

KONZERN-KENNZAHLEN

BEDEUTSAMSTE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN:

| ERTRAGSKENNZAHLEN ¹⁾ | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---------------------------------|------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Umsatz | in m€ | 1.343,0 | 1.533,0 | 1.559,6 | 1.520,1 | 1.530,4 |
| EBITDA | in m€ | 198,4 | 218,9 | 252,5 | 240,8 | 233,5 |
| EBIT | in m€ | 122,3 | 132,5 | 161,2 | 131,7 | 107,2 |
| EBITDA-Marge | in Prozent | 14,8% | 14,3% | 16,2% | 15,8% | 15,3% |
| EBIT-Marge | in Prozent | 9,1% | 8,6% | 10,3% | 8,7% | 7,0% |

WEITERE FINANZIELLE KENNZAHLEN:

| ERTRAGSKENNZAHLEN ¹⁾ | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---------------------------------|-------|------|------|-------|------|------|
| Ergebnis nach Steuern | in m€ | 89,0 | 83,9 | 114,2 | 95,7 | 69,5 |
| Ergebnis nach Minderheiten | in m€ | 52,1 | 44,7 | 67,5 | 54,5 | 34,9 |

| BILANZKENNZAHLEN | | 31.12.2016 | 31.12.2017 | 31.12.2018 | 31.12.2019 | 31.12.2020 |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Bilanzsumme | in m€ | 1.423,8 | 1.465,2 | 1.353,9 | 1.613,9 | 1.686,0 |
| Eigenkapital | in m€ | 454,9 | 528,6 | 550,8 | 618,6 | 654,1 |
| Eigenkapitalquote | in Prozent | 32,0% | 36,1% | 40,7% | 38,3% | 38,8% |
| Working Capital Employed ²⁾ | in m€ | 245,2 | 238,4 | 245,3 | 274,2 | 181,5 |
| Nettoverschuldung ³⁾ | in m€ | 364,6 | 375,0 | 323,3 | 395,8 | 312,4 |
| Gearing ⁴⁾ | in Prozent | 80,1% | 70,9% | 58,7% | 64,0% | 47,8% |

| CASH-FLOW UND INVESTITIONEN | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--------------------------------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Cash-Flow aus Betriebstätigkeit | in m€ | 167,8 | 161,3 | 85,5 | 257,4 | 312,8 |
| Cash-Flow aus Investitionstätigkeit | in m€ | -158,8 | -154,0 | -102,1 | -165,7 | -147,0 |
| Free Cash-Flow ⁵⁾ | in m€ | 9,0 | 7,3 | -16,7 | 91,6 | 165,8 |
| Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit | in m€ | 139,2 | -118,0 | -63,3 | -20,6 | -104,7 |
| Investitionen ^{1), 6)} | in m€ | 143,1 | 176,3 | 165,1 | 148,9 | 150,2 |

| WERTSCHAFUNG | | 31.12.2016 | 31.12.2017 | 31.12.2018 | 31.12.2019 | 31.12.2020 |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| ROCE (Return on Capital Employed) ⁷⁾ | in Prozent | 13,9% | 13,9% | 16,6% | 12,7% | 9,7% |
| ROE (Return on Equity) ⁸⁾ | in Prozent | 21,2% | 17,1% | 21,2% | 16,4% | 10,9% |
| ROIC (Return on Invested Capital) ⁹⁾ | in Prozent | 11,7% | 10,4% | 13,6% | 10,6% | 7,7% |

| BÖRSEKENNZAHLEN ¹⁰⁾ | | 31.12.2016 | 31.12.2017 | 31.12.2018 | 31.12.2019 | 31.12.2020 |
|--|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Kurs per 31.12., Börse SIX Swiss Exchange ¹¹⁾ | in CHF | 5,35 | 7,39 | 60,60 | 54,00 | 71,10 |
| Anzahl der Aktien ¹¹⁾ | in m Stk. | 225,39 | 225,39 | 22,54 | 22,54 | 22,54 |
| Marktkapitalisierung ¹²⁾ | in m CHF | 1.205,82 | 1.665,61 | 1.365,84 | 1.217,09 | 1.602,50 |
| Ergebnis je Aktie ¹³⁾ | in € | 2,31 | 1,98 | 2,99 | 2,42 | 1,56 |
| Buchwert je Aktie ^{13) 14)} | in € | 20,18 | 23,45 | 24,44 | 27,45 | 29,02 |

BEDEUTSAMSTE NICHTFINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN:

| | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----------------------------------|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Mitarbeiter ¹⁵⁾ | Anzahl | 5.069 | 5.887 | 4.303 | 4.368 | 4.586 |
| Absatz gesamt ¹⁶⁾ | Stückzahl | 203.340 | 238.334 | 261.454 | 280.099 | 326.471 |
| Absatz Motorräder ¹⁷⁾ | Stückzahl | 203.340 | 238.334 | 261.454 | 280.099 | 270.407 |
| Absatz E-Bikes | Stückzahl | - | - | - | - | 56.064 |

WEITERE NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN:

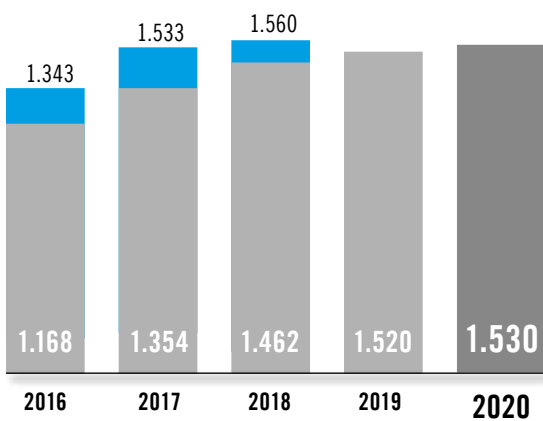
| | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|-------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Produktion Motorräder weltweit ¹⁸⁾ | Stückzahl | 199.068 | 243.442 | 259.051 | 260.564 | 265.321 |
| Produktion Motorräder in Mattighofen ¹⁹⁾ | Stückzahl | 134.584 | 151.645 | 171.297 | 160.098 | 140.252 |
| t CO ₂ -e pro verkauftes Fahrzeug (Scope 1-3) | in t CO ₂ -e | - | - | 3,84 | 3,82 | 3,68 |
| Flottenemissionen | Ø in g/km | - | - | 81,82 | 79,09 | 78,44 |
| Flottenverbrauch | Ø in l/100 km | - | - | 3,52 | 3,41 | 3,40 |
| Anzahl Mitarbeiter F&E in % der Gesamtmitarbeiter | in Prozent | 15,10 | 14,50 | 15,80 | 18,10 | 17,60 |
| F&E-Aufwendungen vom Umsatz | in Prozent | 7,90 | 8,30 | 8,70 | 9,10 | 9,00 |
| Anteil der weiblichen Mitarbeiter | in Prozent | - | - | 22,96 | 22,59 | 22,37 |

- 1) Vorjahre 2016 bis 2018 beinhalten auch den aufgegebenen Geschäftsbereich (Pankl-Gruppe)
- 2) Working Capital Employed = Vorräte + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen - Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
- 3) Nettoverschuldung = Finanzverbindlichkeiten (kurzfristig, langfristig) - Zahlungsmittel
- 4) Gearing = Nettoverschuldung / Eigenkapital
- 5) Free Cash-Flow = Cash-Flow aus Betriebstätigkeit + Cash-Flow aus Investitionstätigkeit
- 6) Zugänge von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten laut Anlagespiegel, ohne Leasingzugänge (IFRS 16)
- 7) ROCE = EBIT / durchschnittliches Capital Employed; Capital Employed = Sachanlagen + Firmenwert + Immaterielle Vermögenswerte + Working Capital Employed
- 8) ROE = Ergebnis nach Steuern / durchschnittliches Eigenkapital
- 9) ROIC = NOPAT / durchschnittliches Capital Employed; NOPAT = EBIT - Steuern
- 10) seit 14.11.2016 Notierung an der Börse SIX Swiss Exchange
- 11) Aktienzusammenlegung im Verhältnis 10:1 im April 2018
- 12) Berechnung beinhaltet auch 193.340 Stück eigene Aktien per 31.12.2020 (Vorjahr 31.12.2019: 108.015 Stück)
- 13) Berechnung für 2016 und 2017 an die Aktienanzahl nach Aktiensplit im Verhältnis 10:1 angepasst
- 14) Eigenkapital / Anzahl der Aktien
- 15) Mitarbeiterstand zum Stichtag (inklusive Leiharbeiter); Vorjahre 2016 bis 2018 beinhalten auch den aufgegebenen Geschäftsbereich (Pankl-Gruppe)
- 16) inklusive von Partner Bajaj abgesetzte Motorräder; exklusive Non E-Bikes
- 17) inklusive von Partner Bajaj abgesetzte Motorräder
- 18) inklusive von Partner Bajaj in Indien produzierten kleinmotorigen KTM- und Husqvarna Modelle; ab dem Jahr 2020 inklusive der Stückzahl aus der Produktion in Spanien (3.092)
- 19) Jahresproduktionsmenge im Headquarter in Österreich

UMSATZ

(in m€)

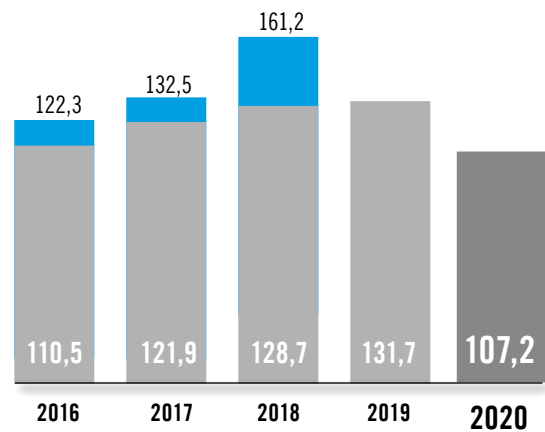
■ PIERER Mobility (fortgeführter Geschäftsbereich)
■ Pankl (aufgegebener Geschäftsbereich)



EBIT

(in m€)

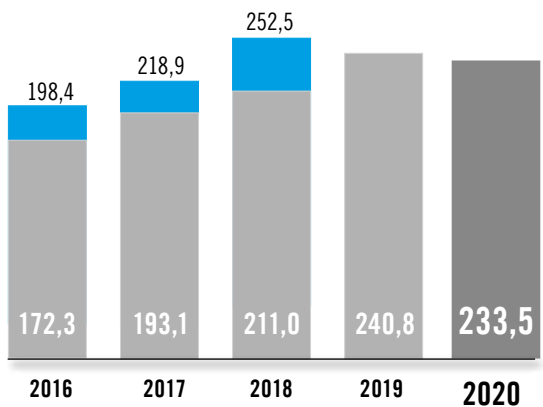
■ PIERER Mobility (fortgeführter Geschäftsbereich)
■ Pankl (aufgegebener Geschäftsbereich)



EBITDA

(in m€)

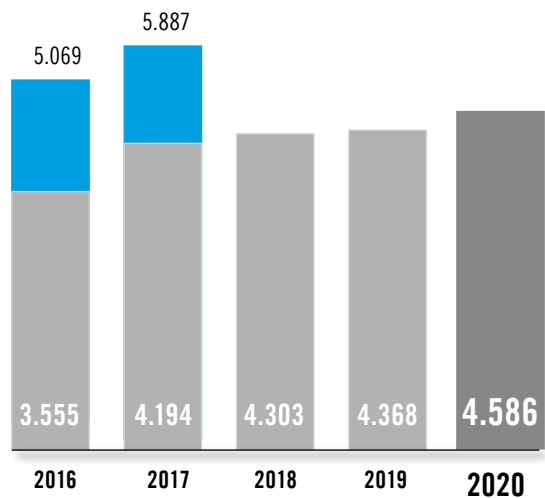
■ PIERER Mobility (fortgeführter Geschäftsbereich)
■ Pankl (aufgegebener Geschäftsbereich)



MITARBEITER

(Anzahl zum Stichtag)

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

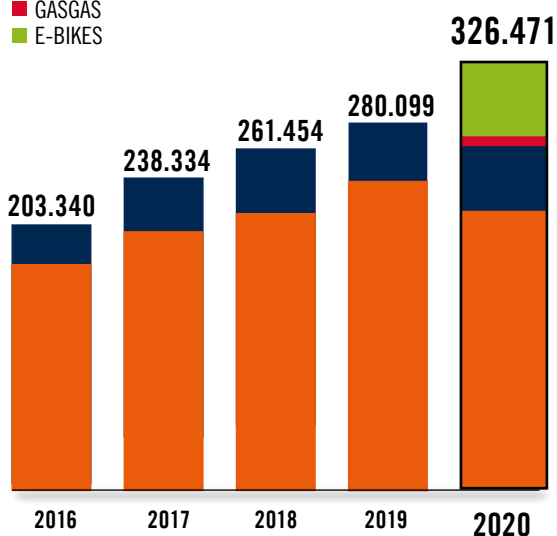




Absatz Motorräder & E-Bikes

(in Stück)

- KTM
- Husqvarna Motorcycles
- GASGAS
- E-BIKES



INHALT

| | |
|--|-----|
| HIGHLIGHTS 2020 | 6 |
| KONZERNSTRUKTUR | 9 |
| VORWORT DES VORSTANDES | 10 |
| ORGANE DER GESELLSCHAFT | 12 |
| BERICHT DES AUFSICHTSRATES | 13 |
| KTM..... | 16 |
| HUSQVARNA MOTORCYCLES | 23 |
| GASGAS..... | 28 |
| WP SUSPENSION | 30 |
| FORSCHUNG & ENTWICKLUNG..... | 33 |
| KTM E-TECHNOLOGIES..... | 36 |
| PIERER E-BIKES..... | 40 |
| DAS MOTORRAD-ERLEBNIS VON MORGEN | 42 |
| ERFOLGSFAKTOR MITARBEITER | 44 |
| NACHHALTIGKEIT | 48 |
| AKTIE & INVESTOR RELATIONS | 50 |
| STRATEGISCHE INITIATIVEN 2021 | 53 |
| CORPORATE GOVERNANCE 2020 NACH ÖCGK | 55 |
| CORPORATE GOVERNANCE RLCG DER SIX SWISS EXCHANGE | 66 |
| LAGEBERICHT ZUM KONZERNABSCHLUSS..... | 87 |
| KONZERNABSCHLUSS | 111 |
| KONZERNANHANG..... | 120 |
| BESTÄTIGUNGSVERMERK | 184 |
| ERKLÄRUNG DES VORSTANDES | 188 |
| FINANZKALENDER..... | 189 |

HIGHLIGHTS 2020

AKTIVES MANAGEMENT DER COVID-19-KRISE

Zehntes Rekordjahr in Folge!
Absatz im Geschäftsjahr 2020:
326.471 Motorräder und E-Bikes
 (Vorjahr: 322.092)*

- 270.407 verkaufte Motorräder der Marken KTM, HUSQVARNA und GASGAS (Vorjahr: 280.099)
- 56.064 verkaufte E-Bikes der Marken HUSQVARNA E-Bicycles und R RAYMON

Starke Marktanteilsgewinne in Nordamerika und Australien
 +12,7% Marktanteil in den wichtigen Motorradmärkten (+170 Basispunkte)

Zulassungen: Europa +15%, Nordamerika +31%, Australien/Neuseeland +43%

Marktanteile: Europa 13,3% (+130 Basispunkte), Nordamerika 11,9% (+200 Basispunkte), Australien/Neuseeland 19,3% (+350 Basispunkte)

Vollständige Integration des E-Bike-Segments (PEXCO) – Boomendes E-Bike-Geschäft: Absatzsteigerung +33,5%

Vollständige Übernahme von GASGAS Motorcycles

GASGAS ergänzt sein Produktportfolio um ein sportives Sortiment in der Kategorie High-End E-Mountain Bike

Herausragender Erfolg in der MotoGP erhöht die weltweite Markenbekanntheit

COVID-19-Krise verändert das Mobilitätsverhalten hin zu „Powered Two-Wheelers“ (PTW)

Mitarbeiteraufbau durch erhöhte Produktionskapazitäten

+218 auf 4.586 Mitarbeiter



KTM 890 DUKE MY21 © R. Schedl

DNA

PIERER MOBILITY

KONTINUIERLICHES WACHSTUM

seit 1992 ~15% CAGR beim Absatz,
was im Jahr 2020 zu einem Umsatz
von EUR 1.530 Mio. führt

PREMIUM MARKEN

starke Marken sichern nachhaltige
Profitabilität und Cash-Flows

HOHE INNOVATIONSRATE

die Aufwendungen für Forschung
und Entwicklung liegen bei rund
9% des Umsatzes

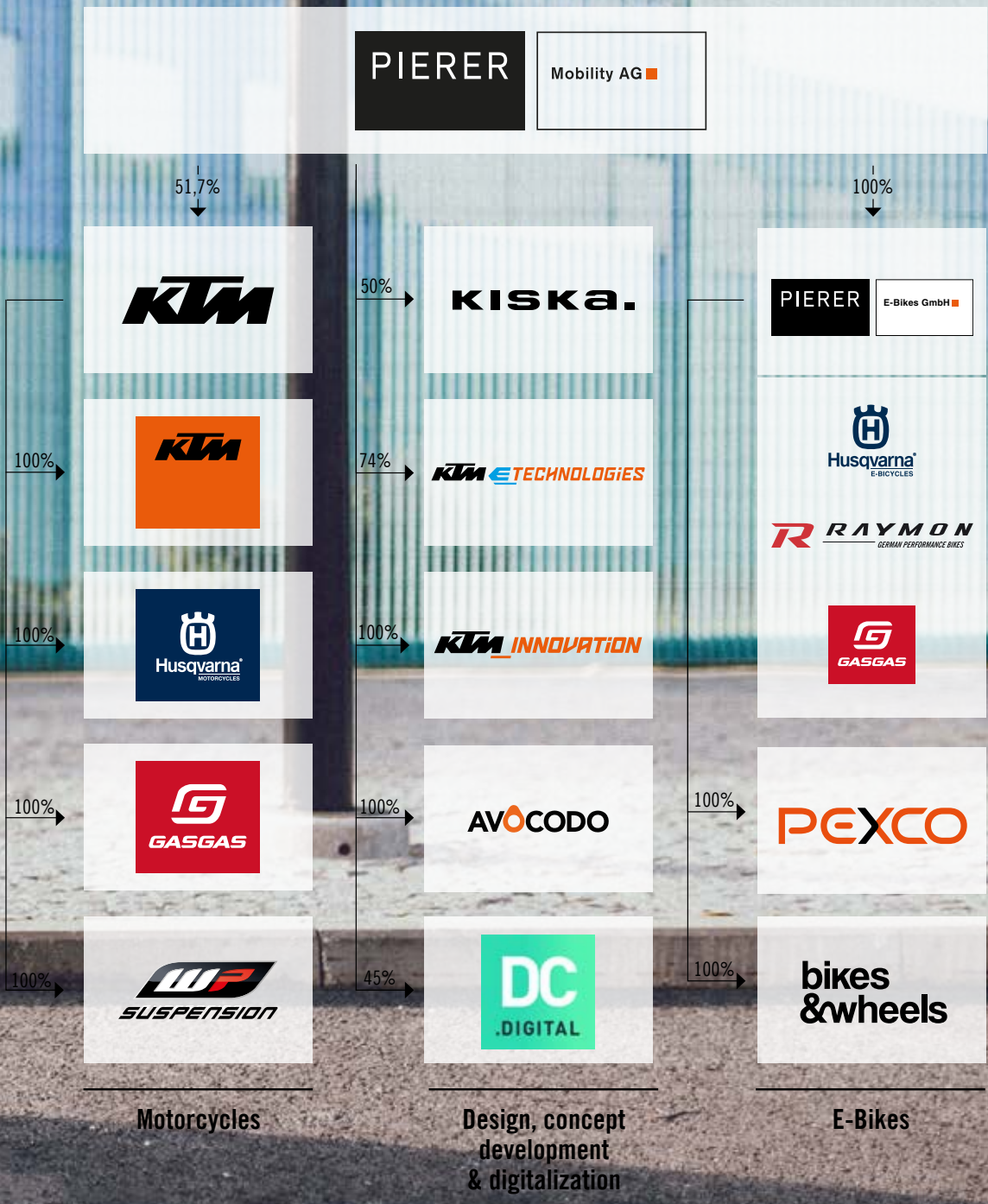
PIONEER IN DER ELEKTRIFIZIERUNG VON MOTORISIERTEN ZWEIRÄDERN

Powered Two-Wheelers (PTWs)



KONZERNSTRUKTUR

VEREINFACHTE DARSTELLUNG VOM 31.12.2020



VORWORT DES VORSTANDES

Die PIERER Mobility-Gruppe blickt auf ein herausforderndes und zugleich trotzdem sehr erfolgreiches Geschäftsjahr 2020 zurück. Die größte Herausforderung war, die Risiken aus der COVID-19-Pandemie für die Mitarbeiter zu minimieren und gleichzeitig die Produktionskapazitäten sicherzustellen. Durch ein aktives Management der COVID-Krise und aufgrund der hohen Nachfrage nach Powered Two-Wheelers (PTWs) ist es, vor allem im zweiten Halbjahr, gelungen, einen wesentlichen Teil der verlorenen Produktions- bzw. Absatzmengen aus dem Lockdown des Frühjahrs aufzuholen.

Unter Berücksichtigung der von unserem Partner Bajaj in Indien und Indonesien verkauften Motorräder wurden weltweit über 270.000 Motorräder der Marken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS verkauft und die Marktposition in den wesentlichen Motorradabsatzmärkten (> 120cc) weiter ausgebaut. Darüber hinaus konnte die E-Bike-Sparte mit dem Verkauf von rund 56.000 E-Bikes der Marken HUSQVARNA und R Raymon ein außerordentliches Absatzwachstum von mehr als 33% abliefern.

Als größter europäischer Hersteller, mit einer breiten Produktpalette an Offroad- und Street-Motorradmodellen, konnte die sehr hohe Nachfrage nach motorisierten Zweirädern, sowohl im Freizeit- als auch im Sportsegment, sowie im Besonderen auch im urbanen Verkehr gut abgedeckt werden. Möglich war dies vor allem durch die ausreichend vorhandenen Händlerlagerbestände, welche trotz Produktionsstillstand als Puffer dienten. Die Pandemie und das damit verbundene Social Distancing hat den nachhaltigen Trend nach PTWs weiter verstärkt.

Ein ebenso wichtiger Schritt auf dem Wachstumskurs war die vollständige Übernahme der Anteile an GASGAS Motorcycles im Juli 2020, welche als dritte Konzernmarke im Offroadbereich (Trial Segment) positioniert wurde.

Ein weiteres Highlight des vergangenen Jahres war die vollständige Integration und Neuaufstellung des E-Bike-Geschäftsmodells. Um die Voraussetzungen für die Wachstumsziele im Rahmen der globalen Expansion zu schaffen, wurde die Struktur neu organisiert. Als zentrale Obergesellschaft im E-Bike Geschäft fungiert die im ersten Halbjahr 2020 gegründete PIERER E-Bikes GmbH. Hinsichtlich des Produktportfolios liegt der Schwerpunkt in diesem Segment auf der technischen Weiterentwicklung und der Qualitätssteigerung bei den Produkten der Marken Husqvarna E-Bicycles und R Raymon. Um das Sortiment zu vervollständigen, wird mit GASGAS eine dritte Marke aufgebaut.

Hervorzuheben sind auch die sensationellen Motorsporterfolge. Mit drei MotoGP-Siegen und weiteren fünf Podiumsplätzen ist KTM in der für sie erst vierten Rennsaison ein außergewöhnliches Ergebnis gelungen. Diese Erfolge in der Königsklasse des Motorradsports sind ein Meilenstein in der Geschichte von KTM und führen damit zu einer weiteren Erhöhung der weltweiten Markenbekanntheit.

GESCHÄFTSVERLAUF

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2020 hat die Gruppe mit ihren drei Motorradmarken ihre Präsenz in den wichtigen Motorradabsatzmärkten weiter ausgebaut. Damit einhergehend konnte sie in einem wachsenden Umfeld den Marktanteil auf 12,7% (Vorjahr: 11,0%) erhöhen. In Europa wuchs der Motorradmarkt, trotz der harten nationalen Lockdown-Maßnahmen in einigen Regionen über das bereits hohe Vorjahresniveau an, was einem Plus von 4% entspricht. Im gleichen Zeitraum stiegen die Neuzulassungen von KTM, Husqvarna und GASGAS um rund 15% an. Dies bedeutet einen Marktanteilanstieg auf 13,3% (Vorjahr 12,0%). Während in Deutschland sowohl der Gesamtmarkt (+30,2%) als auch die PIERER Mobility-Gruppe (+33,0%) zulegen konnten, weitere Marktanteile in Spanien (11,9%), Italien (10,1%), Großbritannien (11,9%) und Frankreich (9,1%) trotz leicht rückgängiger Gesamtentwicklung dazugewonnen werden. In den USA und Kanada übertraf das Interesse nach unseren Produkten die Gesamtnachfrage und sorgte für einen deutlichen Marktanteilanstieg auf 11,6% auf dem US-Markt (Vorjahr 9,4%). In Australien konnte durch den ebenfalls stark wachsenden Motorradmarkt ein Marktanteil von rund 20% (Vorjahr 15,8%) erzielt werden. Unser wichtigster Zukunftsmarkt Indien wurde von der COVID-19 Krise am härtesten getroffen. Bajaj ist es trotzdem gelungen, über 60.000 Motorräder der Marken KTM und Husqvarna Motorcycles abzusetzen und den indischen Premium-Motorradmarkt outzuperformen.

Das Geschäftsjahr 2020 zeichnete sich durch eine Vielzahl an erfolgreich in Serienproduktion übergeleiteter Motorradmodelle aus: Die Präsentation der Naked-Bike Straßenmotorradmodelle KTM 890 DUKE R, KTM 1290 SUPER DUKE R und die in limitierter Stückzahl verfügbaren KTM 790 ADVENTURE R RALLY sowie der neuen KTM 1290 SUPER ADVENTURE R/S. Besonders hervorzuheben ist der Produktionsanlauf der ersten GASGAS Offroad-Modelle.

Einen weiteren Schwerpunkt stellte der Produktionsstart der überarbeiteten Vitpilen/ Svartpilen Modelle dar. Nach dem initialen Hochlauf in Österreich konnte deren Industrialisierung auch am Produktionsstandort in Indien realisiert werden. Während in Mattighofen bisher ausschließlich die 401-Modelle des Naked-Bikes im Einstiegssegment hergestellt wurden, wird mit der Produktionsverlagerung und der gleichzeitigen Expansion des Modellportfolios mit einer 250cm³/125cm³ Variante vor allem in den Schwellenmärkten Indiens und Südamerikas eine für uns strategisch wichtige Erweiterung des Kundenkreises angestrebt.

Im E-Bike Segment stand die Etablierung der Marken Husqvarna E-Bicycles und R Raymon sowie die Weiterentwicklung des Produktportfolios im Vordergrund der Aktivitäten. Zudem war das Jahr 2020 für die älteste Fahrradmarke der Welt ein entscheidender Wendepunkt. Husqvarna E-Bicycles avancierte zusammen mit Shimano zum Vorreiter in der Branche, in dem sie gemeinsam eine neue Motorengeneration (EP 8) auf den Markt gebracht haben.

Im Geschäftsjahr 2020 erzielte die PIERER Mobility-Gruppe einen Rekordumsatz von € 1.530,4 Mio. (+0,7%). Dies gelang trotz einer zwei-monatigen Produktionsunterbrechung in der Motorradfertigung, hervorgerufen durch Engpässe in der Zulieferkette. Mit insgesamt 326.471 verkauften Motorrädern und E-Bikes im Geschäftsjahr 2020 hat die PIERER Mobility-Gruppe das zehnte Rekordjahr in Folge abgeliefert. Trotz des herausfordernden Geschäftsjahres konnte ein Betriebsergebnis in Höhe von € 107,2 Mio. erzielt werden (Vorjahr: € 131,7 Mio.). Das Ergebnis nach Steuern liegt mit € 69,5 Mio. um 27,4% unter Vorjahr. Die um +4,5% erhöhte Bilanzsumme belief sich zum 31.12. bei einer Eigenkapitalquote von 38,8% auf € 1.686,0 Mio. nach € 1.613,9 Mio. im Vorjahr.

MITARBEITER

Zum Geschäftsjahresende beschäftigte die PIERER Mobility-Gruppe 4.586 Mitarbeiter, davon 3.822 in Österreich (rund 83%). Rund 18% der gesamten Belegschaft sind in der Forschung & Entwicklung tätig. Die Gruppe verstärkt im Rahmen der KTM_academy die duale Ausbildung, mit dem Ziel, die derzeit 170 in Ausbildung befindlichen Lehrlinge auf 185 zu erhöhen sowie die Mitarbeiterausbildung weiter zu verstärken.

INVESTITIONEN

Die seit jeher bewusst sehr intensive F&E-Strategie mündet 2020 in einer Forschungsquote von rund 9%. Aufgrund des Lockdowns im zweiten Quartal kam es zu temporären Verzögerungen bei Investitions- und Entwicklungsprojekten, welche in der zweiten Jahreshälfte nachgeholt wurden. Über das Gesamtjahr betrachtet, hatte die COVID-19-Krise keine Auswirkung auf F&E-Aktivitäten zur Folge. Trotz der Pandemie haben Investitionen in die (Weiter-)Entwicklung von bestehenden und neuen Modellen sowie in die Elektromobilität höchste Priorität. Die Ausgaben für Investitionen in Forschung und Entwicklung werden daher weiterhin auf dem bereits hohen Niveau der Vorjahre liegen.

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. Die größten Einzelinvestitionen für 2021 umfassen insbesondere die Erweiterung des bestehenden Logistikzentrums und die Errichtung einer Beschichtungsanlage beim Komponentenwerk in Munderfing, wo die Serienproduktion im ersten Quartal 2022 beginnen soll.

STRATEGISCHE PARTNERSCHAFTEN

Im Jahr 2020 wurde gemeinsam mit unserem indischen Partner Bajaj das Entwicklungsprojekt für PTW Elektrofahrzeuge im Leistungsbereich zwischen 4 und 11 kW (48 Volt) gestartet. Die Plattform wird unter den Marken beider Partner verschiedene Produktvarianten – Roller, Moped, Mofa – unterstützen und die Serienproduktion wird bis 2022 am Produktionsstandort in Pune/ Indien beginnen.

Die Zusammenarbeit mit CFMOTO wird ebenfalls intensiviert. Aus der 790er Zweizylinder Plattform soll eine Modellfamilie für neue, preisgünstige Mittelklasse Duke- und Adventure Modelle entstehen. Somit werden eine zusätzliche lokale Produktionsstätte und Lieferkette in China aufgebaut. Die Produktionsstätte in Hangzhou durch das gemeinsame Joint Venture ist fertiggestellt. Die ersten Mittelklasse-Motorräder werden in 2021 assembliert.

AUSBLICK

Die PIERER Mobility-Gruppe hat sich zum Ziel gesetzt, die Marktanteile auf den weltweiten Motorradmärkten trotz der COVID-19-Krise auch 2021 weiter nachhaltig auszubauen und die Marktführerschaft in Europa zu erreichen. Dies wird unter anderem durch die vollständige Integration von GASGAS als dritte Marke und die weitere Entwicklung des Händlernetzes unterstützt. Die Integration der E-Bike Aktivitäten wurde in 2020 erfolgreich umgesetzt. Mittelfristig ist es beabsichtigt, sich auch in diesem Bereich zu einem bedeutenden globalen Player zu entwickeln. Neben den Kernmärkten in der DACH-Region ist für 2021 eine Expansion in weitere europäische Märkte und die Erweiterung des Händlernetzes um Motorradhändler angestrebt.

