sind für Mitarbeiter im Intranet abrufbar. Das größte Risiko für die Unternehmensgruppe ist eine mögliche Strafe, die aufgrund von (angeblichen) Datenschutzverstößen verhängt wird. Das höchste Risiko für den Betroffenen ist der Zugriff von personenbezogenen Daten durch unberechtigte Dritte. Durch ein Datenschutzmanagementsystem, das verschiedene Datenschutzrichtlinien und -bestimmungen umfasst, können mögliche Datenschutzrisiken frühzeitig erkannt und verhindert werden.

Produktmarketing

Die PIERER Mobility-Gruppe ist bestrebt, ihre Produkte fair und verantwortungsbewusst zu vermarkten. Entlang geltender Vorschriften werden falsche oder irreführende Marketing-Inhalte vermieden, um Verbrauchertäuschungen oder Wettbewerbsverzerrungen vorzubeugen. Die Vermarktung sämtlicher Produkte erfolgt stets transparent in Bezug auf relevante Angaben und zielgruppenorientiert. Marketinginhalte werden außerdem so gestaltet, dass sie kein unerwünschtes Verhalten bei der Produktanwendung fördern.

10. Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Beschaffung sowie aus Geschäftsentscheidungen und -prozessen

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Durch **Fortbildungen und Trainings** „on the job“ wird die Kompetenz der Mitarbeiter insbesondere im Bereich Einkauf laufend gesteigert. Sie bilden sich basierend auf ihrem persönlichen Lernkonzept durch Einkaufslehrgänge in Zusammenarbeit mit dem BMÖ/BME, technische Schulungen oder dem KTM-eigenen MBA in Zusammenarbeit mit der LIMAK in Linz weiter. Die Schwerpunkte der Trainings sind Compliance, Anti-Korruption, Kartell- und Wettbewerbsrecht, Kommunikation, Konfliktmanagement und Verhandlungskompetenz.

Nachhaltigkeitsbewertung

Im ersten Quartal 2023 wurde in der PIERER Mobility-Gruppe bei der Lieferantenauswahl Nachhaltigkeit als neues Kriterium in der Warengruppenstrategie aufgenommen. Die Grundlage hierfür bildet die Nachhaltigkeitsbewertung, welche für die Vorauswahl potenzieller Lieferanten herangezogen wird. Zukünftig wird die Nachhaltigkeitsbewertung außerdem als Teil der allgemeinen Lieferantenbewertung etabliert, um dessen Relevanz und Verpflichtung zu verdeutlichen. Die Implementation soll im Jahr 2023 stattfinden. Darüber hinaus wird angestrebt, den Anteil an Lieferanten mit einem zertifizierten Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001 (optionales Kriterium), EMAS oder vergleichbaren Standards zu erhöhen. Nach einer

Bestandsaufnahme im Jahr 2022 ist das Ziel, bis Ende 2023 45 % der Serienlieferanten mit einer entsprechenden Zertifizierung zu erreichen.

Zum Jahresbeginn 2022 führte die PIERER Mobility-Gruppe außerdem die ESG Plattform **SupplierAssurance** ein, welche einen Selbstauskunftsfragebogen (SAQ) zur Bewertung der Nachhaltigkeit von Zulieferern bietet. Diese soll es ermöglichen, auf Basis der übermittelten Informationen, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu vermeiden und – falls notwendig – adäquate Maßnahmen einzuleiten. Nach der Datenprüfung auf die Mindestanforderungen der PIERER Mobility-Gruppe und entsprechender Bewertung werden Handlungsempfehlungen aufgezeigt, was die Möglichkeit einer kontinuierlichen Verbesserung bietet. Die Mindestanforderungen orientieren sich an den eigenen Maßstäben der PIERER Mobility-Gruppe, insbesondere dem Verhaltenskodex, Richtlinien zu Arbeitsbedingungen und Menschenrechten, Arbeitsschutz, Umwelt, Unternehmensethik sowie Lieferantenmanagement, aus denen hervorgeht, dass und wie die Lieferanten diese Problemfelder adressieren. Falls die Anforderungen nicht erfüllt werden, wird ein roter Status vergeben und gemeinsam Korrekturmaßnahmen vereinbart. Derzeit liegt der Schwerpunkt auf der Datenerhebung und Nutzung der Plattform. Bisher wurden 500 Lieferanten (Tier 1) über diesen Prozess informiert und davon haben bereits 59,6 % den Fragebogen abgeschlossen. Das Ziel für 2023 ist deshalb erneut, den Anteil der überprüften Serienlieferanten mittels SAQ auf 80 % zu steigern. Ab Januar 2023 wird der Prozess auf alle fehlenden Neulieferanten ausgerollt. Im Berichtsjahr 2022 wurden im Zuge der Nachhaltigkeitsbewertung negative soziale und Umwelt-Auswirkungen in der Lieferkette evaluiert. Aufgrund der Nichtbekanntgabe der notwendigen Daten wurde 2022 die Lieferbeziehung mit einem Serienlieferanten beendet. Beginnend mit dem ersten Quartal 2023 werden die Ergebnisse der Nachhaltigkeitsbewertung mit den Lieferpartnern besprochen und gemeinsame Korrekturmaßnahmen definiert. Diese werden anschließend als Fälligkeitstermine für die entsprechenden Mindestanforderungen auf der Plattform festgelegt und bei Lieferantenbesuchen auf Basis der erhaltenen Ergebnisse überprüft.

Status Quo

Die Ergebnisse der Selbstauskunft auf SupplierAssurance fließen im Jahr 2023 in die jährliche Lieferantenbewertung in der PIERER Mobility-Gruppe ein. Damit soll der Stellenwert der Nachhaltigkeit sichergestellt und dies auch gegenüber den Lieferanten klar aufgezeigt werden. Durch die Einbeziehung dieser Punkte auch bei der Lieferantenauswahl wird dieser Bereich sukzessive gestärkt und auch transparenter. Zusätzlich wird in einem nächsten Schritt der Prozess für eine Checkliste definiert, welche sich auf diese Themen fokussiert.

Das Thema *„Auswirkungen auf Menschen und Menschrechte aus Geschäftsentscheidungen und -prozessen“* wurde im Zuge der 2022 erfolgten Neu-Aufstellung des ESG-Themenkataloges mit aufgenommen. Grund dafür sind unter anderem die zunehmenden Entwicklungen auf nationalen und internationalen Ebenen (z.B. Europäische Union) in Richtung verbindlicher Vorgaben zur Sorgfaltspflicht bei der Wahrung von Menschenrechten im Rahmen sämtlicher Geschäftstätigkeiten. Maßnahmen und Konzepte, die explizit diesem Thema zugerechnet werden können, wurden im Verlauf des Berichtsjahres nicht gesetzt. Betrachtungen im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse ergaben zudem eine, zurzeit vergleichsweise moderate Bedeutung des Themas für die Unternehmensgruppe seitens der befragten Stakeholder-Gruppen wie auch des Impact Assessments. Grundsätzlich fallen Geschäftsentscheidungen und -prozesse unter die Vorgaben aus einschlägigen und im Bericht erwähnten Unternehmensrichtlinien, insbesondere dem Code of Conduct. Maßnahmen in thematisch verwandten Bereichen entfalten auch auf dieses Thema ihre Wirkung oder behandeln es mit. Weitere Angaben und Inhalte werden im Laufe des folgenden Jahres erarbeitet.

Der Anteil neuer Lieferanten wird in der Pierer Industrie-Gruppe aktuell nicht separat erhoben, da durch die Implementierung und Erweiterung einer ESG-Plattform der Schwerpunkt derzeit auf der Datenerhebung und Nutzung der Plattform liegt.

11. Business & Legal Compliance

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

Anti-Korruption und fairer Wettbewerb

Unter dem Begriff „Legal Compliance“ versteht die Pierer Industrie-Gruppe die Gesamtheit aller Instrumente und Maßnahmen, welche das rechtskonforme Verhalten der Mitarbeiter, Führungskräfte und Organmitglieder der Pierer Industrie-Gruppe im Hinblick auf alle unternehmensspezifischen Rechtsvorschriften sicherstellen sollen. Die Pierer Industrie-Gruppe bekennt sich zur Rechtskonformität und verpflichtet sich und alle Mitarbeiter, Führungskräfte und Organmitglieder zur Einhaltung aller gesetzlichen Richtlinien.

Rechtstreue, Ehrlichkeit, Ethik, Moral, Zuverlässigkeit, Respekt und Vertrauen sind das Fundament und die Grundlage für eine gute Zusammenarbeit und stabile Geschäftsbeziehungen in jedem Standort der Pierer Industrie-Gruppe. Dies spiegelt sich in den konzernweit gültigen Verhaltenskodexen (Code of Conduct) wider.

Der Code of Conduct beruht auf Werten, dem Leitbild und den Unternehmenszielen der Pierer Industrie-Gruppe und bildet die Basis für das Verhalten innerhalb und außerhalb des Konzerns. Unter Berücksichtigung dieser Werte befolgt die Pierer Industrie-Gruppe die jeweils gültigen nationalen und internationalen Gesetze, Verordnungen und Richtlinien. Die klar formulierten Verhaltensstandards gelten sowohl für Mitarbeiter als auch Führungskräfte und Organmitglieder.

Der im Geschäftsjahr 2022 aktualisierte Verhaltenskodex der PIERER Mobility-Gruppe legt umfassende Verhaltensrichtlinien im Hinblick auf Vorteilszuwendungen, Korruption und Bestechung fest. Die darin definierten, zwingend einzuhaltenden Grundsätze bei Vorteilsannahmen und -zuwendungen bieten einen Ordnungsrahmen, an den Organmitglieder, Führungskräfte und Mitarbeiter ihr Verhalten im Umgang mit Geschäftspartner, Lieferanten, Kunden und Berater auszurichten haben.

Der Verhaltenskodex der PIERER Mobility-Gruppe ist auf der Intranetseite für einen überwiegenden Teil der Organmitglieder, Führungskräfte und Mitarbeiter (mit Intranetzugang) abrufbar. Zudem ist dieser auf der Webseite der PIERER Mobility AG permanent in deutscher und englischer Sprache zugänglich. Mitarbeiter, Führungskräfte und Organmitglieder werden zumindest einmal jährlich auf der Startseite des Intranets auf den Code of Conduct hingewiesen. Neue Mitarbeiter der PIERER Mobility-Gruppe bekommen den Verhaltenskodex im Zuge des Onboardings ausgehändigt.

Überdies setzt die PIERER Mobility-Gruppe Schulungsmaßnahmen zum Inhalt des Code of Conduct und zur Sensibilisierung in Bezug auf Compliance Themen. Vordergründig werden Führungskräfte und Mitarbeiter aus besonders gefährdeten Bereichen wie unter anderem Human Resources, Einkauf, Vertrieb, Forschung & Entwicklung, Marketing, Qualitätsmanagement sowie Vorstände und Geschäftsführer im Rahmen von Präsenzveranstaltungen bzw. mittels dem E-Learning Tool „Compliance und Code of Conduct“ mithilfe von praxisrelevanten Beispielen geschult. Abschließend werden die vermittelten Inhalte anhand von Kontrollfragen getestet, wobei die Schulung bei der korrekten Beantwortung von mindestens 80 % der Fragen erfolgreich abgeschlossen wurde. Neu eingestellte Mitarbeiter sind zur Teilnahme an dem Onlinetraining während der Einarbeitungsphase verpflichtet; zudem ist dieses von allen Mitarbeitern im Abstand von zwei Jahren erneut zu absolvieren.

In der täglichen Zusammenarbeit mit weltweit tätigen Geschäftspartnern in der gesamten Wertschöpfungskette besteht die Gefahr von unlauterem Wettbewerb und der Bildung von Kartellen. Fairer Wettbewerb ist das Maß aller Dinge, weshalb sich die Pankl-Gruppe zur Einhaltung der Gesetze, Regelungen und Vorschriften zum Wettbewerbs-, insbesondere dem Kartellrecht auf all ihren Märkten sowie zur Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen verpflichtet. Jegliches wettbewerbswidrige Verhalten ist strikt untersagt.

Soweit Konzerngesellschaften am Markt in Konkurrenz zu Mitbewerbern treten, bekennen sie sich zu den Grundsätzen des fairen Wettbewerbs und Geschäftsverhaltens. Unlautere Geschäftspraktiken, wie zum Beispiel kreditschädigende Äußerungen, Auskundschaften von Geschäftsgeheimnissen oder Absprachen mit anderen Mitbewerbern, sind unzulässig und werden von der Pankl-Gruppe strikt abgelehnt.

Gesetzliche Beschränkungen, wie sie sich insbesondere aus kartellrechtlichen Bestimmungen ergeben, sind von allen Mitarbeitern, Führungskräften und Organmitgliedern der Pankl-Gruppe einzuhalten. Das Verbot wettbewerbsbeschränkender Verhaltensabstimmungen ist umfassend und schließt alle Formen bewusster Koordinierung ein, die eine praktische Zusammenarbeit an die Stelle des mit Risiken verbundenen Wettbewerbs treten lassen.
In der Pankl-Gruppe hat derzeit jede operative Einheit einen eigens gültigen Code of Conduct für Mitarbeiter des jeweiligen Konzerns, welcher neu eintretenden Mitarbeitern bei Eintritt zur Kenntnisnahme ausgehändigt und von diesen unterzeichnet wird, in der Personalabteilung aufliegt sowie im Intranet bzw. auf dem Sharepoint abrufbar ist.

In der Pankl Racing Systems AG finden jährlich Schulungen in Form eines Qualitätsdialogs bzw. einer Veranstaltung namens „Startup“ für neu eintretende Mitarbeiter statt. Die Führungskräfte haben sicherzustellen, dass jeder Mitarbeiter die Prinzipien und Regelungen des Verhaltenskodex kennt und weltweit verbindlich beachtet. Außerdem haben die Führungskräfte selbst Vorbild zu sein.

Interne Richtlinien und Verfahrensanweisungen helfen Mitarbeitern dabei, sich kartellrechtlich im Wettbewerb fair und korrekt zu verhalten. Diese sollen kontinuierlich verbessert werden, um das Erkennen und die

Vermeidung von Verstößen zu unterstützen. Für das Jahr 2023 ist eine gruppenweite Kartellrechtsschulung für alle betroffenen Mitarbeiter geplant.

Achtung der Menschenrechte

Die Pierer Industrie-Gruppe erwartet von ihren Organmitgliedern, Führungskräften und Mitarbeitern, die Menschenrechte zu respektieren und im täglichen Handeln zu schützen. Da aufgrund der Zusammenarbeit mit Partnern entlang der Wertschöpfungskette grundsätzlich Menschenrechtsrisiken bestehen können, fordert die Gruppe gleichermaßen von ihren Geschäftspartnern, Lieferanten, Kunden und Beratern die Achtung der Menschenrechte, im Sinne der UN-Menschrechtscharte, im Verhaltenskodex der jeweiligen wesentlichen Unternehmensbereiche.

In der Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel[29] werden die Maßnahmen dargestellt, die die PIERER Mobility-Gruppe getätigt hat bzw. in Zukunft tätigen wird, um moderne Sklaverei und Menschenhandel innerhalb des Konzerns und der Lieferkette zu verhindern.

Das Unternehmen akzeptiert kein diskriminierendes Verhalten und Mobbing gegenüber Mitarbeitern, Geschäftspartnern, Lieferanten, Kunden und Beratern und duldet auch keine Form der sexuellen Belästigung. Diese Grundsätze und Prinzipien werden in der Diversitäts- und Antidiskriminierungsrichtlinie[30] der PIERER Mobility-Gruppe konkretisiert, die im Berichtsjahr überarbeitet wurde und ebenso auf der Unternehmenswebseite sowie im Intranet konzernweit abrufbar ist. Diese stellt ein globales Rahmenwerk dar, das definiert, wie Diversität innerhalb der Unternehmensgruppe gefördert werden soll und wie die PIERER Mobility-Gruppe allen Formen der Diskriminierung und Belästigung vorbeugt, diese erkennt und darauf reagiert. Sie ist auch Bestandteil des E-Learnings „Compliance und Code of Conduct“, diese Unterlagen werden im Zuge des Onboardings an neue Mitarbeiter ausgehändigt. Die Geltung der aktuellen Compliance Dokumente wurde mittels Intranetbeitrag global kommuniziert und zusätzlich wurden die Mitarbeiter der PIERER Mobility-Gruppe an allen Unternehmensstandorten weltweit durch gesonderte Aussendung per E-Mail informiert, dies entspricht rund 77 % der gesamten Belegschaft.

Die Geschäftspartner erhalten bereits zum Zeitpunkt der Vertragsanbahnung den Code of Conduct in der aktuellen Fassung (24.10.2022). Zusätzlich wird auch die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel der PIERER Mobility-Gruppe als Anlage zu der Geheimhaltungsvereinbarung übermittelt. Mit Unterfertigung dieser sind die darin genannten Compliance Mindeststandards somit rechtsverbindlicher Bestandteil der abgeschlossenen Geschäftsbeziehungen der PIERER Mobility- Gruppe mit Geschäftspartnern, Lieferanten, Kunden und Beratern. Im Geschäftsjahr 2022 wurde der Code of Conduct sowie die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel ebenso integrierender Bestandteil der Verträge mit bestehenden Händlern und Importeuren der KTM AG-Gruppe.

Die Pankl-Gruppe billigt keine Verletzungen von Menschenrechten und stellt die Beachtung der UN-Menschenrechtscharta sicher. Sie stellt in der Führung ihrer Geschäfte die Wahrung der Menschenrechte sicher und akzeptiert kein diskriminierendes Verhalten gegenüber Bewerbern, (zukünftigen) Mitarbeitern, Führungskräften, Organmitgliedern sowie Geschäftspartnern, Lieferanten, Kunden und Beratern. Auch im gesamten Bewerbungsprozess wird jegliche Art von Diskriminierung verboten; dieser wird außerdem von geschultem Human Ressource-Personal begleitet. Sie fördert ein faires, vertrauensvolles und respektvolles Miteinander. Es wird ein Arbeitsklima geschaffen, welches von gegenseitigem Vertrauen und Wohlbefinden aller geprägt ist, in dem jeder Einzelne mit Würde und Respekt behandelt wird und Personen aus verschiedensten Kulturbereichen und mit unterschiedlichem persönlichem Hintergrund geschätzt werden. Als internationaler Konzern schätzt die Pankl-Gruppe die Vielfalt, die in der Herkunft, der Kultur, der Sprache und den Ideen ihrer Mitarbeiter zum Ausdruck kommt. Die Unternehmenskultur beruht darauf, alle Kollegen willkommen zu heißen, zu respektieren und wertzuschätzen; es wird ein Umfeld geschaffen, in dem alle die Chance auf Erfolg haben. Sie achtet die persönliche Würde und Sphäre jedes Mitarbeiters. Es werden alle Menschen ungeachtet ihres Alters, Geschlechts, ihrer Rasse, Religion, etwaiger Behinderung, sexueller Orientierung oder Herkunft respektiert.

Die Pankl-Gruppe hält alle bestehenden arbeitsrechtlichen Vorschriften ein. Davon umfasst sind auch die nationalen arbeitsrechtlichen Bestimmungen im jeweiligen Sitzstaat aller Tochtergesellschaften der Pankl-Gruppe (mit Regelungen wie zum Beispiel zu Arbeitszeiten, Mindestlöhnen, Betriebsvereinbarungen,

29 Siehe aktuelle Fassung unter https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/10/Erklarung-zu-moderner-Sklaverei-und-Menschenhandel_2022_PIERER-Mobility-AG.pdf
30 Siehe aktuelle Fassung unter https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/10/Diversitats-und-Antidiskriminierungsrichtlinie_2022_PIERER-Mobility-AG.pdf

Betriebsrat, Versammlungsfreiheit, etc.). Es wird auf die „Erläuterungen zur Umsetzung der Bestimmungen der Kernarbeitsnormen der International Labour Organisation (ILO) in Österreich“, die im Internet abrufbar ist, verwiesen. Die Pankl-Gruppe verbietet Diskriminierungen, Mobbing und Belästigungen, insbesondere sexuelle Belästigung in jeglicher Form, beispielsweise durch Annäherungsversuche, erniedrigende Kommentare, Witze, unflätige Ausdrücke, anzügliche Gesten oder das Zur-Schau-Stellen einschlägigen Bildmaterials in Geschäfts- und Produktionseinrichtungen der Pankl-Gruppe.

Whistleblower-Plattform

Der Pankl-Gruppe ist es wichtig, dass die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien des Unternehmens umgesetzt werden und stets alle relevanten Gesetze sowie Vorschriften eingehalten werden. Davon umfasst sind Verstöße gegen nationales und internationales Recht, Unionsrecht oder den jeweils geltenden Code of Conduct.

Im Arbeitsalltag kann es vorkommen, dass Mitarbeiter, Führungskräfte oder Organmitglieder auf Missstände im Unternehmen aufmerksam werden und einen Verstoß bzw. einen Verdacht auf einen Verstoß gegen diese Gesetze oder den Code of Conduct bemerken. Aus diesem Grund hat die Pankl-Gruppe ein unternehmensinternes digitales Whistleblowing-System eingeführt. Schlüsselaspekt von diesem System ist, dass Mitarbeiter wissen, dass jegliche Bedenken ernst genommen werden und Personen keinem Druck ausgesetzt sind.

Hinweise und Meldungen können entweder über die unmittelbare Führungskraft oder den Compliance Officer gemeldet werden. Kommen diese Wege nicht in Betracht, können alle Standorte innerhalb Europas Hinweise über das Whistleblowing-System (auch anonym) abgegeben werden. Den Hinweisgebern steht ein klar definierter interner Prozess zur Verfügung und es entstehen ihnen durch gegebene Hinweise keine Nachteile.

Ergebnisse Compliance Schulungen

Das Bewusstsein sowie die Verpflichtung zur Einhaltung der im Code of Conduct und in den Compliance Richtlinien festgelegten Grundsätze wurde im Laufe des Geschäftsjahres 2022 stetig gefördert und ausgeweitet. Auch fanden wieder vermehrt Präsenzschulungen statt, welche im Zuge der COVID-19 Pandemie ausgesetzt worden waren. Im Geschäftsjahr 2022 absolvierten insgesamt 2.148 Mitarbeiter der Pierer Industrie-Gruppe in Österreich eine (Online-)Schulung, darunter 285 Führungskräfte. Ebenso wurden fünf Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder geschult. Insgesamt hat rund 21,6 % der gesamten Belegschaft die Compliance Schulung absolviert (eine Übersicht in Tabellenform findet sich im Anhang dieser Beilage). In den kommenden beiden Geschäftsjahren stehen die konzernweite Implementierung der online Compliance Schulungen sowie die Überprüfung und Neudefinition des Schulungsrhythmus (insbesondere von Mitarbeitern mit hohem Risiko) im Vordergrund.

Legal Compliance

In der Pierer Industrie-Gruppe gab es im Geschäftsjahr 2022 betreffend Korruption weder relevante Compliance Fälle noch Fälle, die entsprechende Compliance Untersuchungen oder Verfahren nach sich gezogen haben. Ebenso sind im Berichtszeitraum keine Hinweise bzw. Fälle betreffend Verstöße gegen Menschenrechte beim Compliance Team eingegangen. Weiters sind für das Geschäftsjahr 2022 keine Diskriminierungsvorfälle bekannt, die ein gerichtliches Verfahren nach sich gezogen haben und einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage der Pierer Industrie-Gruppe haben bzw. haben könnten. Im Berichtsjahr gab es keine relevanten Fälle in Bezug auf Nichteinhaltung von Gesetzen und/ oder -verordnungen, die Verfahren, Bußgelder und/oder sonstige Sanktionen nach sich gezogen haben.

<u>Status Quo</u>

Nach der erfolgreichen Implementierung des Whistleblower-Systems und der zur Verfügungstellung des Prozesses zum Umgang mit Hinweisen im internen Prozessportal zur Einsichtnahme für Mitarbeiter mit Intranetzugang aufgrund der EU-Whistleblowing-Richtlinie 2019/1937, ist für das Geschäftsjahr 2023 die Ergänzung der bisherigen Maßnahmen um eine Whistleblowing-Richtlinie geplant. Auch global soll das Whistleblower-System in den kommenden Jahren auf, die außerhalb von Europa situierten Tochtergesellschaften ausgerollt werden, um allen Mitarbeitern der Pierer Industrie-Gruppe wie auch für externe Hinweisgeber die anonyme Meldung von Verdachtsfällen zu ermöglichen.

12. Datenschutz, Informationssicherheit und Cybersicherheit

Maßnahmen und weitere Erläuterungen

In den Unternehmen der Pankl-Gruppe wird auf die Themen Datenschutz, Informationssicherheit und Cybersecurity ein besonderes Augenmerk gelegt.

Die Absicherung von Kunden-, Lieferanten- und Mitarbeiterdaten sowie der Schutz des Know-how liegen dabei im Fokus. Dem Unternehmensleitbild folgend gelten auch bei diesen Themen die Schlagwörter „High Tech, High Speed, High Quality“.

Sowohl für Datenschutzthemen als auch im Bereich der Informationssicherheit und Cybersecurity sind die dazu notwendigen Managementsysteme etabliert. Die dementsprechenden Prozesse und Verfahrensanweisungen sind transparent und allen betroffenen Mitarbeitern zugänglich.

Um das Risiko eines Datenabflusses an unberechtigte Dritte auszuschließen, werden sowohl Awareness-Trainings durchgeführt als auch die nötigen Investitionen in Sicherheitssysteme im IT-Bereich und der Gebäudesicherheit forciert. Zur Sicherstellung der Einhaltung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen sind in den einzelnen Unternehmen der Pankl-Gruppe Datenschutzkoordinatoren bzw. Datenschutzbeauftragte eingesetzt. Diese achten auf rechtlich konforme Datenverarbeitungen und sind insbesondere für die Wahrung der Betroffenenrechte verantwortlich.

In den letzten Jahren wurde aufgrund der veränderten Bedrohungslage ein erhöhtes Augenmerk auf die Ausbildung und Awareness der Mitarbeiter gelegt. Dazu wurden neben digitalen Trainings auch „Face-to-Face“ Schulungen abgehalten. Im Jahr 2023 wird eine überarbeitete Version des gemeinsamen Ausbildungskonzeptes für Datenschutz, Informationssicherheit und Cybersecurity für alle Mitarbeiter verpflichtend ausgerollt. Überdies ist es jedem Mitarbeiter möglich, potenzielle Sicherheitsvorfälle über eine zentrale Mailadresse zu melden. Ebenso besteht die Möglichkeit einer anonymen Meldung von Vorfällen in der europaweit etablierten Whistleblowing Plattform der Pankl-Gruppe.

Der Einsatz von „State-of-the-Art Systemen“ zur aktiven Abwehr von Angriffen und die Nutzung von KI- und verhaltensbasierten Technologien zur Erkennung von Schadsoftware helfen, die steigenden Bedrohungen auf IT-Systeme zu kontrollieren. Gleichzeitig werden bestehende Systeme durch regelmäßige interne und externe Penetrationstests auf Schwachstellen geprüft. Das „Patching“ von bekannten Sicherheitslücken wird durch die eingesetzten Updateprozesse sichergestellt.

All diese Vorkehrungen werden durch regelmäßige externe Sicherheitstests und Audits auf deren Wirksamkeit überprüft. Abweichungen werden im Risikomanagement behandelt und entsprechende Maßnahmen abgeleitet.

Die Einhaltung der jeweils gültigen, datenschutzrechtlichen Bestimmungen werden alle drei Jahre durch externe Audits sichergestellt. Die Summe von Systemen, Maßnahmen und Prozessen beugt „Data-Breaches“ vor und verhindert somit auch daraus resultierende mögliche finanzielle Schäden.

Das priorisierte Ziel der operativen Einheit der SHW für das Geschäftsjahr 2023 ist es, allfällige Lücken in Sachen Prozesse und Transparenz zu schließen.

Für alle Nutzer der IT-Systeme der PIERER Mobility-Gruppe wird das für den Einsatz der IT im Rahmen ihrer Funktion erforderliche Wissen und Bewusstsein durch regelmäßige IT-Security Sensibilisierungsschulungen sichergestellt. Diese werden präventiv sowie nachvollziehbar durchgeführt und finden weltweit in allen Tochtergesellschaften statt. Alle Mitarbeiter werden zu einer einmal jährlich stattfindenden E-Learning IT-Security Sensibilisierungsschulung verpflichtet.
Umfangreiche Schulungsmaßnahmen wurden bei den Mitarbeitern an den Standorten in Mattighofen und Munderfing zur Datenschutzgrundverordnung durchgeführt. Das E-Learning Tool mit verpflichtendem Test für Mitarbeiter wurde weiter ausgerollt. Im Geschäftsjahr 2022 wurden 704 der in Europa beschäftigten Mitarbeiter der PIERER Mobility-Gruppe online geschult, davon 69 Führungskräfte. Außerdem wurde eine neue Awareness Content Plattform mit vordefinierten Awareness Inhalten angeschafft, welche zukünftig als Content für neue IT Security Awareness Schulungsinhalte dienen wird. Ziel ist es damit die Trainings modern und interessant zu gestalten. Zusätzlich beinhaltet diese Plattform auch Netflix Awareness Serien, diese neue Art an Wissensvermittlung werden den Mitarbeitern über das Intranet angeboten. Des Weiteren bietet diese Plattform ein Plugin für Phishing-E-Mail-Alert im Outlook. Diese wird flächendeckend getestet und voraussichtlich im dritten Quartal 2023 ausgerollt. Ziel ist eine vereinfachte Möglichkeit für die Meldung von Phishing Vorfällen.

Status Quo

Die absolvierten Security Awareness Schulungen werden im Schulungsportal (SAP Successfactors) erfasst und nicht absolvierte Trainings werden über das Portal bei den jeweiligen Management Leads automatisch urgiert. Sollte es Mitarbeiter geben, die nicht teilgenommen haben, werden diese zu eigenen Face2Face Trainings geladen und geschult. Nach einer Wirksamkeitsüberprüfung der Awareness Trainings wurde 2022 eine angepasste Security Awareness Schulung Face2Face wie oben bereits erwähnt abgehalten. Durchgeführt wurde diese durch externe Unterstützung der SBA-Research. Geschult wurden alle Mitarbeiter der Standorte Mattighofen und Munderfing.

13. Faires und verantwortungsvolles Produktmarketing

Die PIERER Mobility-Gruppe bekennt sich auch in ihren Marketingaktivitäten zu den ACEM Promotion & Advertising Guidelines[31] und dem Europäischen Grundsatz für Straßenverkehrssicherheit.

Die PIERER Mobility-Gruppe bekennt sich seit 2007 freiwillig zu diesem Grundsatz, dessen Einhaltung durch eine jährliche Überwachung unter der Verantwortung von ACEM geprüft wird. Zudem verpflichtet sich die PIERER Mobility-Gruppe zur Einhaltung des Bundesgesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb[32], welches unter anderem falsche und/oder subjektiv falsch interpretierbare Werbeaussagen, aggressive und irreführende Werbung untersagt.

14. Resilienz der Lieferketten

Das Thema wurde im Zuge der 2022 erfolgten Neu-Aufstellung des ESG-Themenkataloges mit aufgenommen. Der Schritt soll den jüngsten globalen Entwicklungen rund um Lieferketten Rechnung tragen. Weitere Angaben und Inhalte werden im Laufe des folgenden Jahres erarbeitet.

Maßnahmen und Konzepte, die explizit diesem Thema zugerechnet werden können, wurden im Verlauf des Berichtsjahres nicht gesetzt, jedoch finden sich unter anderen ESG-Maßnahmen und -Aktivitäten auch solche, die ihre Wirkung auf die Resilienz entfalten oder das Thema mitbearbeiten. Darunter sind etwa die „Sustainability Plattform“ zur Lieferantenbewertung oder das Grundlagenprojekt zur ESG-Strategie zu nennen.

III. Angaben gemäß EU-Taxonomie art. 8 (I 443/9) für das Geschäftsjahr 2022

Im Rahmen des Aktionsplans zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums („EU Action Plan on Sustainable Finance“) ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen eine wesentliche Zielsetzung. Vor diesem Hintergrund ist Mitte 2020 die EU-Taxonomie-Verordnung (Taxonomie-VO) in Kraft getreten, 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 Artikel 9 der Taxonomie-VO werden die folgenden sechs Umweltziele genannt:

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

Die EU hat aktuell für zwei Umweltziele (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) Vorgaben zu nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der EU-Taxonomie veröffentlicht. Durch die Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit in den Delegierten Rechtsakten ist festgelegt, welche Wirtschaftstätigkeiten grundsätzlich in Betracht gezogen werden können.