In den kommenden Jahren wird zudem neben dem E-Bike Segment ein verstärkter Fokus auf Elektromobilität im Scooter-Segment gelegt. Neben der gemeinsamen Elektro-Zweiradplattform mit Bajaj wurde in Anif bei Salzburg in ein Elektromobilitätszentrum investiert. Dort werden sich zukünftig bis zu 300 Mitarbeiter mit dem Thema Elektromobilität beschäftigen.

Die Corona-Krise zeigt auch 2021 belastende Auswirkungen. Negative Beeinflussungen des Geschäftsbetriebs werden ständig mit gezielten Maßnahmen beantwortet. Neben der Sicherung der Produktionskapazitäten wird der Fokus auch weiterhin auf der Absicherung der Supply Chain sowie auf Effizienz- und Produktivitätssteigerungen liegen. Für das erste Halbjahr wird mit Herausforderungen bei internationalen Lieferketten gerechnet, da Kapazitäts- und Lieferengpässe bei einzelnen Zulieferern und in der internationalen Transportlogistik zu Lieferverzögerungen führen könnten. Zum Schutz der Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeiter werden laufend Vorsichtsmaßnahmen getroffen, welche permanent weiterentwickelt und in Arbeitsprozess integriert werden. Neben den auf breiter Front eingerichteten Testkapazitäten wird an der Einrichtung einer Impfstraße im Unternehmen gearbeitet.

Für das Geschäftsjahr 2021 rechnet der Vorstand mit einem Umsatz zwischen EUR 1.800 - 1.900 Mio., einer EBIT-Marge zwischen 8-9% sowie einer EBITDA-Marge über 15%.

Für das Geschäftsjahr 2022 bestätigt PIERER Mobility AG, trotz der herausfordernden Rahmenbedingungen das Absatzziel von 400.000 Motorrädern unverändert zu belassen. Zudem hat sich KTM das Ziel gesetzt, Husqvarna Motorcycles zum drittgrößten europäischen Motorradhersteller zu entwickeln.

Wels, im März 2021



DI Stefan Pierer
Vorsitzender des Vorstandes



ORGANE DER GESELLSCHAFT

VORSTAND



DI Stefan Pierer CEO
Bestellt bis 31.12.2023



Mag. Friedrich Roithner CFO
Bestellt bis 31.12.2023



Ing. Mag. Hubert Trunkenpolz
Bestellt bis 31.12.2023



Mag. Viktor Sigl, MBA
Bestellt bis 31.12.2023

AUFSICHTSRAT

Josef Blazicek
Aufsichtsratsvorsitzender

Gewählt bis zum Ende der Hauptversammlung,
die über die Entlastung des Geschäftsjahres
2020 beschließt

Dr. Ernst Chalupsky
Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden

Gewählt bis zum Ende der Hauptversammlung,
die über die Entlastung des Geschäftsjahres
2020 beschließt

Ing. Alfred Hörtenhuber
Mitglied des Aufsichtsrates

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

Mag. Klaus Rinnerberger
Mitglied des Aufsichtsrates

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

BERICHT DES AUFSICHTSRATES



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

ein herausforderndes Jahr liegt hinter uns, dennoch blickt die PIERER Mobility AG erneut auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück. KTM konnte Absatz und Umsatz steigern und in den wesentlichen Motorradmärkten (> 120cc) mit einem Zulassungsplus von +21,6 Prozent den Gesamtmarkt, der im gleichen Zeitraum um nur 5,5 Prozent gewachsen ist, outperformen. Man konnte in den wichtigen Absatzmärkten (Europa, Nordamerika und Australien) die Marktpräsenz weiter ausbauen und verzeichnete 2020 einen Marktanteil von 12,7 Prozent. Durch die vollständige Übernahme der KTM Australia Holding und der Marktoffensive ist es gelungen, den stark wachsenden australischen Markt bei den Neuzulassungen sogar zu übertreffen und erstmals über 20 Prozent Marktanteil aufzuweisen. Weiters wurde durch die vollständige Übernahme der Anteile der GASGAS Motorcycles GmbH GASGAS als dritte Konzernmarke im Offroadbereich und als Weltmarktführer im Trial Segment positioniert. Der für KTM wichtigste Zukunftsmarkt Indien wurde von der COVID Krise hart getroffen. Bajaj ist es trotzdem gelungen, über 60.000 Motorräder unter den beiden Marken KTM und Husqvarna Motorcycles abzusetzen und den indischen Premium-Motorradmarkt outzuperformen. Die E-Bike-Sparte konnte mit dem Verkauf von E-Bikes der Marken HUSQVARNA und R RAYMON ein außerordentliches Absatzwachstum von mehr als 33 Prozent abliefern. Mit drei Siegen und weiteren fünf Podiumsplätzen in der MotoGP ist KTM in der für sie erst vierten Rennsaison ein außergewöhnliches Ergebnis gelungen. Diese Erfolge in der Königsklasse des Motorsports sind ein Meilenstein in der Geschichte von KTM und führten zu einer weiteren Erhöhung der weltweiten Markenbekanntheit.

Der Aufsichtsrat der PIERER Mobility AG hat die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahrgenommen, war in den grundlegenden Entscheidungen frühzeitig involviert und hat den Vorstand beratend begleitet. Der Vorstand der PIERER Mobility AG hat dem Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2020 regelmäßig im Rahmen der laufenden Berichterstattung an den Vorsitzenden des Aufsichtsrates sowie in allen Sitzungen anhand ausführlicher Berichte über die Geschäfts- und Finanzlage, über den Gang der Geschäfte und die Lage der Gesellschaft einschließlich ihrer Konzernunternehmen berichtet. Einzelne Bereiche wurden vertiefend in den vom Aufsichtsrat eingerichteten Ausschüssen behandelt, die wiederum dem Gesamtaufsichtsrat über ihre Tätigkeiten berichtet haben.

Über besondere Vorgänge wurde zusätzlich informiert. Der Vorstand hat den Aufsichtsrat mit allen erforderlichen Informationen versorgt und entscheidungsnotwendige Unterlagen bereitgestellt. Anlass zu besonderen Prüfungsmaßnahmen bestand nicht.

Im Geschäftsjahr 2020 standen neben den Herausforderungen aufgrund von COVID-19 unter anderem die Weiterentwicklung der gemeinsamen Elektro-Plattform mit dem indischen Partner Bajaj sowie das E-Mobilität-Kompetenzzentrum in Anif bei Salzburg, die vollständige Übernahme der spanischen Motorradmarke GASGAS, die Intensivierung des Joint-Ventures mit CFMOTO und die damit einhergehende Verstärkung der Präsenz in China sowie der Ausbau der Marktanteile im Vordergrund. Nach dem Shutdown im Frühjahr 2020 konnte man nach Beendigung der Kurzarbeit aufgrund der weltweiten Nachfrage nach Motorrädern und E-Bikes im Geschäftsjahr 2020 über 200 Mitarbeiter einstellen. Es wurden 45 Lehrlinge im ersten Lehrjahr aufgenommen. Zwischen den Aufsichtsratssitzungen stand der Aufsichtsratsvorsitzende mit dem Vorstand in ständigem Kontakt und ließ sich fortlaufend über die aktuelle Geschäftsentwicklung, den Stand der Projekte sowie über sonstige wichtige Ereignisse und Entscheidungen informieren – auch in persönlichen Gesprächen.

Die Aktie der PIERER Mobility AG notiert seit März 2020 auch im General Standard der Frankfurter Wertpapierbörse. Das Ziel dieser Maßnahme war eine Erhöhung der Handelsliquidität der Aktien im Euroraum. Am 20. Jänner 2021 wurde das im Oktober 2019 gestartete Aktienrückkaufprogramm der PIERER Mobility AG vorzeitig beendet. Am 21. Jänner 2021 hat die Gesellschaft beschlossen, die eigenen Aktien ab dem 8. Februar 2021 an ausgewählte institutionelle Investoren und/oder strategische Geschäftspartner zum Kauf anzubieten.

SCHWERPUNKTE DER SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATES

Der Aufsichtsrat kam im Berichtsjahr zu sechs Sitzungen zusammen. Zusätzlich gab es weitere telefonische Abstimmungsgespräche sowie Beschlussfassungen im elektronischen, fernmündlichen oder schriftlichen Verfahren.

In seinen Sitzungen befasste sich der Aufsichtsrat regelmäßig mit der Überwachung der Arbeit des Vorstandes, hat sich vom Vorstand über Projekte sowie den Geschäftsverlauf und die Geschäftsplanung unter Einbezug der nicht finanziellen Leistungsindikatoren informieren lassen und hat den Vorstand auch bei wesentlichen strategischen Weichenstellungen beratend begleitet. Weiters befasste sich der Aufsichtsrat auch mit der Corporate Governance des Unternehmens sowie dem Compliance Management. Die Auseinandersetzung mit gesetzlichen Neuerungen bildete einen weiteren Schwerpunkt der Aufsichtsrats-tätigkeit.

In seiner ersten Sitzung am **30. Jänner 2020** hat der Aufsichtsrat das Budget für das Geschäftsjahr 2020 beschlossen, welches aufgrund der vorzeitigen vollständigen Übernahme des E-Bike-Bereiches im Dezember 2019 neu überarbeitet werden mussten. Auch die neue Mittelfristplanung wurde dem Aufsichtsrat vorgelegt.

In der (telefonischen) Sitzung vom **20. März 2020** hat sich der Aufsichtsrat vor allem mit der Erörterung und Beschlussfassung über die Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses 2019, des Lageberichts 2019, und der Prüfung des Konzernabschlusses 2019, des Konzernlageberichts 2019, des Corporate Governance Berichts, sowie des Nachhaltigkeitsberichts (nichtfinanzieller Bericht gem. § 267a UGB), befasst. Aufgrund der Lage rund um COVID-19 und der noch unklaren Maßnahmen zu Veranstaltungen konnten in der Sitzung vom 20. März 2020 keine Beschlüsse zur ordentlichen Hauptversammlung gefasst werden. Es wurde daher eine weitere (telefonische) Sitzung für den **26. März 2020** einberufen, in welcher sich der Aufsichtsrat mit der Tagesordnung und den Beschlussvorschlägen, sowie den COVID-Maßnahmen für die ordentliche Hauptversammlung befasste. Die beiden März-Sitzungen standen ganz im Zeichen von Corona. Der Aufsichtsrat war mit dem Vorstand in ständiger telefonischer Abstimmung, da sich die Situation und Maßnahmen regelmäßig änderten und somit stets neu abgestimmt werden mussten. Aufgrund der Situation wurde von persönlichen Treffen abgesehen, Beschlüsse wurden vorwiegend telefonisch diskutiert und im Umlaufwege gefasst. Auch zur ordentlichen Hauptversammlung im Mai 2020 war man eng abgestimmt. Der Aufsichtsrat sah daher von einer weiteren Aufsichtsratssitzung im zweiten Quartal ab.

Die Schwerpunkte der Sitzung vom **28. Juli 2020** bildeten der Geschäftsverlauf des ersten Halbjahres 2020 und der Ausblick auf das Gesamtjahr der PIERER Mobility - Gruppe, die Berichte der Konzernunternehmen, Kapitalmarktthemen und der Finanzstatus. Weiters wurden ein Kapitalzuschuss und die Kapitalerhöhung der erworbenen 35 Prozent-Beteiligung an der DealerCenter Digital GmbH beschlossen. In der Aufsichtsratssitzung vom **11. November 2020** wurde über die Geschäftsentwicklung (Q1-Q3/2020) sowie den Ausblick auf das Gesamtjahr der PIERER Mobility - Gruppe berichtet. Weiters wurde über die Konzernunternehmen und den Finanzstatus berichtet. Die letzte Sitzung des Berichtsjahres 2020 fand am **18. Dezember 2020** statt und behandelte den Geschäftsverlauf nach 11 Monaten und den Ausblick auf das gesamte Geschäftsjahr 2020. In dieser Sitzung wurde weiters über die Konzernunternehmen und den Finanzstatus berichtet. Zudem diskutierte der Aufsichtsrat über die Aufnahme einer Opting-Out Klausel nach schweizerischem Übernahmerecht in die Satzung der PIERER Mobility AG. Weiters wurde das Budget 2021 vorgelegt und diskutiert. Die finale Budgetgenehmigung erfolgte in einer Aufsichtsratssitzung im Februar 2021.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrates hat im Geschäftsjahr 2020 an mindestens der Hälfte der Sitzungen teilgenommen.

PRÜFUNGSAUSSCHUSS

Der Prüfungsausschuss überwacht insbesondere den Rechnungslegungsprozess, die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems und des Risikomanagement-Systems, ferner die Abschlussprüfung, die Unabhängigkeit und Qualifikation des Abschlussprüfers sowie dessen Leistungen einschließlich der Beauftragung von zusätzlich erbrachten Nichtprüfungsleistungen. Der Prüfungsausschuss bestand im Geschäftsjahr 2020 aus drei Mitgliedern. Ausschussvorsitzender war das Aufsichtsratsmitglied Mag. Klaus Rinnerberger (Finanzexperte). Zudem gehörten dem Prüfungsausschuss im Berichtsjahr 2020 der Aufsichtsratsvorsitzende Josef Blazicek und der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Ernst Chalupsky an. Der Prüfungsausschuss kam im Berichtsjahr zu zwei Sitzungen zusammen. Im Prüfungsausschuss wurden einzelne Sachgebiete vertiefend behandelt und anschließend dem Aufsichtsrat berichtet. Weiters stand der Prüfungsausschuss unterjährig mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer im laufenden Austausch zu den wesentlichen Themen zu Jahres- und Konzernabschluss. Insbesondere wurden Gespräche mit dem Abschlussprüfer zu Status und wesentlichen Themen der Abschlussprüfung geführt. Vom Vorstand wurden regelmäßig zusätzliche Auskünfte zu den Vorstandsberichten verlangt und Empfehlungen ausgesprochen. Die Schwerpunkte in der Sitzung vom **März 2020** waren die eingehende Erörterung aller Themen in Zusammenhang mit dem Jahres- und Konzernabschluss 2019. Zudem wurde die Bestellung des Abschlussprüfers für den Jahres- und Konzernabschluss 2020 initiiert, die vom Aufsichtsrat – gestützt auf die Empfehlung des Prüfungsausschusses – der Hauptversammlung am 15. Mai 2020 als Wahlvorschlag unterbreitet wurde. In der Sitzung im **Dezember 2020** gab der Abschlussprüfer eine Übersicht zum geplanten Ablauf sowie zu den Schwerpunkten der Prüfung für das Geschäftsjahr 2020. Weiters wurde gemäß Abschlussprüfungsrechts-Änderungsgesetz 2016, sowie Verordnung EU/537/2014 die Erbringung von Nichtprüfungsleistungen durch den Abschlussprüfer und seinem Netzwerk im Geschäftsjahr 2021 bis zu einer betragslichen Grenze genehmigt.

Da sich der Aufsichtsrat der Gesellschaft aus nicht mehr als sechs Mitgliedern zusammensetzt, werden die Aufgaben des Vergütungs- und Nominierungsausschusses vom gesamten Aufsichtsrat wahrgenommen.

JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSS SOWIE LAGEBERICHT

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Linz, („KPMG“) wurde von der ordentlichen Hauptversammlung der PIERER Mobility AG am 15. Mai 2020 zum Abschluss- und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2020 gewählt. Der Aufsichtsratsvorsitzende hatte KPMG den Auftrag zur Prüfung erteilt. Sowohl der Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020 als auch der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2020 wurden von der KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Linz, geprüft. Die Prüfung hat nach ihrem abschließenden Ergebnis keinen Anlass zu Beanstandungen gegeben und der Jahresabschluss sowie der Konzernabschluss der Gesellschaft – jeweils für das Geschäftsjahr 2020 – wurden mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Abschlussprüfer hat bestätigt, dass der Jahresabschluss der

Gesellschaft zum 31. Dezember 2020 den gesetzlichen Vorschriften entspricht und ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2020 vermittelt sowie dass die Ertragslage der Gesellschaft für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften steht und der Lagebericht im Einklang mit dem Jahresabschluss steht.

Der Abschlussprüfer bestätigte auch, dass der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften entspricht und ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2020 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme für das abgelaufene Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den Internationalen Financial Reporting Standards (IFRS) vermittelt und der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss in Einklang steht.

Die Abschlussunterlagen und die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers (einschließlich des „Zusätzlichen Berichtes an den Prüfungsausschuss über die Prüfung des Jahresabschlusses gemäß Art 11 der EU-Verordnung Nr. 537/2014 zum 31. Dezember 2020“) wurden im **Prüfungsausschuss** in der Sitzung vom **23. März 2021** eingehend mit den Prüfern behandelt und im Anschluss gemeinsam mit den vom Vorstand aufgestellten Lageberichten sowie dem Corporate Governance Bericht und dem Nachhaltigkeitsbericht (nichtfinanzieller Bericht) dem Aufsichtsrat gemäß § 96 Abs 1 AktG vorgelegt. Der Abschlussprüfer berichtete in der Prüfungsausschusssitzung über die Ergebnisse seiner Prüfung. Dessen Erläuterungen, insbesondere zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft und des Konzerns, wurden ausführlich diskutiert. Sämtliche Fragen des Prüfungsausschusses wurden beantwortet. Zudem konnte sich der Prüfungsausschuss davon überzeugen, dass seitens des Abschlussprüfers keine Befangenheitsumstände vorlagen. Auch über sonstige Leistungen, die von KPMG außerhalb der Abschlussprüfung erbracht wurden, fand ein Informationsaustausch seitens des Prüfungsausschusses statt. Der Prüfungsausschuss hat den zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht erörtert und geprüft. Sämtliche Fragen dazu wurden vom Vorstand beantwortet. Zudem wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr erstmals eine unabhängige Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit des konsolidierten nichtfinanziellen Berichtes gemäß § 267a UGB von KPMG durchgeführt.

Der **Prüfungsausschuss** hat sich in seinem Bericht an den Aufsichtsrat dem Ergebnis des Abschlussprüfers angeschlossen und ist nach der von ihm vorgenommenen Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes sowie des Konzernabschlusses, des Konzernlageberichtes, des Corporate Governance Berichtes und des Nachhaltigkeitsberichtes für das Geschäftsjahr 2020 zum abschließenden Ergebnis gelangt, dass die geprüften Unterlagen gesetzmäßig und richtig sind, die vom Vorstand getroffenen bilanzpolitischen Entscheidungen wirtschaftlich und zweckmäßig sind und kein Anlass zur Beanstandung gegeben ist.

Der **Aufsichtsrat** schließt sich dem Bericht des Prüfungsausschusses und damit auch dem Ergebnis der Abschlussprüfung an. Der Aufsichtsrat stimmt in seiner Beurteilung der Lage von Gesellschaft und Konzern mit der vom Vorstand im Konzernlagebericht und Lagebericht zum Ausdruck gebrachten Einschätzung überein. Sämtliche Fragen des Aufsichtsrates wurden vom Abschlussprüfer und vom Vorstand beantwortet. Auch nach dem abschließenden Ergebnis der vom Aufsichtsrat vorgenommenen Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes sowie des



Konzernabschlusses, des Konzernlageberichtes, des Corporate Governance Berichtes und des Nachhaltigkeitsberichtes für das Geschäftsjahr 2020 ist kein Anlass zur Beanstandung gegeben. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2020 gebilligt, der damit gem. § 96 Abs. 4 AktG festgestellt ist. Er nimmt den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht jeweils für das Geschäftsjahr 2020 zustimmend zur Kenntnis. Auch im Geschäftsjahr 2020 haben Vorstand und Aufsichtsrat Augenmerk auf die Weiterentwicklung der Corporate Governance bei der PIERER Mobility AG gelegt. Der Aufsichtsrat hat den Corporate Governance-Bericht sowie den Nachhaltigkeitsbericht (nichtfinanzieller Bericht gem. § 267a UGB) für das Geschäftsjahr 2020 geprüft und genehmigt. Weiters hat der Aufsichtsrat gemeinsam mit dem Vorstand gemäß § 78c AktG einen Vergütungsbericht erstellt. Dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstandes über die Verwendung des im Geschäftsjahr 2020 erzielten Bilanzgewinns schließt sich der Aufsichtsrat an.

Weiters wurde auf Empfehlung des Prüfungsausschusses ein Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2021 für die 24. ordentliche Hauptversammlung vorbereitet. Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Linz, wird als Abschlussprüferin für das Geschäftsjahr vom 01. Jänner 2021 bis 31. Dezember 2021 vorgeschlagen.

Der Aufsichtsrat bedankt sich beim Vorstand sowie bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und dem Rennsportteam für ihren Einsatz und ihren Beitrag zum erfreulichen Unternehmensergebnis im abgeschlossenen Geschäftsjahr. Der Dank gilt auch den Aktionären, Kunden und Partnern, die ihr Vertrauen in die Gesellschaft setzten und damit wesentlich zu diesem Erfolg beigetragen haben.

Wels, im März 2021


Vorsitzender des Aufsichtsrates
Josef Blazicek



READY TO RACE VON ANFANG AN

KTM ist Europas führender Hersteller von High-Performance Powered Two-Wheelern (PTW) im Premiumsegment für den Einsatz auf der Straße und im Gelände mit Sitz im österreichischen Mattighofen.

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

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

Globale Markenentwicklung

Neben ihren erstklassigen Produkten und der einzigartigen, selbstbewussten READY TO RACE-Philosophie stützt sich der Erfolg der Marke auf ihre vier Markenwerte. PURITY, PERFORMANCE, ADVENTURE und EXTREME ziehen sich durch alle Anstrengungen von KTM und jedes Produkt, jede Aktivität muss sich daran messen lassen. Weiterhin verkörpert diese eindeutige Markenpositionierung und -kommunikation die überragende Schnelligkeit und Motivation, mit denen KTM international vorhandene Expansionsmöglichkeiten ausfindig macht – und sofort über eine Reihe gezielter Maßnahmen umsetzt.

Die wachsende Präsenz der Marke KTM, ihr anhaltender Fokus auf den Rennsport und die beeindruckenden Zugewinne im Street-Segment sind Teil der kontinuierlichen globalen Expansion der Marke. Die erfolgreiche Vorstellung der neuen KTM 890 ADVENTURE & KTM 890 ADVENTURE R, der KTM 390 ADVENTURE und der KTM SX-E 5 hat es KTM ermöglicht, einen weiteren Schritt in Richtung neuer Zielgruppen zu setzen und so die globale Markenpräsenz weiter zu stärken.

Motorsport als zentrales Kommunikationsinstrument

Neben der anhaltenden Dominanz internationaler Offroad-Meisterschaften, wie etwa durch Tom Vialles Weltmeistertitel in der FIM-MX2-Motocross-Weltmeisterschaft, hat sich KTM auch im Straßenrennsport mittlerweile zu einer hoch angesehenen Marke entwickelt. Der Titel in der Moto3™-Weltmeisterschaft 2020 sowie acht Podestplätze (davon drei Siege) in der extrem hart umkämpften MotoGP™-Klasse bezeugen KTMs unermüdliche Anstrengungen und etablieren KTM als Siegermarke in den prestigeträchtigsten und härtesten Rennserien der Welt.

Die ehrgeizigen Unternehmensziele gehen daher auch zukünftig Hand in Hand mit der Motorsportstrategie, hat diese doch einen direkten Effekt auf die globalen Vertriebsaktivitäten von KTM. Motorsport ist und bleibt das zentrale Instrument zur Kommunikation der Marke und zur Steigerung ihrer Bekanntheit.



READY TO RACE

PURITY
PERFORMANCE





FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG ALS TREIBENDE INNOVATIONSKRAFT

Ein ebenso unverzichtbares Element der Unternehmensstrategie von KTM ist der direkte Transfer erfolgreicher Technologien aus dem Rennsport in Serienprodukte. Die Sieger-Kultur von KTM fließt sowohl in die Produkte als auch alle anderen Aktivitäten ein. Wesentliche Elemente der langfristigen Wachstumsstrategie von KTM bestehen im weiteren Ausbau des Produktportfolios und dem Öffnen neuer Nischen und Märkte. Dementsprechend setzt KTM weiterhin seinen Fokus auf Forschung und Entwicklung, auch um im internationalen Technologie-Wettstreit bestens gerüstet in die Zukunft blicken zu können. Sowohl führende Zulieferer im Hochtechnologiebereich als auch KTM selbst profitieren von Kooperationen bei der Vorserienentwicklung. KTM hat als Entwicklungspartner für hochleistungsfähige Fahrerassistenzsysteme eine führende Position inne. Jedes Jahr wachsen zudem die Bemühungen, die Qualität des Unternehmens und auch des gesamten Vertriebsnetzes noch weiter zu entwickeln. Die Stärkung regionaler Handelsstrukturen über intensive Schulungsmaßnahmen ist längst zu einem wichtigen Geschäftselement bei KTM geworden. Als zukunftsorientiertes Unternehmen vermarktet KTM erfolgreich Produkte, die mit höchster technologischer Kompetenz und feinsten technischer Präzision entwickelt wurden. Mit seiner langen Geschichte und dem einzigartigen Motorsportprogramm – von dem KTM auch in höchstem Maße bei Entwicklung neuer Produkte profitiert – setzt KTM kontinuierlich alles daran, stets die höchsten Entwicklungsstandards erfolgreich einzusetzen, seine Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen und weiter in globale Märkte vorzudringen. Innovation lautet das ausschlaggebende Kriterium, um diese Vision zu erreichen.

Modelle wie die extrem erfolgreichen Naked Bikes KTM 125 DUKE, KTM 200 DUKE und KTM 390 DUKE oder die Supersport-Motorräder KTM RC 125, KTM RC 200 und KTM RC 390 bringen junge Motorradfahrer in die KTM-Familie. Dank innovativer Design- und Technologie-Lösungen setzt die stetig wachsende KTM ADVENTURE-Modellpalette im Segment der Reiseenduros neue Maßstäbe. Dies trifft auch auf die KTM 1290 SUPER DUKE GT zu – dem ersten Sporttourer, der Ausfahrten über tausende von Kilometern ebenso mühelos wegsteckt wie Ausflüge auf die Rennstrecke. Um die führende Rolle der Marke im Offroad-Bereich weiter zu festigen, präsentierte KTM seine überarbeitete Enduro-Baureihe sowie ein umfassend verbessertes Motocross-Lineup und führte die myKTM-App für kabelloses Bike-Tuning an der Strecke auf dem Markt ein. Auch im Segment der Straßenmodelle wurden einige Highlights vorgestellt, darunter die KTM 390 ADVENTURE, die KTM 890 DUKE R und die KTM 890 ADVENTURE-Baureihe. Zusätzlich dazu feierte die mit Spannung erwartete KTM 450 SMR ein Comeback – flankiert von der KTM 690 ENDURO R und der KTM 690 SMC R.

ELEKTROMOBILITÄT

Im E-Mobility-Segment ist KTM seit der ersten Stunde führend vertreten und hat mit der KTM Freeride E-XC das erste kommerziell erfolgreiche E-Motorrad auf den Markt gebracht. Basierend auf diesem vom Markt hervorragend angenommenen Modell erweitert KTM laufend sein E-Mobility-Portfolio. Den Markenwerten entsprechend und strikt dem READY TO RACE-Markenethos folgend, bietet KTM ein Produkt an, das die nächste Generation junger Rennfahrer auf das Motorrad und in den Rennsport bringt. Die KTM SX-E 5, ein E-Motorrad vergleichbar mit der KTM 50 SX, ermöglicht die erste vollständig elektrische Rennserie der AMA Supercross-Meisterschaft, das KTM Junior Supercross Racing Program. Die Serie ist vollständig in die Supercross-Meisterschaft eingebunden und erlaubt es jungen aufstrebenden Racern, ihre ersten Schritte im Rennsport zu machen und bringt dabei das Produkt auf der größten internationalen Motocrossbühne zur Geltung.

KTM verfolgt seine erfolgreiche E-Mobilitätsstrategie mit dem Ziel, der führende Hersteller von elektrisch betriebenen Two-Wheelern zu werden, konsequent weiter. Die In-house E-Mobility-Expertise der KTM E-Technologies GmbH und neue, innovative Produktvorstellungen werden KTM's Position als Global Player mit einer starken Marke im E-Mobility-Segment weiter festigen. KTM hat es sich zum Ziel gesetzt, den E-Mobilitätsmarkt führend zu gestalten und seine Potentiale für das Unternehmen abzuschöpfen.

Dank einer unübertroffenen Dominanz im Offroad-Bereich, einer stetig wachsenden Reihe an Street-Modellen und einem unerschütterlichen Bekenntnis zum Motorsport kann KTM zuversichtlich in die Zukunft blicken und seine Vision, der weltweit führende Hersteller von High-Performance-Motorrädern zu werden, weiter verfolgen.



MOTORSPORT

Für KTM ist **READY TO RACE** zugleich Motto und Mantra. Die Phrase und das Konzept dahinter definieren KTM's Leidenschaft für Innovation durch Engagement im Motorsport und den Anspruch, der Konkurrenz immer einen Schritt voraus zu sein. Auf Basis dieser Philosophie, die sich durch alle Unternehmen der Gruppe zieht, wird bereits seit 80 Jahren in die aufregendsten Motorrad-Erfahrungen für Kunden, Fahrer und Rennsport-Fans investiert.

In den Kategorien Enduro, Motocross, Rally, auf Asphalt und im Supercross konnte KTM nicht weniger als 314 FIM-Weltmeistertitel erringen und seinen Erfolg in den letzten 10 Jahren aufgrund der folgenden sechs Grundprinzipien absichern: Leadership, die besten Leute in den richtigen Positionen, optimale Innovation und Performance-Technik für die Rennstrecke, wichtige technische Partnerschaften, gemeinsame Werte und Mentalität sowie Investitionen in Athleten. Mit der stetigen Unterstützung hervorragender Partner wie Red Bull, WP Suspension, Pankl Racing Systems AG, Motorex und Akrapovič streben KTM-Rennteamer nach Ruhm und Spitzenleistungen. Dieser Anspruch hat das Unternehmen zu einer der aktuell proaktivsten und erfolgreichsten Sportmotorrad-Marken der Welt gemacht.

MOTOCROSS

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

sechsköpfigen Red Bull KTM Factory Racing-Lineup des Jahres 2021. Neben Cairoli, Herlings und Prado und den 15 Titeln, die sie zusammen errungen haben, geht die neue Nummer 1 der MX2-Klasse, Tom Vialle ins Rennen. Die beiden weiteren MX2-Starter sind die österreichische Hoffnung Rene Hofer und der neue Rookie und ehemalige Europa- und Juniorenweltmeister Mattia Guadagnini.

SUPERCROSS

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

ENDURO | OFFROAD | RALLY

Auch in den Kategorien Enduro, Offroad und Rally sollten weitere Titel folgen: Namen wie Blazusiak, Coma, Cervantes, Despres, Garcia, Knight, Lettenbichler, Salminen, Sunderland, Walker, Walkner und viele andere drückten den Ergebnislisten ihren Stempel auf und hatten Einfluss auf die Entwicklung der österreichischen Maschinen, damit diese weiterhin ihre jeweiligen Klassen dominieren. KTM's Speed und Zuverlässigkeit beim wahrscheinlich härtesten Offroad-Rennen von allen – der Rallye Dakar – resultierte im Laufe der Jahre in einem fantastischen Rekord: 18 Siege in Folge von 2001 bis 2019 mit acht verschiedenen Fahrern. Auch im für den Rennsport schwierigen Jahr 2020 konnte KTM Erfolge feiern: Unter anderem gewann Manuel Lettenbichler von Red Bull KTM Factory Racing das berühmte Hard Enduro-Rennen Red Bull Romaniacs. Teamkollege Josep Garcia holte sich dagegen den Sieg in der spanischen E2-Meisterschaft. Die Rallye Dakar des Jahres 2021 fand wieder im Mittleren Osten statt und dieses Mal ging Red Bull KTM Factory Racing mit der geballten Kraft von Toby Price, Sam Sunderland und Matthias Walkner ins Rennen, die von Rookie Daniel Sanders unterstützt wurden, der aus den Rängen des KTM-Juniorenprogramms zum Team gestoßen ist.