31 https://www.acem.eu/policy-areas/safety/acem-advertising-guidelines; https://www.acem.eu/images/stories/doc/initiatives/safety/d_Ad_guidelines_public_DE_24879.pdf
32 1984 UWG: https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10002665, Fassung vom 21.11.2022, abgerufen am 21.11.2022)

Im Hinblick auf die Klassifizierung einer Wirtschaftstätigkeit als „ökologisch nachhaltig“ im Sinne der EU-Taxonomie ist eine Unterscheidung zwischen Taxonomie-Fähigkeit und Taxonomie-Konformität erforderlich. Im ersten Schritt ist zu prüfen, ob eine Wirtschaftstätigkeit im Delegierten Rechtsakt beschrieben ist und somit taxonomiefähig ist. Ausschließlich taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten können bei Erfüllung bestimmter Kriterien als „ökologisch nachhaltig“ gelten. Entsprechend ist im zweiten Schritt zu evaluieren, ob die genannten technischen Bewertungskriterien erfüllt sind, um als Taxonomie-konform klassifiziert zu werden. Neben der Evaluierung in Bezug auf die Konformitätskriterien ist auch die Beurteilung gefordert, ob die taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten einen wesentlichen Beitrag zu einem von der Taxonomie-VO definierten Umweltziel leisten und ob kein anderes Umweltziel wesentlich beeinträchtigt ist („Do no significant harm“ (DNSH) Prüfung). Zudem muss die Erfüllung von Sozialen Mindeststandards entsprechend den OECD – Leitsätze für multinationale Unternehmen, UN – Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, ILO Kernarbeitsnormen und Internationalen Menschenrechtscharta sichergestellt werden.

In diese Betrachtung werden grundsätzlich alle vollkonsolidierten und quotal konsolidierte Konzerngesellschaften hinsichtlich ihrer Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben einbezogen. Die Basisgröße für die Umsatzerlöse stellen die in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dieser Position ausgewiesenen Beträge dar. Basis der Investitionsausgaben 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 umfasst 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). Erworbene Firmenwerte werden dabei nicht berücksichtigt. Investitionen in langfristige Vermögenswerte, die als zur Veräußerung oder als zur Ausschüttung klassifiziert sind, werden nur bis zum erstmaligen Zeitpunkt der entsprechenden Klassifikation berücksichtigt.

Die Basis für die Betriebsausgaben 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.

Aufgrund von Art 8 Z 1 der VO iVm § 243b bzw. § 267a UGB ist die Pierer Industrie AG dazu verpflichtet, die Regulatorik der Taxonomie-VO anzuwenden. Gemäß § 245a Abs 1 UGB ist der Konzernabschluss der PIERER Industrie AG zum Abschlussdatum nach den IFRS aufgestellt worden. Die für die Berechnung des Umsatz-, CapEx- und OpEx-Kennzahl genutzten Beträge basieren entsprechend auf den im Konzernabschluss berichteten Zahlen.

Finden sich Wirtschaftstätigkeiten der Pierer Industrie AG in dem EU-Katalog wieder, so gelten diese als taxonomiefähig. Umsatzerlöse, Investitionen und Betriebsausgaben, die mit dieser Wirtschaftstätigkeit im Zusammenhang stehen, können als taxonomiefähig klassifiziert werden.

Basierend auf einer vollständigen Analyse der Wirtschaftsaktivitäten erfolgt die Angabe des Anteils der taxonomiefähigen Umsatzerlöse/Investitionen (CapEx) / Betriebsausgaben (OpEx) an den jeweiligen Gesamtsummen gemäß EU-Taxonomie der Pierer Industrie AG für das Geschäftsjahr 2022.

Bei allen referenzierten Wirtschaftsaktivitäten in der Aufstellung der Pierer Industrie AG erfordert die DNSH Prüfung ein Climate Risk Assessment nach bestimmten Auflagen, um eine Beeinträchtigung des Ziels „Anpassung an den Klimawandel“ auszuschließen. Ein solches Climate Risk Assessment lag zur Veröffentlichung des Berichts über das Geschäftsjahr 2022 nicht vor, weswegen für die drei Kennzahlen (Umsatz, CapEx, OpEx) kein Taxonomie-konformer Anteil angegeben werden konnte.

Die EU-Taxonomie Verordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Die Auslegung dieser Begriffe durch die Pierer Industrie AG ist in den folgenden Ausführungen dargelegt.

An der Bearbeitung der aus der Taxonomie-Verordnung entstammenden Aufgaben sind Vertreter der Abteilungen Controlling, Accounting, ESG & Risk Management sowie Investor Relations in unterschiedlichen Rollen beteiligt.

KENNZAHLEN

Um Doppelzählungen über Wirtschaftsaktivitäten hinweg zu vermeiden, werden die einzelnen Positionen mithilfe definierter Regeln einer Wirtschaftstätigkeit zugewiesen. Im Arbeitsdokument wird laufend mittels Formel geprüft, dass je Position nur eine Zählung in Form der Zuordnung zu einer Wirtschaftsaktivität oder der Klassifizierung als nicht taxonomiefähig erfolgt ist.

Umsatz-Kennzahl

Die Umsatz-Kennzahl ergibt sich aus dem Verhältnis der Umsatzerlöse aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten eines Geschäftsjahres zu den Gesamtumsatzerlösen dieses Geschäftsjahres.

				Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")										
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code(s) (2)	Absoluter Umsatz (3)	Umsatzanteil (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresressourcen (7)	Kreislaufwirtschaft (8)	Umweltverschmutzung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Kreislaufwirtschaft (14)	Umweltverschmutzung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)	Mindestschutz (17)	Taxonomie-konformer Umsatzanteil, Jahr 2021 (18)	Taxonomie-konformer Umsatzanteil, Jahr N-1 (19)	Kategorie (ermöglichende Tätigkeiten) (20)	Kategorie "(Übergangstätigkeiten)" (21)
		in TEUR	%	%	%	%	%	%	%	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																				
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																				
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)																				
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)		1.914.885	58,66																	
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	3.3	1.914.885	58,66																	
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)																				
Total (A.1 + A.2)		1.914.885	58,66																	
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																				
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		1.349.318	41,34																	
Gesamt (A + B)		3.264.203	100,00																	

Die Gesamtumsatzerlöse des Geschäftsjahres 2022 von € 3.264,2 Mio. bilden gemäß EU-Taxonomie den Nenner der Umsatz-Kennzahl. Die in der Konzern Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlöse in Höhe von € 3.264,2 Mio. (siehe Umsatzerlöse lt. Konzern Gewinn- und Verlustrechnung bzw. im Konzernanhang unter Punkt 8. Umsatzerlöse) der Pierer Industrie AG werden über alle Konzerngesellschaften

hinweg daraufhin untersucht, ob sie mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten gemäß des Annex I (Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz) und Annex II (Wesentlicher Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel) der Delegierten Verordnung der (EU) 2020/852 erzielt wurden. Durch eine Detailanalyse der in den Umsatzerlösen enthaltenen Posten erfolgt die Zuordnung des jeweiligen Umsatzes zu den taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten. Die Summe der Umsatzerlöse der für das Geschäftsjahr 2022 taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten bildet den Zähler. Diese Tätigkeiten der Pierer Industrie AG sind durch die in der Delegierten Verordnung (Annex I / Annex II) beschriebenen Wirtschaftstätigkeiten „3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien (Annex I)“ als taxonomiefähig klassifiziert.

CapEx-Kennzahl

Die CapEx-Kennzahl gibt den Anteil der Investitionsausgaben (CapEx) an, der entweder mit einer taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeit verbunden ist oder mit der Erreichung einer ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeit verbunden ist oder sich auf den Erwerb von Produkten und Leistungen aus einer taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeit bezieht.

				Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")										
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code(s) (2)	Absoluter CapEx Anteil (3)	CAPEX Anteil (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresressourcen (7)	Kreislaufwirtschaft (8)	Umweltverschmutzung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Kreislaufwirtschaft (14)	Umweltverschmutzung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)	Mindestschutz (17)	Taxonomie-konformer CapEx-Anteil, Jahr 2021	Taxonomie-konformer CapEx-Anteil, Jahr N-1	Kategorie (ermöglichende Tätigkeiten) (20)	Kategorie "(Übergangstätigkeiten)" (21)
		in TEUR	%	%	%	%	%	%	%	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE AKTIVITÄTEN																				
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																				
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)																				
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																				
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien [1]	3.3	200.154	48,52																	
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	3.6	3.674	0,89																	
Bau, Erweiterung und Betrieb von Systemen der Wassergewinnung, -behandlung und -versorgung	5.1	159	0,04																	
Sammlung und Beförderung von nicht gefährlichen Abfällen in an der Anfallstelle getrennten Fraktionen	5.5	55	0,01																	
Renovierung bestehender Gebäude	7.2	34.716	8,42																	
Installation, Wartung oder Reparatur von energieeffizienten Geräten	7.3	425	0,10																	
Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu	7.4	46	0,01																	

Gebäuden gehörenden Parkplätzen)																					
Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien vor Ort	7.6	2.376	0,58																		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7	57.184	13,86																		
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	9.1	2.277	0,55																		
Frachttransport auf Schienen	6.2	3	0,00																		
Datenverarbeitung, Hosting und damit verbundene Tätigkeiten	8.1	671	0,16																		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonmiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		301.739	73,11																		
Total (A.1 + A.2)		301.739	73,11																		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																					
Summe nicht taxonomiefähiger CAPEX (B)		110.985	26,89																		
Gesamt (A + B)		412.724	100,00																		

Die gesamten Investitionsausgaben gem. EU-Taxonomie VO betragen € 412,7 Mio. und entsprechen den Zugängen zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten (inkl. IFRS 16 Nutzungsrechte gemäß IFRS-Konzernabschluss) (siehe Zugänge lt. Anlagespiegel im Konzernanhang unter Punkt 21. Immaterielle Vermögenswerte und Punkt 22. Sachanlagen bzw. im Konzernlagebericht unter den Erläuterungen zu Investitionen in Punkt 3. Finanzielle Leistungsindikatoren).

Die Analyse bezüglich der Taxonomie-Fähigkeit im Abgleich mit dem Annex I (Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz) und Annex II (Wesentlicher Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel) der Delegierten Verordnung der (EU) 2020/852 erfolgte in einem mehrstufigen Prozess. Eine Vor-Zuordnung wurde weitgehend automatisiert anhand von definierten Regeln bezüglich vorhandener Standard-Informationen zu den einzelnen Buchungselementen durchgeführt. Dies betrifft insbesondere die Zuordnung zu der Aussage „Positionen, welche für die Erbringung der wesentlichen taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivität der Pierer Industrie AG (3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien) als notwendig definiert wurden“ und den Erwerb aus der Wirtschaftstätigkeit 3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien, welcher sich i.d.R. auf den Kfz- und Lkw-Fuhrpark bezieht. In einem zweiten Schritt wurde insbesondere bei jenen Positionen, die zu der Aussage „Erwerb aus einer taxonomiefähigen bzw. -konformen Wirtschaftstätigkeit“ vorsortiert worden waren, manuell anhand der Bezeichnung der jeweiligen Position nachsortiert.

Den größten Anteil des taxonomiefähig klassifizierten CapEx bilden jene Positionen, die verbunden mit der Erbringung der Wirtschaftstätigkeit 3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien sind. Weitere Anteile entfallen auf den Erwerb aus Wirtschaftstätigkeiten rund um Gebäude (z.B. 7.2 Renovierung bestehender Gebäude; 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden), erneuerbare Energien und Elektromobilität (z.B. 7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien vor Ort; 7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)), in Verbindung mit Wasser und Abfall (5.1 Bau, Erweiterung und Betrieb von Systemen der Wassergewinnung, -behandlung und -versorgung; 5.5 Sammlung und Beförderung von nicht gefährlichen Abfällen in der Anfallstelle getrennten Fraktionen) und dem Erwerb verschiedener Technologien wie IT-Hardware und nicht produktionsbezogenen Maschinen (3.6 Herstellung anderer CO_2-armer Technologien).

OpEx-Kennzahl

Die OpEx-Kennzahl gibt den Anteil der Betriebsausgaben im Sinne der EU-Taxonomie an, der mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten oder dem Erwerb von Produkten aus einer taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeit verbunden ist.

				Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")										
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code(s) (2)	Absoluter OpEx Anteil (3)	OpEx-Anteil (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresressourcen (7)	Kreislaufwirtschaft (8)	Umweltverschmutzung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und (13) Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft (14)	Umweltverschmutzung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)	Mindestschutz (17)	Taxonomie-konformer OpEx-Anteil, Jahr 2021 (18)	Taxonomie-konformer OpEx-Anteil, Jahr N-1 (19)	Kategorie (ermöglichende Tätigkeiten) (20)	Kategorie "(Übergangs-tätigkeiten)" (21)
		in TEUR	%	%	%	%	%	%	%	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	E	T
A. TAXONOMIEKONFORME TÄTIGKEITEN																				
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																				
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)																				
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																				
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	3.3	5.158	6,10																	
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	3.6	1.306	1,54																	
Renovierung bestehender Gebäude	7.2	13.951	16,50																	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7	5.070	6,00																	
Datenverarbeitung, Hosting und damit verbundene Tätigkeiten	8.1	9.350	11,06																	
Fracht Transport auf Strasse	6.6	15.833	18,73																	
Sammlung und Transport nichtgefährlicher Abfall in getrennten Einheiten	5.5	625	0,74																	
Installation, Wartung oder Reparatur von energieeffizienten Geräten	7.3	30	0,04																	
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	9.1	55	0,07																	
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökolgoisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonmiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		51.378	60,77																	
Total (A.1 + A.2)		51.378	60,77																	
B. NICHT TAXONOMIEKONFORME TÄTIGKEITEN																				
Summe nicht taxonomiefähiger OPEX (B)		33.165	39,23																	
Gesamt (A + B)		84.543	100,00																	

Die gesamten Betriebsausgaben gem. EU-Taxonomie VO betragen rund € 84,5 Mio. Zur Ermittlung des Nenners wurden die Konten, welche die direkten, nicht aktivierten Kosten für Forschungs- und

Entwicklungsaufwendungen, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartungs- und Instandhaltungsaufwendungen (Erläuterung wesentlicher Bestandteile) widerspiegeln, betrachtet.

Der Zähler ergibt sich aus einer Analyse der mit den auf den oben genannten Konten erfassten Ausgaben in Zusammenhang stehenden Vermögenswerten bezüglich ihrer Taxonomie-Fähigkeit anhand von Annex I (Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz) und Annex II (Wesentlicher Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel) der Delegierten Verordnung der (EU) 2020/852. Der Großteil der taxonomiefähigen Betriebskosten entfällt auf die Instandhaltung von Gebäuden, Produktionsmaschinen und Frachten.

Aufgrund von weiteren regulatorischen Entwicklungen bei der EU-Taxonomie können sich 2023 Abweichungen sowie Änderungen hinsichtlich der Offenlegung ergeben. Für das Geschäftsjahr 2023 ist außerdem eine genauere Evaluierung der taxonomiefähigen Positionen hinsichtlich der Erfüllung technischer Bewertungskriterien und der DNSH-Prüfung geplant, welche auch ein Climate Risk Assessment einschließen wird.

IV. Anhang

Umweltkennzahlen

Eigener Indikator

Forschung und Entwicklung	Einheit	2022	2021	2020
Anzahl Mitarbeiter in der Forschung und Entwicklung	Köpfe	1.534	1.234	1.059
Anzahl Mitarbeiter in der Forschung und Entwicklung in % der Gesamtmitarbeiter	in Prozent	14,1%	12,9%	12,8%
Investitionen [1)]	in € Mio.	178,66	134,7	114,5
F&E-Aufwendungen vom Umsatz	in Prozent	7,7%	7,3%	8,1%

[1)] Investitionen inkl. Pierer Mobility AG und SHW AG, exkl. Pankl Racing Systems AG.

GRI 302-1

Energie- und Wasserverbrauch	Einheit	2022	2021	2020
Gasverbrauch [1)]	kWh	67.177.254	71.451.904	50.109.968
Stromverbrauch [1)]	kWh	161.218.482	152.528.360	115.347.063
Wasserverbrauch aus der Produktion [2)]	m³	152.593	142.892	94.877
Fernwärme	kWh	2.290.247	2.860.683	2.540.700

[1)] Aus Gründen der Wesentlichkeit enthält die Tabelle ausschließlich Werte aus den wesentlichen Unternehmens- und Produktionsstandorte der Pierer Mobility-Gruppe und Pankl-Gruppe: Pankl Racing Systems AG: seit 2021 Stromverbrauch und Gasverbrauch erstmals inkl. Krenhof GmbH (daher Werte mit dem Vorjahreswert nicht vergleichbar), in 2020 inkl. alle Standorte weltweit; SHW AG: in 2021 Gasverbrauch exkl. Standort in Kanada; Stromverbrauch alle Standorte; in 2020 Gasverbrauch exkl. Standorte in Brasilien und China; Stromverbrauch alle Standorte; [2)] Wasserverbrauch bezieht sich auf die Produktionsstandorte der Pierer Mobility-Gruppe in Mattighofen und Munderfing. SHW AG: in 2021 exkl. Standorte in Toronto und Neuhausen, in 2020 nur Standorte in Deutschland (Aalen, Bad Schussenried, Neuhausen, Tuttlingen); Pankl Racing Systems AG: Brauchwasser aus eigenem Brunnen für Standorte in Österreich. Fernwärme beziehen die Standorte in Wels/Pierer Industrie AG, in Graz und Thalheim/KTM Sportcar GmbH, in Köflach/Krenhof GmbH und in Neuhausen/SHW Brake Systems GmbH. Werte nicht mit dem Vorjahr nicht vergleichbar, da in der Pankl Racing Systems AG die Brunnen und der Trinkwasserverbrauch für alle Standorte enthält.

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

CO_2 Bilanz der Pierer Industrie-Gruppe

Treibhausgasemissionen gem. Treibhausgasprotokoll (Scope 1-3):

	2022		2021	
	in t CO_2-e	*Anteil in %*	in t CO_2-e	*Anteil in %*
Scope 1: Direkte Treibhausgasemissionen	**35.945,58**	***47,78%***	**34.944,80**	***47,95%***
Emissionen Erdgas und Kohle Standorte Pierer Industrie-Gruppe	33.279,28	*92,58%*	34.387,51	*98,41%*
Emissionen Fuhrpark	2.666,30	*7,42%*	557,29	*1,59%*

Scope 2: Indirekte Treibhausgasemissionen "location based" [1]	**33.003,57**	***43,87%***	**33.975,87**	***46,62%***
Emissionen Fernwärmebezug	437,44	*1,33%*	572,14	*1,68%*
Emissionen Strombezug Standorte Pierer Industrie-Gruppe	32.566,13	*98,67%*	33.403,73	*98,32%*
Scope 3: Indirekte Treibhausgasemissionen	**6.277,27**	***8,34%***	**3.960,94**	***5,43%***
Emissionen Berufsverkehr mit Flugzeug	3.409,78	*54,32%*	1.367,91	*34,53%*
Emissionen Berufsverkehr mit privaten Fahrzeugen und Mietwägen [2]	432,61	*6,89%*	211,14	*5,33%*
Emissionen Berufsverkehr mit Zug [3]	6,49	*0,10%*	2,15	*0,05%*
Emissionen Berufsverkehr mit Taxi [3]	72,51	*1,16%*	31,15	*0,79%*
Emissionen Papier	2.355,87	*37,53%*	2.348,58	*59,29%*
Emissionen gesamt "location based"	**75.226,42**	***100,00%***	**72.881,61**	***100,00%***

Für die Berechnung der CO2-Äquivalente für Scope 1-2 wurden die Umrechnungsfaktoren des Umweltbundesamt Österreich und des UK Department for Environment, Food & Regulatory Affairs (DEFRA) 2022 und 2021 verwendet. Das Basisjahr der Berechnung ist 2021, die Berechnung der CO2-Äquivalente für Scope 1-3 wurde erstmalig im vorliegenden Bericht veröffentlicht. In die Auswertung werden grundsätzlich die Daten der wesentlichen Unternehmens- und Produktionsstandorte in Österreich und Deutschland berücksichtigt: Dazu gehören neben der Pierer Industrie AG die PIERER Mobility-Gruppe und die Pankl-Gruppe, exklusive Abatec GmbH, VMG Dambauer und Pierer Immoreal GmbH.
1) "Location Based": Es wurden für die vorliegende Berechnung die Durchschnittsfaktoren des Umweltbundesamt Österreich verwendet. Im Zuge einer systematischen Datenerfassung wird angestrebt, die nationalen Durchschnittsfaktoren für die Berechnung heranzuziehen.
2) Mietwagen und private Fahrzeuge werden in einer Kategorie zusammengefasst, da private Fahrzeuge in der Pankl-Gruppe als nicht wesentlich eingestuft wurden. 3) Zugfahrten wurden bei der Pankl-Gruppe erst ab 2022 systemisch erfasst und berechnet. Taxifahrten werden bei der Pankl-Gruppe nicht systemisch erfasst – der Anteil ist als nicht wesentlich eingestuft.
Es gibt lt. Kyoto-Protokoll sieben Haupt-Treibhausgase, die zum Klimawandel beitragen: Kohlendioxid (CO2), Methan (CH4), Lachgas (N2O), Fluorkohlenwasserstoffe (HFKW), Perfluorkohlenwasserstoffe (PFC), Schwefelhexafluorid (SF6) und Stickstofftrifluorid (NF3). CO2-e ist die universelle Maßeinheit zur Angabe des globalen Erwärmungspotentials (GWP) jedes der sieben Treibhausgase, ausgedrückt als GWP einer Einheit Kohlendioxid. Es wird verwendet, um die Freisetzung (oder Vermeidung der Freisetzung) verschiedener Treibhausgase auf einer gemeinsamen Basis zu bewerten.

GRI 306-3

Abfallmenge	Einheit	2022	2021	2020
Abfall Pierer Industrie-Gruppe gesamt	**kg**	**58.545.886**	**61.528.269**	**50.707.354**
Metallabfälle (exkl. Aluminiumabfälle)	kg	15.837.477	21.700.819	17.264.857
Aluminiumabfälle	kg	869.021	1.036.497	1.078.009
Abfälle zur Verwertung	kg	35.613.241	32.635.404	28.113.804
Gefährliche Abfälle	kg	3.915.868	4.015.949	2.809.584
Sonstige Abfälle	kg	2.310.280	2.139.601	1.441.100

Aus Gründen der Wesentlichkeit enthält die Tabelle ausschließlich Werte aus den produzierenden Standorten der Pierer Industrie Gruppe. Beschreibung Abfallarten // Metalle: u.a. diverser Metallschrott, Kabelschritt, Spänge gemischt, Protoypen. Aluminium: u.a. Guss, Verhüttung, Späne; Abfälle zur Verwertung: u.a. Altholz (unbehandelt, stofflich), Altholzpaletten, Altpapier, diverse Kartonagen; Gefährliche Abfälle: Kühl-und Schmiermittel + Fette, Metallhydroxidschlämme, Altöl, Bohremulsion, diverse Lösungsmittel, Reiniger, Eisenbahnschwellen; Sonstige Abfälle: u.a. Gipskarton, Altreifen, Gewerbemüll.

Kennzahlen Soziales

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

Angaben zu den Mitarbeitern	Einheit	2022	2021	2020
2-7: Information zu den Mitarbeitern				
gesamt	Köpfe	**10.794**	**9.544**	**8.304**
Vollzeit	Köpfe	**10.001**	**8.875**	**7.765**
davon männlich	Köpfe	7.666	6.990	6.229
davon weiblich	Köpfe	2.335	1.885	1.536
Teilzeit	Köpfe	**793**	**669**	**539**
davon männlich	Köpfe	310	220	168
davon weiblich	Köpfe	483	449	371

Anteil der weiblichen Mitarbeiter (gerundet)	in Prozent	26,1%	24,5%	23,0%
Mitarbeiterstruktur nach Kontinent [1)]				
davon in Österreich	Köpfe	6.977	5.833	4.911
	in Prozent	64,6%	63,0%	60,5%
davon in Deutschland	Köpfe	1.897	1.712	1.660
	in Prozent	17,6%	18,5%	20,4%
davon in Europa	Köpfe	887	726	673
	in Prozent	8,2%	7,8%	8,3%
davon sonstige Kontinente [2)]	Köpfe	1.085	982	878
	in Prozent	10,1%	10,6%	10,8%
2-8: Mitarbeiter, die keine Angestellten sind				
Leiharbeitskräfte gesamt (inklusive Stiftungslehrlinge)	Köpfe	**846**	**617**	**431**
	in Prozent	**7,8%**	**6,5%**	**5,2%**
davon männlich	Köpfe	577	444	366
	in Prozent	68,2%	72,0%	84,9%
davon weiblich	Köpfe	269	173	65
	in Prozent	31,8%	28,0%	15,1%
davon <30 Jahre	Köpfe	318	259	189
	in Prozent	37,6%	42,0%	43,9%
davon 30-50 Jahre	Köpfe	474	316	218
	in Prozent	56,0%	51,2%	50,6%
davon >50 Jahre	Köpfe	55	42	24
	in Prozent	6,5%	6,8%	5,6%
2-30: Kollektivverträge				
	in Prozent	92,9%	83,4%	83,3%

Darstellung exklusive Vorstände der Pierer Industrie AG sowie inklusive alle Mitarbeiter der Abatec GmbH, Pierer Immoreal GmbH, Pierer Industrie AG, Pierer Mobility-Gruppe und Pankl-Gruppe, exklusive VMG Danbauer; Eine weitere Differenzierung im Headcount gesamt ergibt sich zu dem aus der Umrechnung der Produktivstunden von Leiharbeitern bei der Pankl-Gruppe.
[1)] Auswertung der Mitarbeiterstruktur nach Unternehmensstandort (nicht nach Nationalität). Alle Daten inkl. Abatec GmbH (erstmalig ab 2022), Pierer Immoreal GmbH, Pierer Industrie AG, Pierer Mobility-Gruppe und Pankl-Gruppe, exklusive VMG Danbauer; [2)] Afrika, Asien, Australien, Nordamerika, Südamerika. Alle % Angaben gerundet.

GRI 405-1

Diversität unter Mitarbeitern	Einheit	2022	2021	2020
Führungskräfte	Köpfe	**1.132**	**914**	**853**
	in Prozent	**10,5%**	**9,6%**	**10,3%**
davon männlich	Köpfe	934	781	736
	in Prozent	82,5%	85,4%	86,3%
davon weiblich	Köpfe	198	133	117
	in Prozent	17,5%	14,6%	13,7%
davon <30 Jahre	Köpfe	85	62	58
	in Prozent	7,5%	6,8%	6,8%
davon 30-50 Jahre	Köpfe	838	662	628
	in Prozent	74,0%	72,4%	73,6%
davon >50 Jahre	Köpfe	209	190	167
	in Prozent	18,5%	20,8%	19,6%

Angestellte	Köpfe	**4.129**	**3.663**	**3.208**
	in Prozent	**38,3%**	**38,4%**	**38,6%**
davon männlich	Köpfe	2.951	2.618	2.295
	in Prozent	71,5%	71,5%	71,5%
davon weiblich	Köpfe	1.178	133	117
	in Prozent	28,5%	28,5%	28,5%
davon <30 Jahre	Köpfe	1316	1149	990
	in Prozent	31,9%	31,4%	30,9%
davon 30-50 Jahre	Köpfe	2.215	1.967	1.744
	in Prozent	53,6%	53,7%	54,4%
davon >50 Jahre	Köpfe	598	547	472
	in Prozent	14,5%	14,9%	14,7%
Arbeiter	Köpfe	**4.686**	**4.059**	**3.628**
	in Prozent	**43,4%**	**42,5%**	**43,7%**
davon männlich	Köpfe	3.546	3.239	2.920
	in Prozent	75,7%	79,8%	80,5%
davon weiblich	Köpfe	1.140	820	708
	in Prozent	24,3%	20,2%	19,5%
davon <30 Jahre	Köpfe	1.338	1.125	983
	in Prozent	28,6%	27,7%	27,1%
davon 30-50 Jahre	Köpfe	2.376	2.084	1.905
	in Prozent	50,7%	51,3%	52,5%
davon > 50 Jahre	Köpfe	973	848	745
	in Prozent	20,8%	20,9%	20,5%

Darstellung exklusive Vorstände der Pierer Industrie AG, inkl. Leiharbeiter. Alle % Angaben gerundet. Alle Daten inkl. Abatec GmbH (erstmalig ab 2022), Pierer Immoreal GmbH, Pierer Industrie AG, Pierer Mobility-Gruppe und Pankl-Gruppe, exklusive VMG Danbauer; Krenhof GmbH zählt ab 2021 zur Pankl-Gruppe. Definition Führungskräfte: Führungskräfte umfassen Vorstände (exkl. Vorstände der Pierer Industrie AG), Geschäftsführer, Bereichsleiter, Teilbereichsleiter, Abteilungsleiter und Teamleiter. In der Pankl-Gruppe sind als Führungskraft definiert: Vorstände, Geschäftsführer, Bereichsleiter, Teilbereichsleiter und Teamleiter.

Eigener Indikator

Weitere Angaben zu den Mitarbeitern	**Einheit**	**2022**	**2021**	**2020**
Karenzierung (inkl. Papamonat) [1)]	Köpfe	209	112	75
Rückkehrquote nach Karenz (gerundet)	in Prozent	97,7%	94,9%	94,9%
davon Frauen	in Prozent	30,1%	36,6%	72,0%
Menschen mit Beeinträchtigung[2)]	Köpfe	122	115	107

[1)] In der PIERER Mobility-Gruppe ist die Karenzierung durch Bildung oder Geburt definiert. [2)] Gemessen an ausgewiesenem Behinderungsgrad über 50%.

GRI 403-9

Gesundheit und Sicherheit - Mitarbeiter	**Einheit**	**2022**	**2021**	**2020**
Arbeitsunfälle	Anzahl	308	242	213
Verletzungsrate	in Stunden	26,2	25,7	29,8
Schwere Arbeitsunfälle (über 6 Monate Genesungsdauer)	Anzahl	5	3	4
Verletzungsrate schwerer Unfälle	Anzahl	0,4	0,3	0,6
Rate arbeitsbedingter Todesfälle	Anzahl	0,0	0,0	0,1
Lost-Time Injury Frequency Rate (LTIFR)	Anzahl	7,7	12,8	0

Gesundheit und Sicherheit - Leiharbeiter	**Einheit**	**2022**	**2021**	**2020**
Arbeitsunfälle	Anzahl	68	23	6

Verletzungsrate	in Stunden	41,9	34,6	18,9
Schwere Arbeitsunfälle (über 6 Monate Genesungsdauer)	Anzahl	0	1	0
Verletzungsrate schwerer Unfälle	Anzahl	0	1,5	0
Rate arbeitsbedingter Todesfälle	Anzahl	0	0	0
Lost-Time Injury Frequency Rate (LTIFR)	Anzahl	27,1	33,1	0

Alle Daten exklusive Abatec GmbH und VMG Dambauer. Daten nur für österreichische Standorte der Pankl Racing Systems AG vorliegend (seit 2021 inkl. Krenhof GmbH). Seit dem Berichtsjahr 2021 wird die Lost-Time Injury Frequency Rate (LTIFR) erhoben. Die LTIFR beschreibt die Anzahl der Unfälle mit Ausfallzeit von mindestens einem Tag pro 1 Million Arbeitsstunden. Zugrunde liegende Formel: LTIFR=Unfälle/Arbeitsstunden*1.000.000. 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 2022: 11.775.817 (2021: 9.417.820), Produktivstunden inkl. Leiharbeiter 13.399.162 (2021: 10.082.616). Arbeitsbedingte Verletzungen von Leiharbeitern sind separat dargestellt. In den Geschäftsjahren 2022 und 2021 es keinen arbeitsbedingten Todesfall, in 2020 gab es in der Pierer Mobility-Gruppe einen arbeitsbedingten Todesfall.

GRI 404-1

Aus- und Weiterbildung	**Einheit**	**2022**	**2021**	**2020**
Anzahl Mitarbeiter gesamt [1)]	Köpfe	**9.947**	**8.624**	**7.689**
davon männlich	Köpfe	7.431	6.632	5.951
davon weiblich	Köpfe	2.516	1.992	1.738
davon Arbeiter (inkl. Lehrlinge)	Köpfe	4.699	4.059	2.857
davon Angestellte (inkl. Lehrlinge)	Köpfe	4.162	3.663	3.208
davon Führungskraft	Köpfe	1.132	914	853
Anzahl Lehrlinge	Köpfe	**422**	**352**	**313**
davon kaufmännische Lehrlinge	Köpfe	110	87	76
davon gewerbliche Lehrlinge	Köpfe	312	265	237
Gesamtanzahl Aus- und Weiterbildungsstunden der Mitarbeiter	in Stunden	**174.218**	**150.297**	**52.869**
Durchschnittliche Anzahl Aus- und Weiterbildungsstunden	in Stunden	18	17	7
nach Geschlecht				
Männliche Mitarbeitende gesamt	in Stunden	130.856	117.106	40.517
Durchschnittliche Anzahl pro Mitarbeiter/männlich	in Stunden	18	18	7
Weibliche Mitarbeitende gesamt	in Stunden	43.362	33.161	12.352
Durchschnittliche Anzahl pro Mitarbeiter/weiblich	in Stunden	17	17	7
nach Angestelltenkategorie				
Arbeiter (inkl. Lehrlinge) gesamt	in Stunden	66.488	61.685	10.318
Durchschnittliche Anzahl pro Arbeiter	in Stunden	14	15	4
Angestellte (inkl. Lehrlinge) gesamt	in Stunden	80.320	66.238	30.411
Durchschnittliche Anzahl pro Angestellte	in Stunden	19	18	9
Führungskräfte gesamt	in Stunden	27.411	22.388	12.141
Durchschnittliche Anzahl pro Führungskraft	in Stunden	24	24	14

Aus- und Weiterbildungsstunden der Mitarbeiter in Österreich und Deutschland, exklusive Mitarbeiter Abatec GmbH und VMG Dambauer, seit 2021 inklusive Mitarbeiter Pierer Industrie AG. Pankl-Gruppe: inklusive Lehrlinge bei Pankl. Racing Systems AG in Österreich, seit 2021 inklusive Mitarbeiter Krenhof GmbH, inklusive Mitarbeiter der deutschen SHW AG Standorte / Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH und SHW Brake Systems GmbH (exklusive Mitarbeiter der Standorte in Rumänien, Brasilien, Kanada, China). Im Berichtsjahr 2022 wurde die Anzahl der Mitarbeiter gesamt, nach Geschlecht und nach Anstellungsverhältnis rückwirkend für die Jahre 2021 und 2020 angepasst. In 2021 und 2020 wurden lediglich die Mitarbeiter der PIERER Mobility-Gruppe und Pankl-Gruppe berücksichtigt.