ROAD RACING

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

Die KTM-2-Takt-Technologie verhalf der Marke zu insgesamt 22 Siegen in den 125-cm³- und 250-cm³-Klassen der Jahre 2004 bis 2008. Als im Jahr 2012 die Moto3™ aus der Taufe gehoben wurde, kehrte KTM in die kleineren Hubraumklassen zurück und gewann gleich seine erste Saison mit Sandro Cortese. Seitdem gehört KTM mit der RC4 regelmäßig zu den Titelanwärtern und konnte im Jahr 2020 mit dem Spanier Albert Arenas seinen vierten Titel holen. Auch in der Moto2™ stellten sich die Erfolge schnell ein – in den Jahren 2017 und 2018 errang KTM jeweils neun Siege. 2019 erholte sich Brad Binder schnell von einem verkorksten Saisonstart und errang fünf Podestplätze sowie den Vize-Weltmeistertitel, bevor er in die Königsklasse aufstieg. 2020 standen sowohl Jorge Martin als auch Tetsuta Nagashima ganz oben. Die langjährige Zusammenarbeit mit dem Red Bull KTM Ajo-Team in der Moto2 ist weiterhin ein wichtiger Bestandteil der KTM GP Academy, eines Programms, über das neue Talente aufgebaut werden.

In der MotoGP™ markierte 2020 einen Meilenstein für KTM und das, obwohl die KTM RC16 erst ihre vierte Saison bestritt. Bereits 18 Monate nachdem Pol Espargaro beim Gran Premio de la Comunitat Valenciana in Spanien den ersten Podestplatz für das Werksteam errungen hatte, bescherte Rookie Brad Binder Red Bull KTM auf der Strecke von Brünn in Tschechien den ersten Sieg. Die Zusammenarbeit zwischen KTM und Red Bull KTM Tech3 – dank derer wir jedes Wochenende gleich vier KTM RC16 in Action sehen – besteht erst seit zwei Jahren und dennoch konnte Miguel Oliveira gleich zweimal triumphieren: einmal ‚zuhause‘ am Red Bull Ring in Österreich und dann auf dem Algarve International Circuit in Portugal, wo er die Konkurrenz förmlich zerbröselte. KTM und seine vier Fahrer beendeten eine fulminante Saison 2020 mit drei Siegen, acht Podestplätzen, drei Pole Positions, vier schnellsten Rundenzeiten und 27 Ankünften in den besten zehn in nur 14 Rennen. Pol Espargaro bedankte sich für seine vier Jahre bei Red Bull KTM mit dem 5. Platz in der Fahrerweltmeisterschaft. Im Jahr 2021 wird Binder zusammen mit Oliveira für Red Bull KTM Factory Racing antreten, während Danilo Petrucci und Iker Lecuona das Fahrerduett bei Red Bull KTM Tech3 bilden werden.



5th Rnd. MotoGP 2020 - Red Bull Ring - Spielberg (AUT) © Polarity Photo



4th Rnd. MotoGP 2020 - Automotodrom Brno (CZE) © Polarity Photo



4th Rnd. MotoGP 2020 - Automotodrom Brno (CZE) © Polarity Photo



WIR ERWEITERN DEN HORIZONT UNSERER VIELFÄLTIGEN MARKENGESCHICHTE



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

Heute ist dieser europäische Premium-Hersteller ein Innovationsführer, der mit seinen Motorrädern Maßstäbe in Sachen Qualität, Ästhetik und Performance setzt. Die stetige Erweiterung der Produktpalette mit brandneuen Modellen für die Straße und das Gelände verhilft dem europäischen Premium-Hersteller jedes Jahr zu neuen Verkaufsrekorden. Seit Husqvarna Motorcycles im Jahr 2013 Teil der KTM AG geworden ist, konnte die Struktur innerhalb kürzester Zeit mit beeindruckenden jährlichen Wachstumszahlen glänzen. Im Jahr 2021 wird die Marke weiter in neue Segmente und Märkte vorstoßen und dabei ein klares Ziel verfolgen: Marktanteile und Absatzzahlen weiter zu erhöhen.

EINFACH UND PROGRESSIV

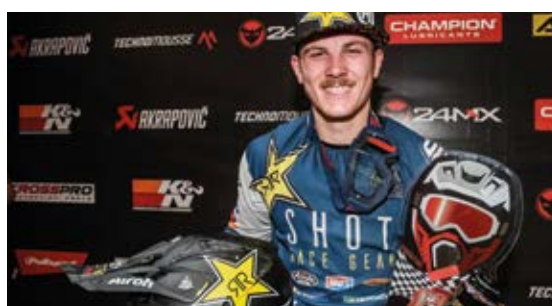
Husqvarna-Motorräder sind in ihrer Performance aufregend dynamisch, liefern ihre Leistung aber auf eine attraktive, einfach zu nutzende Weise ab und können von den meisten Fahrern problemlos gefahren werden, ohne dass diese auf die Performance-Elemente verzichten müssen, die ein dynamisches Fahrerlebnis ausmachen. Alle Motorräder sind auf die wesentlichen Funktionen reduziert, aber dennoch so attraktiv, ausgeklügelt und intelligent, dass sie auch anspruchsvolle Fahrer begeistern. Ein moderner, innovativer und frischer Ansatz, der darauf verzichten kann, seine Fortschrittlichkeit und Raffinesse mit kompliziertem oder extravagantem Schnickschnack zu beweisen. Eine Husqvarna zu fahren bedeutet, ein einzigartiges und dynamisches Motorrad zu bewegen, das für Menschen gebaut wurde, die ein Bike danach beurteilen, wie es sich fährt.

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

EINE ERFOLGREICHE RÜCKKEHR ZUM STRASSENRENNSPORT UND ANHALTENDER OFFROAD-ERFOLG

Die reichhaltige Geschichte der Marke ist tief in Motorsport-Erfolgen verwurzelt. Die Rückkehr in die Moto3™-Weltmeisterschaft im Jahr 2020 festigte das Bekenntnis der Marke zum Segment der Straßenmotorräder und wurde von einem fulminanten Sieg durch Romano Fenati beim 8. Rennen der Weltmeisterschaft – dem ersten Sieg der Marke im aktuellen internationalen Top-Rennsport – gebührend gefeiert. Im Offroad-Rennsport bewiesen Billy Bolt mit seinem Sieg der FIM SuperEnduro-Weltmeisterschaft 2020 und Zach Osborne mit seinem Triumph in der AMA 450 Pro Motocross-Meisterschaft in den USA die herausragende Performance der Motorräder von Husqvarna.

Husqvarna Motorcycles zeigt mit andauernden Partnerschaften mit Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing in den höchsten Offroad-Kategorien des Rally-, Hard Enduro-, Supercross-, Cross-Country- und Motocross-Sports, dass sich traditionelle Werte und Wettstreit nicht ausschließen.



Billy Bolt, SuperEnduro Round 4 Hungary, Budapest © Future7Media

HOCHKLASSIGE, INNOVATIVE PRODUKTPALETTE

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

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

ELEKTROMOBILITÄT

Um die immense Bedeutung der Nachwuchsförderung auch im Bereich Offroad zu unterstreichen, präsentierte das Unternehmen eine weitere gravierende Produktinnovation. Der Husqvarna EE 5 Mini Motocross kommt trotz ihres geringen Gewichts als Einsteiger-Kindermotorrad eine schwerwiegende Rolle zu. Dank einem von der Forschungs- & Entwicklungsabteilung von Husqvarna Motorcycles entwickelten, rein elektrischen Antrieb mitsamt fortschrittlichster Steuerungselektronik untermauert die EE 5 das Markenversprechen, bahnbrechende Technologien und Performance in die Motorradwelt zu bringen.

Der zukunftsweisende Ansatz von Husqvarna Motorcycles, zusammen mit innovativer Technologie auf dem neuesten Stand der Technik bilden die Basis dafür, dass die Marke den Markt der Elektromobilität erobern und Nachhaltigkeits-Herausforderungen im Jahr 2021 und darüber hinaus meistern wird. In der nahen Zukunft wird sich die Marke auf die Forschung & Entwicklung von urbanen E-Mobility-Lösungen konzentrieren, die Phantasie der weltweiten Community stimulieren und einen vielversprechenden Einblick in die dynamischen Zukunftsaktivitäten dieser innovativen Marke bieten.

UNVERFÄLSCHTE, UNVERWECHSELBARE
MOTORRÄDER MIT EINZIGARTIGER AUSSTATTUNG,
DIE JEDERMANN EIN DYNAMISCHES
FAHRERLEBNIS BIETEN



SIMPLE PROGRESSIVE
SWEDISH ROOTS
URBAN MOBILITY





MOTORSPORT

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

FACTORY RACING

In 2015 stellt Husqvarna Motorcycles das globale Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing Team vor und festigt seine Position als dominierende Kraft bei allen Offroad-Rennaktivitäten. Weltmeistertitel, Rennsieg und Erfolge auf der ganzen Welt haben zu unvergesslichen Motorsport-Triumphen beigetragen.

SUPERCROSS | MOTOCROSS

Nach dem Jason Anderson 2018 den AMA 450SX-Meistertitel gewann, konnte er zusammen mit seinen Teamkollegen Dean Wilson und Zach Osborne in der Endrunde der Saison 2020 alle drei Podiumsplätze für Husqvarna Motorcycles belegen. Von seinem ersten 450SX-Sieg ermutigt, dominierte Zach die AMA Pro Motocross 450-Klasse, um seinen und Husqvarna Motorcycles ersten 450MX-Titel zu gewinnen.

Der FC 250-Fahrer Jed Beaton erlebte 2020 die beste FIM Motocross-WM Saison seiner Karriere. Konstante Ergebnisse und ein Rennsieg brachten ihn in der MX2-Meisterschaft auf den vierten Gesamtrang. 2019 MX2-Vizemeister Thomas Kjer Olsen überwand seine Verletzung, gewann zwei MX2 Grands Prix und stieg weitere vier Mal auf das Podium. Auf Grund von Verletzungen mussten die MXGP-Fahrer Pauls Jonass und Arminas Jasikonis die Saison vorzeitig beenden.

ENDURO | OFFROAD | RALLY

Anfang des Jahres 2020 sicherte sich der zweifache Weltmeister der FIM-Cross-Country-Rallies, Pablo Quintanilla, den zweiten Platz bei der Dakar Rally. Quintanillas beeindruckende Leistung kennzeichnet das bisher beste Ergebnis für Husqvarna Motorcycles bei der härtesten Rallye der Welt.

Im Jahr 2018 wurde Billy Bolt als der erste World Enduro Super Series-Meister gekürt. Nur zwei Jahre später bewies Billy wieder sein Können und gewann den FIM SuperEnduro-Weltmeistertitel für Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing. Konfrontiert mit einem reduzierten Rennkalender im Jahr 2020 gewann Graham Jarvis das Sea To Sky-Event in der Türkei, bevor er und sein Teamkollege Alfredo Gomez bei der Romaniacs Hard Enduro Rallye weitere Podiumsergebnisse erzielten.

Colton Haaker etablierte sich als einer der berühmtesten EnduroCross-Rennfahrer und verteidigte erfolgreich seinen AMA EnduroCross-Titel mit einem wiederholten Seriensieg in 2020. Damit ist er nun viermaliger Meister in der Klasse.

ROAD RACING

Husqvarna Motorcycles kehrte 2020 erfolgreich zum internationalen Straßenrennsport zurück und holte sich mit Romano Fenati den allerersten Grand Prix-Sieg in der FIM Moto3™-Weltmeisterschaft. Das Sterilgarda Max Racing Team schreibt damit bereits in seiner ersten Saison Geschichte und freut sich auf weitere Erfolge im Jahr 2021.



8th Rnd. Moto3 2020 -
Misano World Circuit
Marco Simoncelli (ITA)
© Polarity Photo



OFFROAD-PERFORMANCE-MOTORRÄDER, DIE DEN FAHRSPASS ZURÜCKBRINGEN!

Im Offroad-Bereich ist die Marke GASGAS international für ihre herausragenden Erfolge des Trial- und Enduro-Sports sowie als Marke bekannt, die auf Fahrspaß und Leidenschaft baut. GASGAS wuchs dank technischer Expertise und einem starken Engagement im Rennsport in den 1980ern rasch zu einer ernstzunehmenden Größe im Trial-Sport und gewann viele FIM Trial- und Enduro-Weltmeistertitel. GASGAS Motorcycles wurde im Juli 2020 von der PIERER Mobility AG übernommen und neu belebt, bedient sich nun der technischen High-Performance-Plattform der Gruppe und hat erfolgreich 23 neue Performance-Offroad-Modelle in den Segmenten Trial, Enduro und Motocross vorgestellt. Mit einer erwarteten Absatzrate von 12.500 Stück im ersten Geschäftsjahr konzentriert sich GASGAS darauf, aufregende Motorräder zu bauen – ganz nach dem Motto GET ON THE GAS!

EINE STOLZE SPANISCHE HERKUNFT

GASGAS zelebriert seine spanische Herkunft mit einem mutigen und extrovertierten Charakter und richtet sich an Fahrer, die das Motorradfahren ebenso lieben wie wir. Dieser positive Zugang und das Bestreben, Spaß zu haben, spiegeln sich im robusten Lineup der Marke wider – diese Motorräder werden gebaut, um Fahrer ohne Schnickschnack möglichst viel Spaß auf der Strecke zu bieten.

OFFROAD-SPEZIALISTEN MIT FRISCHER ENERGIE

Alle Trial-, Enduro- und Motocross-Bikes liefern eine bewährte Performance für viel Offroad-Spaß, wobei GASGAS es vorzieht, die echten Offroad-Helden in den Mittelpunkt zu stellen und zu ermutigen – die Fahrer! Als Marke in der PIERER Mobility AG, die sich auf das Miteinander konzentriert, ermuntert GASGAS alle Fahrer, sich in Offroad-Disziplinen zu engagieren, mit ihren Freunden zu fahren und GET ON THE GAS! zu leben. GASGAS ist in den Trial- und Enduro-Szenen gut bekannt, bringt aber frische Energie in den Motocross-Sport und freut sich auf jeden, der bei der Action dabei sein will.

EIN UMFANGREICHES OFFROAD-LINEUP

GASGAS ist anders positioniert als die beiden anderen Motorradmarken der PIERER Mobility AG – KTM und Husqvarna Motorcycles. Die Bikes von GASGAS bedienen sich zwar der Technologie der Gruppenplattform und bieten somit eine bewährte Performance, liefern aber dank ihres kompromisslosen Ansatzes ein dynamisches Styling und eine erfrischende Unkompliziertheit. Die Marke bietet ein komplettes Trial-, Enduro-, Cross Country- und Motocross-Lineup, das von spielerischen 50-cm³-Minibikes bis zu brutalen 450er-4-Taktern alles bietet.

DIE ZUKUNFT IM FOKUS

Dem Relaunch von GASGAS folgt ein klarer Fokus auf die weitere Etablierung der Marke, die Ausweitung des Händlernetzwerks und die Verfolgung neuer Ziele im Motorsport. GASGAS hat bereits 2020 erfolgreich an der TrialGP-Weltmeisterschaft, der MXGP-Weltmeisterschaft und internationalen Enduro-Events teilgenommen und wird im Jahr 2021 offiziell in der AMA-Supercross-Meisterschaft und der AMA-Pro-Motocross-Meisterschaft in den Vereinigten Staaten antreten. Zusätzlich dazu wird GASGAS zum ersten Mal in der Firmengeschichte im internationalen Straßenrennsport antreten. In der aufregenden Moto3™-Weltmeisterschaft wird GASGAS mit dem spanischen Aspar-Team und spanischen Fahrern zusammenarbeiten, so eine bedeutsame, starke Verbindung zu den spanischen Wurzeln der Marke schaffen und die klaren Zukunftspläne von GASGAS untermauern.



Whole Lineup GASGAS Launch



GET ON THE GAS!

**VIBRANT & INVITING
SPANISH ROOTS**



PERFORMANCE & INNOVATION FÜR PREMIUM FAHRWERKSKOMPONENTEN

Die WP Suspension GmbH ist einer der weltweit führenden Hersteller von Premium-Fahrwerkskomponenten im Powered Two-Wheeler- und Sportwagenbereich. Durch die Nähe zum Motorsport und dem Einfluss des Feedbacks aktuellster Motorsport Größen, präsentiert sich WP Suspension als stetig wachsende und innovationstreibende Kraft hinter zahlreichen Erfolgsserien im professionellen Motorsport sowie im Amateursport.

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

INNOVATIVE PRODUKTENTWICKLUNG

Motorsport in all seinen Facetten wird von Schnelligkeit geprägt. Durch den direkten Kontakt zu zahlreichen erfolgreichen Teams im Motorsport besitzt WP Suspension die Fähigkeit, aktuellste Erfahrungen von der Rennstrecke in die Produktentwicklung einfließen zu lassen und mit innovativem Ideengeist die schnelllebigen Anforderungen zu adressieren. Durch intensive Bemühungen im Bereich der Forschung und Entwicklung dominiert WP Suspension in einem hart umkämpften Markt. Auch für das Geschäftsjahr 2021 wurden die Weichen gestellt, um die globale Vorreiterposition zu halten und die Ressourcen für die Entwicklung neuester Technologien deutlich verstärkt. Somit wird sichergestellt, dass die Marke ihrem Anspruch an PERFORMANCE&INNOVATION im Bereich „Offroad“ wie auch „Street“ gerecht wird und Profi-Rennfahrern wie auch Hobby-Motorradfahrern weltweit mit Premium Fahrwerkslösungen zur Seite steht.

MOTORSPORTERFOLGE

Durch die unermüdliche Entwicklungsleistung und die hohen Qualitätsansprüche konnte sich WP Suspension im Offroad Motorsport klar als Erfolgsmarke etablieren und kaum eine Rennserie wird ohne die Beteiligung und den Support von WP Suspension dominiert. Mehrere Titel, die auf WP Komponenten errungen wurden, wie Tom Viales Weltmeistertitel in der 2020 FIM MX2 oder Courtney Duncans Weltmeistertitel auf Kawasaki in der 2020 FIM WMX überzeugen von der technischen Überlegenheit im Motorsport.

Seit dem Einstieg in die MotoGP™ 2012 konnten auch Piloten im Straßensegment mit Produkten von WP Suspension ihre eigene Erfolgsgeschichte schreiben. 2020 wurde WP Suspension Teil des MotoGP™ Debut-Sieges von Brad Binder im Team des Red Bull KTM Factory Racing und Miguel Oliveira sicherte sich kurz darauffolgend mit den von WP entwickelten Fahrwerkskomponenten einen weiteren ersten Platz in der MotoGP™. Die Krönung erfuhr WP Suspension 2020 im Street Segment jedoch durch Albert Arenas' (Gaviota Aspar Team Moto3) Weltmeistertitel in der Moto3™ Weltmeisterschaft.

AUSBAU UND WEITERENTWICKLUNG IM VERTRIEB UND MARKETING

Auch 2020 lag ein Fokus des Vertriebs auf dem Ausbau und der Weiterentwicklung des globalen WP Suspension Händlernetzwerkes. Trotz den nicht optimalen Umständen für viele Bereiche der Wirtschaft gelang es den Sales Strukturen der WP Suspension GmbH 2020 weitere Vertriebspartner zu akquirieren und die Anzahl der WP Authorized Centers auf über 140 zu erhöhen.

Ebenso wurde 2020 der Grundstein gelegt, um die Vertriebsstrukturen nicht allein quantitativ, sondern auch qualitativ zu optimieren. Das neu strukturierte Marketing und die diesbezüglich dazugewonnenen Ressourcen ermöglichen es dem Unternehmen, das Händlernetzwerk mit Brand- sowie Produktspezifischen Marketingkampagnen zu unterstützen und ihnen mit neu definierten Standards bezüglich der Markenkommunikation zur Seite zu stehen. Für 2021 ebnet diese Entwicklung den Weg, WP Suspension in seiner Vorreiterposition am Markt zu stärken und die Marke weiteren potenziellen Kundengruppen zu eröffnen.



WP SUSPENSION

KTM 1290 SUPER DUKE R 2020 + APEX PRO 7746 SHOCK © R. Schedl

GESCHÄFTSZIEL & AUSBLICK

WP Suspension besitzt durch den Aufbau des Unternehmens und die Position in der Gruppe mehrere signifikante Alleinstellungsmerkmale, die es ermöglichen den kompletten Markt für Premium Fahrwerkskomponenten im Hobby- sowie auch im Profisport mit zukunftsweisender Technik und aktuellster Produktentwicklung zu bedienen. Die, in den Vorjahren, solide gewachsenen Unternehmensstrukturen und das konsequent geführte Produktmanagement ermöglichen in den folgenden Jahren die Chance, noch schneller und effizienter auf spontane Marktentwicklungen zu reagieren und das Produktportfolio an gegebenen Umständen anzupassen.

Hierbei stehen die Interessen des Kunden unabhängig bestimmter Motorradfabrikate oder einem bestimmten Grad an fahrerischem Können im absoluten Mittelpunkt aller Bemühungen. Auch im Jahr 2021 wird WP Suspension diese Identität als Verbindungsstelle der gesamten Motorsport-Community beibehalten und betont verstärken. Weiterhin konzentriert sich die Vertriebs- und Marketingstruktur des Unternehmens auch 2021 auf die Steigerung der Nachfrage im Markt für Premium Aftermarket-Fahrwerkslösungen für Motorräder. Durch die neu konzipierte Marketingstruktur des Unternehmens wird es 2021 möglich sein, WP Suspension noch stabiler im Markt als absoluten Premium-Fahrwerkshersteller zu platzieren und der gesamten Motorsport-Community Zugang zur Marke WP Suspension zu verschaffen.



PIERER Mobility AG ■





KTM AG

FORSCHUNG & ENTWICKLUNG

Für die KTM AG, als führender Hersteller von premium Powered-Two-Wheeler 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 Forschungs- und Entwicklung steht daher seit Jahren besonders im Fokus unserer Aktivitäten. Das starke Commitment zum Entwicklungsbereich ist seit jeher Teil unserer DNA und stellt eine wesentliche Säule unseres Erfolgs dar. Als Resultat unserer progressiven F&E-Strategie entstehen innovative Produkte, die den hohen Erwartungen unserer Kunden hinsichtlich Technologie und Performance gerecht werden. Gleichzeitig ermöglicht es uns, nachhaltig neue Märkte zu erschließen.

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

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

SERIENÜBERLEITUNGEN ERSTE GASGAS OFFROAD-PRODUKTPALETTE

Die unvorhergesehenen, weitreichenden Auswirkungen der Corona-Pandemie stellten dieses hohe Maß an Flexibilität und Problemlösungskompetenz einmal mehr auf den Prüfstand. Während wir als international agierende Organisation zunächst sehr stark in unserem Handeln eingeschränkt wurden, zeichnete sich das abgelaufene Geschäftsjahr dennoch durch eine Vielzahl an erfolgreich in Serienproduktion übergeleiteter Modelle der Konzernmarken KTM und Husqvarna Motorcycles aus. Besonders hervorzuheben ist der Produktionsanlauf der ersten **GASGAS Offroad-Modelle** unter der Federführung der PIERER Mobility AG: Nach intensiver Entwicklungsarbeit konnte knapp ein Jahr nach Ankündigung der Übernahme des spanischen Motorradherstellers ein umfassendes Portfolio an Enduro- und Motorcross-Modellen am Standort Mattighofen in Serienproduktion übergeleitet und in den wichtigsten Kernmärkten an Endkunden ausgeliefert werden. Dieser Erfolg konnte nur dank unserer ausgeklügelten Plattformstrategie, deren primäres Ziel es ist, die Performance aller verbauten Komponenten zu optimieren und gleichzeitig ein hohes Maß an Material- und Kosteneffizienz zu gewährleisten, erreicht werden. Das GASGAS Modellportfolio erweitert das Produkt-Lineup der Konzernmarken KTM und Husqvarna Motorcycles im Offroad-Bereich und richtet sich vor allem an neue Kundenschichten im Einstiegssegment.

KTM STREET-SEGMENT

Von dieser besonders hervorzuhebenden Ausnahme abgesehen, war das abgelaufene Geschäftsjahr 2020 vor allem durch die Serienproduktionshochläufe zahlreicher Straßenmodelle geprägt. So konnten zu Beginn des Jahres die beiden strategisch wichtigen Naked-Bike Modelle, die **KTM 890 DUKE R** im Mittelklassensegment und die **KTM 1290 SUPER DUKE R** im Premiumsegment, in Serie übergeleitet – und noch vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie in Europa der internationalen Fachpresse vorgestellt werden. Während es sich bei der KTM 890 DUKE R um eine in den Bereichen Motor und Fahrwerk umfassend überarbeitete Variante des 2018 vorgestellten Basismodells handelt, kann die neue KTM 1290 SUPER DUKE R nach rund vier Jahren Entwicklungszeit als Grundlegende Neuentwicklung und Speerspitze des Modellportfolios bezeichnet werden. Einen weiteren Schwerpunkt des ersten Quartals stellte der Serienhochlauf des in limitierter Stückzahl verfügbaren Sondermodells **KTM 790 ADVENTURE R RALLY** dar, die sich nicht nur durch eine Vielzahl an Design- und Ausstattungsmerkmalen von der Standardvariante unterscheidet – insbesondere durch die Ausrüstung mit einem High-Performance Fahrwerk von WP Suspension ist es stark auf die Bedürfnisse jener Kunden ausgerichtet, die ihr Fahrzeug regelmäßig extremen Offroad-Bedingungen aussetzen.

HUSQVARNA STREET-SEGMENT

Im Produktportfolio der Konzernmarke Husqvarna Motorcycles ist vor allem die Serienüberleitung der überarbeiteten **Vitpilen und Svartpilen Modelle**, deren Industrialisierung nach dem initialen Hochlauf in Österreich nunmehr auch am Produktionsstandort in Indien realisiert werden konnte, besonders hervorzuheben. Während an unserem österreichischen Produktionsstandort in Mattighofen bisher ausschließlich, die mit einem Hubraum von 401cm³ zugleich Leistungsstärkste Variante des Naked-Bikes im Einstiegssegment hergestellt wurde, stellt die Verlagerung der Produktionskapazitäten und die gleichzeitige Expansion des Modellportfolios mit einer 250cm³ und einer 125cm³ Variante vor allem in den Schwellenmärkten Indiens oder Südamerikas eine strategisch wichtige Erweiterung des Kundenkreises dar. Das zu Jahresbeginn 2020 industrialisierte Sondermodell **Husqvarna 701 Enduro LR** basiert auf der gleichnamigen Husqvarna 701 Enduro und ergänzte das Modellportfolio 2020 im Mittelklassensegment als Sondermodell mit einem deutlich erhöhtem Tankvolumen von rund 25l. Fortan an kann das Tankvolumen der 701 Enduro mit einem Zusatztank aus dem Technischen Zubehörs-Katalog von Husqvarna Motorcycles erweitert werden. Für die Entwicklung dieses Touring-Optimierten Modells war es erforderlich, die Auslegung von Chassis und Fahrwerk weitgehend anzupassen und einer umfassenden Festigkeitsbetrachtung zu unterziehen.

MODELLHOCHLAUF IM MITTELKLASSE- UND PREMIUMSEGMENT

Die KTM AG, als technologieorientierter Hersteller leistungsstarker Motorräder im Premiumsegment, legt stets Augenmerk auf die Reduktion der Lärm- und Abgasemissionen seiner mit Verbrennungsmotoren ausgestatteter Fahrzeuge. Die konsequente Weiterentwicklung des Thermodynamik-Systems einer Vielzahl unserer Modelle stellte einen zentralen Bestandteil der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten des abgelaufenen Jahres dar. Zu den wichtigsten Serienüberleitungen in diesem Bereich zählen die mit den letztgültigen europäischen als auch internationalen Emissionsstandards konformen **KTM DUKE Modelle** in den Hubraumvarianten von **125cm³ bis 390cm³**, als auch das Topmodell **KTM 1290 SUPER DUKE R**. Weitere Fahrzeuge, wie etwa die Touring orientierten KTM ADVENTURE Modelle in den Hubraumvarianten **250cm³ und 390cm³** wurden ebenfalls mit weiterentwickelten Komponenten ausgerüstet und deren Emissionsverhalten erneut deutlich optimiert. Die Entwicklungstätigkeiten in diesem Bereich umfassten neben weitreichenden Änderungen im Bereich der Kraftstoffeinspritzung und der thermodynamischen Optimierung der Verbrennung insbesondere auch den Bereich der Emissionsreduktion durch Weiterentwicklung der Abgasnachbehandlung. Die zweite Jahreshälfte umfasste darüber hinaus auch eine Reihe weiterer Modellhochläufe aus dem Mittelklasse- und Premiumsegment – dazu zählen etwa die überarbeiteten Derivate, der mit dem **690cm³ Einzylinder-Aggregat** ausgestatteten **KTM 690 ENDURO, 690 SMC** und **Husqvarna 701 Enduro und 701 Supermoto** als auch der Serienhochlauf der **KTM 890 ADVENTURE R/S** Modelle.

KAM TRAVEL-SEGMENT

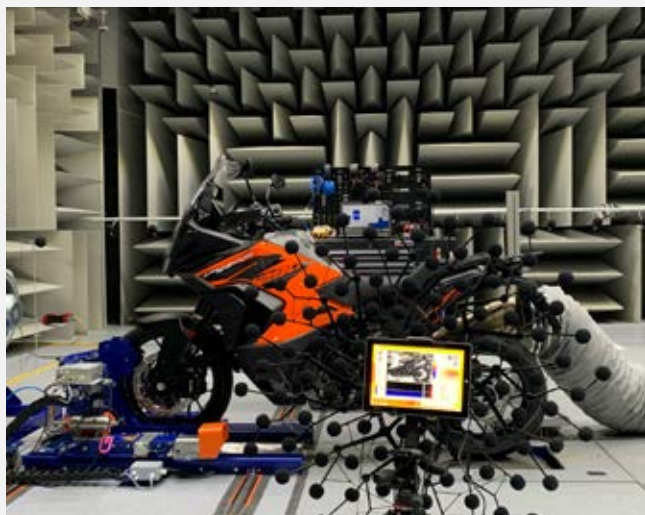
Zu den herausragendsten Projekten des abgelaufenen Geschäftsjahres zählte, neben der Serienentwicklung einer umfassenden **GASGAS Offroad-Produktpalette**, vor allem auch die Erprobungs- und Serienüberleitungsphase des wichtigsten Modells im Fullsize Travel-Segment, der neuen **KTM 1290 SUPER ADVENTURE**. Das Nachfolgermodell des gleichnamigen Serienfahrzeugs unterstreicht vor allem durch neueste Sicherheits- und Assistenzsysteme, darunter erstmals eine adaptiv geregelte Geschwindigkeitsregelanlage, umfassende Connectivity-Funktionen und einem klassenführenden Ergonomiekonzept, die Technologiekompetenz der KTM AG. Mit einer Projektlaufzeit von rund vier Jahren unter der Einbindung eines Großteils der gesamten Entwicklungsmannschaft, stellte die Entwicklung dieses Modells, neben der zu Beginn des Jahres 2020 vorgestellten **KTM 1290 SUPER DUKE R**, eines der komplexesten Serienentwicklungsprojekte der vergangenen Jahre dar.