GRI 405-1

Diversität im Vorstand und in Kontrollorganen	Einheit	2022	2021	2020
Vorstand	Köpfe	**8**	**8**	**8**
davon männlich	in Prozent	88%	88%	88%
davon 30-50 Jahre	in Prozent	25%	38%	38%
davon > 50 Jahre	in Prozent	75%	63%	63%
Aufsichtsrat	Köpfe	**4**	**4**	**4**
davon männlich	in Prozent	100%	100%	100%
davon > 50 Jahre	in Prozent	75%	75%	75%

Im Berichtsjahr gab es im Vorstand und Aufsichtsrat keine Veränderungen.

Governance-Kennzahlen

GRI 205-2

Antikorruptionsschulungen	Einheit	2022	2021	2020
Mitarbeiter gesamt [1]	Köpfe	**9.947**	**8.573**	**7.658**
davon Arbeiter (inkl. Lehrlinge)	Köpfe	4.686	4.059	3.628
davon Angestellte (inkl. Lehrlinge)	Köpfe	4.129	3.663	3.208
davon Führungskräfte	Köpfe	1.132	914	853
Vorstand und Aufsichtsrat	Köpfe	12	12	12
Information der Mitarbeiter über Antikorruption [2] **(z.B. Aushändigung Code of Conduct)**				
Über Antikorruption informierte Personen	Köpfe	**5.371**	**4.104**	**2.822**
Anteil über Antikorruption informierte Personen	in Prozent	**54%**	**48%**	**37%**
Mitarbeiter nach Angestelltenkategorie				
Arbeiter (inkl. Lehrlinge) gesamt	Köpfe	1.768	1.245	957
Anteil Arbeiter	in Prozent	38%	31%	26%
Angestellte (inkl. Lehrlinge) gesamt	Köpfe	2.816	2.199	1.416
Anteil Angestellte	in Prozent	68%	60%	44%
Führungskräfte gesamt	Köpfe	775	648	437
Anteil Führungskräfte	in Prozent	69%	71%	51%
Vorstand und Aufsichtsrat	Köpfe	12	12	12
Anteil Vorstand und Aufsichtsrat	in Prozent	100%	100%	100%
Antikorruptionsschulungen (z.B. E-Learning oder Präsenzschulungen) [3]				
Personen mit Antikorruptionsschulung gesamt	Köpfe	**2.148**	**2.559**	**501**
Personen mit Antikorruptionsschulung Anteil (gerundet)	in Prozent	**22%**	**30%**	**7%**
Mitarbeiter nach Angestelltenkategorie				
Arbeiter (inkl. Lehrlinge) gesamt	Köpfe	687	663	223
Anteil Arbeiter (gerundet)	in Prozent	15%	16%	6%
Angestellte (inkl. Lehrlinge) gesamt	Köpfe	1.171	1.427	165
Anteil Angestellte (gerundet)	in Prozent	28%	39%	5%
Führungskräfte gesamt	Köpfe	285	469	110
Anteil Führungskräfte (gerundet)	in Prozent	25%	51%	13%
Vorstand und Aufsichtsrat	Köpfe	5	0	3
Anteil Vorstand und Aufsichtsrat (gerundet)	in Prozent	42%	0%	25%

[1] Darstellung exkl. Leiharbeiter, externe Dienstnehmer und VMG Dambauer, inklusive Mitarbeiter Abatec GmbH, Pierer Immoreal GmbH, Pierer Industrie AG, Pierer Mobility-Gruppe und Pankl-Gruppe. [2] Exklusive Abatec GmbH, Pierer Immoreal GmbH und VMG Dambauer; [3] Exklusive Abatec GmbH, Pierer Industrie AG, Pierer Immoreal GmbH und VMG Dambauer. Die Aktivitäten sowie die systematische Erfassung zur Information über Antikorruption sowie zur Antikorruptionsschulungen der Mitarbeiter werden auf Gruppenebene stets erweitert.

Pankl-Gruppe: Daten über Antikorruptionsmaßnahmen nur bei der Pankl Racing Systems GmbH an österreichischen Standorten vorliegend (exkl. Krenhof GmbH). Antikorruptionsschulung finden seit 2020 im Rahmen des Qualitätsdialoges statt. Die Krenhof GmbH zählt ab 2021 zur Pankl-Gruppe. Antikorruptionsschulungen und Information über Antikorruption erhalten alle Mitarbeiter gleichermaßen.

Es gibt einen separaten Code of Conduct (CoC) für Geschäftspartner, dieser ist auf der Unternehmenswebseite der Pankl AG permantent abrufbar. Neue Lieferanten erhalten den CoC mit den AGB und verpflichten sich, diesen beim Vertragsabschluss auch anzuwenden. Pankl Racing Systems AG führt eine eigens erstellte Lieferantenbeurteilung durch: Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf Umwelt- und Qualitätskriterien. Abgefragt werden auch bestimmte Themen aus dem CoC, die sich u.a. auf soziale Aspekte beziehen wie z.B. Kinderabeit, Korruption, Grundrechte der Mitarbeiter, Gesundheitschutz und Arbeitssicherheit. Mitarbeiter der Pankl-Gruppe erhalten den CoC beim Diensteintritt ausgehändigt. Dieser ist im Intranet für sie jederzeit zugänglich gemacht und liegt in der Personalabteilung auf. Über die jeweils aktuelle Fassung des CoC werden alle Mitarbeiter informiert. Bei der SHW AG gibt es keine explizite Schulung zur Korruptionsbekämpfung. Ziel ist es, im Jahr 2023 das Schulungsangebot zum Thema Korruptionsbekämpfung für das E-Learning-Tool aufzubreitenbereitet, um Mitarbeiter insbesondere in senbsiblen Abteilungen hinkünftig auch zu schulen.

Korruptionsschulungen nach Kontinent [1)]	**Einheit**	**2022**	**2021**	**2020**
Mitarbeiter gesamt	Köpfe	9.947	8.573	n.a.
davon Personen mit Antikorruptionsschulungen:				
Mitarbeiter Österreich	Köpfe	1.961	2.547	n.a.
	Prozent	19,71%	29,71%	n.a.
Mitarbeiter Deutschland	Köpfe	0	2	n.a.
	Prozent	0,00%	0,02%	n.a.
Mitarbeiter Europa	Köpfe	0	4	n.a.
	Prozent	0,00%	0,05%	n.a.
Mitarbeiter sonstige Kontinente [2)]	Köpfe	133	6	n.a.
	Prozent	1,34%	0,07%	n.a.

[1)] Die Auswertung der Korruptionsschulungen wurde nach Kontinent erstmalig in 2021 ausgewertet. Darstellung exklusive Leiharbeiter, externe Dienstnehmer, Mitarbeiter der Abatec GmbH, Pierer Industrie AG, Pierer Immoreal GmbH und VMG Dambauer. Bei der Pankl-Gruppe sind Daten nur für Standorte in Österreich vorhanden. [2)] Afrika, Asien, Australien, Nordamerika, Südamerika.

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

Compliance I Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen I Nichtdiskriminierung I Datenschutz	**Einheit**	**2022**	**2021**	**2020**
205-3: Compliance-Fälle [1)]	Anzahl	0	0	0
2-27: Verstöße gegen Gesetze und Verordnungen [2)]	Anzahl	0	0	0
Summe der Geldbußen, die aus Verstößen gegen Gesetze und Verordnungen resultieren	in €	0	0	0
406-1: Diskriminierungsvorfälle [3)]	Anzahl	0	0	0
418-1: Beschwerden beim Datenschutz	Anzahl	0	0	0

[1)] In der Pierer Industrie-Gruppe gab es im Geschäftsjahr 2022 betreffend Korruption weder relevante Compliance Fälle noch Fälle, die entsprechende Compliance Untersuchungen oder Verfahren nach sich gezogen haben. [2)] In der Pierer Industrie-Gruppe gab es im Geschäftsjahr 2022 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 Industrie-Gruppe gab es im Geschäftsjahr 2022 keine signifikanten Diskriminierungsvorfälle, die ein gerichtliches Verfahren nach sich gezogen haben und einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage der Pierer Industrie-Gruppe haben bzw. haben könnten.

Eigener Indikator

Zertifizierungen		
	PIERER Mobility-Gruppe	**Pankl-Gruppe**
Umweltmanagementsystem	ISO 14001:2015	ISO 14001:2015
Energiemanagementnorm	-	ISO 50001
Arbeits- und Gesundheitsschutz	-	ISO 45001:2018
Qualitätsmanagementsystem	ISO 9001:2015	ISO 9001:2015, ISO/TS 16949, IATF 16949, VDA 6.1, AS/EN 9100, Nadcap CP (Luftfahrt-Qualitätsnorm für Chemical Processing), Nadcap NDT (Luftfahrt-Qualitätsnorm für Non-Destructive Testing), Part 21J (Luftfahrt-Qualitätsnorm – Design), Part 21G (Luftfahrt-Qualitätsnorm – Herstellung)
Funktionale Sicherheit	ISO 26262 (Die Entwicklungsprozesse orientieren sich an ISO 26262.)	-

IT & Informationssicherheit	Tisax Zertifizierung Security Level 2 (Der Prozess orientiert sich an ISO 27001/27002.)	ISO 27001 (Der Prozess für die Tisax Zertifizierung Security Level 2 befindet sich im Aufbau)
Cybersecurity Engineering	ISO/SAE 21434 (Der Prozess befindet sich im Aufbau.)	-
Akustik - Prüfstrecke zur Messung der Geräuschemissionen von Straßenfahrzeugen	ISO 10844	-

GRI-Index

Anwendungserklärung	Die Pierer Industrie AG hat die in diesem GRI-Inhaltsindex genannten Informationen für den Zeitraum 1.1.2022 bis 31.12.2022 unter Bezugnahme auf die GRI-Standards berichtet.
verwendeter GRI 1	GRI 1: Grundlagen 2021

GRI-Standards	**Angabe**	**Seite(n) in dieser Beilage; anderer Ort**
GRI 2: Generelle Angaben 2021	2-1 Organisatorische Details	2, 16; 3, 4-5 (in diesem PDF); Beilage I/80-85
	2-2 In der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation enthaltene Entitäten	16
	2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	16, 71; U4 (in diesem PDF)
	2-4 Neuformulierung von Informationen	16
	2-6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	4-8, 17
	2-7 Mitarbeiter	41, 59
	2-8 Mitarbeiter, die keine Angestellten sind	66
	2-9 Führungsstruktur und Zusammensetzung	16
	2-11 Vorsitzender des höchsten Kontrollorgans	Siehe Webseite unter der Rubrik Unternehmen > Management
	2-15 Interessenskonflikte	16, 50, 53, 53-57
	2-16 Kommunikation von kritischen Anliegen	56, 70
	2-17 Kollektives Wissen des höchsten Kontrollorgans	16, 90-92
	2-22 Erklärung zur Strategie der nachhaltigen Entwicklung	28-32, 34, 52, 54-56
	2-23 Richtlinien	16, 19, 34, 41, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56
	2-24 Verankerung der Richtlinien	16, 17-19, 20-24
	2-25 Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen	16, 17-19, 20-24, 40-41, 28, 34-40, 53, 55-56
	2-26 Verfahren für die Einholung von Rat und das Vorbringen von Bedenken	45-47, 50, 53-57
	2-27 Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	17, 53-54, 56, 57, 70
	2-28 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	25-27
	2-29 Ansatz zur Einbeziehung von Interessensgruppen	19, 25-27
	2-30 Tarifvereinbarungen (Kollektivverträge)	50, 66

	Eigener Indikator: Zertifizierungen	17-19, 70
	Eigener Indikator: Investitionen, Mitarbeiter in der Forschung und Entwicklung	32, 64
WESENTLICHE THEMEN		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-1 Verfahren zur Bestimmung	19
	3-2 Liste der wesentlichen Themen	20
	3-3 Management wesentlicher Themen	17-19, 20, 28-30, 41-42, 51-52
Business & Legal Compliance		
	205-2 Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	54, 62-63
	205-3 Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	70
Klima- und Umweltauswirkungen aus Beschaffung & Logistik sowie aus der Produktion, sonstige Klima- und Umweltauswirkungen; Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktnutzung sowie aus dem Produktdesign/End of Life		
GRI 302: Energie 2016	302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation	39, 58
	302-5 Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	33
Klima- und Umweltauswirkungen aus Beschaffung & Logistik sowie aus der Produktion, sonstige Klima- und Umweltauswirkungen		
GRI 305: Emissionen 2016	305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	28-30, 64-65
	305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	28-30, 64-65
	305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	28-30, 64-65
Abfallmanagement		
GRI 306: Abfall 2020	306-1 Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	40-41, 65
Klima- und Umweltauswirkungen aus Beschaffung & Logistik sowie aus der Produktion, sonstige Klima- und Umweltauswirkungen		
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016	308-1 Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	52-53
	308-2 Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	Seiten 80, 117 im Nachhaltigkeitsbericht 2022 der PIERER Mobility AG
Arbeitgeberattraktivität, Diversität und Chancengleichheit		
	401-3 Elternzeit	44, Siehe GRI 405 „Eigener Indikator“
Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit		
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018	403-1 Management für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	19, 45-46, 70
	403-2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	19, 45-46, 50
	403-3 Arbeitsmedizinische Dienste	19, 46-47
	403-4 Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	19, 46-47
	403-5 Mitarbeiterschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	19, 46-47, 70
	403-6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	17, 27, 35, 46-47
	403-7 Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz	45-47
	403-8 Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz abgedeckt sind	19, 70
	403-9 Arbeitsbedingte Verletzungen	67-68
Aus- und Weiterbildung		
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016	404-1 Durchschnittliche Stundenanzahl der Aus- und Weiterbildungen pro Jahr und Angestellten	49, 68
	404-2 Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	47-50
	404-3 Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	25-26; Siehe Seite 119 im Nachhaltigkeitsbericht 2022 der PIERER Mobility AG
Arbeitgeberattraktivität, Diversität und Chancengleichheit		
GRI 405: Diversität und Gleichbehandlung 2016	405-1 Vielfalt in Kontrollorganen und unter Angestellten	69

Eigener Indikator	Rückkehr nach Karenzierung (inkl. Papamonat bzw. durch Bildung oder Geburt)	67
Arbeitnehmerrechte und Arbeitsbedingungen		
GRI 406: Nicht-Diskriminierung 2016	406-1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	44, 70
Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Beschaffung sowie aus Geschäftsentscheidungen und -prozessen		
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016	414-1 Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	Siehe GRI 308-1
	414-2 Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	Siehe GRI 308-2
Produktqualität und Anwendersicherheit		
GRI 416: Kundengesundheit und Sicherheit 2016	416-1 Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf Gesundheit und Sicherheit	Siehe Seite 20 im Nachhaltigkeitsbericht 2022 der PIERER Mobility AG
	416-2 Verstöße im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit	42
Datenschutz, Informationssicherheit und Cybersicherheit		
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016	418-1 Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten und den Verlust von Kundendaten	70
Innovation aus eigener Forschung & Entwicklung		
Eigener Indikator	Investitionen	64
Eigener Indikator	Mitarbeiter in der F&E, F&E Aufwendungen vom Umsatz	64

5. FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung (vor Aktivierung von Entwicklungsleistungen) lag im Geschäftsjahr 2022 in der Pierer Industrie-Gruppe bei € 251,4 Mio. (Vorjahr: € 200,5 Mio.). Die Produkte aller Konzernunternehmen bewegen sich auf einem sehr anspruchsvollen Leistungsniveau, weshalb von den Kunden eine permanente Entwicklung und Weiterentwicklung gefordert wird. Nachfolgend werden die Forschungs- und Entwicklungsthemen der beiden Kernbereiche näher erläutert.