DER INNOVATIONSSTANDORT – F&E-HAUPTQUARTIER MATTIGHOFEN

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

Die Entwicklung, Erprobung und Serienüberleitung neuer Konzepte im besonders technologiegetriebenen Motorrad-Premiumsegment erfordert ein stetig wachsendes interdisziplinäres Team von Spezialisten aus verschiedenen Disziplinen. Dies spiegelt sich auch in den erneut gestiegenen Mitarbeiterzahlen des Forschungs- und Entwicklungsbereichs der PIERER Mobility Gruppe wider.

Zum Stichtag 31.12.2020 beschäftigte die PIERER Mobility-Gruppe 808 Mitarbeiter (Vorjahr: 798), das entspricht 17,6% der gesamten Belegschaft im Bereich Forschung und Entwicklung. Operativ, ohne Nebeneffekt aus der Aktivierung und Abschreibung von Entwicklungsaufwendungen, wurden 9,0% des Gesamtumsatzes für den Bereich Forschung und Entwicklung aufgewendet.



@ KTM



© KTM E-TECHNOLOGIES

KTM E-TECHNOLOGIES

NEUE AUSRICHTUNG FÜR DIE HERAUSFORDERUNGEN DER ELEKTROMOBILITÄT: AUS KTM TECHNOLOGIES WURDE KTM E-TECHNOLOGIES

Getreu dem Motto „DRIVEN BY THE NEW“ entwickelt die KTM E-TECHNOLOGIES in Anif bei Salzburg Elektrofahrzeuge für Heute und Morgen – begeistert, effizient, zuverlässig und nach hohen Sicherheitsstandards. Im Gelände oder auch auf dem Weg in die Arbeit durch urbane Gebiete ist maximaler Fahrspaß garantiert. Nie war das Thema elektrische Mobilität so gefragt wie heute, denn immer mehr Menschen entdecken die Vorzüge des Elektroantriebs: beeindruckende Leistungsentfaltung, einfachste Bedienung, umweltschonender Energieverbrauch und angenehm leise.

Die Geburtsstunde der KTM (E-)TECHNOLOGIES war das Jahr 2007, in dem eine kleine Gruppe motorsportbegeisterter Ingenieure die Vision des Supersportwagens X-BOW bei KTM in Serie brachten. Der X-BOW mit seinem Leichtbau-Kohlefaser-Chassis war seiner Zeit weit voraus und gilt als Meilenstein in der KTM-Geschichte. Seit diesem Projekt konnte sich das erfahrene Team als strategischer Entwicklungsdienstleister der PIERER Mobility AG in vielen spannenden und anspruchsvollen Projekten beweisen. So waren sie 2010 mit ihrem Leichtbau-Know-how an der Entwicklung des „XL1“, dem 1-Liter-Auto von Volkswagen, maßgeblich beteiligt. Dies war auch der Start in die Elektromobilität, welche sich 2012 in der Entwicklung des AUDI E-Bikes „Wörthersee“ und in den folgenden Jahren mit unzähligen weiteren „Elektro“-Projekten fortsetzte. So wuchs das Unternehmen kontinuierlich auf aktuell circa 130 hochqualifizierte Mitarbeiter an.

Bereits im Jahr 2014 hat die KTM AG mit dem Elektromotorrad „Freeride-E“ sein erstes rein elektrisch angetriebenes Serienfahrzeug auf den Markt gebracht. Der Trend zu nachhaltigen und emissionsarmen Antrieben hat sich mittlerweile beschleunigt, nicht zuletzt durch kontinuierliche technologische Fortschritte, speziell im Bereich der Batteriespeichertechnologie. Diesem Trend folgend hat auch die KTM E-TECHNOLOGIES in den letzten Jahren intensiv an vielen E-Mobility Projekten gearbeitet und Know-how, Ressourcen, sowie Infrastruktur in diesem Bereich aufgebaut.

Nachdem der Bedarf an Entwicklungsleistungen im Bereich der Elektromobilität in der PIERER Mobility-Gruppe immer stärker wuchs, folgte Mitte 2020 die strategische Weichenstellung, sämtliche Entwicklungsaktivitäten rund um den elektrischen Antriebsstrang in der KTM E-TECHNOLOGIES zu bündeln. Für diesen Zweck wird der Standort in Salzburg zu einem Entwicklungszentrum für E-Mobilität ausgebaut. So entstehen auf einer zusätzlichen Nutzfläche von 7.780 m² Büros, Werkstätten und Prüfstände nach dem neuesten Stand der Technik. Die Werkstätten konnten bereits Ende 2020 in Betrieb genommen werden und im Februar 2021 wurden die restlichen Flächen besiedelt.

Als Dienstleister arbeitet das Unternehmen nach wie vor auch mit Drittkunden in strategischen Projekten zusammen. Zum Kreis von Partnern und Kunden gehören Automotive-OEMs und Zulieferbetriebe sowie Unternehmen aus anderen Branchen, wie beispielsweise Maschinenbau, Luftfahrt und Elektronik. Durch die branchenübergreifenden Aktivitäten profitieren das Unternehmen und seine Kunden von einem breiten Know-how und den Möglichkeiten des Technologietransfers.

SPEZIALISTEN FÜR DIE ENTWICKLUNG VON E-FAHRZEUGEN

Die Herausforderungen für die Entwicklung von überzeugenden Elektrofahrzeugen sind komplex und vielschichtig. Die KTM E-TECHNOLOGIES hat langjährige Erfahrung in der Fahrzeugarchitektur und holistischer Entwicklungsmethodik, um Fahrzeuge mit hohem Kundennutzen und geringen Kosten zu entwerfen. Sie besitzt vielfältige Kompetenzen in den Kernbereichen der Komponenten- und Gesamtfahrzeugentwicklung. Dies betrifft insbesondere das Anforderungsmanagement, die Technologie- und Konzeptentwicklung, die Simulation, den Prototypenbau, die Erprobung sowie die Industrialisierung. Sie forscht und entwickelt mit starker Anwendungsorientierung und Fokus auf Produkte mit möglichst hohem Marktfähigkeitspotential. Schwerpunkte sind dabei Produkte mit Niedervolt-Antriebssystemen und einer maximalen Dauerleistung von bis zu 11 kW und Spitzenleistung bis etwa 20 kW. Das aktuelle Produktportfolio erstreckt sich dabei vom E-Bike, E-Scooter, Leichtmotorrad mit



@ KTM E-TECHNOLOGIES



Straßenzulassung bis hin zu diversen Sportfahrzeugen für den Einsatz im Gelände. Das Unternehmen arbeitet dabei eng mit der KTM AG und weiteren Unternehmen der PIERER Mobility-Gruppe sowie mit externen Partnern und Hochschulen zusammen.

BREITE ELEKTRIK, ELEKTRONIK UND SOFTWARE KOMPETENZ

Die Hard- und Software-Kompetenzfelder des hochqualifizierten „E/E“-Teams sind breit gefächert, von der Hardware- und Bordnetzentwicklung und Systemarchitektur bis hin zur Vernetzung und Kommunikation der einzelnen EE-Komponenten. Erfahrung ist vor allem im Bereich der funktionalen Sicherheit des E/E-Systems von großer Bedeutung. Im Bereich der Mensch-Maschine-Schnittstellen (HMI) werden moderne Interaktions- und Informationskonzepte entwickelt, die auf einer zukunftsorientierten Digitalisierungsstrategie des Konzerns aufbauen.

Von großer Bedeutung ist die Technologieentwicklung von E-Komponenten und Software. Der Einsatz eigens spezifizierter und entwickelter Komponenten auf Basis von anwendungsspezifischen Anforderungen hat, ähnlich wie bei Fahrzeugen mit Verbrennungsantrieb, auch beim Elektrozweirad großen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit. Dies betrifft insbesondere den Elektromotor, die Leistungselektronik sowie das Batteriesystem inklusive des Steuergerätes (BMS). Damit können eine hohe Effizienz und eine maßgeschneiderte Charakteristik der Fahrzeuge in Kombination mit hoher Zuverlässigkeit und Sicherheit realisiert werden. Nicht zuletzt tragen diese Komponenten maßgeblich zur Wertschöpfung bei. Inhalt dieser „Baukasten“-Entwicklung ist neben den technischen Aspekten insbesondere die Schaffung modellübergreifender Plattformen auf Komponentenebene mit einheitlichen Schnittstellen und maximaler Einsatzflexibilität. Dies mit den Vorteilen einer hohen Skalierungsfähigkeit, Kostenoptimierung und rascher Verfügbarkeit.

FÜHRENDES LEICHTBAU, WERKSTOFF UND SIMULATIONS KNOW-HOW

Die KTM E-TECHNOLOGIES gehört zu den führenden Unternehmen, wenn es um Leichtbau und den Einsatz von Verbundwerkstoffen wie Carbon-Composite oder hybriden Werkstoffkombinationen geht. Erfolgsfaktor ist die Beherrschung des gesamten Produktentstehungsprozesses von der Technologie- und Bauteilentwicklung, Struktur- und Verfahrenssimulation bis hin zur Industrialisierung. Sehr hohe Expertise besteht auch im Bereich der additiven Fertigung von Kunststoffen.

Auf Grund des branchenübergreifenden Trends zur Energieeinsparung gibt es eine wachsende Nachfrage nach innovativen Leichtbaulösungen. Wirtschaftlicher Leichtbau ist auch ein wichtiger Baustein für E-Fahrzeuge, damit sie mit ihren oft schweren Batterien effizient sind und am Ende auch fahrdynamisch überzeugen.

Diesen Anforderungen entsprechend steht der möglichst zielgerichtete Einsatz von Werkstoffen im Fokus, ganz nach dem Motto „das richtige Material an der richtigen Stelle“. Die Kombination von Standardwerkstoff und lokaler Verstärkung mit Hochleistungswerkstoff ist das Ziel. Damit lassen sich hohe mechanische Leistungsfähigkeit und hoher Integrationsgrad kosteneffizient verwirklichen. Einsatzbeispiele sind strukturelle und semistrukturelle Anwendungen wie Batteriegehäuse oder Heckausleger von Motorrädern sowie Fahrgastzellen von Leichtfahrzeugen. Welches Potential in der Leichtbau-Technologie steckt, konnte etwa durch den Einsatz einer neuen Carbon-Composite-Schwinge in der MotoGP Saison 2020 eindrucksvoll demonstriert werden.

Eine große Stärke der KTM E-TECHNOLOGIES ist die hohe Expertise im Bereich der virtuellen Entwicklung und Möglichkeiten der realitätsnahen Hochleistungssimulation. Dies umfasst unter anderem hochdynamische Aufgabenstellungen für Crash-, Aerodynamik- und Thermodynamiksimulation. Auch zur Bewertung unterschiedlicher Konzepte im Hinblick auf die Erfüllung mechanischer, thermischer und elektromagnetischer Anforderungen werden virtuelle Simulationsmethoden eingesetzt. Diese Methoden sind gerade für die Auslegung und Optimierung von Batteriesystemen für die spezifischen Anforderungsprofile von E-Fahrzeugen sehr wertvoll. Entwicklungen können damit in einer frühen Phase virtuell und ohne Hardware ausgelegt und optimiert werden. Dadurch können Entwicklungszeiten verkürzt, Risiken minimiert, Produkteigenschaften verbessert und Kosten reduziert werden. Um die Entwicklungen unter realistischen Bedingungen erproben zu können, werden vollfunktionale Prototypen in den eigenen Werkstätten gebaut. Gestützt durch eine professionelle Ausstattung an Prüfständen, Messaufnehmern, Datenloggern und Analysetools können die Prototypen anschließend abgestimmt, getestet und validiert werden. Dies ist gerade für neue E-Fahrzeugkonzepte mit speziellen Anforderungsprofilen ein wichtiger Schritt zu überzeugenden Produkten.





PIERER E-BIKES

E-Mobilität boomt – und das Jahr 2020 brachte dem auch ohne Coronavirus wachstumsstarken (E-)Bikegeschäft einen zusätzlichen Push. Die weltweite COVID-19 Pandemie hat die Bedürfnisse der Konsumenten nach guten Lösungen im Bereich Individualverkehr und -sport deutlich verändert. Vor diesem Hintergrund ist die Nachfrage nach Rädern und E-Bikes stark gestiegen. Und auch die PIERER E-Bikes GmbH (seit Mitte 2020 firmiert die E-Mobility Sparte der PIERER Mobility AG unter diesem Namen) konnte sich in den herausfordernden Zeiten mit den beiden etablierten Marken Husqvarna E-Bicycles und R RAYMON auf einem stark umkämpften Markt sicher behaupten. Um das Thema Elektromobilität einem noch breiteren Zielpublikum zugänglich zu machen, wurde das Portfolio um eine zusätzliche Marke erweitert: GASGAS. Die spanische Brand wird ab Frühjahr 2021 unter dem Dach der PIERER E-Bikes GmbH eine vollständige E-Bike Flotte führen und mit dem Motorradfachhandel einen bis dato in der Fahrradbranche weitgehend ungenutzten Vertriebskanal nutzen.

HUSQVARNA E-BICYCLES

Das Jahr 2020 war für Husqvarna E-Bicycles ein entscheidender Wendepunkt. Denn die älteste Fahrradmarke der Welt avancierte zusammen mit Shimano zum First Mover. Gemeinsam mit dem Antriebshersteller der ersten Stunde launchte man weltweit eine neue Motorengeneration: den EP8. Mehr Leistung, mehr Reichweite, mehr Performance für eine sportive Zielgruppe! Der neue Mittelmotor kommt im Kollektionsjahr 2021 in allen Topmodellen im Offroad-Bereich zum Einsatz und besetzt mit der E-Tube Project App noch einen weiteren, wichtigen Megatrend – den Wunsch nach Individualisierung. Denn dank der App lassen sich die Einstellungen des Systems an die Gegebenheiten der Tour anpassen und individuell in bis zu zwei Profilen speichern. In allen anderen Kategorien – von Jugend-E-Bikes bis hin zu klassischen Citymodellen wurde auf Kontinuität und modernes Understatement gesetzt. Die komplette Kollektion besticht durch ein nordisch reduziertes Design mit charakterstarken Silhouetten!

R RAYMON

Schnell, jung und wild – das sind die Attribute, die R RAYMON für sich beansprucht. Die Marke ist ein klassischer Fast Follower im Bereich Innovationen, Technik und Design. Partner der ersten Stunde in Sachen Antrieb sind die leistungsstarken Mittelmotoren von Yamaha. Nie aus dem Fokus verliert R RAYMON die Ansprüche des Fahrradfachhandels sowie der Konsumenten und bietet in

Sachen Preis-Leistung ein unschlagbares Portfolio. Innerhalb kürzester Zeit etablierte sich der Newcomer als feste Größe am Markt mit einem Vollsortiment, das keine Wünsche offenlässt.

R RAYMON bietet sowohl im klassischen Bike-Bereich als auch im E-Bike-Sortiment zahlreiche Optionen für Einsteiger und Profi-Athleten wie Johannes Fischbach oder Korbinian Engstler. Und genau diese Flexibilität sorgte 2020 dafür, dass sich R RAYMON deutlich über den Erwartungen am Markt entwickelte.

GASGAS

Die spanische Motorradmarke GASGAS schlägt ein neues Kapitel im Bereich E-Mobility auf: Erstmals wird es ab 2021 eine eigene E-Bike Produktlinie geben. Damit werden noch mehr Offroad-Enthusiasten Zugang zum gemeinsamen Fahrspaß im Gelände haben, mit einer soliden Kollektion, die für jede Menge Action sorgt, oder aber die ideale Ergänzung in Sachen Training darstellt. Alle E-Bikes sind ausgestattet mit leistungsstarken Yamaha Mittelmotoren. Die neue GASGAS E-Bike Kollektion umfasst insgesamt zwölf Modelle und deckt damit die vier wichtigsten Segmente (Enduro, All Mountain, Cross Country, Trekking/Urban) im Bike-Bereich ab. Auch junge Nachwuchsfahrer werden die Möglichkeit haben, im Original GASGAS Design auf 26 Zoll die Trails und Schotterpisten unsicher zu machen. In Sachen Vertrieb wird der Motorradfachhandel ins Visier genommen – so baut die PIERER E-Bikes GmbH Schritt für Schritt die Aktivitäten im Bereich Zweirad-Elektromobilität weiter konsequent aus.

EXPANSIONSKURS WEITER UNGEBROCHEN

2020 war in vielerlei Hinsicht ein facettenreiches Jahr – trotz weltweiter COVID-19 Pandemie wuchs der Bereich der Elektromobilität über sich selbst hinaus. So konnten in diesem herausfordernden vergangenen Geschäftsjahr die gesetzten Umsatzziele erreicht werden, auch die Internationalisierung der Unternehmenssparte wurde erfolgreich weiter vorangetrieben. Der Fokus lag im ersten Schritt auf den Ausbau der EU-Märkte – ab Januar 2021 wird nun auch der Expansionskurs in Richtung Nordamerika weiter forciert. Die PIERER E-Bikes GmbH ist damit ihrer Vision, ein Global Player im Bereich Elektromobilität zu werden, ein ganzes Stück nähergekommen. Ohne dabei die länderspezifischen Besonderheiten aus dem Blick zu verlieren. In Sachen Vertriebswege setzte man auf Unabhängigkeit und Ausdifferenzierung. Mit GASGAS wurde der Fachhandelsmarktzugang um einen weiteren Channel in den Motorradhandel erweitert.



PREMIUM IN
TECHNOLOGY &
COMPONENTS

Mountain Cross 7 © R. Schedl

HIGHLIGHT-MODELLE

HUSQVARNA E-BICYCLES: Hard Cross 8.0

Das Husqvarna HC 8 ist eine richtige Trailmaschine, bergauf wie bergab. Mit 180mm Federweg wurde es gemacht für mittleres bis hartes Gelände und anspruchsvolle Trails. Ausgestattet mit dem neuen Shimano EP8 und einem vollintegrierten, entnehmbaren 630 Wh Akku, Shimano 12-fach XT Schaltung und 4-Kolben Scheibenbremsen, lässt es kaum Wünsche offen. Mehr Power, mehr Reichweite und das alles in klassischer Husqvarna-Farbgebung: Die Herzen technisch versierter, sportlicher Fahrer werden nicht nur beim Anblick schneller schlagen.



R RAYMON: TrailRay E 11.0

Das R RAYMON Trailray E-Seven 11.0 ist das Enduro Topmodell der Kollektion 21. Mit dem kraftvollem Yamaha PW-X2-Motor und dem integrierten 630-Watt-Akku sowie 160 Millimeter Federweg und der sehr hochwertigen Ausstattung ist das vollgefederte E-Mountainbike Kletterkünstler und Abfahrtsmaschine zugleich. Der Yamaha Antrieb hat nicht nur ordentlich Power, sondern überzeugt mit einem fortschrittlichen Smart Assist-Modus, der das Unterstützungslevel dynamisch an die Fahrsituation anpasst und das Schalten im Flachen überflüssig macht. Das Flaggschiff rollt auf DT Swiss E1900 Laufrädern und macht dank der modernen Trail-Geometrie und Mixed-Bereifung einfach Spaß. Das komplette Fox Factory Grip2 Fahrwerk sorgt für eine verbesserte Federperformance, die neue FOX 38 Federgabel noch mehr Steifigkeit und ausreichend Reserven. Gebremst wird mit SRAM G2 RSC Scheibenbremsen mit 200 Millimeter Scheiben. On top kommt eine 12-Gang Sram GX Schaltung.



GASGAS BICYCLES: Train Cross 9.0

Progressives E-All Mountain-Fully: Dank dem zuverlässigen und leisen Yamaha PW-X2 Motor der neusten Generation mit 80 Nm Drehmoment und Automatic Support Mode wird mit dem GASGAS Train Cross 9.0 jeder Anstieg zum Kinderspiel. Für die nötige Power sorgt der 630 Watt Simple Akku. Ausgestattet mit Shimano XT 12-Gang Schaltung, 4-Kolben-Scheibenbremsen von Shimano, Federgabel von Fox wird unwegsames Gelände ganz einfach gemeistert. Die moderne Geometrie sorgt für bestmöglichen Komfort und Kontrolle im Gelände, so lässt sich das E-MTB auch in schwierigen Passagen spielerisch handeln. Wurzeln und Hindernisse werden auf 29" easy überrollt.



PIERER Mobility AG ■



DIGITALE INNOVATION & TRANSFORMATION SINNVOLL UND NACHHALTIG GESTALTEN DAS MOTORRAD- ERLEBNIS VON MORGEN

Die Digitalisierung ist keine neue Entwicklung, sie findet schon seit Jahrzehnten statt. Digitalisierung bedeutet daher für viele von uns immer noch, die ständig neuen Technologien zur Effizienzsteigerung in unseren Unternehmen zu nutzen. Doch die digitale Welt hat noch viel mehr zu bieten. Die meisten Innovationen basieren heute auf digitalen Entwicklungen. Software scheint die Welt zu beherrschen. Dies führte zu einem beispiellosen Erfolg großer Technologieunternehmen, deren Marktkapitalisierung größer ist als viele Aktienindizes.

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

Aber was wäre Innovation, ohne unseren Vertriebspartnern und Kunden eine neue Erfahrung zu bieten? Bei der Innovationslandschaft von heute steht nicht nur das Produkt im Mittelpunkt – sie geht weit darüber hinaus und erfordert zunehmend, dass auch Kundenerfahrungen und Dienstleistungen bei der Entwicklung mitbetrachtet werden. Hierfür sind mehr Transparenz sowie die direkte Einbindung unserer Händler und Kunden in die entsprechenden Prozesse erforderlich.

Unsere Scouting-Spezialisten arbeiten an einem kontinuierlichen Austausch von Bewertungen und Trendanalysen, um gesellschaftliche und kulturelle Veränderungen zu dokumentieren. So schaffen sie die Basis für die Entwicklung neuer Konzepte. Die Vision unserer Produktentwickler ist es, überzeugende Portfolios zu entwickeln, die mit gezielter Kommunikation und gezielten Dienstleistungen das Innovationspotenzial über die gesamte Customer Journey (online und onsite) aufzeigen.

Mit Hilfe von Data Science Methoden wird ein Mehrwert aus neuen und bestehenden Datenquellen geschaffen. Basierend auf diesen Erkenntnissen zielt die Geschäftsmo- dellierung darauf ab, unsere Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, um das Motorrad-erlebnis auf ein neues Level zu heben. Damit werden Softwareentwicklung und Data Science zu einem Schlüsselfaktor für Innovationen, was zu Investitionen in KTM Innovation GmbH, Avocado GmbH und andere Unternehmen führte, um die notwendigen Skills für die bevorstehenden Herausforderungen sicherzustellen.





KUNDEN- UND HÄNDLERZENTRIERTE INNOVATION

Für uns stehen unsere Händler und Kunden immer im Mittelpunkt. Das Ziel bleibt, das Erlebnis und die Zufriedenheit stets zu verbessern. Einer der wichtigsten Effekte der Digitalisierung in der Motorradbranche ist, dass das Fahrzeug selbst zur Säule des digitalen Kundenerlebnisses wird. Digitale Dienste, die der Kunde aus seinen Gewohnheiten heraus nutzt, müssen heute vor, während und nach einer Fahrt nahtlos und ohne Einschränkungen verfügbar sein. Die Möglichkeit, die Dienste fast überall und zu jeder Zeit nutzen zu können, ist die Grundvoraussetzung für eine Reihe von digitalen Angeboten.

Neue Technologien und neue Kundenerwartungen erfordern neue Fähigkeiten in der agilen Entwicklung und Open Innovation, was dazu führte, dass wir seit dem Jahr 2018 leistungsfähige Ressourcen aufgebaut haben. Gemeinsam mit unseren Schwesterunternehmen, die sich auf Softwareentwicklung, Mobil- und Web-Applikationen sowie andere Business-Lösungen spezialisiert haben, werden wir uns in Zukunft noch stärker auf digitale Innovation und Transformation konzentrieren.

LEUCHTTURMPROJEKTE

Die digitale Innovation erstreckt sich von neuen Lösungen auf dem Motorrad bis hin zum Nutzererlebnis bei der Informationsbeschaffung, beim Kauf von Produkten sowie vor, während und nach einer Motorradfahrt.

Im Jahr 2020 wurde für die Marken der PIERER Mobility-Gruppe ein völlig neues digitales Endkunden-Ökosystem entwickelt. Dazu zählt eine mobile App, die als zentrale Anlaufstelle für alle digitalen Services und Funktionen dient. Als einer der ersten Dienste wurde ein User-Setting-Tool für die optimale Motor- und Fahrwerkseinstellung von Offroad-Motorrädern gelauncht, um das Fahrerlebnis von Motorcrossern zu steigern und zu verbessern! Dieses Projekt wurde in agiler Weise als interdisziplinäres Projekt in mehreren Bereichen durchgeführt und erfolgreich am Markt platziert.

Eine ähnliche App wurde auch für den E-Bike-Segment entwickelt, um Daten wie Akkustand, Geschwindigkeit, Restreichweite etc. auf dem Handy anzuzeigen, welches dann als Dashboard am E-Bike genutzt werden kann. Data-Science-Methoden werden auch zur Durchführung von Produktverbesserungen eingesetzt. Hier geht es darum, Modelle zu entwickeln, die für den Fahrer bereits vor dem Auftreten von gefährlichen Situationen auf dem Fahrrad agieren oder ihn während und nach der Fahrt begleiten sollen.

Erste Erfolge im B2B2C-Umfeld konnten im Bereich E-Commerce erzielt werden. Mit einer neuartigen Reservierungsplattform wurde der Handel dabei unterstützt, Special Editions von interessierten Kunden reservieren zu lassen und so neben der Prozesskosteneinsparung auch die Marge zu optimieren.

ERFOLGSFAKTOR MITARBEITER

BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG

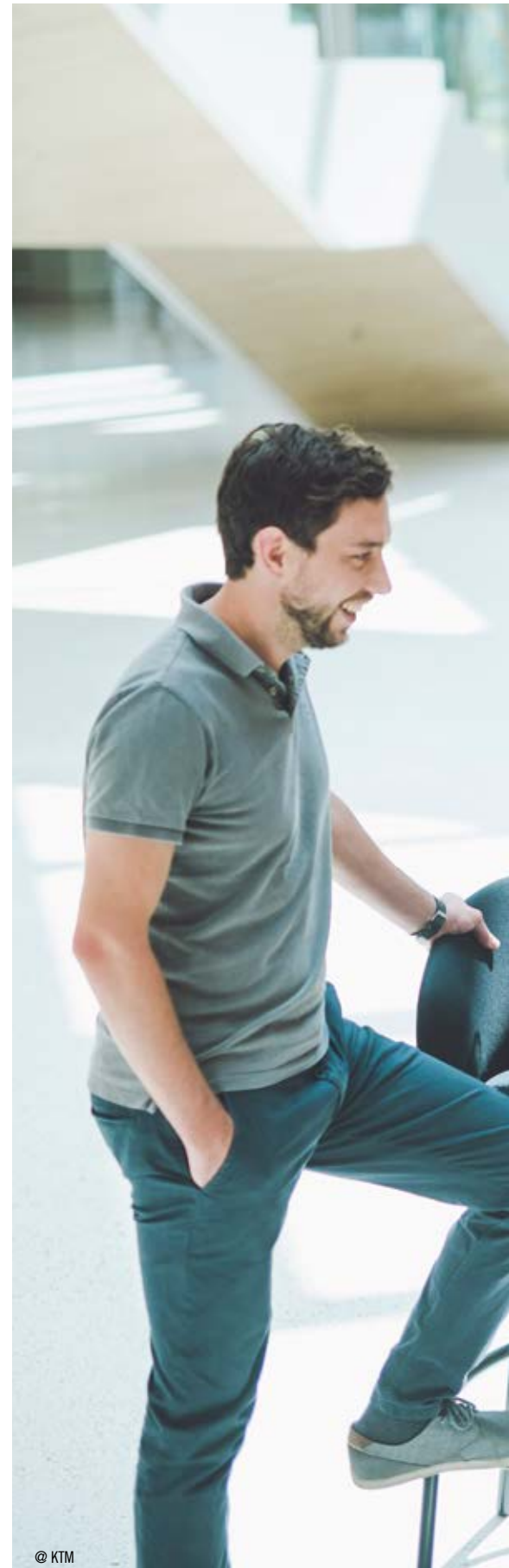
Im Jahr 2020 waren bei der PIERER Mobility-Gruppe rund 83% der Beschäftigten in Österreich tätig. Der Anteil der weiblichen Beschäftigten betrug rund 22%. Die Gruppe verfolgt im Rahmen der KTM_academy die duale Ausbildung, mit dem Ziel, die derzeit 170 in Ausbildung befindlichen Lehrlinge in 2021 auf 185 zu erhöhen sowie die Mitarbeiterausbildung weiter zu verstärken. Zum 31.12.2020 beschäftigte die Gruppe weltweit 4.586 (Vorjahr: 4.368) Mitarbeiter, davon 3.822 in Österreich.

AUS- UND WEITERBILDUNG

Qualifizierte Mitarbeiter zu finden und langfristig an das Unternehmen zu binden, ist besonders im nichturbanen Bereich eine große Herausforderung. In der PIERER Mobility-Gruppe ist jeder Mitarbeiter ein Teil des großen Teams, das mit Engagement und Begeisterung den Erfolg des Unternehmens vorantreibt. Attraktive Arbeitsplätze mit spannenden Aufgabenstellungen sowie Weiterbildungs- und Aufstiegschancen geben Mitarbeitern die Möglichkeit, ihre Fähigkeiten unter Beweis zu stellen und weiter auszubauen. Aufgrund der hohen technischen Anforderungen sind gut ausgebildete Mitarbeiter von besonderer Bedeutung. Insbesondere in Hinblick auf den Wachstumskurs können sich Risiken aus dem Ausscheiden von Schlüsselkräften aus dem Unternehmen ergeben. Das Jahr 2020 war auch in der Aus- und Weiterbildung geprägt von der Corona-Pandemie. Unter Einhaltung strengster Sicherheitsmaßnahmen und durch Umstellung auf Online-Trainings, konnte der Trainingsbetrieb in der PIERER Mobility-Gruppe weitestgehend aufrechterhalten werden. Durch die positiven Erfahrungen mit E-Learnings, Webinaren und anderen Online-Trainings, wird auch in der Zukunft der Fokus auf diese Art der Weiterbildung gelegt. Weiters wird auf internen Wissensaustausch durch Fachexperten gesetzt. Ganz bewusst hat PIERER Mobility ihre Mitarbeiter als vierte Erfolgssäule neben Globalisierung, Innovation und Marken im Unternehmen definiert und baut intensiv diese Säule durch die Erweiterung der Aus- und Weiterbildungsangebote aus.

Da die persönliche Weiterentwicklung im Zeitalter der Digitalisierung von massiven Veränderungen geprägt ist, wurde 2019 ein modernes und webbasiertes Lernmanagementsystem („**KTM_academy Trainingsportal**“) an den Start gebracht und 2020 weiter optimiert. Die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter der KTM AG wird somit noch attraktiver, effizienter und transparenter gestaltet. Das neue Tool ist weiters die Plattform für alle E-Learnings.

In den operativen Gesellschaften der Gruppe werden Aus- und Weiterbildung durch den Besuch von externen Trainings und von Inhouse Trainings, die speziell auf die Bedarfe der KTM sowie KTM Technologies zugeschnitten werden, gewährleistet. Auch im Jahr 2020 konnten wir weitestgehend die Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeiter sicherstellen, in dem die Trainings auf ein Online-Format umgestellt wurden. Beispielsweise wurden Inhouse Trainings wie „Leadership“ und Trainings im Bereich Projektmanagement zum Teil in Präsenz abgehalten (Einhaltung strengster Sicherheitsvorschriften und Testung der Beteiligten) oder auf interaktive Online-Formate umgestellt.





2020 wurde ein neues Konzept für **Fahrsicherheitstrainings für die Straße (KTM Riders Academy)** erstellt. Mit der Einführung des eigens konzipierten KTM Fahrertrainings Street im Bereich der Forschung & Entwicklung (F&E) wollen wir sicherstellen, dass KTM Mitarbeiter regelmäßig ein Training absolvieren, um im Alltag und vor allem in Gefahrensituationen routiniert und richtig reagieren zu können. Die Trainings selbst wurden gemeinsam mit der F&E entwickelt und sind genau auf die Bedürfnisse unserer Mitarbeiter ausgerichtet und stufenweise in 3 Level aufgebaut. Der Fokus liegt hierbei auf den Mitarbeitern, die regelmäßig im beruflichen Kontext Motorräder fahren.

MINT BERUFE

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

LEHRLINGE

Einen wesentlichen Aspekt der Personalstrategie bildet die Lehrlingsausbildung, da die Mitarbeiter maßgeblich zum Erfolg des Unternehmens beitragen. Deshalb investiert KTM in den kommenden Jahren rund € 2,5 Mio. in den Ausbau ihrer Lehrwerkstatt. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, um die Anzahl der Lehrlinge auf 200 innerhalb der nächsten beiden Jahre deutlich zu steigern. Zum Bilanzstichtag 31.12.2020 waren rund 170 Lehrlinge (Vorjahr: rund 160) beschäftigt, ausgebildet wurde in 15 Lehrberufen. Es ist ein zentrales Anliegen, Lehrlinge im Anschluss an ihre Ausbildung weiter zu beschäftigen. Damit sichert sich das Unternehmen den Bedarf an Fachkräften und trägt gleichzeitig dazu bei, jungen Menschen einen guten Start ins Berufsleben zu ermöglichen. Im Jahr 2020 wurden bei der KTM AG 33 ausgelernte Mitarbeiter in unterschiedlichen Fachbereichen integriert.

Grundpfeiler der Lehrlingsausbildung ist die eigene Lehrwerkstatt (KTM_academy). Hier wird die Grundausbildung aller technischen Lehrberufe und Spezialausbildungen durchgeführt und ermöglicht es den zukünftigen Facharbeitern, den Betrieb bestmöglich kennenzulernen. Die Lehrlinge rotieren durch die unterschiedlichen Fachabteilungen, in denen sie ausgebildet werden. Ziel ist es, den Lehrlingen durch KTM spezifische Zusatzlehrpläne einen Abschluss in ihrem Fachbereich auf Maturaniveau zu ermöglichen. Berufsbegleitend wird mit der KTM_academy den Mitar-

beitern die Möglichkeit geboten, die Lehre mit Matura, Studienberechtigungslehrgänge, Werkmeisterausbildungen, sowie in weiterer Folge eine akademische Laufbahn mittels Dualem Studium einzuschlagen. Weiters bleibt eine Übernahmegarantie für Lehrlinge mit erfolgreichem Abschluss aufrecht.

ARBEITSSICHERHEIT & MITARBEITERGESUNDHEIT

Die PIERER Mobility-Gruppe ist bemüht, die Sicherheit der Mitarbeiter jederzeit zu gewährleisten. Für entsprechende Verbesserungsmaßnahmen werden die Unfälle in Ursache, Art, Anzahl, Ort/Bereich und Ausfalltage des betroffenen Mitarbeiters statistisch erhoben. Um eine ständige Verbesserung im Bereich der Gesundheit und Sicherheit zu erreichen, werden unter anderem präventiv durchgeführte Maßnahmen hinsichtlich allgemeiner Sicherheit am Arbeitsplatz und Mitarbeitergesundheit getroffen. Unter anderem sind dies Brandschutzunterweisungen, Maschinensicherheit, die betriebliche Gesundheitsförderung, allgemeine Arbeitsmedizinische Dienste (akute 1. Hilfe, Impfberatung und Impfung, Mutterschutz, Sehtests), Integration beeinträchtigter Mitarbeiter sowie Vorkehrungen zur Sicherstellung von geeigneten und ergonomischen Arbeitsplätzen, Konfliktbewältigung im Arbeitsfeld und Lösung psychischer Belastungen.

Aufgrund des Ausbruchs der Corona-Pandemie wurden zum Schutz der Mitarbeiter und zur Vermeidung einer möglichen Ansteckungsgefahr an den Unternehmensstandorten besondere Maßnahmen ab dem Frühjahr getroffen, wie zum Beispiel: Einrichtung eines eigenen COVID-Teams mit eigener COVID-Hotline; Unternehmensinternes Contact-Tracing mit rascher Absonderung, meist noch vor dem behördlichen Kontakt; Hygiene-Richtlinien, Maskenpflicht am Arbeitsplatz, Möglichkeit zur Fiebermessung; Homeoffice / Office-Splitting; regelmäßige Testungen und Errichtung einer eigenen Teststation; betriebsinterne Ampelregelung; Vorsorgeuntersuchung inkl. COVID-Antikörpertest.

DIVERSITÄT

Die PIERER Mobility-Gruppe legt besonderen Wert darauf, dass alle Mitarbeiter fair und respektvoll behandelt werden. Um dem Risiko von Ungleichbehandlung entgegenzuwirken, schaffen wir ein Arbeitsklima, das von gegenseitigem Vertrauen geprägt ist, in dem jeder Einzelne mit Würde und Respekt behandelt wird, in dem Personen aus verschiedensten Kulturbereichen und mit unterschiedlichem persönlichem Hintergrund geschätzt werden. Als internationaler Konzern schätzt PIERER Mobility die Vielfalt, die in der Herkunft, der Kultur, der Sprache und den Ideen der Mitarbeiter zum Ausdruck kommt. Zur Förderung und Unterstützung der Integration ausländischer Mitarbeiter besteht eine Zusammenarbeit mit „Hotspot Innviertel“ und mit ITG (Innovations- und Technologietransfer Salzburg GmbH). Zudem werden aktiv Maßnahmen zur Integration auf allen Ebenen gesetzt. Hierzu werden definierte Arbeitsplätze an Menschen mit körperlichen und / oder geistigen Beeinträchtigungen vergeben. Zum 31.12.2020 waren insgesamt 48 Menschen mit Beeinträchtigung in der PIERER Mobility-Gruppe angestellt.



NACHHALTIGKEIT

BEI PIERER MOBILITY

Basis unseres Nachhaltigkeitsverständnisses bildet die erstmals im Geschäftsjahr 2017 durchgeführte Wesentlichkeitsanalyse, die unter Einbezug ausgewählter Mitarbeiter der Tochtergesellschaften erstellt wurde. Auf Basis unserer laufenden unterjährigen Kommunikation mit unseren Stakeholdern haben wir die wesentlichen Themen seither zumindest jährlich auf deren Aktualität überprüft und unverändert bestätigen können. Sowohl gesamtgesellschaftlich als auch rahmenpolitisch haben sich in letzter Zeit einige Neuentwicklungen ergeben, was uns im Jahr 2020 zu einer Überarbeitung und Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse bewogen hat.

Neben der Auswirkungsbewertung unserer Geschäftstätigkeit auf Umwelt und Gesellschaft wurden die wesentlichen Themen auch auf Einfluss von Entscheidungen und Handlungen der Stakeholder mit folgendem Ergebnis bewertet:

UMWELTBELANGE

- Forschung und Entwicklung
- Schadstoffausstoß der Fahrzeuge (Emissionen)*
- Effizienz beim Materialeinsatz (Abfall, Kreislaufwirtschaft)*
- Alternative Antriebstechnologien (u.a. Elektromobilität)*
- Energieeffizienz*
- Lokale Beschäftigung: Verantwortungsvolle Beschaffung*

VERMEIDUNG VON KORRUPTION UND BESTECHUNG

- Business Compliance
(Bekämpfung von Korruption, Datenschutz)

ACHTUNG VON MENSCHENRECHTEN

- Business Compliance (Bekämpfung von Korruption)
- Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit
- Faire Bezahlung und Arbeitsstandards*
(Diversität und Gleichbehandlung)

SOZIAL- UND ARBEITNEHMERBELANGE

- Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit
- Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter
- Lokale Beschäftigung: Arbeitsplätze*
- Faire Bezahlung und Arbeitsstandards
(Diversität und Gleichbehandlung)
- Datenschutz*
- Verkehrssicherheit*
- Produktqualität und -sicherheit/Kundengesundheit und -sicherheit
- Forschung und Entwicklung

*Neues wesentliche Thema, das im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse in 2020 aufgenommen wurde.

Die ausführliche Beschreibung der einzelnen Themen sowie entsprechende Aktivitäten und Prozesse finden sich im nichtfinanziellen Teil, der auch dieses Jahr als **separater Nachhaltigkeitsbericht** veröffentlicht und online verfügbar ist unter <https://www.pierer.com/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsberichte>

WERTSCHÖPFUNGSKETTE

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

SCHWERPUNKTE DER NACHHALTIGKEITSAKTIVITÄTEN IN 2020

Neue Mobilitätslösungen für Kategorie L

In den gegenwärtig vorangetriebenen Forschungs- und Entwicklungsprojekten wird an der Verbesserung von Mobilitätslösungen gearbeitet. So werden elektrische Antriebe und batterieelektrische Energiespeichersysteme entwickelt und für spezifische Anwendungsfälle optimiert. Ein Beispiel hierfür ist das Forschungsprojekt "E-Motion", das 2020 gestartet wurde und über 3 Jahre läuft. Elf Partner aus Industrie und Wissenschaft entwickeln hier gemeinsam Elektrozweiräder der Kategorie L speziell für die junge (16-18 Jahre) und ältere (50+) Generation. Diese kostengünstigen, energieeffizienten und komfortablen Elektrozweiräder sollen Anwendern von konventionellen Fahrzeugen eine brauchbare und umweltfreundliche Alternative mit reduziertem Footprint für ihren täglichen Pendelverkehr bereitstellen.

Arbeitssicherheit

In der Verbesserung der Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit sowie zur Verringerung der Arbeitsunfälle wurden bei der KTM AG unter anderem folgende Maßnahmen zusätzlich umgesetzt: Anpassung der Produktionsabläufe und der technischen Ausstattung der Produktionslinien zur Verringerung der Arbeitsunfälle. Schulungen zur Handhabung von Flurförderfahrzeugen im innerbetrieblichen Verkehr. Laufende Verbesserungen zur durchgängigen Durchführung von Sicherheits- und Brandschutzunterweisungen. Nachholen von fehlenden oder mangelhaften Sicherheitsunterweisungen in Bereichen mit vermehrtem Vorkommen von Arbeits- oder Beinahe-Unfällen. Auch bei der KTM E-Technologies GmbH, die Anfang 2021 in ein neues Gebäude übersiedelt ist, steht die Sicherheit an den Arbeitsplätzen im Fokus – Insbesondere in den neuen Werkstätten der Forschung und Entwicklung, die sich künftig stärker auf das wesentliche Thema E-Mobility spezialisieren wird. Das Sicherheitskonzept wurde nach den neuesten Standards umgesetzt.

Aus- und Weiterbildung

Aufgrund der hohen technischen Anforderungen sind gut ausgebildete Mitarbeiter von besonderer Bedeutung. Insbesondere in Hinblick auf den Wachstumskurs können sich Risiken aus dem Ausscheiden von Schlüsselkräften aus dem Unternehmen ergeben. Das Jahr 2020 war auch in der Aus- und Weiterbildung geprägt von der Corona-Pandemie. Unter Einhaltung strengster Sicherheitsmaßnahmen und durch Umstellung auf Online-Trainings, konnte der Trainingsbetrieb in der PIERER Mobility-Gruppe fortgeführt werden. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit E-Learnings, Webinaren und anderen Online-Trainings, wird auch in der Zukunft ein Schwerpunkt auf diese Art der Weiterbildung gelegt.

Umweltmanagement

Die Koordination der Aktivitäten zur Sicherstellung der Umweltziele erfolgt in weiten Teilen der PIERER Mobility-Gruppe in den jeweiligen Fachbereichen des Unternehmens. Darüber hinaus wird derzeit an der Implementierung eines Umweltmanagementsystems nach **ISO 14001:2015** gearbeitet. Im Zuge der Implementierung werden auch unsere Nachhaltigkeitsziele definiert. Die Zertifizierung dieses Umweltmanagementsystems (UMS) ist für Mitte 2021 geplant und wird neben der KTM AG auch die KTM Components GmbH umfassen. Jeder Mitarbeiter wird zum Umweltmanagementsystem geschult und somit zu ökologisch verantwortungsbewusstem Handeln verpflichtet werden.

Die wesentlichen Implementierungsschritte:

- Definition von Umweltzielen
- Integration des Umweltmanagementsystems in das bestehende Managementsystem mit den dazugehörigen Prozessen
- Identifikation relevanter Umweltaspekte und deren Auswirkungen
- Ausbau des Abfallmanagementsystems
- Darstellung von Energie- und Materialströmen und Ableitung von Verbesserungspotentialen

Nachhaltige Energiequelle am Dach von KTM

Die Dachfläche des KTM-Logistikzentrums in Munderfing wurde zur Errichtung einer Photovoltaikanlage in der Größe von 40.000 m² vermietet. Diese Anlage ist für die Stromspeisung in das öffentliche Netz ausgelegt und wird bis 2022 in insgesamt drei Bauabschnitten realisiert – sie dient als Energiequelle mit einer Gesamtleistung von elf Megawatt. Der Betreiber der Photovoltaik-Anlage ist die Ökosolar PV GmbH (Österreich). Auf einer Fläche von 24.000 Quadratmeter werden im ersten Bauabschnitt 2021 insgesamt 12.000 Module sowie 60 Wechselrichter mit einer Leistung von vier Megawatt in Betrieb genommen. Das ergibt in Summe eine nachhaltige Energiemenge von 3,5 Mio. Kilowattstunden (kWh) pro Jahr. In der Endstufe kann die Anlage ca. 2.000 Haushalte versorgen.

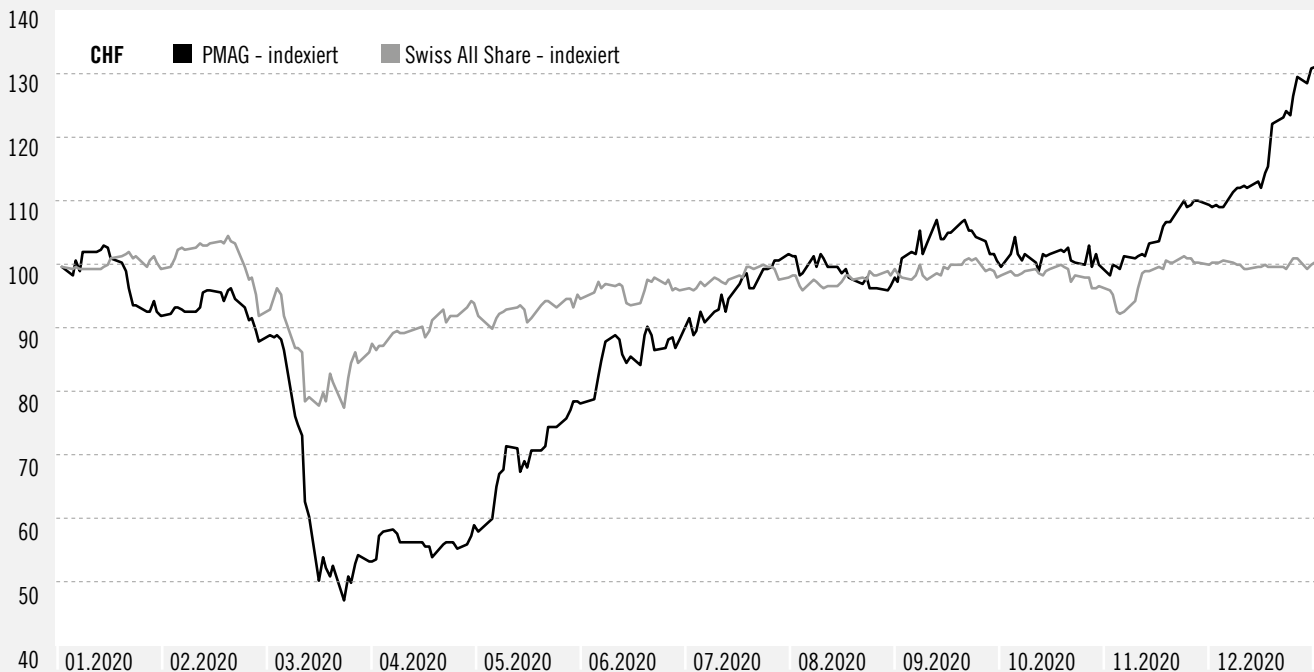
Motorrad- und Fahrsicherheit

Im Forschungs- und Entwicklungsbereich engagiert sich die Gruppe intensiv für die Sicherheit der Motorradfahrer und arbeitet an zukunftsweisenden Lösungen. Wie zum Beispiel die „**Fahrzeug zu Fahrzeug (V2V) – Kommunikation**“ bietet großes Potenzial, Unfälle zu vermeiden. Die Analyse von Unfallszenarien zeigt, dass eine häufige Ursache im innerstädtischen Kreuzungsbereich liegt. Die schmalere Silhouette eines Motorrads führt in vielen Fällen dazu, dass Motorräder von Auto- oder LKW-Fahrern schlicht übersehen werden. Welches Potenzial in dieser neuen Technik steckt, konnte im Sommer 2020 auf dem Testgelände der Volkswagen AG demonstriert werden. Hier wurden Applikationstests an einem Volkswagen Serienfahrzeug durchgeführt. Zudem wurde eine **PTW-Abbiegungswarnung** in Kooperation mit Volkswagen erarbeitet und für ein Patent angemeldet. Der Prozess befindet sich noch im Prüfverfahren. Dieses Warnsystem soll dazu dienen, ein Kollisionsrisiko mit einem verdeckten Kraftfahrzeug zu reduzieren.

SDGs MIT GRÖSSTER WIRKUNG FÜR DIE PIERER MOBILITY

Hierzu wurden diejenigen SDGs ausgewählt, welche aufgrund unserer derzeitigen Aktivitäten im besonderen Fokus stehen und auch zukünftig schwerpunktmäßig behandelt werden sollen:





AKTIE & INVESTOR RELATIONS

Das aktuelle Grundkapital in der Höhe von € 22.538.674 ist eingeteilt in 22.538.674 auf Inhaber lautende Stückaktien mit Stimmrecht, wobei jede Stammaktie am Grundkapital in gleichem Umfang beteiligt ist. Seit dem 14. November 2016 sind die Aktien der PIERER Mobility AG im International Reporting Standard der SIX Swiss Exchange primärkotiert (Eröffnungskurs CHF 4,90*). Am 29. März 2017 wurden die Aktien der PIERER Mobility AG in den Swiss Performance Index (SPI) der SIX Swiss Exchange aufgenommen. Seit dem 3. März 2020 notieren die Aktien der PIERER Mobility AG auch im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse (General Standard). Begleitet wurde die Zulassung zum Regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse von der Stifel Europe Bank AG (vormals MainFirst Bank AG), die auch als Designated Sponsor im Xetra-Handel agiert. Spezialist am Handelsplatz der Frankfurter Wertpapierbörse ist die Baader Bank AG.

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

Per 30. September 2020 wurde der Handel der Aktien der PIERER Mobility AG im Amtlichen Handel der Wiener Börse beendet. Die Wiener Börse AG hat die Aktien der PIERER Mobility AG auf eigene Initiative in den „global market“ von weltweit agierenden Unternehmen mit Wirkung ab dem 1. Oktober 2020 aufgenommen.

ENTWICKLUNG DER PIERER MOBILITY-AKTIE

Die weltweite Ausbreitung des Coronavirus traf im Frühjahr 2020 die Aktienmärkte massiv, es kam an den Börsen zu größeren Kursverlusten. Damit einhergehend ist auch die PMAG Aktie stark gefallen. Sie konnte während des Jahres aber wieder deutlich aufholen und verzeichnete bis zum Jahresende einen steigenden Kursverlauf. Die PMAG-Aktie schloss am letzten Handelstag des Geschäftsjahres 2020 (30.12.2020) bei CHF 71,1. Der höchste Schlusskurs an der SIX Swiss Exchange lag im Berichtsjahr bei CHF 71,9; der niedrigste bei CHF 25,0. Die Marktkapitalisierung betrug per 31.12.2020 CHF 1.602,5 Mio.

RESEARCH COVERAGE

Die Betreuung der PIERER Mobility AG durch Investmentbanken ist ein wichtiger Bestandteil in der umfassenden Investor-Relations-Tätigkeit des Unternehmens und ist von besonderer Bedeutung für die Wahrnehmung und Einschätzung der PMAG-Aktie bei Investoren. Neben dem Coverage durch die Bank Vontobel AG besteht eine Zusammenarbeit mit drei weiteren Analystenhäusern. Die M.M.Warburg & CO (AG & Co.) hat seit ihrer Erstanalyse im Juni 2019 auch im Berichtsjahr alle ihre Empfehlun-

gen zur PMAG-Aktie konstant auf „Buy“ gesetzt und erhöhte ihr Rating vom 4. Februar 2021 auf CHF 88 (CHF 79). Die Edison Group erwartet in ihrer letzten Bewertung vom 15. Februar 2021 für den PTW-Hersteller ein zusätzliches Wachstum durch die Elektromobilität im Kerngeschäft Motorräder und im E-Bike-Segment, das im Zuge der Vereinfachung in der Konzernstruktur beschleunigt werden kann. Die Bank Vontobel AG veröffentlichte ihre umfassende Erstanalyse im Februar 2017 mit der Empfehlung „Hold“. Seit Oktober 2017 ist das Rating zur PIERER Mobility AG von Vontobel konstant auf „Buy“ gesetzt – mit der am 2. Februar 2021 publizierten Empfehlung erhöhte Vontobel das Kursziel auf CHF 85 (CHF 79). Die Stifel Europe Bank AG (vormals MainFirst Bank AG) in Frankfurt hat ihre ausführliche Erstanalyse am 4. März 2020 veröffentlicht. Nach ihren regelmäßigen Analysen im vergangenen Geschäftsjahr erfolgte das jüngste Update im Februar 2021 nach der Veröffentlichung der vorläufigen Ergebnisse für das Geschäftsjahr 2020.

RÜCKKAUF UND VERWENDUNG EIGENER AKTIEN

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

Auf Grundlage der Rückkaufs- und Wiederverkaufsermächtigung für eigene Aktien der außerordentlichen Hauptversammlung vom 4. Oktober 2019 hat der Vorstand der PIERER Mobility AG beschlossen, davon 30.703 Stück eigene Aktien (rund 0,14 Prozent des Grundkapitals) im August 2020 zu verwerten. Zweck dieser Veräußerung war die Verwendung eigener Aktien zur Begleichung des Kaufpreises und des Einlösungsbetrages für das Gesellschafterdarlehen in Höhe von insgesamt EUR 1.509.693,75 für den Erwerb der 35-prozentigen Beteiligung an der digitalen Handelsplattform DealerCenter Digital GmbH (DCD GmbH), München/Deutschland. Der Aufsichtsrat hat dieser Transaktion am 30. Juli 2020 seine Zustimmung erteilt. Die Gesellschaft verfügte zum Stichtag 31. Dezember 2020 über 193.340 Stück eigene Aktien; dies entspricht rund 0,86 Prozent des Grundkapitals.

DIVIDENDE

Vor dem Hintergrund der ab März 2020 gesetzten Maßnahmen im weltweiten Kampf gegen COVID-19 hat sich der Vorstand entschieden, das europäische Händlernetz der PIERER Mobility AG zu stützen und somit für das Geschäftsjahr 2019 keine Dividende an die Aktionäre auszuschütten. Die wirtschaftlich negativen Auswirkungen auf den Einzelhandel im Allgemeinen – und den Zweiradhandel im Speziellen – haben eine längere Zeit, als es noch zu Beginn der Pandemie angenommen wurde, angedauert. Daher war es notwendig, das Händlernetz in dieser schwierigen Zeit bestmöglich finanziell mit verschiedenen Maßnahmen zu unterstützen.

Der Vorstand wird laut der veröffentlichten Meldung vom 22. März 2021 der Hauptversammlung am 29. April 2021 die Ausschüttung einer Dividende von € 0,50 je Aktie vorschlagen. Im Hinblick auf ein Ergebnis je Aktie von € 1,56 bedeutet das eine Ausschüttungsquote von 32,05%. Die Gesellschaft hielt zum 31. Dezember 2020 193.340 Stück eigene Aktien. Diese Aktien sind gemäß § 65 Abs 5 AktG nicht dividendenberechtigt. Die Zahl der dividendenberechtigten Aktien beträgt zum 31.12.2020 somit 22.345.334 Stück Aktien. Die Zahl der von der Gesellschaft gehaltenen eigenen Aktien kann sich bis zum Zeitpunkt der Hauptversammlung bzw. bis zum Dividendenstichtag noch verändern. Bei 22.345.334 dividendenberechtigten Aktien wird somit ein Betrag in Höhe von rund € 11,17 Mio. ausgeschüttet.

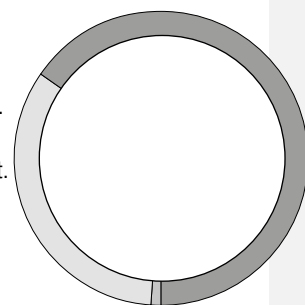
INVESTOR RELATIONS AKTIVITÄTEN

Das Management der PIERER Mobility AG ist bemüht, eine transparente, zeitnahe und umfassende Informations- und Kommunikationspolitik mit den Kapitalmarktteilnehmern sowie der breiten Öffentlichkeit zu führen. Daher wird in regelmäßigen Abständen über die wirtschaftliche Lage sowie über die künftige Entwicklung der PIERER Mobility-Gruppe informiert. Um Transparenz, Service und Aktualität zu gewährleisten, werden alle Finanzberichte, Pressemeldungen, Ad-Hoc-Meldungen, Stimmrechtsmitteilungen sowie Unternehmenspräsentationen auf der Website des Unternehmens www.pierermobility.com veröffentlicht und stehen damit allen Aktionären zeitgleich zur Verfügung. Trotz Corona-Pandemie konnten alle geplanten Veranstaltungen abgehalten werden, die mit dem ersten Lockdown ab dem Frühjahr ausnahmslos virtuell stattgefunden haben.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31.12.2020

Im Geschäftsjahr 2020 hielt die Pierer-Gruppe, Österreich eine Beteiligung in Höhe von rund 65,5 Prozent des Grundkapitals der Gesellschaft. Der Streubesitz betrug rund 33,6 Prozent, der Anteil eigener Aktien lag bei rund 0,9 Prozent.

- Pierer-Gruppe, Österreich: ~ 65,5 %
- Streubesitz: ~ 33,6 %
- Eigene Aktien: ~ 0,9 %



WEITERE INFORMATIONEN ZUR PIERER MOBILITY-AKTIE

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



STRATEGISCHE INITIATIVEN 2021

„ZWEIRÄDER WERDEN FÜR DEN INDIVIDUALVERKEHR
IMMER WICHTIGER“

Stärkung der Marktführerschaft

in Europa und in den USA

Offensive Marktstrategie in China

auf Basis des Joint Ventures mit CFMOTO

**Erweiterung der elektrischen
Produktpalette (4 -11 kW)
im Niedrigvoltbereich (48 Volt)
um weitere Modelle**

E-Bike-Segment

Vertriebsausbau in ganz Europa, Nord Amerika
und Australien

**Erweiterung der
GASGAS-Motorrad-Produktpalette
und weiterer Ausbau des Produkt-
portfolios im Bereich E-Bike**

**Fortführung des nachhaltigen
Effizienzprogramms
und Fokus auf die Supply Chain**

**Starker Fokus auf Free-Cash-Flow
Generierung**



CORPORATE GOVERNANCE 2020 NACH ÖCGK

| | |
|---|----|
| 01 BEKENNTNIS ZUM ÖSTERREICHISCHEN CORPORATE GOVERNANCE KODEX (ÖCGK) | 56 |
| 02 ZUSAMMENSETZUNG DER ORGANE | 57 |
| Arbeitsweise des Vorstandes | 57 |
| Zusammensetzung des Vorstandes..... | 58 |
| Arbeitsweise des Aufsichtsrates | 60 |
| Zusammensetzung des Aufsichtsrates | 61 |
| Ausschüsse des Aufsichtsrates und deren Mitglieder | 61 |
| Unabhängigkeit des Aufsichtsrates | 62 |
| 03 MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG VON FRAUEN | 63 |
| 04 BESCHREIBUNG DES DIVERSITÄTSKONZEPTS | 63 |
| 05 PRÜFUNGEN UND EXTERNE EVALUIERUNG | 64 |
| 06 VERÄNDERUNGEN NACH DEM ABSCHLUSSSTICHTAG | 65 |

| | |
|---|----|
| BERICHT GEMÄSS DER RICHTLINIE CORPORATE GOVERNANCE RLCG DER SIX SWISS EXCHANGE | 66 |
|---|----|

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT 2020

Die Aktien der PIERER Mobility AG sind seit dem 14. November 2016 an der SIX Swiss Exchange (SIX) im International Reporting Standard hauptnotiert (ISIN AT0000KTMIG02). Zudem sind die Aktien der PIERER Mobility AG seit dem 3. März 2020 im regulierten Markt (General Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse gelistet. Bis zum 30. September 2020 waren die Aktien der PIERER Mobility AG zusätzlich an der Wiener Börse (Amtlicher Handel) gelistet.

01 BEKENNTNIS ZUM ÖSTERREICHISCHEN CORPORATE GOVERNANCE KODEX (ÖCGK)

Mit dem Österreichischen Corporate Governance-Kodex wird inländischen Aktiengesellschaften ein Ordnungsrahmen für die Führung und Überwachung des Unternehmens zur Verfügung gestellt. Der Kodex verfolgt das Ziel einer verantwortlichen, auf nachhaltige und langfristige Wertschaffung ausgerichteten Leitung und Kontrolle von Gesellschaften und Konzernen. Damit soll ein hohes Maß an Transparenz für alle Stakeholder des Unternehmens erreicht werden.

Grundlage des Kodex sind die Vorschriften des österreichischen Aktien-, Börse- und Kapitalmarktrechtes, die EU-Empfehlungen zu den Aufgaben der Aufsichtsratsmitglieder und zur Vergütung von Direktoren sowie in ihren Grundsätzen die OECD-Richtlinien für Corporate Governance. Der Kodex wurde seit dem Jahr 2002 mehrfach überarbeitet. Der vorliegende Corporate Governance-Bericht basiert auf dem Status der Kodex-Revision vom Jänner 2021. Der Kodex ist unter www.corporate-governance.at in der jeweils aktuell gültigen Fassung öffentlich zugänglich.

Die PIERER Mobility AG (vormals KTM Industries AG) bekennt sich uneingeschränkt zum Österreichischen Corporate Governance-Kodex in der geltenden Fassung. Dieses Bekenntnis ist eine freiwillige Selbstverpflichtung der PIERER Mobility AG mit dem Ziel, das Vertrauen der Aktionärinnen und Aktionäre zu stärken und die hohen unternehmensinternen Rechts-, Verhaltens- und Ethikstandards der PIERER Mobility AG weiter kontinuierlich zu optimieren.

Der Corporate Governance Bericht des Geschäftsjahres 2020 ist auf der Homepage der Gesellschaft (www.pierermobility.com) unter der Rubrik Investor Relations > Corporate Governance > Corporate Governance Bericht öffentlich zugänglich.