PIERER Mobility-Gruppe

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

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

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

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

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der PIERER Mobility-Gruppe ist mit dezentralen Standorten in Europa (insbesondere Österreich und Spanien) und Amerika global organisiert. Die zentrale Steuerung der Entwicklungsprogramme erfolgt im F&E-Hauptquartier in Mattighofen sowie in Munderfing, wo ein Großteil der MitarbeiterInnen aus dem Forschungs- und Entwicklungsbereich angesiedelt ist. Das Forschungs- und Entwicklungszentrum am Hauptsitz in Mattighofen ist ein Innovationsstandort mit einer Nutzfläche von über 20.000 m², wo richtungsweisende Produkte für das Powersport-Segment konzipiert, entwickelt und mit modernsten Mitteln erprobt werden.
Die **KTM Technologies** GmbH mit Sitz in Anif bei Salzburg, Österreich, ist spezialisiert auf Mobilitätskonzepte der Zukunft insbesondere in den Bereichen Konzept-, Technologieentwicklung und Leichtbau. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist die anwendungsorientierte Entwicklung neuer Lösungen und Technologien, wobei im Bereich der Entwicklung von Fahrzeugkonzepten, unter anderem durch den Einsatz von Multimaterial, Composite und additiven Fertigungstechnologien, ein hohes Maß an Expertise vereint wird. Die KTM Technologies GmbH arbeitet als Innovations-Hub eng mit der KTM Forschungs- und Entwicklungs GmbH und Kunden aus anderen Industriezweigen zusammen. Zum Kreis von Partnern und Kunden gehören etablierte OEMs und Start-Ups aus Branchen wie Automobil und Luftfahrt, Maschinenbau und der Sportartikelindustrie.

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

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

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

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

Zu den Erfolgen des abgelaufenen Jahres zählen etwa ein hybrider Bremsscheibenschutz und ein Motorschutz, die mit der im Haus entwickelten, patentierten CONEXUS Technologie hergestellt wurden. Diese neuartige Technologie ermöglicht das stoffschlüssige Verbinden verschiedener Materialien ohne einen zusätzlichen Fügeprozess wie Kleben oder Schrauben. Durch CONEXUS können aufwendige Prozesse, Energie und damit einhergehend CO2 eingespart werden. Vor allem aber können durch den zielgerichteten Materialeinsatz Eigenschaftsprofile optimal ausgeschöpft werden. Die beiden Hybridbauteile zeichnen sich durch leichte, hochleistungsfähige Carbon-Composite Strukturen aus, welche mit einem schlagzähen Kunststoff gefügt werden. Die CONEXUS Technologie ermöglicht auch eine einfache und sortenreine Trennung der verwendeten

Materialien zur Wiederverwertung. Um das CO2-Einsparungspotential der Technologie zu verdeutlichen, wurde ein Bremsscheibenschutz entwickelt, der durch den Einsatz von natürlichen Flachsfasern anstelle von Carbonfasern und der Verwendung eines bio-basierten Kunststoffes den CO2-Fußabdruck beim Materialeinsatz um circa 70 % reduziert. Diese Innovation wurde in Paris mit dem „JEC Composites Innovation Award“, der höchsten Auszeichnung in der Composite-Industrie, prämiert. Im November folgte die renommierte Auszeichnung der Society of Plastic Engineers Europe, der SPE Award „Automotive Body Exterior“. Diese Auszeichnungen haben großes Interesse aus anderen Branchen an dieser Technologie geweckt, sodass bereits konkrete Projekte mit Partnern aus der Automobil- und Luftfahrtbranche initiiert wurden. Im Rahmen der Aktivitäten zur Verbesserung der Nachhaltigkeit wurden die zur Ökobilanzierung verwendeten Methoden und Tools stark weiterentwickelt. Die Ermittlung des CO2-Fußabdrucks der eingesetzten Materialien ist ein wichtiges Element einer vollständigen Ökobilanz von Bauteilen und Gesamtfahrzeugen.
Für das Unternehmen „H2X Global“, einem australischen Start-Up, das im Bereich von Nutzfahrzeugen mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb tätig ist, wurde ein neuartiges Karosseriekonzept entwickelt. Durch die innovative, an ein Origami angelehnte Konstruktion können die Energie- und Einmalkosten für neue Fahrzeuge reduziert werden. Dies stellt besonders für Nutzfahrzeuge mit geringeren Stückzahlen einen großen Kostenvorteil dar.

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

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

Neben der Weiterentwicklung der 2021 erstmals in einem Serienmodell erhältlichen, adaptiven Geschwindigkeitsregelanlage und den in enger Zusammenarbeit mit BOSCH entwickelten Systemen für die neigungswinkelabhängige Traktionskontrolle und das Antiblockier-Bremssystem wurde im abgelaufenen Forschungsjahr an einer Vielzahl weiterer intelligenter Sicherheits- und Assistenzsysteme gearbeitet und umfassende Erprobungen durchgeführt. Stellvertretend für eine Vielzahl an parallel vorangetriebenen Technologieentwicklungsprojekten ist die Forschung an kamerabasierten Assistenzsystemen und die Erprobung hochentwickelter radarbasierter Sensorik zur Erkennung von Objekten zu nennen. Ein weiterer Schwerpunkt des abgelaufenen Jahres lag beispielsweise in der Entwicklung neuer Ansätze im Bereich Lichttechnologien mit dem Ziel, Motorradfahrten bei Dunkelheit durch bessere Ausleuchtung der Fahrbahn sicherer zu machen. Mit der Einführung neuartiger Sicherheits- und Komfortfunktionen im Fahrzeug ging in den letzten Jahren eine deutliche Erhöhung der Komplexität des Elektrik-/Elektronik-Systems von Motorrädern einher. Aus diesem Grunde wurde im Jahr 2022 vor allem auch an der Entwicklung einer modularen Plattformarchitektur für Elektronikkomponenten gearbeitet. Ziel dieser Initiative ist es, schneller auf Produktanforderungen reagieren zu können, den Komplexitätsgrad in der Elektronik-Komponentenentwicklung zu reduzieren und das Funktions- und Qualitätsniveau weiter zu erhöhen.

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

Der Einsatz hochwertiger Materialien in allen Fahrzeugen, die darin begründete Reduktion des Fahrzeuggewichts und das damit einhergehende Potential zur **Verbrauchs- und Emissionsreduktion** sowie Verbesserung der Fahrbarkeit sind eine weitere Säule der verfolgten Entwicklungsphilosophie. Durch die intensiven Bemühungen der letzten Jahre konnte etwa das Gewicht unserer Offroad-Competition-Modelle mit jeder Generation weiter reduziert werden. Stellvertretend für eine Vielzahl an Forschungs- und Entwicklungsprojekten

im Bereich der Material- und Oberflächenentwicklung wurde an der Entwicklung und Erprobung von Rädern und Fahrwerkskomponenten aus Faserverbundwerkstoffen sowie an der Weiterentwicklung des Fertigungsprozesses von Kunststoffteilen mit Designelementen in Hybridbauweise gearbeitet. Ein zusätzlicher Schwerpunkt ist die Untersuchung des Einsatzes von Recyclingmaterialien und biologisch basierenden Werkstoffen auf Bauteilebene.

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

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

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

MODELLE MOTORRÄDER

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

der 2-Takt-Einstiegsmaschine KTM 150 EXC und gekrönt von der klassenbesten 4-Takt-Maschine KTM 500 EXC-F. Die neuen Enduro-Modelle sind seit Mai 2022 bei den Händlern.

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

Husqvarna Motorcycles hat sein Straßenprogramm, konkret die Svartpilen 401, Vitpilen 401 und die erst im letzten Jahr eingeführte Svartpilen 125, einer Generalüberholung unterzogen. Nach der Neugestaltung der Straßenmodelle ist auch die TE- und FE-Enduro-Reihe von Husqvarna Motorcycles des Modelljahres 2023 bei autorisierten Husqvarna Motorcycles-Händlern erhältlich. Ähnlich der Enduro-Modellreihe wurde auch die TC- und FC-Modellreihe 2023 von Husqvarna Motorcycles tiefgehend überarbeitet und dem neuesten Stand der Technik angepasst – mit dem Ziel die Technologieführerschaft zu behaupten. Ergänzend zum bereits überarbeiteten Modelljahr 2023 des Motocross- und Enduro-Lineups von Husqvarna Motorcycles und dessen neuen Spezifikationen und verwendeten Komponenten hat Husqvarna Motorcycles die neue Heritage-Serie dieser Motorräder vorgestellt, die seit September 2022 in streng limitierter Stückzahl über das Händlernetz erhältlich ist. Für die im vergangenen Jahr vorgestellte NORDEN 901, ein dynamisches und vielseitiges Tourenmotorrad für Abenteuer mit hervorragender Leistung auf der Straße und im Gelände, wurde im ersten Quartal 2022 technisches Zubehör vorgestellt, das seither erhältlich ist. Seit Juni 2022 ist auch die Husqvarna Motorcycles 2023 FS 450 erhältlich. Auch mit den beiden Motorrädern der 701 Enduro und 701 Supermoto des Modelljahres 2023 setzt Husqvarna Motorcycles neue Maßstäbe im Segment von Einzylinder-Motorrädern.

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

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

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

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

MODELLE FAHRRÄDER

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

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

GASGAS Bicycles baut auf dem Erfolg und der Marke von GASGAS im Motorradbereich auf und bietet Fahrern die Möglichkeit, Offroad-Trails mit leistungsstarken eMTBs zu erleben. Mit seinen Wurzeln in der Welt des Offroad-Motorradsports hat GASGAS im Jahr 2022 neue Wege beschritten und eine Vielzahl neuer elektrifizierter New Mobility-Produkte auf den Markt gebracht, die eine breite Produktpalette vom leichten All-Mountain-Bike bis zum leistungsstarken Enduro-Bike abdecken.

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

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

Pankl-Gruppe

Technologieführerschaft ist sowohl im Rennsport- und High Performance-Bereich als auch in der Luftfahrtindustrie einer der wesentlichen Erfolgsfaktoren. Dementsprechend nimmt Forschung und Entwicklung in den Unternehmen der Pankl-Gruppe eine zentrale Rolle ein. Die Gesamtaufwendungen für die intensiven Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten beliefen sich im Geschäftsjahr 2022 auf € 38,2 Mio. (Vorjahr: € 37,5 Mio.).

Der Einsatz von neuen beziehungsweise verbesserten Materialien, die zu einem effizienteren Betrieb der Bauteile führen, ist essenziell für eine erfolgreiche Weiterentwicklung. 2022 konnte für den Racing-Bereich eine neue hochtemperaturbeständige Aluminiumlegierung entwickelt werden. Außerdem konnten Entwicklungen von neuen Titanlegierungen gestartet und Verbesserungen im Bereich der Eigenschaften von Sichtbauteilen durch Oberflächenbehandlung des Vormaterials erzielt werden.

Im Bereich der Produktentwicklung ist im Rennsport- und High Performance-Automotive-Bereich weiterhin der Leichtbau ein dominierendes Entwicklungsthema. Im Jahr 2022 wurden unter anderem ein Kleinserien-Leichtbaufahrwerk aus geschmiedetem Aluminium entwickelt. Der über mehrere Jahre entwickelte Formel 1 Einzylindermotor konnte erfolgreich in Betrieb genommen werden und ermöglicht Testläufe der hauseigenen Produkte unter noch realistischeren Bedingungen.

Im Bereich E-Mobilität erfolgte die Vorentwicklung von geschmiedeten Aluminiumbremsscheiben. Ebenso konnte ein innovatives Halbachsengelenk zur Erzielung einer verbesserten Regelbarkeit von elektrischen Antrieben entwickelt werden.

In der Prozessoptimierung konnte ein Schmiedeprozess für Kolben mit Hinterschnitt entwickelt werden. Zusätzlich wurden im Schmiedebereich neue Verfahren zur Reduktion des Einsatzmaterials für Pleuel umgesetzt.

Im Teilbereich „Additive Fertigung“ wurden Fortschritte im Bereich bionisch geformter additiv gefertigter Radträger und Fahrwerkslenkstrukturen erzielt. Ebenso erfolgten weitere Optimierungen des Verhältnisses zwischen Kosten und Performance für additiv gefertigte Komponenten.

Auch im Bereich Aerospace wurde stetige Entwicklungsarbeit geleistet. Im Bereich der Heckrotorwellen wurden Qualifizierungstests für zwei verschiedene Helikoptermodelle erfolgreich abgeschlossen und erste Bauteile ausgeliefert.

Im Triebwerksbereich für Flächenflugzeuge wurde im Rahmen der Fortsetzung des „Power-Gearbox“ Forschungsprojektes die Designoptimierung der Antriebswelle abgeschlossen und ein neuer Plasmanitrierprozess zur Behebung von Verschleißproblemen etabliert.

In der Antriebsstrangentwicklung für Automobile und Nutzfahrzeuge haben sich in letzter Zeit zwei Trends abgebildet: Zum einen die Neuentwicklung von rein elektrischen Antriebsachsen für batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und brennstoffzellenelektrische Fahrzeuge (FCEV). Zum anderen die Optimierung bestehender verbrennungsmotorischer Antriebsstränge, im Wesentlichen für den Einsatz in Plug-in hybriden Fahrzeugen, hinsichtlich der verschärften Vorgaben durch Emissionsrichtlinien.

Neben der Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios, das Ölpumpen, Unterdruckpumpen und Kraftstoffpumpen für Verbrennungsmotoren und Automatikgetriebe und Hybridgetriebe umfasst, fokussiert die SHW ihre Aktivitäten auf die Entwicklung von elektrisch angetriebenen Öl- und Wasserpumpen, sowie kompletten Thermomanagementmodulen, die in elektrischen und hybriden Antriebssträngen zum Einsatz kommen. Die Leistungsaufnahme der elektrischen Pumpen ist dabei – unabhängig von der Motordrehzahl, der Fahrzeuggeschwindigkeit oder dem Betriebszustand – bedarfsgerecht regelbar, was einen zusätzlichen Baustein bei der Optimierung des Gesamtwirkungsgrades des Antriebsstrangs darstellt. Thermomanagementmodule umfassen neben einer elektrischen Öl- oder Wasserpumpe teilweise auch Filterelemente, Wärmetauscher sowie Sensorik und übernehmen die Kühlungs- und Schmierfunktion von elektrischen Achsen und Batteriesystemen.

Der Geschäftsbereich Bremsscheiben forscht seit Jahren zum Thema Leichtbau. So stellte SHW bereits 1994 die erste Bremsscheibe in Verbundbauweise her, seinerzeit für den BMW M5. Die Idee hierbei ist, den eigentlichen Bremsreibring vom sogenannten Topf zu trennen und diesen Topf aus Aluminium herzustellen. Durch den Einsatz von Aluminium kann eine Gewichtsreduktion von insgesamt bis zu acht kg je Fahrzeug erreicht werden. Dies bedeutet eine Reduktion der ungefederten und rotierenden Massen, was die Fahrdynamik des Fahrzeugs positiv beeinflusst und zudem den Kraftstoffverbrauch und die CO2-Emissionen reduziert und bei Elektrofahrzeugen die Reichweite verbessert. Der Fokus der Entwicklungsaktivitäten liegt auf der Entwicklung kostengünstigerer Leichtbau-Bremsscheiben-Konzepte, um hierdurch dem Kostendruck von Seiten des Marktes zu begegnen.

Die Erfüllung zu erwartender gesetzlicher Anforderungen hinsichtlich Bremsen-Feinstaub-Emissionen stellt seit einigen Jahren den Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkt im Geschäftsbereich Bremsscheiben dar. Durch die Aufbringung von Hartstoff-Beschichtungen auf die Reibflächen von Bremsscheiben können Emissionen zukünftig signifikant reduziert werden.

Darüber hinaus erforscht und entwickelt SHW im Rahmen diverser Vorentwicklungs- und Grundlagenprojekte technische Lösungen im Hinblick der aus Trends, wie beispielsweise der Elektrifizierung, erwachsenden Anforderungen an zukünftige Bremsscheiben.

6. CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

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

RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

Der Hauptzweck des Risikomanagements der Pierer Industrie-Gruppe besteht in der Sicherung und Stärkung des Unternehmens durch eine richtige und transparente Einschätzung der finanziellen, operativen und strategischen Risiken. Der Vorstand übernimmt dabei gemeinsam mit dem Management der wesentlichen Konzerngesellschaften umfangreiche Steuerungs- und Controlling-Aufgaben im Rahmen eines internen, alle wesentlichen Standorte umfassenden, integrierten Kontrollsystems. Das rechtzeitige Erkennen, Evaluieren und Reagieren auf strategische und operative Risiken ist ein wesentlicher Bestandteil der Führungstätigkeit dieser Einheiten und leistet einen wesentlichen Wertbeitrag für das Unternehmen. Grundlagen dafür sind ein einheitliches und konzernweites, auf Monatsbasis aufgebautes Berichtswesen und eine laufende Überwachung der operativen und strategischen Pläne.