Aufgrund dieses Bekenntnisses hat die PIERER Mobility AG nicht nur den gesetzlichen Anforderungen („L-Regel“) zu genügen. Vielmehr bewirkt diese freiwillige Selbstverpflichtung, dass sie die Nichteinhaltung von C-Regeln („Comply or Explain“) – das sind Regeln, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen – zu begründen hat. Im Sinn dieser Systematik des ÖCGK hat die PIERER Mobility AG die Abweichung von den C-Regeln des ÖCGK wie folgt erklärt:

„C-Regel 18“: Im Hinblick auf die Unternehmensgröße wurde keine eigene Stabstelle „Interne Revision“ eingerichtet. Es ist jedoch eine interne Kontroll- und Reportingsystematik aufgesetzt, die den Vorstand in die Lage versetzt, Risiken zu erkennen und rasch darauf zu reagieren. Der Aufsichtsrat, insbesondere der Prüfungsausschuss, wird regelmäßig über die internen Kontrollmechanismen und das Risikomanagement im Konzern informiert. Weitere Informationen zum Risikomanagement finden sich im Anhang des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2020.

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

„C-Regel 36“: Im ersten Quartal ist der Aufsichtsrat angesichts der Corona Krise zu drei Sitzungen zusammengetreten. Im zweiten Quartal erfolgten ständige telefonische Abstimmungen zwischen dem Aufsichtsrat und dem Vorstand, da sich die Situation und Maßnahmen regelmäßig änderten und somit stets neu abgestimmt werden mussten. Aufgrund der stets engen Abstimmung zwischen Vorstand und Aufsichtsrat wurde von einer Aufsichtsratssitzung im zweiten Quartal 2020 abgesehen. Der Aufsichtsrat ist bestrebt, seine Organisation, Arbeitsweise und Effizienz ständig zu verbessern. Eine explizite Selbstevaluierung hat im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht stattgefunden.

„C-Regeln 39, 41, und 43“: Da der Aufsichtsrat der PIERER Mobility AG im Geschäftsjahr 2020 aus nur vier Mitgliedern bestand, wurde auf die Einrichtung eines Nominierungs- und Vergütungsausschusses sowie eines eigenen Ausschusses, der zu Entscheidungen in dringenden Fällen befugt ist, verzichtet, da dies zu keiner Effizienzsteigerung der Aufsichtsratsarbeit geführt hätte. Die Aufgaben des Nominierungs- und Vergütungsausschusses werden vom gesamten Aufsichtsrat wahrgenommen.

„C-Regel 49“: Der Abschluss von Verträgen mit Mitgliedern des Aufsichtsrates, durch die sich diese außerhalb ihrer Tätigkeit im Aufsichtsrat gegenüber der Gesellschaft zu einer Leistung gegen ein nicht bloß geringfügiges Entgelt verpflichten, wird gesetzeskonform vom Aufsichtsrat genehmigt. Von einer Veröffentlichung wird jedoch aufgrund der damit zusammenhängenden Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse Abstand genommen. Im Übrigen enthält der Anhang zum Konzernabschluss Angaben zu „Erläuterungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen sowie zu den Organen“, in welchen die Entgelte für Leistungen von Mitgliedern des Aufsichtsrats außerhalb ihrer Tätigkeit im Aufsichtsrat enthalten sind.

„C-Regel 83“: Das Risikomanagementsystem ist in der PIERER Mobility AG Gruppe auf unterschiedlichen Ebenen eingerichtet. Das betriebspezifische Risikomanagementsystem ist direkt auf Ebene der Beteiligungsgesellschaften eingerichtet. Die Überwachung des Risikomanagementsystems der Beteiligungsgesellschaften erfolgt aufgrund der Holdingfunktion der Gesellschaft im Rahmen des beteiligungsspezifischen Risikomanagements. Regel 83 wird daher nur insoweit nicht entsprochen, als eine Beurteilung des Risikomanagements durch den Abschlussprüfer nicht erfolgt.

Darüber hinaus ist die PIERER Mobility AG auch darauf bedacht, nicht nur den Mindestanforderungen, sondern auch allen R-Regeln („Recommendation“, Empfehlungen) des ÖCGK ausnahmslos zu entsprechen.

Das Unternehmen fühlt sich zu Transparenz und der Zielsetzung „True and Fair View“ für alle Eigentümer verpflichtet. Alle relevanten Informationen veröffentlichen wir im Geschäftsbericht, im Halbjahresbericht, auf der Unternehmenswebsite und im Rahmen unserer laufenden Pressearbeit. Die Berichte werden nach international anerkannten Grundsätzen der Rechnungslegung (IFRS) erstellt. Die PIERER Mobility AG informiert ihre Aktionäre mit Adhoc- oder Pressemeldungen zu allen unternehmensrelevanten Themen. Auf wichtige Termine weisen wir im Finanzkalender hin. Sämtliche Informationen werden auf der Website unter der Rubrik „Investor Relations“ oder „Newsroom“ veröffentlicht. Sie stehen damit allen Aktionären zeitgleich zur Verfügung.

Die Gesellschaft hat 22.538.674 Stammaktien ausgegeben. Es existieren keine Vorzugsaktien oder Einschränkungen für die Stammaktien. Das Prinzip „One share – one vote“ kommt somit voll zum Tragen. Gemäß österreichischem Übernahmegesetz ist sichergestellt, dass im Falle eines Übernahmeangebotes (öffentliches Pflichtangebot) jeder Aktionär den gleichen Preis für seine Aktien erhält. Die Aktionärsstruktur der PIERER Mobility AG ist im Abschnitt „Aktie & Investor Relations“ des Geschäftsberichtes dargestellt.

02 ZUSAMMENSETZUNG DER ORGANE

Die Organe der PIERER Mobility AG setzen sich aus dem Vorstand, dem Aufsichtsrat sowie der Hauptversammlung zusammen. Die Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat erfolgt in regelmäßigen Abständen und basiert auf einer offenen und transparenten Diskussion.

ARBEITSWEISE DES VORSTANDS:

Der Vorstand der PIERER Mobility AG bzw. die einzelnen Vorstandsmitglieder agieren auf der Grundlage des Gesetzes, der Satzung der Gesellschaft und der vom Aufsichtsrat beschlossenen Geschäftsordnung des Vorstands, welche die Regeln der Zusammenarbeit der Vorstandsmitglieder sowie die Geschäftsverteilung im Vorstand festlegen.

Die Abstimmung innerhalb des Vorstands erfolgt in regelmäßigen Sitzungen aber auch in Gestalt eines informellen Informationsaustausches. In den Vorstandssitzungen werden das laufende Geschäft und die unternehmensstrategischen Themen besprochen. Ebenso werden die jeweils anstehenden Maßnahmen der Leitung und Geschäftsführung abgestimmt, die von den geschäftsordnungsgemäß zuständigen Vorstandsmitgliedern umzusetzen sind.

Die Geschäftsordnung unterwirft den Vorstand bzw. die einzelnen Vorstandsmitglieder umfassenden Informations- und Berichtspflichten gegenüber dem Aufsichtsrat und normiert einen umfangreichen Katalog von Maßnahmen und Rechtsgeschäften, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen.

ZUSAMMENSETZUNG DES VORSTANDS:

Der Vorstand der PIERER Mobility AG setzte sich im Geschäftsjahr 2020 wie folgt zusammen (Regel C-16 des ÖCGK):

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

* DI Stefan Pierer war seit dem 30. April 2005 in der Geschäftsführung der CROSS Industries AG (FN 261823 i). In den Hauptversammlungen der BF HOLDING AG (FN 78112 x) und der CROSS Industries AG vom 22. April 2015 wurde der Beschluss gefasst, die CROSS Industries AG als übertragende Gesellschaft auf die BF HOLDING AG als übernehmende Gesellschaft im Rahmen einer Gesamtrechtsnachfolge zu verschmelzen. Mit Wirkung zum 2. Juni 2015 wurde die CROSS Industries AG auf die BF HOLDING AG verschmolzen. Gleichzeitig wurde die Firma der übernehmenden Gesellschaft (FN 78112 x) auf CROSS Industries AG geändert. Seit dem 2. Juni 2015 ist DI Stefan Pierer somit Vorstand der CROSS Industries AG (nunmehr PIERER Mobility AG).

** Mag. Friedrich Roithner war seit dem 23. Juni 2010 Vorstand der CROSS Industries AG (FN 261823 i). In den Hauptversammlungen der BF HOLDING AG (FN 78112 x) und der CROSS Industries AG vom 22. April 2015 wurde der Beschluss gefasst, die CROSS Industries AG als übertragende Gesellschaft auf die BF HOLDING AG als übernehmende Gesellschaft im Rahmen einer Gesamtrechtsnachfolge zu verschmelzen. Mit Wirkung zum 2. Juni 2015 wurde die CROSS Industries AG auf die BF HOLDING AG verschmolzen. Gleichzeitig wurde die Firma der übernehmenden Gesellschaft (FN 78112 x) auf CROSS Industries AG geändert. Seit dem 2. Juni 2015 ist Mag. Friedrich Roithner somit Vorstand der CROSS Industries AG (nunmehr PIERER Mobility AG).

DI STEFAN PIERER (CEO)

Beruflicher Werdegang:

Nach dem Abschluss seiner Ausbildung an der Montanuniversität Leoben (Betriebs- und Energiewirtschaft) begann Stefan Pierer seine Karriere 1982 bei der HOVAL GmbH in Marchtrenk als Vertriebsassistent und später als Vertriebsleiter und Prokurist. 1987 gründete er die PIERER Mobility-Gruppe, in der er als Aktionär und Vorstand tätig ist. Seit 1992 ist er Aktionär und Vorstand der KTM AG, ab 2011 Aufbau der Pierer Industrie AG, deren Alleinaktionär und Vorstandsvorsitzender er ist.

Weitere wesentliche Funktionen im Konzern:

- Vorstandsvorsitzender der KTM AG

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

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

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

Nach dem Studium der Betriebswirtschaftslehre an der Johannes Kepler Universität Linz begann Friedrich Roithner seine Karriere bei der Ernst & Young GmbH. Nach drei Jahren wechselte er zur Austria Metall AG, wo er bis 2006 (davon ab 2002 im Vorstand) tätig war. Seit Ende 2007 ist Friedrich Roithner im Management der PIERER Mobility-Gruppe tätig. Von März 2008 bis Juni 2010 war Friedrich Roithner Vorstand der Unternehmens Invest AG.

Weitere wesentliche Funktionen im Konzern:

- Aufsichtsratsvorsitzender der KTM AG
- Aufsichtsratsvorsitzender der KTM Components GmbH
- Aufsichtsratsvorsitzender der abatec group AG

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

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

MAG. HUBERT TRUNKENPOLZ**Beruflicher Werdegang:**

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

Weitere wesentliche Funktionen im Konzern:

- Vorstandsmitglied der KTM AG

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

- Keine.

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

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

Weitere wesentliche Funktionen im Konzern:

- Vorstandsmitglied der KTM AG
- Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der KTM Components GmbH

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

- Keine.

ARBEITSWEISE DES AUFSICHTSRATES:

Der Aufsichtsrat hat auch im Geschäftsjahr 2020 die ihm nach Gesetz, Satzung, ÖCGK und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben und Pflichten gewissenhaft wahrgenommen. Sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats und der Ausschüsse des Aufsichtsrats sind im Sinn des ÖCGK frei und unabhängig. Im Geschäftsjahr 2020 wurden insgesamt sechs Aufsichtsratssitzungen abgehalten. Im ersten Quartal ist der Aufsichtsrat angesichts der Corona Krise zu drei Sitzungen zusammengetreten. Im zweiten Quartal erfolgten ständige telefonische Abstimmungen zwischen dem Aufsichtsrat und dem Vorstand, da sich die Situation und Maßnahmen regelmäßig änderten und somit stets neu abgestimmt werden mussten. Aufgrund der stets engen Abstimmung zwischen Vorstand und Aufsichtsrat wurde von einer Aufsichtsratssitzung im zweiten Quartal 2020 abgesehen. Die Sitzungen dauerten durchschnittlich rund zwei bis zweieinhalb Stunden. Weiters fanden zwei Sitzungen des Prüfungsausschusses statt; die Sitzungen dauerten durchschnittlich rund eine Stunde. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Geschäftsjahr 2020 in seinen Sitzungen regelmäßig mit der Überwachung der Projekte, dem Geschäftsverlauf und der Geschäftsplanung (Vorschau, Budget und Mehrjahresplanung) unter Einbezug der nicht finanziellen Leistungsindikatoren.

Weiters hat sich der Aufsichtsrat in den Sitzungen der Erörterung und Beschlussfassung über die Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses 2019, der Prüfung des Konzernabschlusses 2019, der Tagesordnung und den Beschlussvorschlägen für die 23. ordentliche Hauptversammlung, dem Finanzstatus sowie Vorstandsangelegenheiten gewidmet. Im Detail wird auch auf die Ausführungen im Bericht des Aufsichtsrates über das Geschäftsjahr 2020 verwiesen.

Weiters beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit dem Compliance Management sowie mit der Corporate Governance des Unternehmens.

Der Aufsichtsrat hat entsprechend den Satzungsbestimmungen einen Vorsitzenden und einen Stellvertreter gewählt und entsprechend der gesetzlichen Verpflichtung einen Prüfungsausschuss bestellt.

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

Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhalten 14 Tage vor jeder Sitzung die mit dem Vorsitzenden abgestimmte Tagesordnung und umfassende Informationen zu den Tagesordnungspunkten. In dringenden Fällen kann der Vorsitzende des Aufsichtsrates die Frist verkürzen, sofern alle Mitglieder des Aufsichtsrates nachweislich verständigt wurden. Im Falle der Verkürzung der Frist dürfen, falls nicht alle Mitglieder des Aufsichtsrates anwesend oder vertreten sind, nur jene Tagesordnungspunkte behandelt werden, die für die verkürzte Einberufung ursächlich waren.

Der Aufsichtsrat ist beschlussfähig, wenn alle Mitglieder des Aufsichtsrats ordnungsgemäß eingeladen wurden und mindestens die Hälfte der gewählten Mitglieder, jedenfalls aber drei Mitglieder, darunter der Vorsitzende oder sein Stellvertreter, an der Sitzung persönlich teilnehmen.

Die Beschlüsse des Aufsichtsrates werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst; bei Stimmgleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden des Aufsichtsrates den Ausschlag.

Der Aufsichtsrat ist berechtigt, vom Vorstand jederzeit schriftliche Berichte über Angelegenheiten der Gesellschaft und Belange der Geschäftsführung zu verlangen. An den Sitzungen des Aufsichtsrates und des Prüfungsausschusses nimmt grundsätzlich auch der Vorstand teil, sofern der Vorsitzende des Aufsichtsrates nicht anderes bestimmt. Die Mitglieder des Vorstands haben kein Stimmrecht.

In der Aufsichtsratssitzung erläutern die Mitglieder des Vorstandes umfassend den Geschäftsverlauf und die personelle und finanzielle Entwicklung der Unternehmensgruppe. Die Beratung mit dem Vorstand und der Mitglieder untereinander nimmt breiten Raum ein. Die Beschlussfassung zu Investitionen, Akquisitionen und anderen Anträgen gemäß der Geschäftsordnung des Vorstandes bilden einen weiteren Schwerpunkt jeder Aufsichtsratssitzung.

Die vom Aufsichtsrat gebildeten Ausschüsse erfüllen ihre Aufgaben im Namen des Aufsichtsrates. Jedem Ausschuss müssen mindestens 2 Mitglieder angehören. Für jeden gebildeten Ausschuss bestellt der Aufsichtsrat ein Ausschussmitglied zum Vorsitzenden. Für die Einberufung, die Sitzungen und die Beschlussfassung eines Ausschusses gilt die Geschäftsordnung des Aufsichtsrates.

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

Es wurden keine Verträge zwischen der Gesellschaft und Mitgliedern des Aufsichtsrats geschlossen, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen (Regel C-48 des ÖCGK).

Der Prüfungsausschuss hat die Rechnungslegungsprozesse (einschließlich der Konzernrechnungslegung), die Abschlussprüfung (einschließlich der Konzernabschlussprüfung) und die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems sowie des Revisionsystems überwacht. Der Prüfungsausschuss hat Nicht-Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) bis zu einer Höhe von TEUR 1.500 pro Geschäftsjahr genehmigt. Die Genehmigung gilt für das Geschäftsjahr 2021 und wird vom Prüfungsausschuss bei Bedarf adaptiert. Einmal jährlich wird dem Prüfungsausschuss über die tatsächlich erbrachten Nichtprüfungsleistungen berichtet. Schließlich wurde auch die Unabhängigkeit und Tätigkeit des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) insbesondere im Hinblick auf die für die geprüfte Gesellschaft erbrachten zusätzlichen Leistungen geprüft und überwacht.

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

ZUSAMMENSETZUNG DES AUFSICHTSRATES:

Der Aufsichtsrat der Gesellschaft setzte sich im Geschäftsjahr 2020 wie folgt zusammen:

| Name Geburtsjahr | Funktion | Erstbestellung | Ende der laufenden Funktionsperiode | Weitere Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in anderen in- und ausländischen börsennotierten Gesellschaften |
|---|--|----------------|---|--|
| Josef Blazicek geb. 1964 | Aufsichtsratsvorsitzender | 2008 | Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2020 beschließt | All for One Steeb AG (Deutschland) SHW AG (Deutschland) |
| Dr. Ernst Chalupsky geb. 1954 | Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrates | 2014 | Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2020 beschließt | Keine |
| Mag. Klaus Rinnerberger geb. 1964 | Mitglied des Aufsichtsrates | 2015 | Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2024 beschließt | SHW AG (Deutschland) |
| Ing. Alfred Hörtenhuber geb. 1955 | Mitglied des Aufsichtsrates | 2018 | Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2022 beschließt | SHW AG (Deutschland) |

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATES UND DEREN MITGLIEDER:

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

Mag. Klaus Rinnerberger

- Vorsitzender, Finanzexperte

Josef Blazicek

- Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Ernst Chalupsky

- Mitglied

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

Der Prüfungsausschuss ist für die Prüfung und Vorbereitung der Feststellung des Jahresabschlusses, des Gewinnverwendungsvorschlags und des Lageberichts sowie die Prüfung des Konzernabschlusses und des Corporate Governance-Berichts zuständig. Der Prüfungsausschuss hat einen Vorschlag für die Auswahl des Abschlussprüfers zu erstaten und bereitet den Vorschlag des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung für dessen Wahl vor. Der Prüfungsausschuss hat gemäß Regel C-81a des ÖCGK mit dem Abschlussprüfer in einer Besprechung die Abwicklung der wechselseitigen Kommunikation festzulegen.

Der Prüfungsausschuss der PIERER Mobility AG ist im Geschäftsjahr 2020 zu zwei Sitzungen zusammengekommen, an der auch ein Vertreter des Wirtschaftsprüfers teilgenommen hat.

Da der Aufsichtsrat aus nicht mehr als 6 Mitgliedern besteht, werden die Aufgaben des Vergütungs- und Nominierungsausschusses vom gesamten Aufsichtsrat wahrgenommen.

UNABHÄNGIGKEIT DES AUFSICHTSRATES:

Ein Aufsichtsratsmitglied ist als unabhängig anzusehen, wenn es in keiner geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zur Gesellschaft oder zu deren Vorstand steht, die einen materiellen Interessenskonflikt begründet und daher geeignet ist, das Verhalten des Mitgliedes zu beeinflussen.

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

Die Unabhängigkeit der Aufsichtsratsmitglieder wird anhand folgender Leitlinien definiert:

- **Kriterium 1:** Das Aufsichtsratsmitglied war in den vergangenen fünf Jahren nicht Mitglied des Vorstandes oder leitender Angestellter der PIERER Mobility AG oder eines Tochterunternehmens der Gesellschaft.
- **Kriterium 2:** Das Aufsichtsratsmitglied unterhält beziehungsweise unterhielt im letzten Jahr zum Unternehmen oder einem Tochterunternehmen der Gesellschaft kein Geschäftsverhältnis in einem für das Aufsichtsratsmitglied bedeutenden Umfang. Dies gilt auch für Geschäftsverhältnisse mit Unternehmen, an denen das Aufsichtsratsmitglied ein erhebliches wirtschaftliches Interesse hat, jedoch nicht für die Wahrnehmung von Organfunktionen im Konzern. Die Genehmigung einzelner Geschäfte durch den Aufsichtsrat gemäß L-Regel 48 des ÖCGK führt nicht automatisch zur Qualifikation als nicht unabhängig.
- **Kriterium 3:** Das Aufsichtsratsmitglied war in den letzten drei Jahren nicht Abschlussprüfer der Gesellschaft oder Beteiligter oder Angestellter der prüfenden Prüfungsgesellschaft.
- **Kriterium 4:** Das Aufsichtsratsmitglied ist nicht Vorstand in einer anderen Gesellschaft, in der ein Vorstandsmitglied der PIERER Mobility AG Aufsichtsratsmitglied ist.
- **Kriterium 5:** Das Aufsichtsratsmitglied gehört nicht länger als 15 Jahre dem Aufsichtsrat der Gesellschaft an. Dies gilt nicht für Aufsichtsratsmitglieder, die Anteilseigner mit einer unternehmerischen Beteiligung sind oder die Interessen eines solchen Anteilseigners vertreten.
- **Kriterium 6:** Das Aufsichtsratsmitglied ist kein enger Familienangehöriger (direkte Nachkommen, Ehegatten, Lebensgefährten, Eltern, Onkeln, Tanten, Geschwister, Nichten, Neffen) eines Vorstandsmitgliedes des Unternehmens oder von Personen, die sich in einer in den vorstehenden Punkten beschriebenen Position befinden.

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

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

03 MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG VON FRAUEN

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

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

Zur Förderung von Frauen in MINT Berufen, hat die KTM AG bereits Maßnahmen gesetzt (Girl's Day, technische Lehre), die in Zukunft laufend ausgebaut werden. Durch die zunehmende Flexibilisierung der Arbeitsgestaltung wird auch hinkünftig die Vereinbarkeit von Beruf und Familie – was derzeit überwiegend Frauen betrifft – und damit die Rückkehr und die dauerhafte Bindung an das Unternehmen ermöglicht. Aufgrund der im Geschäftsjahr 2019 eingeführten Gleitzeitvereinbarung wurde ein großer Schritt im Bereich der Arbeitszeitflexibilisierung gesetzt, um gemäß der aktuellen Lebenssituation den Beruf mit familiären Anforderungen vereinbar zu gestalten.

Der Anteil an Frauen am gesamten Mitarbeiterstand betrug per 31. Dezember 2020 rund 22%. Derzeit sind weder im Vorstand noch im Aufsichtsrat Frauen vertreten. In leitenden Stellungen sind in der PIERER Mobility AG 15% Frauen (+1% zum Vorjahr) vertreten.

04 BESCHREIBUNG DES DIVERSITÄTSKONZEPTS

Bei der Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern hat die Hauptversammlung auf die fachliche und persönliche Qualifikation der Mitglieder sowie auf eine im Hinblick auf die Struktur und das Geschäftsfeld der Gesellschaft fachlich ausgewogene Zusammensetzung des Aufsichtsrats zu achten. Weiters sind Aspekte der Diversität des Aufsichtsrats im Hinblick auf die Vertretung beider Geschlechter und die Altersstruktur sowie bei börsennotierten Gesellschaften auch im Hinblick auf die Internationalität der Mitglieder angemessen zu berücksichtigen.

Der Aufsichtsrat hat für die Zusammensetzung des Vorstands und des Aufsichtsrats ein Diversitätskonzept gemäß § 243c Abs 2 Z 2a UGB verabschiedet, das folgendes vorsieht:

BESETZUNG DES VORSTANDS

Konzept:

- Die Auswahl von Kandidaten für eine Vorstandsposition erfolgt aufgrund ihrer fachlichen Qualifikation für das zu übernehmende Ressort, ihrer Führungsqualitäten und bisherigen Leistungen sowie ihrer Kenntnisse über das Unternehmen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über eine langjährige Erfahrung auf den Gebieten Entwicklung, Produktion, Vertrieb und Finanzen verfügen.
- Alter und Geschlecht einer Person spielen bei der Entscheidung über die Besetzung des Vorstands keine Rolle und führen weder zu einer Bevorzugung noch zu einer Benachteiligung im Auswahlverfahren.
- Mindestens zwei Mitglieder des Vorstands sollen eine technische Berufsausbildung absolviert haben.

Ziele:

Ziel des Diversitätskonzepts ist es, dass der Vorstand mit Persönlichkeiten besetzt ist, die sich aufgrund ihrer unterschiedlichen Berufs- und Lebenserfahrungen gegenseitig ergänzen. Es soll sichergestellt sein, dass der Vorstand in seiner Gesamtheit über ein Höchstmaß an Erfahrung und fachlicher Qualifikation verfügt, um die PIERER Mobility-Gruppe erfolgreich zu führen und optimale Ergebnisse zu erreichen.

Umsetzung:

Über die Besetzung von Vorstandspositionen entscheidet der Aufsichtsrat anhand der im Diversitätskonzept festgelegten Kriterien unter Berücksichtigung der Unternehmensinteressen.

Ergebnisse im Berichtszeitraum:

Im Geschäftsjahr 2020 hat sich die Zusammensetzung des Vorstands der PIERER Mobility AG nicht verändert. Der Vorstand besteht zum Ende des Geschäftsjahres 2020 aus 4 Mitgliedern, die die Anforderungen des Konzepts erfüllen.

BESETZUNG DES AUFSICHTSRATS**Konzept:**

- Der Aufsichtsrat wird mit fachlich und persönlich qualifizierten Personen besetzt. Dabei ist auf eine im Hinblick auf die Struktur und die Geschäftsfelder der PIERER Mobility-Gruppe fachlich ausgewogene Zusammensetzung zu achten. Dem Aufsichtsrat muss mindestens ein Finanzexperte angehören.
- Dem Aufsichtsrat sollen insgesamt möglichst 2 Mitglieder angehören, die über internationale Erfahrung oder besonderen Sachverstand in einem oder mehreren für die PIERER Mobility-Gruppe wichtigen Märkten außerhalb Österreichs verfügen.
- Dem Aufsichtsrat soll insgesamt möglichst ein Mitglied angehören, das aufgrund seiner Vorerfahrungen die PIERER Mobility AG im Detail kennt.
- Aspekte der Diversität des Aufsichtsrats sind im Hinblick auf die Vertretung beider Geschlechter und die Altersstruktur angemessen zu berücksichtigen. Mit zunehmender Anzahl an Aufsichtsratsmitgliedern ist in erhöhtem Maß auf diese Kriterien zu achten.

Ziele:

Ziel des Diversitätskonzepts ist es, dass der Aufsichtsrat mit Persönlichkeiten besetzt ist, die sich aufgrund ihrer unterschiedlichen Berufs- und Lebenserfahrungen gegenseitig ergänzen. Es soll sichergestellt sein, dass der Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit über ein Höchstmaß an Erfahrung und fachlicher Qualifikation verfügt, um die Geschäftstätigkeit der PIERER Mobility AG und der PIERER Mobility-Gruppe kritisch und aus möglichst vielen verschiedenen Blickwinkeln zu überwachen.

Umsetzung:

Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sollen die im Diversitätskonzept festgelegten Kriterien berücksichtigen. Die Besetzungsziele des Aufsichtsrats beschränken die Hauptversammlung jedoch nicht in ihrer Wahlfreiheit.

Ergebnisse im Berichtszeitraum:

Im Geschäftsjahr 2020 wurde der 23. ordentlichen Hauptversammlung seitens des Aufsichtsrates vorgeschlagen, das Aufsichtsratsmitglied Mag. Klaus Rinnerberger, welches mit der Beendigung der 23. ordentlichen Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden wäre, neuerlich in den Aufsichtsrat zu wählen. Der Wahlvorschlag des Aufsichtsrates wurde auf Grundlage der Anforderungen des § 87 Abs 2a AktG und des Corporate Governance Kodex abgegeben und berücksichtigte die Qualifikation und Erfahrung von Herrn Mag. Klaus Rinnerberger sowie die ausgezeichnete bisherige Zusammenarbeit mit ihm. Der Aufsichtsrat besteht zum Ende des Geschäftsjahres 2020 aus 4 Mitgliedern, die den Anforderungen des Konzepts entsprechen.

05 PRÜFUNGEN UND EXTERNE EVALUIERUNG

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, FN 269725 f, Kudlichstraße 41, 4020 Linz, wurde von der 23. ordentlichen Hauptversammlung zum Konzern- und Einzelabschlussprüfer der Gesellschaft für das Geschäftsjahr vom 01.01.2020 bis 31.12.2020 bestellt. Neben dieser Tätigkeit ist KPMG mit ihren weltweiten Partnerbüros vereinzelt auch im Bereich der Steuer- und Finanzberatung für den Konzern tätig. Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer setzen sich zusammen aus: Konzernabschlussprüfung (inkl. Teilkonzerne) und Jahresabschlussprüfung aller Einzelgesellschaften TEUR 511 (Vorjahr: TEUR 461). Sonstige Leistungen betragen TEUR 112. Die Zahlen beziehen sich auf den fortgeführten Geschäftsbereich des Konzerns (Vorjahreszahlen wurden angepasst).

Gemäß C-Regel 62 ÖCGK hat die Gesellschaft regelmäßig im Abstand von drei Jahren eine externe Institution mit der Evaluierung zur Einhaltung der C-Regeln des Kodex zu beauftragen. PIERER Mobility AG hat zuletzt die Oberhammer Rechtsanwälte GmbH mit der Evaluierung für das Geschäftsjahr 2018 beauftragt. Der vollständige Bericht einschließlich der Ergebnisse der Evaluierung vom Geschäftsjahr 2018 ist auf der Homepage der Gesellschaft (www.pierermobility.com) unter der Rubrik Investor Relations > Corporate Governance > Evaluierung abrufbar. Die nächste externe Evaluierung wird im Jahr 2022 über das Geschäftsjahr 2021 durchgeführt werden.

06 VERÄNDERUNGEN NACH DEM ABSCHLUSSSTICHTAG

Am 20. Jänner 2021 wurde das Aktienrückkaufprogramm der PIERER Mobility AG vorzeitig beendet. Am 21. Jänner 2021 hat die Gesellschaft beschlossen, die eigenen Aktien ab dem 8. Februar 2021 an ausgewählte institutionelle Investoren und/oder strategische Geschäftspartner zum Kauf anzubieten.

In der außerordentlichen Hauptversammlung der PIERER Mobility AG vom 26. Februar 2021 wurde die Satzung geändert. Durch die Neuaufnahme des § 17 wurde eine Opting-Out Klausel gemäß dem schweizerischen Übernahmerecht geschaffen. Hintergrund der Ergänzung der Satzung war der Umstand, dass die Aktien der Gesellschaft sowohl an der SIX Swiss Exchange (International Reporting Standard) (SIX) kotiert, als auch im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse (General Standard) gelistet sind. Dieses sogenannte Dual Listing führte zu einer parallelen Anwendbarkeit des schweizerischen und des österreichischen bzw. deutschen Übernahmerechts.

Diese positiven Kompetenzkonflikte konnten zu Zuständigkeitsproblemen, Doppelspurigkeiten, Ineffizienzen, Zusatzkosten und potentiell sogar zu Widersprüchen führen.

Das österreichische und das deutsche Übernahmerecht enthalten im Vergleich zum schweizerischen Recht keine Kollisionsnormen, durch welche die genannten positiven Kompetenzkonflikte gegenüber dem Schweizer Recht gelöst werden können. Das schweizerische Übernahmerecht sieht dagegen vor, dass im Zusammenhang mit einem öffentlichen Kaufangebot auf die Anwendung der Vorschriften des schweizerischen Rechts verzichtet werden kann, wenn gleichzeitig schweizerisches und ausländisches Recht anwendbar ist, sofern gewisse weitere Voraussetzungen erfüllt sind. Durch die Neuaufnahme des § 17 in der Satzung der PIERER Mobility AG wurde von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, sodass im Falle eines Kontrollwechsels kein Pflichtangebot nach schweizerischem Übernahmerecht erforderlich ist und die Aktionäre im Fall eines Kontrollwechsels über kein entsprechendes Ausstiegsrecht gemäß schweizerischem Recht verfügen. Ebenso ist nicht mehr nach schweizerischem Übernahmerecht zu bestimmen, ob ein Kontrollwechsel überhaupt vorliegt. Beides – der Tatbestand des Kontrollwechsels und dessen Rechtsfolge (Pflichtangebot) – richten sich ausschließlich nach österreichischem bzw. deutschem Übernahmerecht, die weiterhin uneingeschränkt anwendbar bleiben.