Die Verantwortung und Bewertung der konzernweiten Risiken erfolgt in den Risikomanagement-Abteilungen der operativen Teilkonzerne. Folglich wird nachfolgend auf das Risikomanagement der beiden Kernbereiche PIERER Mobility AG und Pankl AG eingegangen.

PIERER MOBILITY-GRUPPE

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

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

RISIKOMANAGEMENTSTRATEGIE

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

Risiko Identifikation	■ Strukturierte Erfassung von Chancen und Einzelrisiken in den Bereichen ■ Durchführung von Risikoworkshops ■ Identifikation erfolgt u. a. durch den Standard-Risikokatalog
Risiko Bewertung	■ Failure Mode und Effekt Analyse ■ Schadensausmaß und Eintrittswahrscheinlichkeit
Risiko Steuerung	■ Steuerung der Gesamtrisikoposition durch Beeinflussung von Chancen und Einzelrisiken ■ Kontrolle der Wirksamkeit von Maßnahmen
Berichtswesen + Überwachung	■ Kontinuierliche Überwachung ■ Erfassung, Auswertung, Weiterleitung von Informationen ■ Berichterstattung

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

RISIKOMITIGATION

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

RISIKOBEWERTUNG

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

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

BEWERTUNGSMETHODIK

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

Die quantitative Bewertung folgt einem Szenario orientiertem Ansatz, bei dem folgende Kategorien unterschieden werden: Best Case (BC), Most Likely Case (MLC), und Worst Case (WC). Hierbei handelt es sich um eine klassische Dreiecksverteilung. Für vereinzelte Risiken kann, wenn notwendig, zusätzlich eine qualitative Bewertung verwendet werden, bzw. können für schwankungsorientierte Risiken alternative Verteilungen

(Normalverteilung, etc.) herangezogen werden. Die Wahl der jeweiligen Verteilung ist abhängig von der Art des Risikos.

RISIKOÜBERWACHUNG /-KONTROLLE

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

PANKL AG-GRUPPE

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

Beispielsweise sind die wichtigsten Risiken bei der SHW AG (Tochterunternehmen der Pankl AG-Gruppe) in vier Hauptkategorien gegliedert und anhand der Eintrittswahrscheinlichkeit und des Grades der finanziellen Auswirkung dargestellt.

Für ein möglichst effektives Risikomanagement wird ein integriertes Risikomanagementsystem eingesetzt, in dem Risiken identifiziert, bewertet, gesteuert, überwacht und systematisch berichtet werden. Das Risikomanagementsystem ist darauf ausgerichtet, potenzielle Risiken durch die kontinuierliche Beobachtung von relevanten Märkten, Regionen, Kunden und Lieferanten sowie internen Prozessen frühzeitig zu erkennen, um so effektive Gegenmaßnahmen ergreifen zu können.

Wesentliche Zielsetzung des Risikomanagementsystems ist die Sicherung und die Steigerung des Unternehmenswerts und einer ausgewogenen Liquiditätssteuerung (Vermeidung von Liquiditätsengpässen).

Die Darstellung der Risiken erfolgt nach Umsetzung von Risikobegrenzungsmaßnahmen (Nettodarstellung).

Risikoart	Eintrittswahrscheinlichkeit	Grad der finanziellen Auswirkung
Strategische Risiken		
Konjunktur- und Branchenrisiken	Mittel	Hoch
Marktstrukturrisiken	Mittel	Hoch
Risiken aus Branchenkonsolidierung und Wettbewerb	Mittel	Mittel
Operative Risiken		
Markterschließungsrisiken	Gering	Mittel
Kundenrisiken	Gering	Hoch
Lieferabrufrisiken	Hoch	Hoch
Produktneuanlauf- und Projektrisiken	Mittel	Hoch
Kostenrisiken	Hoch	Mittel
Lieferantenrisiken	Mittel	Hoch
IT-Risiken	Gering	Mittel
Akquisitions- und Integrationsrisiken	Sehr gering	Mittel
Umweltrisiken	Sehr gering	Mittel
Rechtliche und Compliance-Risiken		
Rechtliche Risiken	Gering	Mittel
Compliance-Risiken	Sehr gering	Hoch
Steuerliche Risiken	Gering	Gering
Finanzwirtschaftliche Risiken		
Ausfallrisiken	Sehr gering	Gering
Finanzierungsrisiken	Gering	Hoch
Währungsrisiken	Gering	Mittel
Zinsrisiken	Mittel	Mittel
Impairment-Risiken	Sehr gering	Hoch

GRAD DER FINANZIELLEN AUSWIRKUNG	EINTRITTSWAHRSCHEINLICHKEIT				
	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
Existenziell Schädigende Auswirkungen auf Geschäftsverlauf, Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage					
Hoch Beträchtliche Auswirkungen auf Geschäftsverlauf, Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage					
Mittel Einige Auswirkungen auf Geschäftsverlauf, Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage					
Gering Begrenzte Auswirkungen auf Geschäftsverlauf, Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage					
Unbedeutend Unwesentliche Auswirkungen auf Geschäfts-verlauf, Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage					

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

▪ MARKTRISIKEN

Konjunkturelles Risiko

Unsicherheiten bezüglich der COVID-19-Pandemie, welche drei Jahre die Geschäftsentwicklung beeinträchtigt haben, haben sich großteils beruhigt. Aktuell beeinflussen der Krieg in der Ukraine, die weiter steigenden Energie- und Rohstoffpreise, die zweistellige Inflationsrate und die wachsenden Bedenken hinsichtlich einer drohenden Rezession die Entwicklung der Weltwirtschaft 2023 und strahlen entsprechend auf die Finanzmärkte aus. Die Auswirkungen dieser makroökonomischer Einflussfaktoren auf die Entwicklung des Geschäftsjahres 2023 sind aus heutiger Sicht nicht vollumfänglich abschätzbar.

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

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

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

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

Der aktuelle Hype rund um die Elektromobilität bietet generell sowohl Chancen als auch Risiken. Einerseits bringt die Forderung nach einer höheren Reichweite der E-Autos eine höhere Nachfrage nach Leichtbaukomponenten, vor allem im Fahrwerk, nach sich, wodurch sich neue Absatzmärkte für die Pankl AG-Gruppe ergeben. Andererseits führt der Trend zur Elektrifizierung zu einem Rückgang an Verbrennungsmotoren und an

einer Nachfrage nach den Kernprodukten im Motorbereich. Pankl begegnet dem dadurch, dass sie verstärkt Entwicklungen zur weiteren Optimierung der Motorkomponenten setzt, um Marktanteile vor allem im Bereich innovativer Motorenkonzepte bzw. im Sportwagenbereich zu sichern.

Im Bereich der Luftfahrt unterliegt die Pankl AG-Gruppe mit ihren Produkten den Schwankungen der Luftfahrtindustrie. In der zivilen Luftfahrt stagniert das Wachstum im Helikopterbereich insbesondere bedingt durch die Ölpreisentwicklung, Chancen könnten sich aber mittelfristig im aktuell durch die COVID-19 Krise beeinträchtigen Triebwerksbereich für Flächenflugzeuge ergeben. Im militärischen Bereich wirken sich Veränderungen der Militärbudgets auf die Geschäftsentwicklung aus.

Der Bereich Pumpen und Motorkomponenten ist in größerem Umfang von der Fahrzeug-, Motoren- und Getriebeproduktion seiner Kunden in Europa, Nord- und Südamerika und China sowie deren Exporttätigkeit abhängig. Der Geschäftsbereich Bremsscheiben wird nahezu vollständig von der Fahrzeugproduktion seiner Kunden in Europa beeinflusst. Eine Abschwächung der Konjunktur in diesen Absatzmärkten könnte sich negativ auf das Kaufverhalten der Konsumenten auswirken und dementsprechend die Wachstumsperspektiven der Geschäftsbereiche beeinträchtigen. Eine internationale Ausweitung des Geschäftsbereichs bietet gleichermaßen Chancen und Risiken.

Wettbewerb und Preisdruck

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

Der Fahrradmarkt entwickelt sich stark angebotsseitig: Einer moderaten Steigerung der Nachfrage steht eine höhere Steigerung des Angebots durch eine Entspannung der Lieferketten-Situation bei bestehenden Anbietern entgegen. So entstehen Preisdruck und ein verstärktes Ringen um Marktanteile. Die PIERER Mobility-Gruppe kann hier ihr renommiertes und umfassendes Händlernetz als Vorteil nutzen. Zudem wird durch Integration von Marken wie zuletzt FELT Bicycles oder mit Lastenfahrrädern der Marke Johansson das Portfolio in verschiedene Richtungen attraktiv erweitert. Die Kooperation mit MAXCOM in Bulgarien verlagert die Wertschöpfungskette entscheidend nach Europa, schafft somit Resilienz und ermöglicht eine bessere Preisgestaltung.

Die Pankl AG-Gruppe hat den Vorteil, kundenseitig sehr breit aufgestellt zu sein. Der allgemeine Trend von OEMs, Hyper Cars zu entwickeln, ist ebenfalls äußerst positiv zu sehen, da Pankl in dieser Nische mit ihrer Motorsporterfahrung punkten kann. Entwicklungsprojekte, die Rennsporttechnik auf die Straße bringen, sind in diesem Bereich sehr gefragt.

Als Zulieferer für die Automobilindustrie hängt die geschäftliche Entwicklung der Pankl AG-Gruppe auch wesentlich vom tiefgreifenden Wandel in der Automobilindustrie ab. Dieser Transformationsprozess wird durch die Trends Elektrifizierung und Digitalisierung bestimmt. Die Umsetzungsgeschwindigkeit und Schwerpunkte der Kunden beim Thema Elektromobilität haben Einfluss auf die Nachfrage und Entwicklungsschwerpunkte des Produktportfolio. Der Konsolidierungsdruck auf die Zulieferindustrie aufgrund der Transformation der Automobilindustrie steigt.

Absatzrisiko

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

Die Transformation im Automotive-Sektor geht hin zu immer leistungsstärkeren und gleichzeitig verbrauchs- und schadstoffärmeren Motoren sowie zu alternativen Antriebstechnologien wie Hybrid- und Elektrofahrzeugen. Hieraus erwachsen weiterhin kurz- und mittelfristig strukturelle Veränderungen des Marktes für Verbrennungsmotoren in Europa, Nordamerika und China. Es wird weiterhin von einem weltweiten Wachstum der Hybrid- und Elektrofahrzeuge ausgegangen. Das Ziel, die E-Mobilität so schnell wie möglich zu etablieren, scheint in der Umsetzung allerdings herausfordernd zu sein.

Der künftige Erfolg hängt vor allem von der Fähigkeit der Unternehmensgruppe ab, die richtigen Entwicklungsschwerpunkte zu setzen und frühzeitig neue und verbesserte CO2-relevante Produkte für sämtliche Antriebstechnologien zu entwickeln und zügig sowie in hoher Qualität auf den Markt zu bringen.

Geopolitische Risiken

Darüber hinaus gilt es auch die geopolitischen Risiken verstärkt im Auge zu behalten. Insbesondere der Ukraine-Krieg wird die Weltwirtschaft negativ beeinflussen. Die Pierer Industrie-Gruppe ist geschäftlich nicht unmittelbar von den militärischen Auseinandersetzungen in der Ukraine betroffen. Indirekt sieht sich die Pierer Industrie-Gruppe, wie die gesamte Industrie auch, vor allem mit weiter steigenden Energie- und Rohstoffkosten sowie negativen Auswirkungen auf die Kapitalmärkte konfrontiert.

- **BRANCHENSPEZIFISCHE RISIKEN**

Beschränkungen des Motorradfahrens

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

Aufgrund der Einführung der Abgasnorm Euro 5 am 1. Januar 2020 stand die Aktualisierung des gesamten Motorrad Street-Produktportfolios auf die neuen regulatorischen Anforderungen im Mittelpunkt der F&E-Aktivitäten und wurde in 2020 abgeschlossen. Im Laufe des Kalenderjahres 2020 wurden sämtliche für den EU-Raum und den Betrieb auf öffentlichen Straßen vorgesehenen Modelle nach den „Euro 5“-Vorschriften neu typgenehmigt bzw. deren Typgenehmigung per Nachtrag von „Euro 4“ auf „Euro 5“ angehoben. Die Serienproduktion des ersten „Euro 5“ Modells erfolgte im Juli 2020 (Musterserie der KTM 890 Adventure Modelle). Das letzte „Euro 4“ Modell für den EU-Raum wurde im Dezember 2020 produziert. Seit 01.01.2021 werden für den EU-Raum und den Betrieb auf öffentlichen Straßen ausschließlich „Euro 5“ Fahrzeuge produziert (EU-Verordnung 168/2013 – zu den Euro 5-Anforderungen wird hier für weitere Informationen auf Seite 74 im Nachhaltigkeitsbericht 2021 verwiesen).

Beschaffungsrisiko

Im zweiten Jahr nach Ausbruch der COVID-19-Pandemie wurde der Konzern zunehmend mit der Halbleiterkrise und den damit verbundenen Engpässen von elektronischen Komponenten konfrontiert. Um die Lieferanten in dieser Situation zu unterstützen, griff PIERER Mobility aktiv in die Beschaffung von Elektronikkomponenten ein und konnte damit größere Ausfälle sowohl bei den Lieferanten als auch in den eigenen Produktionsstandorten verhindern. Zusätzlich zur Knappheit bei Elektrokomponenten kam es auch bei Rohmaterialien

wie etwa Aluminium und Kunststoffgranulat zu vermehrten Engpässen, welche aber durch intensive Zusammenarbeit in der Supply Chain nur unwesentliche Auswirkungen hatten.

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

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

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

Zur Herstellung von Pumpen und Motorkomponenten sowie Bremsscheiben bezieht die Pankl AG-Gruppe unter anderem Eisenschrott, Rohaluminium, Aluminium- und Stahlpulver sowie Koks von Rohstofflieferanten. Eisen-, Aluminium- und Kokspreise unterliegen erfahrungsgemäß starken Preisschwankungen. Im Jahr 2022 kam es zu weiteren Materialpreissteigerungen, jedoch hat hier vor allem auch die Inflation zu enormen Preissteigerungen geführt. Hinzu kommen massiv steigende Energiekosten, welche unter anderem durch die Ukraine-Krise getrieben wurden und in diesem Bereich den größten Risikofaktor darstellten, sowie sonstige individuelle Preisanpassungen. Diese Steigerungen konnten mit den vorhandenen Materialteuerungszuschlägen nur teilweise weitergegeben werden. Die Pankl AG-Gruppe hat mitunter Vereinbarungen mit den von ihm belieferten Automobilherstellern dahingehend getroffen, dass die Verkaufspreise der Produkte monatlich, quartalsweise oder halbjährlich an die kurz- und mittelfristigen Schwankungen der Rohstoffpreise für Rohaluminium, Aluminiumpulver, Stahlpulver und Eisenschrott angepasst werden. In diesen Fällen werden zusätzlich zu den vereinbarten Verkaufspreisen durch die Pankl AG -Gruppe sogenannte Materialteuerungszuschläge von den belieferten Automobilherstellern erhoben.

Die Pankl AG-Gruppe ist auf die termingerechte Anlieferung von Rohstoffen und von für die Produktion notwendigen Komponenten seitens ihrer Lieferanten angewiesen. Verspätete Lieferungen können den Geschäftsbetrieb erheblich beeinträchtigen. Die Pankl AG-Gruppe unterhält zu der Mehrzahl ihrer Lieferanten langjährige Geschäftsbeziehungen. Möglichen Risiken aus verspäteter Lieferung oder dem Ausfall von Schlüssellieferanten, insbesondere durch den Transformationsprozess im Rahmen des Branchenwandels, begegnet die Pankl AG-Gruppe mit regelmäßigen Vor-Ort-Reviews, die eine Bonitätsprüfung einschließen. Parallel dazu unterhält die Pankl AG-Gruppe für wesentliche Einkaufsteile weltweit enge Kontakte und Geschäftsbeziehungen zu Alternativ-Lieferanten. Die Erfahrungen aus der COVID19-Pandemie sind in die Lieferantenbewertung und Lieferantenauswahl eingeflossen.

Forschung und Entwicklung, Rennsport

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

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

Auch die Pankl AG-Gruppe ist im Forschungs- und Entwicklungsprozess stets dem Risiko ausgesetzt, dass Entwicklungsziele nicht erreicht oder Ergebnisse vom Markt nicht angenommen werden. Den Risiken wird mit laufender Marktbeobachtung und einer engen Abstimmung von Entwicklungsaktivitäten mit dem Kunden begegnet.