Wels, im März 2021

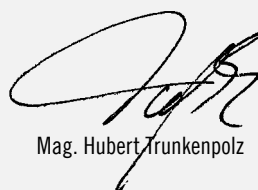
Der Vorstand



Dipl.-Ing. Stefan Pierer, CEO



Mag. Friedrich Roithner, CFO



Mag. Hubert Trunkenpolz



Mag. Viktor Sigl, MBA

CORPORATE GOVERNANCE RLCG DER SIX SWISS EXCHANGE

Die PIERER Mobility AG (vormals KTM Industries AG) unterliegt als in der Schweiz börsennotierte österreichische Gesellschaft zwingend den Regelungen der schweizerischen Richtlinie betreffend Informationen zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange („Schweizer Corporate Governance-Richtlinie“).

Die Schweizer Corporate Governance-Richtlinie ist unter <https://www.ser-ag.com/dam/downloads/regulation/listing/directives/DCG-de.pdf> verfügbar.

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

- **Vorstand:** Dem Vorstand obliegen die eigenverantwortliche Geschäftsführung und Vertretung der Gesellschaft; er besitzt das Geschäftsführungs- und Vertretungsmonopol. Der Vorstand unterliegt keinen Weisungen der Aktionäre oder des Aufsichtsrats, sondern agiert eigenverantwortlich und weisungsfrei. Lediglich für die Vornahme bestimmter außergewöhnlicher Geschäfte hat der Vorstand die Zustimmung des Aufsichtsrates einzuholen. Wo die Schweizer Corporate Governance Richtlinie Angaben zur Geschäftsleitung verlangt, werden analog Angaben zum Vorstand gemacht. Die Funktion des Vorstands entspricht jedoch nicht genau derjenigen der Schweizer Geschäftsleitung.
- **Aufsichtsrat:** Dem Aufsichtsrat sind die Bestellung und die Abberufung des Vorstands sowie insbesondere auch dessen Überwachung zugewiesen. Bestimmte Rechtsgeschäfte bedürfen überdies seiner Zustimmung. Wo die Schweizer Corporate Governance-Richtlinie Angaben zum Verwaltungsrat verlangt, werden analog Angaben zum Aufsichtsrat gemacht. Die Funktion des Aufsichtsrats entspricht jedoch nicht genau derjenigen des Schweizer Verwaltungsrates.
- **Hauptversammlung:** Der Hauptversammlung als dem obersten willensbildenden Organ der Gesellschaft obliegt die Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Aufsichtsrats und die Bestellung des Abschlussprüfers. Wo die Schweizer Corporate Governance-Richtlinie Angaben zur Generalversammlung verlangt, werden analog Angaben zur Hauptversammlung gemacht. Bezüglich dieser beiden Institute bestehen Unterschiede zwischen der österreichischen und der schweizerischen Rechtsordnung.

1. KONZERNSTRUKTUR UND AKTIONARIAT

1.1. KONZERNSTRUKTUR

Die PIERER Mobility AG mit Sitz in 4600 Wels, Edisonstraße 1, Österreich ist seit dem 14. November 2016 an der SIX Swiss Exchange primärkotiert (ISIN: AT0000820659, Valorenummer: 504.289). Das Grundkapital der PIERER Mobility AG beträgt EUR 22'538'674 und ist eingeteilt in 22'538'674 auf Inhaber lautende Stückaktien mit Stimmrecht, wobei jede Stückaktie am Grundkapital in gleichem Umfang beteiligt ist.

Geschäftsgegenstand der PIERER Mobility AG ist insbesondere die Ausübung der Tätigkeit einer Holdinggesellschaft, insbesondere der Erwerb und die Verwaltung von Industrieunternehmen und von Unternehmen und Beteiligungen an Industrieunternehmen, die Umsetzung der Aktivitäten der Pierer Industrie AG auf dem Gebiet der Mobilität (Mobility), die Leitung der zur PIERER Mobility-Gruppe gehörenden Unternehmen und Beteiligungen und die Erbringung von Dienstleistungen für diese (Konzerndienstleistungen) sowie allgemein die Erbringung von Dienstleistungen auf dem Gebiet der Unternehmensberatung. Dieser Unternehmensgegenstand der Gesellschaft wird in § 2 der Satzung festgelegt, die auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar ist (https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/03/2021-02-26-Satzung_PIERER-Mobility-AG.pdf).

Die Unternehmensführung der PIERER Mobility-Gruppe wird durch ein Managementteam realisiert, das Bereichsverantwortliche umfasst, die für die Führung eines Produktbereichs im Rahmen der vom Vorstand vorgegebenen Strategie verantwortlich sind. Sie berichten direkt an den Vorstand der PIERER Mobility AG.

Die PIERER Mobility AG ist ihrerseits die Obergesellschaft der PIERER Mobility-Gruppe. Die PIERER Mobility-Gruppe ist Europas führender „Powered Two-Wheeler-Hersteller mit dem Fokus auf hochinnovative Premium-Motorräder und Elektromobilität für Zweiräder. Die PIERER Mobility-Gruppe gliedert sich in die strategischen Kernbereiche (i) Motorcycles mit ihrer Beteiligung an der KTM AG, (ii) Design, Konzeptentwicklung und Digitalisierung mit den Beteiligungen an der KTM E-Technologies GmbH, der KTM Innovation GmbH, der KISKA GmbH, der Avocado GmbH und der DealerCenter Digital GmbH und (iii) E-Bikes mit der Beteiligung an der PIERER E-Bikes GmbH.

Eine Beschreibung der Konzernstruktur und der Geschäftssegmente der PIERER Mobility AG ist in folgenden Abschnitten des Konzernanhangs (I.1. Angaben zum Unternehmen) auf der Seite 121 sowie im Geschäftsbericht unter „Konzernstruktur“ auf der Seite 9 enthalten.

KTM AG

Die KTM AG hat ihren Sitz in Mattighofen, Österreich. Das Grundkapital der KTM AG beträgt EUR 10'845'000. An der KTM AG ist die PIERER Mobility AG zu rund 51.7% beteiligt.

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

Die KTM AG ist ein weltweit tätiger Hersteller von Fahrzeugen im Offroad- und Straßen-Bereich. Die Produkte der KTM AG werden unter den Marken „KTM“, „HUSQVARNA Motorcycles“ und GASGAS vertrieben. Die KTM AG entwickelt, produziert und vertreibt leistungsstarke und rennsporttaugliche Fahrzeuge für den Offroad- und Straßenbereich. Darüber hinaus umfasst das Produktportfolio auch noch Kleinmotorräder, den KTM-X-BOW und Markenzubehör (Ersatzteile, technisches Zubehör und Bekleidung).

Mit über 36 Vertriebstochtergesellschaften und Joint Ventures in China und auf den Philippinen betreuen die Mitarbeiter der KTM AG weltweit mehr als 3.400 unabhängige Händler und Importeure.

Die KTM Components-Gruppe entwickelt, erzeugt und vertreibt unter der Marke „WP“ folgende leistungsstarken Fahrwerkskomponenten für Motorräder und Fahrzeuge: (i) Federungselemente, (ii) Rahmenfertigung und verwandte Stahlschweißbaugruppen, (iii) Auspuffsysteme und (iv) Kühlsysteme.

KTM E-Technologies / KTM Innovation / Kiska / Avocado / DealerCenter Digital GmbH

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

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

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

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

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

PIERER E-Bikes GmbH

Der Geschäftsbereich E-Bike der PIERER Mobility-Gruppe mit den Marken HUSQVARNA E-Bicycles und R RAYMON sowie GASGAS ist in der im Jänner 2020 neu gegründeten PIERER E-Bikes GmbH gebündelt. Im Dezember 2019 wurde die PEXCO GmbH vollständig von der PIERER Mobility AG übernommen. Die PEXCO GmbH mit Sitz in Schweinfurt, Deutschland, wurde 2017 gegründet und ist ein europaweit agierender Vertriebspartner von E-Bikes sowie Fahrrädern.

Aufstellung der aktiven nichtkотиerten Tochtergesellschaften

Eine detaillierte Aufstellung der aktiven nichtkотиerten Tochtergesellschaften der PIERER Mobility AG ist dem Beteiligungsspiegel (Seiten 181 - 183) zu entnehmen.

1.2. BEDEUTENDE AKTIONÄRE

Die Aktionärsstruktur der PIERER Mobility AG setzt sich zum Stichtag 31. Dezember 2020 wie folgt zusammen:

| | |
|--------------------------------|--------|
| Pierer-Gruppe: | 60,00% |
| PTW Holding AG | 2,14% |
| Pierer Industrie AG | 3,35% |
| Pierer Konzerngesellschaft mbH | 33,65% |
| Streubesitz | 0,86% |
| eigene Aktien | |

Die Pierer-Gruppe hält somit zum Stichtag 31. Dezember 2020 rund 65,49% des Grundkapitals der PIERER Mobility AG.

Der PIERER Mobility AG sind keine anderen Aktionäre bekannt, die, direkt oder indirekt, mehr als 3 Prozent der Stimmrechte der PIERER Mobility AG halten.

Meldungen von bedeutenden Aktionären bzw. Aktionärsgruppen, welche im Sinne von Artikel 120 ff Finanzmarktinfrastrukturgesetz (FinfraG) an die PIERER Mobility AG und die Offenlegungsstelle der SIX Swiss Exchange AG erfolgt sind, können auf der Veröffentlichungsplattform der Offenlegungsstelle <https://www.ser-ag.com/de/resources/notifications-market-participants/significant-shareholders.html#/> eingesehen werden.

1.3 KREUZBETEILIGUNGEN

Es existieren keine Kreuzbeteiligungen.

2. KAPITALSTRUKTUR

2.1 KAPITAL

Das Grundkapital der PIERER Mobility AG beträgt zum Stichtag EUR 22'538'674 und ist zur Gänze aufgebracht. Das Grundkapital der PIERER Mobility AG ist in 22'538'674 auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien eingeteilt, von denen jede eine gleiche Beteiligung am Grundkapital repräsentiert.

Die Aktien gewähren die nach dem österreichischen Aktiengesetz den Aktionären zustehenden Rechte. Dazu zählt insbesondere das Recht auf die Auszahlung der in der Hauptversammlung beschlossenen Ausschüttungen sowie das Recht auf Ausübung des Stimmrechtes in der Hauptversammlung.

Die PIERER Mobility AG verfügt zum Stichtag 31. Dezember 2020 sowohl über ein bedingtes, als auch über ein genehmigtes Kapital. Der Betrag des genehmigten Kapitals beträgt EUR 11'269'337; jener des bedingten Kapitals EUR 25'000'000.

2.2 GENEHMIGTES UND BEDINGTES KAPITAL IM BESONDEREN

Genehmigtes Kapital:

Die PIERER Mobility AG verfügt zum Stichtag über ein genehmigtes Kapital.¹

Die entsprechende Satzungsbestimmung in § 5 Genehmigtes Kapital lautet:

§ 5 Genehmigtes Kapital

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

Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, Änderungen der Satzung, die sich durch die Ausgabe von Aktien aus dem genehmigten Kapital ergeben, zu beschließen.

Bedingtes Kapital:

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

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

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

¹ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/03/2021-02-26-Satzung_PIERER-Mobility-AG.pdf

² Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/03/2021-02-26-Satzung_PIERER-Mobility-AG.pdf

anerkannten Preisfindungsverfahren zu ermitteln. Die neu ausgegebenen Aktien der bedingten Kapitalerhöhung sind im gleichen Maße wie die bereits bestehenden Aktien der Gesellschaft dividendenberechtigt. Der Vorstand ist ermächtigt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, Änderungen der Satzung, die sich durch die Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital ergeben, zu beschließen.

Die entsprechende Satzungsbestimmung in § 5a Bedingtes Kapital lautet:

§ 5a Bedingtes Kapital

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

2.3 KAPITALVERÄNDERUNGEN DER LETZTEN DREI BERICHTSJAHRE

Die Summe des Konzerneigenkapitals der PIERER Mobility AG betrug, zum 31. Dezember 2018 EUR 550.8 Mio. zum 31. Dezember 2019 EUR 618.6 Mio und zum 31. Dezember 2020 EUR 654.1 Mio. Informationen über die Veränderung des Eigenkapitals sind in der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung des Geschäftsberichts dargelegt (Seiten 118 - 119).

In der Hauptversammlung der PIERER Mobility AG vom 26. April 2018 wurde eine Aktienzusammenlegung im Verhältnis 10:1 beschlossen. Neben der Einziehung von 2 Aktien zur Glättung des bestehenden Grundkapitals der Gesellschaft erfolgte eine Zusammenlegung der Aktien im Verhältnis 10:1. Dadurch reduzierte sich die Anzahl der ausgegebenen Aktien von 225'386'742 Stück auf 22'538'674 Stück. Das Grundkapital veränderte sich dadurch von EUR 225'386'742 auf EUR 22'538'674.

In der außerordentlichen Hauptversammlung der PIERER Mobility AG vom 4. Oktober 2019 wurde der Beschluss gefasst, ein Aktienrückkaufprogramm zu lancieren und bis zu 7.404% (entsprechend 20% des Free Floats) des Grundkapitals von PIERER Mobility AG zurückzukaufen. Die erworbenen Inhaberaktien können sowohl als Gegenleistung für den Erwerb von Unternehmen, zur Weiterveräußerung als auch zur Herabsetzung des Grundkapitals durch Einziehung eigener Aktien verwendet werden. Der Rückkauf eigener Inhaberaktien wurde am 22. Oktober 2019 aufgenommen und dauert bis längstens 21. Oktober 2021. Die Bank Vontobel AG wurde von PIERER Mobility AG beauftragt, diesen Aktienrückkauf durchzuführen. Am 6. April 2020 hat die PIERER Mobility AG mittels Ad-hoc Veröffentlichung mitgeteilt, dass der Vorstand beschlossen hat, das laufende Aktienrückkaufprogramm der PIERER Mobility AG mit Wirkung ab dem 7. April 2020 vorübergehend auszusetzen. Im Rahmen des Rückkaufsprogramms wurden insgesamt 224'043 Stückaktien über die Börse erworben. Das entspricht rund 0.99 Prozent des Grundkapitals der Gesellschaft. Von diesen eigenen Aktien wurden bis zum Stichtag 30'703 Stück Aktien (dies entspricht rund 0.13 Prozent des Grundkapitals) veräußert.

2.4/2.5 AKTIEN UND PARTIZIPATIONSSCHEINE/GENUSSSCHEINE

Das Grundkapital der PIERER Mobility AG beträgt zum Stichtag EUR 22'538'674 und ist zur Gänze aufgebracht. Das Grundkapital der PIERER Mobility AG ist in 22'538'674 auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien eingeteilt, von denen jede eine gleiche Beteiligung am Grundkapital repräsentiert.

Die PIERER Mobility AG hat weder Partizipations- noch Genussscheine ausgegeben.

Mit den Aktien der PIERER Mobility AG sind folgende Rechte verbunden:

Vermögensrechte:

Dividendenrechte / Recht auf Beteiligung am Gewinn

Jeder Aktionär hat Anspruch auf Ausschüttung einer Dividende aus dem im Jahresabschluss ausgewiesenen Reingewinn. Die Hauptversammlung der PIERER Mobility AG ist aufgrund ihrer Satzungsbestimmungen³ dazu berechtigt, den Bilanzgewinn ganz oder teilweise von der Verteilung auszuschließen. Beschließt demnach die Hauptversammlung den Gewinn von der Verteilung auszuschließen, hat der Aktionär keinen Anspruch darauf, selbst wenn die Gesellschaft im vergangenen Geschäftsjahr Gewinne erwirtschaftet hat und sie in der Bilanz ausgewiesen sind.

Die Anteile der Aktionäre am Gewinn der Gesellschaft bestimmen sich nach ihren Anteilen am Grundkapital. Diesbezüglich bestehen keine Beschränkungen für gebietsfremde Wertpapierinhaber. Dividenden, die binnen 30 Jahren nach Fälligkeit nicht behoben werden, verfallen zu Gunsten der freien Rücklage der Gesellschaft. Die Beschlussfassung über die Ausschüttung von Dividenden für ein Geschäftsjahr auf die Aktien der Gesellschaft obliegt der ordentlichen Hauptversammlung des darauffolgenden Geschäftsjahres, die auf Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat entscheidet. Dividenden dürfen nur aus dem Bilanzgewinn, wie er in dem von Vorstand und Aufsichtsrat festgestellten Jahresabschluss (Einzelabschluss) der Gesellschaft nach UGB ausgewiesen ist, gezahlt werden. Bei der Ermittlung des zur Ausschüttung zur Verfügung stehenden Betrags ist der Jahresüberschuss um Gewinn- und Verlustvorträge des Vorjahres sowie Entnahmen aus bzw. Einstellungen in Rücklagen zu korrigieren. Kraft Gesetzes sind bestimmte Rücklagen zu bilden, die bei der Berechnung des zur Ausschüttung verfügbaren Bilanzgewinns abgezogen werden müssen.

Von der Hauptversammlung beschlossene Dividenden werden in Übereinstimmung mit den Regeln des jeweiligen Clearingsystems unter Abzug von Kapitalertragssteuer ausgezahlt, da die dividendenberechtigten Aktien in einem Clearingsystem verwahrt werden.

Vorzugsrechte bei Angeboten zur Zeichnung von Aktien derselben Kategorie

Jeder Aktionär kann bei einer Kapitalerhöhung die Zuteilung von so vielen Aktien begehren, wie es seinem bisherigen Anteil entspricht. Das Bezugsrecht dient dazu, dass der Aktionär einerseits das Ausmaß seiner bisherigen Beteiligung hält (Verwässerungsschutz) und andererseits sichert das Bezugsrecht den Wert der bisherigen Beteiligung des Aktionärs (Vermögensschutz). Das Bezugsrecht kann durch einen Hauptversammlungsbeschluss mit qualifizierter Mehrheit von drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals ausgeschlossen werden. Für einen Bezugsrechtsausschluss muss ein sachlicher Grund vorliegen.

Recht auf Beteiligung am Saldo im Falle einer Liquidation

Jeder Aktionär hat einen Anspruch auf das nach der Berichtigung aller Schulden verbleibende Vermögen (Liquidationserlös) im Zuge der Abwicklung (Liquidation). Der Aktionär ist insofern Gläubiger der Gesellschaft; der Anspruch ist gerichtlich durchsetzbar. Der Liquidationserlös ist unter den Aktionären im Verhältnis ihres Aktienbesitzes aufzuteilen und muss nicht zwingend in Geld bestehen, sondern kann auch in Sachwerten ausgeschüttet werden.

Die Bestimmungen über die Auflösung der Gesellschaft richten sich nach dem österreichischen Aktiengesetz.

Rechte im Zusammenhang mit der Hauptversammlung:

Teilnahmerecht

Jeder Aktionär hat das Recht an der Hauptversammlung teilzunehmen, da die Aktionäre ihre Rechte in der Hauptversammlung ausüben. Die Teilnahmeberechtigung an der Hauptversammlung richtet sich nach dem Anteilsbesitz jeweils am Ende des zehnten Tages vor dem Tag der Hauptversammlung (Nachweisstichtag). Zum Nachweis des Anteilsbesitzes genügt eine Depotbestätigung gemäß § 10 a des österreichischen Aktiengesetzes, die der Gesellschaft spätestens am dritten Werktag vor der Hauptversammlung zugehen muss.

Ein Aktionär muss nicht persönlich an der Hauptversammlung teilnehmen, er kann sich auch durch einen entsprechend bevollmächtigten Vertreter vertreten lassen oder eine Ermächtigung zur Stimmrechtsausübung erteilen.

³ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/03/2021-02-26-Satzung_PIERER-Mobility-AG.pdf

Laut Satzung⁴ der PIERER Mobility AG ist der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrates ermächtigt, in der Einberufung zur Hauptversammlung vorzusehen, dass die Hauptversammlung für die nicht anwesenden Aktionäre ganz oder teilweise akustisch und allenfalls auch optisch in Echtzeit übertragen wird (Übertragung der Hauptversammlung gemäß § 102 Abs 4 Satz 1 AktG). Auch die öffentliche Übertragung der Hauptversammlung kann vorgesehen werden (§ 102 Abs 4 Satz 2 AktG). Macht der Vorstand von dieser Ermächtigung Gebrauch, sind die jeweiligen Einzelheiten in der Einberufung der Hauptversammlung mitzuteilen.

Aufgrund der COVID-19-Krise wurde die 23. ordentliche Hauptversammlung der PIERER Mobility AG zum Zweck der Vermeidung der weiteren Ausbreitung des Coronavirus und zum Schutz der Aktionäre und sonstigen Teilnehmer als virtuelle Hauptversammlung ohne physische Anwesenheit der Teilnehmer durchgeführt. Gemäß der anlässlich der COVID-19-Krise erlassenen Gesellschaftsrechtlichen COVID-19-Verordnung gilt für die virtuelle Durchführung der Hauptversammlung einer Aktiengesellschaft, dass eine Teilnahmemöglichkeit an der Versammlung von jedem Ort aus mittels einer akustischen und optischen Verbindung in Echtzeit bestehen muss, damit der einzelne Aktionär dem Verlauf der Versammlung folgen kann. Zusätzlich muss der Aktionär in die Lage versetzt werden, während der Versammlung Wortmeldungen abzugeben und an Abstimmungen teilzunehmen. Die Stellung eines Beschlussantrags, die Stimmabgabe und die Erhebung eines Widerspruchs in der virtuellen Hauptversammlung erfolgen durch einen besonderen Stimmrechtsvertreter. Als besondere Stimmrechtsvertreter hat die Gesellschaft zumindest vier geeignete und von ihr unabhängige Personen zur Auswahl vorzuschlagen. Die Aktionäre werden somit im Wege eines live streamings der Hauptversammlung zugeschaltet und üben ihr Antrags-, Stimm- und Widerspruchsrecht über diesen Stimmrechtsvertreter aus; Weisungsänderungen sind bis zum Ende der Generaldebatte möglich. Fragen werden von den Aktionären – auch während der virtuellen Hauptversammlung – elektronisch eingereicht, bis der Vorsitzende der Versammlung das Ende der Generaldebatte verkündet.

Antragsrechte

Gemäß § 109 des österreichischen Aktiengesetzes können Aktionäre, deren Anteile zusammen 5% des Grundkapitals erreichen, schriftlich verlangen, dass Punkte auf die Tagesordnung der nächsten Hauptversammlung gesetzt und bekannt gemacht werden. Jedem beantragten Tagesordnungspunkt muss ein Beschlussvorschlag samt Begründung beiliegen. Die antragsstellenden Aktionäre müssen seit mindestens drei Monaten vor Antragstellung Inhaber der Aktien sein. Das Aktionärsverlangen muss der Gesellschaft spätestens am 21. Tag vor einer ordentlichen Hauptversammlung, ansonsten spätestens am 19. Tag vor der Hauptversammlung zugehen (§ 109 Abs 2 des österreichischen Aktiengesetzes).

Gemäß § 110 des österreichischen Aktiengesetzes können Aktionäre, deren Anteile zusammen 1% des Grundkapitals erreichen, der Gesellschaft zu jedem Punkt der Tagesordnung in Textform Vorschläge zur Beschlussfassung übermitteln und verlangen, dass diese Vorschläge zusammen mit den Namen der betreffenden Aktionäre, der anzuschließenden Begründung und einer allfälligen Stellungnahme des Vorstands oder des Aufsichtsrates auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich gemacht werden. Das Verlangen ist beachtlich, wenn es der Gesellschaft spätestens am siebenten Werktag vor der Hauptversammlung zugeht. Bei einem Vorschlag zur Wahl eines Aufsichtsratsmitgliedes tritt an die Stelle der Begründung die Erklärung der vorgeschlagenen Person gemäß § 87 Abs 2 des österreichischen Aktiengesetzes.

Gemäß § 119 des österreichischen Aktiengesetzes ist jeder Aktionär berechtigt, in der Hauptversammlung zu jedem Punkt der Tagesordnung Anträge zu stellen. Die Anträge, die in der Hauptversammlung gestellt werden, müssen nicht begründet werden.

Auskunfts- bzw. Fragerecht

Gemäß § 118 des österreichischen Aktiengesetzes ist jedem Aktionär auf Verlangen in der Hauptversammlung Auskunft über Angelegenheiten der Gesellschaft zu geben, soweit sie zur sachgemäßen Beurteilung eines Tagesordnungspunktes erforderlich ist. Das Auskunftsrecht dient der Information über die Lage der Gesellschaft und als Grundlage für die Entscheidungsfindung der Gesellschaft.

Grundsätzlich ist nur der Vorstand und nicht der Aufsichtsrat, mit Ausnahme von Angelegenheiten, die nur den Aufsichtsrat betreffen, zur Auskunft verpflichtet.

Die Auskunft darf verweigert werden, soweit sie nach vernünftiger unternehmerischer Beurteilung geeignet ist, der Gesellschaft oder einem verbundenen Unternehmen einen erheblichen Nachteil zuzufügen, oder ihre Erteilung strafbar wäre. Die Auskunft darf auch verweigert werden, soweit sie auf der Internetseite der Gesellschaft in Form von Frage und Antwort über mindestens sieben Tage vor Beginn der Hauptversammlung durchgehend zugänglich war.

Rederecht

Jeder Aktionär hat das Recht, in der Hauptversammlung seine Meinung zu äußern. Die Hauptversammlung ist das Informations- und Diskussionsforum der Aktionäre. Die Redezeit kann vom Leiter der Hauptversammlung von Anfang an oder je nach Bedarf beschränkt werden. Das Rederecht als solches darf nicht vollkommen beseitigt werden.

⁴ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/03/2021-02-26-Satzung_PIERER-Mobility-AG.pdf

Stimmrechte

Jeder Aktionär hat ein Stimmrecht in der Hauptversammlung entsprechend der Höhe seiner Beteiligung. Die Satzung⁵ kann einem Aktionär generell nicht mehr Stimmen einräumen, als er Anteilsbesitz hat, allerdings ist die Beschränkung des Stimmrechts ab einer bestimmten Beteiligungshöhe zulässig. Der Aktionär hat drei Möglichkeiten, sein Stimmrecht auszuüben: Er kann für einen Antrag oder gegen einen Antrag stimmen oder sich der Stimme enthalten. In bestimmten Fällen der Befangenheit des Aktionärs ruht das Stimmrecht für die konkrete Beschlussfassung. Sofern das Gesetz nicht zwingend eine andere Mehrheit vorschreibt, beschließt die Hauptversammlung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen, und in jenen Fällen, in denen eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Widerspruchsrecht

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

Anfechtungsrecht

Jeder Aktionär ist berechtigt, Hauptversammlungsbeschlüsse anzufechten, wobei eine Anfechtung die nachträgliche Aufhebung eines wirksam zustande gekommenen Beschlusses bewirken kann. Anfechtbar sind alle Beschlüsse, die Gesetze oder die Satzung⁶ verletzen, aber keine Nichtigkeit begründen. Aktionäre haben Widerspruch zu Protokoll zu erheben, um anfechtungsberechtigt zu sein.

2.6 BESCHRÄNKUNG DER ÜBERTRAGBARKEIT UND NOMINEE-EINTRAGUNGEN

Die PIERER Mobility AG hat nur Inhaberaktien ausstehend. Es gibt weder eine Beschränkung der Übertragbarkeit noch gesellschaftliche Regeln zu Nominee-Eintragungen.

2.7 WANDELANLEIHEN UND OPTIONEN

Die PIERER Mobility AG hat weder Wandel- noch Optionsrechte ausgegeben.

3. AUFSICHTSRAT

3.1/3.2/3.3/3.4 MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS, WEITERE TÄTIGKEITEN UND INTERESSENBINDUNGEN, KREUZVERFLECHTUNGEN, WAHL UND AMTSZEIT

Der Aufsichtsrat besteht aus mindestens drei von der Hauptversammlung einzeln gewählten Mitgliedern und so vielen Arbeitnehmervertretern, wie gemäß § 110 Abs 1 des österreichischen Arbeitsverfassungsgesetzes erforderlich. Die Aufsichtsratsmitglieder werden von der Hauptversammlung höchstens für die Zeit bis zur Beendigung der Hauptversammlung gewählt, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach der Wahl beschließt; hierbei wird das Geschäftsjahr in dem das einzelne Aufsichtsratsmitglied gewählt wird, nicht mitgerechnet.

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

⁵ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/03/2021-02-26-Satzung_PIERER-Mobility-AG.pdf

⁶ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/03/2021-02-26-Satzung_PIERER-Mobility-AG.pdf

Der Aufsichtsrat der PIERER Mobility AG bestand im Geschäftsjahr 2020 aus vier Mitgliedern und setzte sich wie folgt zusammen:

| Name Geburtsjahr | Funktion für die PIERER Mobility AG | Erstbestellung | Ende der laufenden Funkti- onsperiode | Führungsaufgaben für eine Konzerngesell- schaft der PIERER Mobility AG |
|---|--|----------------|---|---|
| Josef Blazicek geb. 1964 | Aufsichtsrats- vorsitzender | 2008 | Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2020 beschließt | |
| Dr. Ernst Chalupsky geb. 1954 | Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrates | 2014 | Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2020 beschließt | ▪ KTM AG (Österreich) (Aufsichtsratsmitglied) |
| Mag. Klaus Rinnerberger geb. 1964 | Mitglied des Aufsichtsrates | 2015 | Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2024 beschließt | |
| Ing. Alfred Hörtenhuber geb. 1955 | Mitglied des Aufsichtsrates | 2018 | Hauptversammlung die über das Geschäftsjahr 2022 beschließt | |

Josef Blazicek (geb. 1964), österreichischer Staatsbürger, war nach Abschluss der Matura als Unternehmer tätig. Er begann seine Karriere bei der GIRO Credit Bank der Österreichischen Sparkassen AG im Bereich International Sales. Ab 1989 war er Leiter der Trading Abteilung der ERSTE BANK AG, bis er im Jahr 1991 dieselbe Funktion bei der INVESTMENTBANK AUSTRIA AG übernahm, wo er unter anderem Mitglied der Bank Austria Securities Ltd. in New York war. Zwischen 1997 und 2000 war Josef Blazicek als Head of Syndications für die ICE Securities Ltd. in London beschäftigt. Danach folgte bis zum Jahr 2003 die Tätigkeit als Geschäftsführender Gesellschafter der OCEAN Equities Ltd. in London. Ab 2000 war er in der QINO Gruppe in verschiedenen Funktionen tätig. Zudem ist Josef Blazicek stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Pierer Industrie AG (Österreich). Josef Blazicek steht weder mit der PIERER Mobility AG noch mit einer Konzerngesellschaft der PIERER Mobility AG in einer wesentlichen geschäftlichen Beziehung.

Im Aufsichtsrat der Gesellschaft ist Josef Blazicek seit dem Jahr 2008 vertreten. Derzeit übt Josef Blazicek die Funktion des Aufsichtsratsvorsitzenden der PIERER Mobility AG aus. Die laufende Funktionsperiode endet mit dem Ablauf der Hauptversammlung, die über das Geschäftsjahr 2020 beschließt.

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

Im Aufsichtsrat der Gesellschaft ist Dr. Ernst Chalupsky seit dem Jahr 2014 vertreten. Derzeit übt Dr. Ernst Chalupsky die Funktion des Stellvertreters des Aufsichtsratsvorsitzenden der PIERER Mobility AG aus. Die laufende Funktionsperiode endet mit dem Ablauf der Hauptversammlung, die über das Geschäftsjahr 2020 beschließt.