Im Rennsport-Markt unterliegt Pankl stark den Änderungen des Reglements in den jeweiligen Rennserien. Diese laufenden Änderungen im Reglement führen zu hohen Entwicklungs- und Testaktivitäten für die einzelnen Rennteams. Es besteht das Risiko, dass diesen Herausforderungen nicht ausreichend entsprochen werden kann, aber auch die Chance für die Pankl AG-Gruppe, die Marktanteile weiter zu steigern sowie die führende Marktposition durch Innovationen noch weiter zu festigen. Durch die Verschiebung von Testtagen oder Saisonstarts kann die Saisonalität des Umsatzes in einzelnen Rennklassen beeinflusst werden.

- **IT-RISIKEN**

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

- **FINANZIELLE RISIKEN**

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

- **SONSTIGE RISIKEN**

Risiken durch Rechtliche Rahmenbedingungen

Da die Pierer Industrie-Gruppe über ihre Beteiligungen an der PIERER Mobility-Gruppe und der Pankl AG-Gruppe ihre Produkte (Motorräder, Bicycles, High-Tech Komponenten im Automobilbereich) in eine Vielzahl von Ländern vertreibt, ist sie dem Risiko der Veränderung von nationalen Vorschriften, Lizenzbedingungen, Steuern, Handelsbeschränkungen, Preisen, Einkommen und Devisenbeschränkungen, ferner dem Risiko von politischer, sozialer und ökonomischer Instabilität, Inflation und Zinsschwankungen, ausgesetzt. Für den Straßeneinsatz zugelassene Motorräder müssen entsprechende Lärm- und Abgasemissionsbestimmungen erfüllen, um am Markt des jeweiligen Landes zugelassen zu werden. Auch die Einsatzmöglichkeiten von Motorrädern im Gelände werden erheblich von nationalen gesetzlichen Rahmenbedingungen in den Absatzländern beeinflusst. Um dem Risiko entgegenzuwirken und bei Änderungen von nationalen gesetzlichen

Rahmenbedingungen rechtzeitig handeln zu können, werden die jeweiligen länderspezifischen Regelungen vor dem Markteintritt eingehend überprüft und laufend überwacht.

Betriebliches und Umweltrisiko

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

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

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

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

Personelle Risiken

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

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

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

Geplante Regulierung in der Europäischen Union für Verbrennungsmotoren

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

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

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

Unabhängig von regulatorischen Vorgaben ist die PIERER Mobility-Gruppe bestrebt, Lösungen anzubieten, Emissionen nachhaltig zu reduzieren. Technologieoffenheit ist dafür ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Ein Mix aus elektrifizierten Motorrädern (48 Volt) im unteren Hubraumbereich (bis max. 250 cm^3) und solchen darüber, die mit E-Fuels betrieben werden, wird global als Zukunftsszenario in der Zweiradindustrie gesehen.

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

7. WESENTLICHE MERKMALE DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS § 243A (ABS. 2) UGB

Das interne Kontrollsystem der Pierer Industrie-Gruppe hat die Aufgabe, die Ordnungsmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung, die Einhaltung der für das Unternehmen maßgeblicher gesetzlicher und unternehmensinterner Vorschriften sowie die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der betrieblichen Tätigkeit, einschließlich dem Schutz des Vermögens vor Verlusten durch Schäden und Malversationen sicherzustellen. In der Gestaltung der Elemente des internen Kontrollsystems wurden international anerkannte Rahmenwerke für interne Kontrollsysteme (zB COSO-Framework) berücksichtigt. Das System umfasst:

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

Die Pierer Industrie-Gruppe setzt auf kontinuierliche Weiterentwicklung und Verbesserung des internen Kontrollsystems. Dazu erfolgt regelmäßig eine Überwachung seiner Funktionsfähigkeit durch Prozess- und Datenanalysen sowie unabhängige Prüfungstätigkeiten. Im Folgenden werden die wesentlichen Merkmale des

internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess dargestellt.

KONTROLLUMFELD

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

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

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

RISIKOBEURTEILUNG

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

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

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

KONTROLLMASSNAHMEN

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

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

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

KOMMUNIKATION UND ÜBERWACHUNG

Die Verantwortung für die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im Rechnungslegungsprozess sowie Konzernrechnungslegungsprozess ist klar geregelt und liegt bei den verantwortlichen Führungskräften und Prozessverantwortlichen. In die Beurteilung der Wirksamkeit fließen neben den Ergebnissen aus der unternehmensinternen Einschätzung auch jene von externen Prüfungen ein. Schwächen im Kontrollsystem werden unter Berücksichtigung ihrer möglichen Auswirkung auf die Rechnungslegungsprozesse behoben.

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

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

Darüber hinaus basiert das interne Kontrollsystem auf genauen Informationen über die Prozesse für die Rechnungslegung und Finanzberichtserstattung und schließt auch deren vorgelagerte Unternehmensprozesse, z. B. Bestellanforderungen oder Logistikprozesse, mit ein. Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems wird vom Management dahingehend überprüft, dass die Ergebnisse, die in komprimierter Berichtsform an das Management übermittelt werden von ihm analysiert, bewertet und kommentiert werden.

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

8. AUSBLICK

Die Pierer Industrie-Gruppe setzt im Geschäftsjahr 2023 weiterhin auf Wachstum in ihren Kernbereichen. Den Herausforderungen infolge des Ukraine-Krieges sowie der hohen Inflationsraten wird in der gesamten Pierer Industrie-Gruppe mit aktiven Managemententscheidungen entgegengetreten. Zielsetzung ist es, die negativen Auswirkungen beziehungsweise Beschränkungen auf ein Minimum zu reduzieren.

- **PIERER Mobility-Gruppe:**

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

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

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2022 sah sich die Gruppe mit Herausforderungen in den internationalen Lieferketten konfrontiert, da Kapazitäts- und Lieferengpässe bei einzelnen Lieferanten sowie in der internationalen Transportlogistik zu Lieferverzögerungen führten. Zwar rechnet die Gruppe für das Geschäftsjahr 2023 mit einer Milderung dieser Problematiken, die Situation dürfte jedoch weiter angespannt bleiben. Die PIERER Mobility-Gruppe hat bereits verschiedene Maßnahmen gesetzt, um negative Auswirkungen im Bereich des Supply Chain-Managements zu erkennen und zu minimieren. Die zu erwartenden Herausforderungen und deren Folgen sollen durch die in den vergangenen Jahren überarbeitete und sukzessiv verfeinerte Lieferantenrisikobewertung sowie das implementierte Frühwarnsystem bei Auftreten globaler Ereignisse, die direkt oder indirekt die Lieferkette betreffen, gemäßigt werden. Neben Maßnahmen, die als Reaktion auf diese globalen Probleme in der Lieferkette ergriffen wurden, wurde im Juni 2022 die PIERER E-Bikes Asia Ltd als lokale Präsenz in Taiwan gegründet. Diese neu gegründete Tochtergesellschaft wird die PIERER Mobility-Gruppe in ihrem Supply Chain Management maßgeblich unterstützen und somit das Beschaffungsrisiko durch den direkten Zugang zum asiatischen Markt reduzieren.

Entsprechend der Vision der Gruppe, ein globaler Marktführer bei elektrisch betriebenen Zweirädern mit einer Motorleistung von 250W bis 15KW zu werden, wird der Schwerpunkt der Entwicklungsarbeit bei Motorrädern in den nächsten Jahren verstärkt auf alternative, insbesondere elektrifizierte Antriebe im Bereich bis 250 cm^3 liegen.

Die urbane Mobilität der Zukunft ist von Geschwindigkeitsbegrenzungen und kurzen Distanzen gekennzeichnet und könnte daher von elektrisch betriebenen Antrieben profitieren. Daher wird der Schwerpunkt der Entwicklungsarbeit auf die Entwicklung von verschiedenen Modellen mit Niedrigvolt-Technologie (48 Volt) liegen. Die Mitgliedschaft im „Swappable Battery Motorcycle Consortium“ (SBMC) soll die Entwicklung und Verbreitung von tauschbaren Batteriesystemen und die Öffnung von technischen Standards beschleunigen. Die PIERER Mobility-Gruppe geht davon aus, dass die Elektrifizierung von Zweirädern mit höheren Anforderungen

an Leistung und Distanz (über 250 cm³), abgesehen von einigen wenigen Nischenprodukten, keine geeignete Alternative für die Masse darstellt. Hierfür können synthetische Kraftstoffe („E-Fuels“) einen Beitrag zur CO2 Neutralität leisten.

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

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

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

- **Pankl AG-Gruppe:**

Die Wirtschaftslage ist speziell in der Automotive-Industrie nach wie vor von nachfrage- und angebotsseitigen Unsicherheiten geprägt, welche zusätzlich vom andauernden Ukrainekrieg verstärkt werden. Die Entwicklungen der Material- und Energiepreise erfordern ein engmaschiges Monitoring, um flexibel auf aktuelle Entwicklungen reagieren zu können; allgemein ist von einer anhaltend höheren Inflation auszugehen.

Auf Seiten der SHW AG wird auf Grundlage der erwarteten gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen und unter Abwägung der Risiko- und Chancenpotenziale für das Geschäftsjahr 2023 von einem deutlichen Wachstum des Umsatzes und des EBITDAs sowie der EBITDA-Marge im Vergleich zum Geschäftsjahr 2022 ausgegangen. Für die Pankl Racing-Gruppe wird ein deutliches Umsatzwachstum bei gleichbleibender Ergebnisqualität erwartet.

Im Rahmen der Umsetzung der erarbeiteten Strategie 2030 verfolgt die Pankl AG weiterhin ihre strategische Zielsetzung eines nachhaltigen Wachstums.

Wels, am 25. April 2023

Der Vorstand der Pierer Industrie AG

Dipl.-Ing. Stefan Pierer

Mag. Friedrich Roithner

Mag. Michaela Friepeß

Mag. Klaus Rinnerberger

Mag. Johann Haunschmid

Mag. Alex Pierer

Mag. Wolfgang Plasser

Dr. Thorsten Hartmann

4. Bestätigungsvermerk

Bericht zum Jahresabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Jahresabschluss der

Pierer Industrie AG,
Wels,

bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022, der Gewinn- und Verlustrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Anhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2022 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr 537/2014 (im Folgenden AP-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmens- und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise bis zum Datum dieses Bestätigungsvermerkes ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Werthaltigkeit der Anteile an verbundenen Unternehmen

Siehe Anhang Seite 6

Das Risiko für den Abschluss

Die Anteile an verbundenen Unternehmen mit einem Buchwert in Höhe von EUR 864 Mio. stellen rund 80 % des ausgewiesenen Vermögens im Jahresabschluss der Pierer Industrie AG dar.

Für sämtliche bedeutsame Anteile an verbundenen Unternehmen beurteilt PIERER Industrie AG, ob Anhaltspunkte für einen wesentlich gesunkenen beizulegenden Wert vorliegen. Liegen solche Anhaltspunkte vor, wird für das betroffene verbundene Unternehmen eine Unternehmensbewertung durchgeführt und der Buchwert der Anteile auf das Ergebnis der Unternehmensbewertung abgeschrieben. Zum 31.12.2022 hat PIERER Industrie AG für die Anteile an verbundenen Unternehmen keine Anhaltspunkte für einen wesentlich gesunkenen beizulegenden Wert identifiziert.

Die Beurteilung, ob Anhaltspunkte für einen wesentlich gesunkenen beizulegenden Wert vorliegen, erfordert Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements. Für den Jahresabschluss besteht damit das Risiko, dass nicht angemessene Schätzungen und Ermessensentscheidungen dazu führen, dass Anhaltspunkte für einen wesentlich gesunkenen beizulegenden Wert nicht identifiziert werden und Anteile an verbundenen Unternehmen in Folge nicht mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben die Werthaltigkeit der Anteile an verbundenen Unternehmen wie folgt beurteilt:

— Wir haben die vom Unternehmen durchgeführte Analyse der Anhaltspunkte für einen wesentlich gesunkenen beizulegenden Wert (einschließlich der Deckung des Beteiligungsansatzes durch das anteilige Eigenkapital) der Anteile an verbundenen Unternehmen nachvollzogen.

— Zudem haben wir in Gesprächen mit dem Management erörtert, ob darüberhinausgehende Anhaltspunkte für einen wesentlich gesunkenen beizulegenden Wert der Anteile an verbundenen Unternehmen vorliegen.

— Weiters haben wir die vom Aufsichtsrat genehmigten Budgetzahlen und die vom Vorstand freigegebene Mittelfristplanung eingeholt und gewürdigt, ob diese mit den Schlussfolgerungen des Managements, wonach keine Anhaltspunkte für einen wesentlich gesunkenen beizulegenden Wert bestehen, im Einklang stehen.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Jahresabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses

Unsere Ziele sind hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

— Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

— Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.

— Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.

— Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.

— Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.

— Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

— Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte austauschen, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.

— Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Lagebericht

Der Lagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Jahresabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Lagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Lageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Lagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält die nach § 243a UGB zutreffenden Angaben, und steht in Einklang mit dem Jahresabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Jahresabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über die Gesellschaft und ihr Umfeld haben wir keine wesentlichen fehlerhaften Angaben im Lagebericht festgestellt.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 AP-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 31. Mai 2022 als Abschlussprüfer gewählt und am 10. Juni 2022 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2022 endende Geschäftsjahr beauftragt.

Wir sind ohne Unterbrechung seit dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2008 Abschlussprüfer der Gesellschaft.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt "Bericht zum Jahresabschluss" mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der AP-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der AP-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Dr. Helge Löffler.

Linz, 25. April 2023

KPMG Austria GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

qualifiziert elektronisch signiert:
Dr. Helge Löffler
Wirtschaftsprüfer

Dieses Dokument wurde qualifiziert elektronisch signiert und ist nur in dieser Fassung gültig. Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Jahresabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Jahresabschluss samt Lagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs 2 UGB zu beachten.

ERKLÄRUNG DES VORSTANDES

Gemäß § 124 Abs. 1 Z 3 Börsegesetz

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt, dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht, und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Jahresabschluss des Mutterunternehmens ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens vermittelt, dass der Lagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Unternehmens so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage entsteht, und dass der Lagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen das Unternehmen ausgesetzt ist.

Wels, im April 2023

Der Vorstand der Pierer Industrie AG

Dipl.-Ing. Stefan Pierer

Mag. Friedrich Roithner

Mag. Michaela Friepeß

Mag. Klaus Rinnerberger

Mag. Johann Haunschmid

Mag. Alex Pierer

Mag. Wolfgang Plasser

Dr. Thorsten Hartmann

ALLGEMEINE UNTERNEHMENSDATEN

Berichtendes Unternehmen: Pierer Industrie AG
Sitz des Unternehmens: Österreich
Rechtsform des Unternehmens: Aktiengesellschaft
Land in dem das Unternehmen als juristische Person eingetragen ist: Österreich
Anschrift des eingetragenen Geschäftssitzes: Edisonstraße 1, 4600 Wels
Hauptsitz der Geschäftstätigkeit: Edisonstraße 1, 4600 Wels
Name des Mutterunternehmens: Pierer Konzerngesellschaft mbH
Name es obersten Mutterunternehmens: Pierer Konzerngesellschaft mbH
Geschäftstätigkeit: Die Pierer Industrie-Gruppe ist eine führende europäische Fahrzeug-Gruppe mit dem Fokus auf das globale „Powered Two-Wheeler"-Segment und den automotiven High-Tech Komponentenbereich.

IMPRESSUM

Pierer Industrie AG
Edisonstraße 1
4600 Wels, Österreich
FN 290677 t
Landes- und Handelsgericht Wels

KONTAKT

Mag. Michaela Friepeß
Investor Relations, Sustainability
Telefon: +43 7242 69 402
E-Mail: info@piererindustrie.at
Website: www.piererindustrie.at

Grafische Umsetzung: Grafik-Buero Elena Gratzer, 4615 Holzhausen, www.grafik-buero.at
Fotos: Pankl-Archiv, KTM-Archiv, Husqvarna E-Bicycles-Archiv, GASGAS-Archiv

Der vorliegende Bericht wurde mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt und die Richtigkeit der Daten überprüft. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben geringfügige Rechendifferenzen bzw. Satz- und Druckfehler auftreten können.

Personenbezogene Begriffe wie „Mitarbeiter" oder „Arbeitnehmer" werden aus Gründen der Lesbarkeit geschlechtsneutral verwendet.

Dieser Bericht und die darin enthaltenen zukunftsweisenden Angaben wurden auf Basis aller während der Erstellung zur Verfügung stehenden Daten und Informationen erstellt. Wir weisen allerdings darauf hin, dass die tatsächlichen Ergebnisse von den in diesem Bericht angegebenen zukunftsbezogenen Aussagen aufgrund unterschiedlicher Faktoren abweichen können.