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

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

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

Ing. Alfred Hörtenhuber (geb. 1955), österreichischer Staatsbürger, begann nach der Matura im Jahr 1975 seine berufliche Karriere bei der K. Rosenbauer KG in Leonding als Vertriebsassistent und später Exportleiter für Westeuropa. Er absolvierte berufsbegleitende Managementausbildungen am MSZG St. Gallen und am IMD Lausanne. 1985 trat er in die Miba-Gruppe zuerst als Marketingleiter, ab 1990 als Vorstand für Marketing, Forschung und Entwicklung in der Miba Sintermetall AG ein. 1998 wurde er CEO der Miba Friction Group und Mitglied des Vorstands in der Miba Holding AG. Seit dem 6. Februar 2008 ist Alfred Hörtenhuber im Management der PIERER Mobility-Gruppe tätig. Herr Ing. Alfred Hörtenhuber war in der Zeit vom 2. Juni 2015 bis zum 31. Dezember 2017 Vorstandsmitglied der PIERER Mobility AG. Ing. Alfred Hörtenhuber steht weder mit der PIERER Mobility AG noch mit einer Konzerngesellschaft der PIERER Mobility AG in einer wesentlichen geschäftlichen Beziehung.

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

WESENTLICHE WEITERE FUNKTIONEN DER MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

Die nachfolgende Tabelle enthält die Namen der Unternehmen und Gesellschaften, bei denen die aktuellen Mitglieder des Aufsichtsrats der PIERER Mobility AG – nach Kenntnis der Gesellschaft – während der letzten drei Berichtsperioden Mitglied eines Verwaltungs-, Geschäftsführungs- oder Aufsichtsorgans der PIERER Mobility AG oder einer Konzerngesellschaft der PIERER Mobility AG angehörten. Ferner werden aufrechte Tätigkeiten in Führungs- und Aufsichtsgremien bedeutender schweizerischer und ausländischer Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des privaten und des öffentlichen Rechts angeführt. Aus der Spalte „noch aufrecht“ ergibt sich jeweils, ob die Mitgliedschaft in diesen Organen oder als Partner noch weiter fortbesteht:

| AUFSICHTSRAT | GESELLSCHAFT | POSITION | NOCH AUFRECHT |
|--------------------------------|--|------------------------------------|---------------|
| Josef Blazicek | | | |
| | All for One Steeb AG | AR-Vorsitzender | Ja |
| | Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG) | AR-Mitglied | Ja |
| | Pankl Racing Systems AG | stellvertretender AR- Vorsitzender | Ja |
| | Pierer Industrie AG | stellvertretender AR-Vorsitzender | Ja |
| | SHW AG | AR-Mitglied | Ja |
| | W Verwaltungs AG (Gesellschaft gelöscht) | AR-Vorsitzender | Nein |
| Dr. Ernst Chalupsky | | | |
| | KTM AG | AR-Mitglied | Ja |
| | Pierer Industrie AG | AR-Vorsitzender | Ja |
| | PTW Holding AG | AR-Vorsitzender | Ja |
| | Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | W Verwaltungs AG (Gesellschaft gelöscht) | stellvertretender AR-Vorsitzender | Nein |
| Mag. Klaus Rinnerberger | | | |
| | HDC GmbH (vormals PF Beteiligungsverwaltungs GmbH) | Geschäftsführer | Nein |
| | Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG) | Stellvertretender AR-Vorsitzender | Ja |
| | Pankl Racing Systems AG | AR-Mitglied | Ja |
| | Pierer Industrie AG | Vorstand | Ja |
| | Gartner KG | Leiter des Beirates | Ja |
| | Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH | AR-Vorsitzender | Ja |
| | SHW AG | AR-Vorsitzender | Ja |
| | W Verwaltungs AG (Gesellschaft gelöscht) | AR-Mitglied | Nein |

| AUFSICHTSRAT | GESELLSCHAFT | POSITION | NOCH AUFRECHT |
|--------------------------------|--|------------------------------------|---------------|
| Ing. Alfred Hörtenhuber | | | |
| | KTM Components GmbH | Geschäftsführer | Nein |
| | Pankl Racing Systems AG | AR-Mitglied | Ja |
| | W Verwaltungs AG (Gesellschaft gelöscht) | Vorstand | Nein |
| | Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH | stellvertretender AR- Vorsitzender | Ja |
| | SHW AG | stellvertretender AR-Vorsitzender | Ja |
| | W Verwaltungs AG (Gesellschaft gelöscht) | Vorstand | Nein |
| | WP Components GmbH (Gesellschaft gelöscht) | Geschäftsführer | Nein |
| | WP Immobilien GmbH | Geschäftsführer | Nein |

Darüber hinaus bestehen für die Mitglieder des Aufsichtsrates keine weiteren wesentlichen Tätigkeiten, Interessenbindungen und Kreuzverflechtungen.

3.5 INTERNE ORGANISATION

3.5.1 Aufgabenteilung im Aufsichtsrat

Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichtes nach den Bestimmungen des ÖCGK verwiesen (Zusammensetzung des Aufsichtsrats, Seite 61).

3.5.2 Personelle Zusammensetzung sämtlicher Aufsichtsratsausschüsse, deren Aufgaben und Kompetenzabgrenzung

Der Aufsichtsrat hat aus seiner Mitte einen Prüfungsausschuss gebildet. Die Aufgaben eines Vergütungsausschusses und eines Nominierungsausschusses werden aus Effizienzgründen vom gesamten Aufsichtsrat wahrgenommen, da der Aufsichtsrat der PIERER Mobility AG aus nicht mehr als 6 Mitgliedern besteht.

Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichtes nach den Bestimmungen des ÖCGK verwiesen (Ausschüsse des Aufsichtsrats und deren Mitglieder, Seiten 61 - 62).

3.5.3 Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichtes nach den Bestimmungen des ÖCGK verwiesen (Arbeitsweise des Aufsichtsrats, Seiten 60 - 61).

3.6 KOMPETENZREGELUNG

Der Vorstand einer österreichischen Aktiengesellschaft leitet die Gesellschaft in eigener Verantwortung. Ein Weisungsrecht des Aufsichtsrates oder der Hauptversammlung besteht daher nicht. Allerdings hat der Vorstand nach dem österreichischen Aktiengesetz vor dem Abschluss bestimmter außerordentlicher Geschäfte die Zustimmung des Aufsichtsrates einzuholen. Der Vorstand stimmt die strategische Ausrichtung des Unternehmens mit dem Aufsichtsrat ab und erörtert mit ihm in regelmäßigen Abständen den Stand der Strategieumsetzung.

Dem Aufsichtsrat obliegen die Bestellung und die Abberufung des Vorstands sowie insbesondere die Überprüfung der laufenden Geschäftstätigkeit des Vorstandes. Zu diesem Zweck informiert der Vorstand den Aufsichtsrat regelmäßig über seine Tätigkeit.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden insgesamt sechs Aufsichtsratssitzungen abgehalten. Die Sitzungen dauerten durchschnittlich rund zwei bis zweieinhalb Stunden. Weiters fanden zwei Sitzungen des Prüfungsausschusses statt; die Sitzungen dauerten durchschnittlich rund eine Stunde (siehe dazu auch Corporate Governance Bericht nach den Bestimmungen des ÖCGK, Arbeitsweise des Aufsichtsrats, Seiten 60 - 61).

3.7 INFORMATIONS- UND KONTROLLINSTRUMENTE GEGENÜBER DEM VORSTAND

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

Im Rahmen der internen Kontroll- und Reportingsystematik werden die erkennbaren Risiken in zahlreichen Bereichen des Unternehmens laufend erhoben und bewertet; die wesentlichen Ergebnisse werden vom Vorstand beurteilt und dem Aufsichtsrat zur Kenntnis gebracht. Weitere Informationen zum Risikomanagement finden sich im Anhang des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2020.

Das Management-Informationssystem der Gesellschaft bündelt eine Vielzahl von leistungsmessenden Indikatoren aus verschiedenen Bereichen der PIERER Mobility-Gruppe sowie umfassende finanzielle Informationen und stellt diese dem Management der Gesellschaft zeitnah in aufbereiteter Weise elektronisch zur Verfügung. Der Aufsichtsrat erhält monatliche sowie quartalsweise Berichte auf Basis von Informationen im Management-Informationssystem.

4. VORSTAND

4.1/4.2 MITGLIEDER DES VORSTANDS, WEITERE TÄTIGKEITEN UND INTERESSENBINDUNGEN

Soweit nachfolgend nichts Gegenteiliges aufgeführt ist, existieren bezüglich der Mitglieder des Vorstands keine weiteren aufführungspflichtigen Tätigkeiten und Interessenbindungen.

Der Vorstand der PIERER Mobility AG setzte sich im Geschäftsjahr 2020 wie folgt zusammen:

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

* DI Stefan Pierer war seit dem 30. April 2005 in der Geschäftsführung der CROSS Industries AG (FN 261823 i). In den Hauptversammlungen der BF HOLDING AG (FN 78112 x) und der CROSS Industries AG vom 22. April 2015 wurde der Beschluss gefasst, die CROSS Industries AG als übertragende Gesellschaft auf die BF HOLDING AG als übernehmende Gesellschaft im Rahmen einer Gesamtrechtsnachfolge zu verschmelzen. Mit Wirkung zum 2. Juni 2015 wurde die CROSS Industries AG auf die BF HOLDING AG verschmolzen. Gleichzeitig wurde die Firma der übernehmenden Gesellschaft (FN 78112 x) auf CROSS Industries AG geändert. Seit dem 2. Juni 2015 ist DI Stefan Pierer somit Vorstand der CROSS Industries AG (nunmehr PIERER Mobility AG).

** Mag. Friedrich Roithner war seit dem 23. Juni 2010 Vorstand der CROSS Industries AG (FN 261823 i). In den Hauptversammlungen der BF HOLDING AG (FN 78112 x) und der CROSS Industries AG vom 22. April 2015 wurde der Beschluss gefasst, die CROSS Industries AG als übertragende Gesellschaft auf die BF HOLDING AG als übernehmende Gesellschaft im Rahmen einer Gesamtrechtsnachfolge zu verschmelzen. Mit Wirkung zum 2. Juni 2015 wurde die CROSS Industries AG auf die BF HOLDING AG verschmolzen. Gleichzeitig wurde die Firma der übernehmenden Gesellschaft (FN 78112 x) auf CROSS Industries AG geändert. Seit dem 2. Juni 2015 ist Mag. Friedrich Roithner somit Vorstand der CROSS Industries AG (nunmehr PIERER Mobility AG).

DI STEFAN PIERER (geb. 1956), österreichischer Staatsbürger, begann seine Karriere 1982 bei der HOVAL GmbH, nach dem Abschluss seiner Ausbildung an der Montanuniversität Leoben (Betriebs- und Energiewirtschaft), in Marchtrenk. Dort war DI Stefan Pierer als Vertriebsassistent und später als Vertriebsleiter für Oberösterreich und als Prokurist tätig. 1987 gründete DI Stefan Pierer die nunmehrige PIERER Mobility-Gruppe. Die PIERER Mobility-Gruppe ist eine österreichische Industriebeteiligungsgruppe, die sich sowohl strategisch als auch operativ auf den Motorrad- und Fahrzeugindustriesektor konzentriert. DI Stefan Pierer ist Vorstandsvorsitzender der PIERER Mobility AG.

Weitere wesentliche Funktionen im Konzern:

- Vorstandsvorsitzender der KTM AG

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

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

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

Weitere wesentliche Funktionen im Konzern:

- Aufsichtsratsvorsitzender der KTM AG
- Aufsichtsratsvorsitzender der KTM Components GmbH
- Aufsichtsratsvorsitzender der abatec group AG

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

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

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

Weitere wesentliche Funktionen im Konzern:

- Vorstandsmitglied der KTM AG

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

- Keine.

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

Weitere wesentliche Funktionen im Konzern:

- Vorstandsmitglied der KTM AG
- Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der KTM Components GmbH

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

- Keine

WESENTLICHE WEITERE FUNKTIONEN DER MITGLIEDER DES VORSTANDS

Die nachfolgende Tabelle enthält die Namen der Unternehmen und Gesellschaften, bei denen die aktuellen Mitglieder des Vorstands – nach Kenntnis der Gesellschaft – während der letzten fünf Jahre Mitglied eines Verwaltungs-, Geschäftsführungs- oder Aufsichtsorgans der PIERER Mobility AG oder einer Konzerngesellschaft der PIERER Mobility AG angehört. Ferner werden aufrechte Tätigkeiten in Führungs- und Aufsichtsgremien bedeutender schweizerischer und ausländischer Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des privaten und des öffentlichen Rechts angeführt.

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

| VORSTAND | GESELLSCHAFT | POSITION | NOCH AUFRECHT |
|-------------------------|---|---|---------------|
| DI Stefan Pierer | | | |
| | HDC GmbH (vormals PF Beteiligungsverwaltungs GmbH) | Geschäftsführer | Nein |
| | K KraftFahrZeug Holding GmbH (Gesellschaft gelöscht) | Geschäftsführer | Nein |
| | KISKA GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | KTM AG | Vorstandsvorsitzender | Ja |
| | KTM Components GmbH | AR-Mitglied / stellvertretender Vorsitzender | Nein |
| | P Immobilienverwaltung GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | Pankl Racing Systems AG | AR-Vorsitzender | Ja |
| | Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG) | AR-Vorsitzender | Ja |
| | PB Gastro GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | Pierer Beteiligungs GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | PIERER Immobilien GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | Pierer Immobilien GmbH & Co KG | Geschäftsführer der Komplementärin PIERER Immobilien GmbH | Ja |
| | PIERER IMMOREAL GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | Pierer Industrie AG | Vorstandsmitglied | Ja |
| | Pierer Konzerngesellschaft mbH | Geschäftsführer | Ja |
| | Pierer Liegenschaft GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | Pierer Swiss AG | Verwaltungsrat | Ja |
| | PTW Holding AG | Vorstand | Ja |
| | Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH | AR-Mitglied | Ja |
| | SHW AG | AR-Mitglied | Ja |
| | Swisspartners Group AG | Verwaltungsrat | Ja |
| | W Verwaltungs AG (Gesellschaft gelöscht) | AR-Mitglied | Nein |
| | Westpark Wels AG (vormals: Wirtschaftspark Wels Errichtungs- und Betriebs-Aktiengesellschaft) | AR-Vorsitzender | Ja |
| | Wohnbau-west Bauträger Gesellschaft m.b.H. | Geschäftsführer | Ja |

| VORSTAND | GESELLSCHAFT | POSITION | NOCH AUFRECHT |
|--------------------------------|---|---|---------------|
| Mag. Friedrich Roithner | | | |
| | abatec group AG | AR-Vorsitzender | Ja |
| | HDC GmbH (vormals PF Beteiligungsverwaltungs GmbH) | Geschäftsführer | Nein |
| | K KraftFahrZeug Holding GmbH (Gesellschaft gelöscht) | Geschäftsführer | Nein |
| | KTM AG | AR-Vorsitzender | Ja |
| | KTM Components GmbH | AR-Vorsitzender | Ja |
| | Pankl Racing Systems AG | AR-Mitglied | Ja |
| | Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG) | AR-Mitglied | Ja |
| | Pierer Beteiligungs GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | PIERER IMMOREAL GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | Pierer Industrie AG | Vorstandsmitglied | Ja |
| | PTW Holding AG | Vorstandsmitglied | Ja |
| | SHW AG | AR-Mitglied | Ja |
| | W Verwaltungs AG (Gesellschaft gelöscht) | AR-Vorsitzender | Nein |
| | | AR-Mitglied / stellvertretender Vorsitzender | Nein |
| | | Vorstand | Nein |
| | Westpark Wels AG | AR-Mitglied | Ja |
| Mag. Hubert Trunkenpolz | | | |
| | GASGAS Motorcycles GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | HDC GmbH (vormals PF Beteiligungsverwaltungs GmbH) | Geschäftsführer | Ja |
| | Husqvarna Motorcycles GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | Husqvarna Motorcycles North America, Inc. | Geschäftsführer | Ja |
| | KTM AG | Vorstandsmitglied | Ja |
| | KTM Canada, Inc. | Geschäftsführer | Ja |
| | KTM Immobilien GmbH (vormals KTM Motorrad AG) | Vorstandsmitglied | Nein |
| | KTM Japan K.K. | Geschäftsführer | Ja |
| | KTM North America, Inc. | Geschäftsführer | Ja |
| | KTM Österreich GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | KTM Sportcar GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | PIERER E-Bikes GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | KTM Sportmotorcycle Deutschland GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | KTM Sportmotorcycle GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | W Verwaltungs AG (Gesellschaft gelöscht) | stellvertretender AR -Vorsitzender | Nein |
| Mag. Viktor Sigl, MBA | | | |
| | GASGAS Motorcycles GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | Husqvarna Motorcycles GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | KTM AG | Vorstandsmitglied | Ja |
| | KTM Beteiligungs GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | PIERER E-Bikes GmbH | Geschäftsführer | Ja |

| VORSTAND | GESELLSCHAFT | POSITION | NOCH AUFRECHT |
|----------|---|-----------------------------------|---------------|
| | KTM Innovation GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | KTM Components GmbH | stellvertretender AR-Vorsitzender | Ja |
| | KTM Immobilien GmbH (vormals KTM Motorrad AG, vormals KTM-Sportmotorcycle AG) | Geschäftsführer | Ja |
| | KTM Logistikzentrum GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | KTM North America Inc. | Geschäftsführer | Ja |
| | KTM Österreich GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | KTM Sportmotorcycle GmbH | Geschäftsführer | Ja |
| | W Verwaltungs AG (Gesellschaft gelöscht) | Vorstandsmitglied | Nein |

4.3 MANAGEMENTVERTRÄGE

Es existieren keine Managementverträge.

5. ENTSCHÄDIGUNGEN, BETEILIGUNGEN UND DARLEHEN

5.1 INHALT UND FESTSETZUNGSVERFAHREN DER ENTSCHÄDIGUNGEN UND DER BETEILIGUNGSPROGRAMME

Es wird auf die Ausführungen des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2020 verwiesen.

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

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

Es wird auf die Ausführungen des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2020 verwiesen. An ehemalige Mitglieder des Aufsichtsrates oder des Vorstandes wurde im Berichtsjahr 2020 keinerlei Vergütungen geleistet oder sonstige geldwerte Vorteile gewährt.

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der PIERER Mobility AG hielten zum Stichtag Aktien der Gesellschaft gemäß nachstehender Aufstellung:

| PERSON | UNMITTELBARER AKTIENBESITZ | MITTELBARER AKTIENBESITZ | ANZAHL AKTIEN | STIMMRECHTE IN %* |
|-------------------------|----------------------------|--------------------------|---------------|-------------------|
| DI Stefan Pierer | Nein | Ja** | 14'760'603 | 65,49% |
| Mag. Friedrich Roithner | Ja | Nein | 97'700 | 0,43% |
| Mag. Hubert Trunkenpolz | Ja | Nein | 31'800 | 0,14% |
| Mag. Viktor Sigl, MBA | Ja | Nein | 20'000 | 0,09% |
| Josef Blazicek | Nein | Ja | 100'000 | 0,44% |
| Dr. Ernst Chalupsky | Ja | Nein | 13'231 | 0,06% |
| Ing. Alfred Hörtenhuber | Ja | Nein | 5'300 | 0,02% |
| Mag. Klaus Rinnerberger | Ja | Nein | 79'874 | 0,35% |

* gerundet

** über die über die Pierer Konzerngesellschaft mbH, die Pierer Industries AG und die PTW Holding AG

6. MITWIRKUNGSRECHTE DER AKTIONÄRE

6.1 STIMMRECHTSBESCHRÄNKUNG UND -VERTRETUNG

Die PIERER Mobility AG hat 22'538'674 Stückaktien ausgegeben. Jede Stückaktie gewährt ein Stimmrecht. Es existieren keine Vorzugsaktien oder Einschränkungen für die ausgegebenen Stückaktien. Das Prinzip „One share – one vote“ kommt somit zum Tragen. Das Stimmrecht kann auch durch Bevollmächtigte ausgeübt werden. Die Vollmacht muss einer bestimmten Person in Textform erteilt werden, sowie der PIERER Mobility AG übermittelt werden und von dieser aufbewahrt oder nachprüfbar festgehalten werden.

Es bestehen sohin weder statutarische Stimmrechtsbeschränkungen noch Gruppenklauseln noch Regeln zur Gewährung von Ausnahmen.

6.2 STATUTARISCHE QUOREN

Sofern das Gesetz nicht zwingend eine andere Mehrheit vorschreibt, beschließt die Hauptversammlung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen, und in jenen Fällen, in denen eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals. Die Satzung⁷ der PIERER Mobility AG sieht keine gegenüber dem österreichischen Aktiengesetz höheren Stimmerefordernisse vor.

6.3 / 6.4 EINBERUFUNG DER HAUPTVERSAMMLUNG, TRAKTANDIERUNG

Die Bestimmungen über die Einberufung der Hauptversammlung weichen nicht von den Bestimmungen des österreichischen Aktiengesetzes ab.⁸

Die Einberufung ist spätestens am 28. Tag vor einer ordentlichen Hauptversammlung, ansonsten spätestens am 21. Tag vor der Hauptversammlung bekannt zu machen. Die Einberufung wird im Amtsblatt zur „Wiener Zeitung“ veröffentlicht, über ein europäisches Verbreitungssystem bekannt gemacht und auf der Webseite der PIERER Mobility AG zur Verfügung gestellt.

Die Hauptversammlung wird in der Regel durch den Vorstand der Aktiengesellschaft einberufen.

Daneben hat der Vorstand die Hauptversammlung einzuberufen, wenn Aktionäre, deren Anteile zusammen 5 Prozent des Grundkapitals erreichen, die Einberufung schriftlich unter Vorlage der Tagesordnung und eines Beschlussvorschlags zu jedem Tagesordnungspunkt verlangen und ihr Verlangen begründen. Abweichend von dieser gesetzlichen Bestimmung, kann die Satzung das Recht, die Einberufung der Hauptversammlung zu verlangen, an eine weniger strenge Form oder an den Besitz eines geringeren Anteils am Grundkapital knüpfen. Die Satzung der PIERER Mobility AG sieht derzeit keine von den gesetzlichen Anforderungen abweichenden Bestimmungen vor.⁹ Die antragstellenden Aktionäre müssen seit mindestens drei Monaten vor Antragstellung Inhaber der Aktien sein und die Aktien bis zur Entscheidung über den Antrag halten. Wenn die Einberufung nicht vom Vorstand ausgeht, ist dieser zur notwendigen Mitwirkung an der ordnungsgemäßen Einberufung und Vorbereitung der Hauptversammlung verpflichtet.

6.5 AKTIENBUCH

Die PIERER Mobility AG hat lediglich Inhaberaktien ausstehend und führt demzufolge kein Aktienbuch.

7. KONTROLLWECHSEL UND ABWEHRMASSNAHMEN

7.1 ANGEBOTSPFLICHT

Die Satzung der PIERER Mobility AG enthält in der Fassung zum 31. Dezember 2020 keine Regeln betreffend Opting out bzw. Opting up iSd FinFraG.

Da die PIERER Mobility AG den Sitz in Österreich hat und ihre Aktien neben der Schweiz auch in Deutschland gelistet sind, gelangen mehrere Übernahmeregime zur Anwendung. Gemäß § 27b des österreichischen Übernahmegesetzes („öÜbG“) gelten die Bestimmungen des öÜbG insbesondere über das Verhinderungsverbot und Objektivitätsgebot (§ 12 öÜbG), über die Verpflichtung zur Stellung eines Angebots (§§ 22 bis 23 öÜbG) und über die Ausnahmen von der Angebotspflicht (§ 24 öÜbG). Die Frage, ob durch eine Transaktion oder durch einen Sachverhalt ein übernahmerechtlich relevanter Kontrollwechsel ausgelöst wird (Verpflichtung zur Stellung eines Angebots, Ausnahmen von der Angebotspflicht), wird entsprechend der unionsrechtlichen und österreichischen Kollisionsnorm vom öÜbG ausschließlich geregelt. Aufgrund des Anwendungsvorrangs des österreichischen Übernahme-

⁷ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/03/2021-02-26-Satzung_PIERER-Mobility-AG.pdf

⁸ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/03/2021-02-26-Satzung_PIERER-Mobility-AG.pdf

⁹ Die Satzung ist auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar: https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/03/2021-02-26-Satzung_PIERER-Mobility-AG.pdf

rechts ist somit die österreichische Übernahmekommission zuständig. Falls die österreichische Übernahmekommission im Sinne der Bestimmungen des öÜbG einen übernahmerechtlich relevanter Kontrollwechsel bejaht, ist das durchzuführende Übernahmeangebot dann gemäß den Bestimmungen des deutschen Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz („dWpÜG“) abzuwickeln und von der BaFin zu beaufsichtigen. Das WpÜG bestimmt auch die Höhe der Gegenleistung und den Inhalt der Angebotsunterlage.

Parallel dazu gelangt auch das schweizerische Übernahmerecht zur Anwendung. Als Gesellschaft mit Sitz in Österreich, deren Beteiligungspapiere in der Schweiz hauptnotiert sind, untersteht die PIERER Mobility AG am Bilanzstichtag den im Schweizerischen Finanzmarktinfrastukturgesetz (FinfraG) enthaltenen Bestimmungen über öffentliche Kaufangebote. Gemäß Art. 135 Abs. 1 FinfraG muss jeder, der Beteiligungsrechte erwirbt und damit den Grenzwert von 33 1/3% der Stimmrechte überschreitet, zwingend ein öffentliches Kaufangebot unterbreiten. Die Satzung der PIERER Mobility AG enthält zum 31.12.2020 weder eine Opting-up-Klausel (das heißt, letzterer Grenzwert wird nicht statutarisch erhöht) noch eine Opting-out-Klausel (das heißt, eine Angebotspflicht wird nicht von vornherein statutarisch ausgeschlossen).

Pflichtangebote

Erlangt ein Bieter (allein oder mit gemeinsam vorgehenden Rechtsträgern) eine kontrollierende Beteiligung an einer börsennotierten österreichischen Gesellschaft, muss er den übrigen Aktionären ein Pflichtangebot nach dem Übernahmegesetz stellen. Eine kontrollierende Beteiligung hält, wer 30% oder mehr der ständig stimmberechtigten Aktien des börsennotierten Unternehmens direkt oder indirekt kontrolliert.

Erwirbt ein Aktionär, der zwar über eine kontrollierende Beteiligung verfügt, jedoch nicht mehr als 50% der stimmberechtigten Aktien auf sich vereint, innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten zusätzlich mindestens 2% der Stimmrechte der Gesellschaft, löst dies ebenfalls eine Angebotspflicht für alle Beteiligungspapiere der Zielgesellschaft aus (creeping-in).

Wird ein kontrollrelevanter Schwellenwert erreicht, ist dies unverzüglich der Übernahmekommission mitzuteilen; die Angebotsunterlage ist der Übernahmekommission binnen 20 Börsetagen ab Kontrollerlangung anzuzeigen.

Die kontrollrelevanten Schwellenwerte können nicht nur durch einzelne Aktionäre, sondern auch durch gemeinsam vorgehende Rechtsträger erreicht werden. Die Melde- und Angebotspflicht kann daher etwa auch durch den Abschluss von Syndikatsverträgen oder sonstige Absprachen ausgelöst werden. Eine gesellschaftsrechtliche Verbindung der gemeinsam vorgehenden Gesellschafter ist dafür nicht erforderlich.

Bei der Berechnung der kontrollrelevanten Schwellenwerte unbeachtet bleiben eigene Aktien, bei denen die Stimmrechte ruhen.

Das Übernahmegesetz kennt auch verschiedene Ausnahmen von der Verpflichtung, ein Pflichtangebot zu stellen. In diesen Fällen ist der Sachverhalt der Übernahmekommission nur anzuzeigen.

Um die Interessen der Aktionäre zu schützen, sieht das dWpÜG vor, dass bei einem Pflichtangebot eine doppelte Untergrenze für den Angebotspreis eingehalten werden muss: Der Angebotspreis darf einerseits nicht unter der höchsten Gegenleistung liegen, die der Bieter (oder ein mit ihm gemeinsam vorgehender Rechtsträger) in den letzten sechs Monaten vor der Bekanntgabe der Angebotsabsicht für Aktien der Zielgesellschaft leistete. Andererseits darf der Angebotspreis auch nicht unter dem durchschnittlichen nach den jeweiligen Handelsvolumina gewichteten Börsenkurs der Aktien der Zielgesellschaft in den letzten drei Monaten vor der Bekanntgabe der Angebotsabsicht liegen.

7.2 KONTROLLWECHSELKLAUSELN

Zum Stichtag hat sich die Unternehmensleitung (Vorstand und Aufsichtsrat) nicht durch mit besonderen vertraglichen Vereinbarungen gegen eine unerwünschte Übernahme geschützt.

8. REVISIONSSTELLE

8.1 DAUER DES MANDATS UND AMTSDAUER DES VERANTWORTLICHEN PRÜFUNGSPARTNERS

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Linz, wurde von der 23. ordentlichen Hauptversammlung zum Konzern- und Einzelabschlussprüfer der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2020 bestellt. Erstmals zum Konzern- und Einzelabschlussprüfer der Gesellschaft wurde die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft für das Rumpfgeschäftsjahr 1.10.2014 - 31.12.2014 bestellt.

Der verantwortliche Prüfungspartner ist Dr. Helge Löffler, er trat sein Amt erstmals für das Geschäftsjahr 1.1.2019 - 31.12.2019 an.

8.2 REVISIONSHONORAR

Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichtes nach den Bestimmungen des ÖCGK verwiesen (Prüfungen und Externe Evaluierung, Seite 64).

8.3 ZUSÄTZLICHE HONORARE

Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichtes nach den Bestimmungen des ÖCGK verwiesen (Prüfungen und Externe Evaluierung, Seite 64).

8.4 AUFSICHTS- UND KONTROLLINSTRUMENTE GEGENÜBER DEM ABSCHLUSSPRÜFER

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

Der Prüfungsausschuss hat einen Vorschlag für die Auswahl des Abschlussprüfers zu erarbeiten und bereitet den Vorschlag des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung für dessen Wahl vor. Darüber hinaus hat der Prüfungsausschuss mit dem Abschlussprüfer in einer Besprechung die Abwicklung der wechselseitigen Kommunikation festzulegen. Der Prüfungsausschuss hat weiters Nicht-Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) zu genehmigen. Schließlich werden auch die Unabhängigkeit und die Tätigkeiten des Abschlussprüfers insbesondere im Hinblick auf die für die geprüfte Gesellschaft erbrachten zusätzlichen Leistungen geprüft und überwacht.

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

9. INFORMATIONSPOLITIK

Die Gesellschaft unterhält im Sinne einer dauernden Informationsquelle auf der Internetseite <https://www.pierermobility.com/investor-relations/uebersicht/> einen Investor Relations Bereich, der jedermann zugänglich ist. Dort sind alle wichtigen Informationen sowie Dokumente über den Geschäftsverlauf und den Aktienkurs (Kursdaten, Aktionärsstruktur, Berichte, Finanzkalender, Dokumente für die Hauptversammlungen) abrufbar.

Mit Wirkung vom 2. Mai 2017 wechselten die Aktien der Gesellschaft im Amtlichen Handel der Wiener Börse AG in das Marktsegment standard market auction. Dies führte dazu, dass nur mehr die Jahresfinanzberichte sowie Halbjahresfinanzberichte erstellt und veröffentlicht werden mussten. Im Geschäftsjahr 2020 erfolgte einerseits die Zulassung der Aktien der PIERER Mobility AG zum regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse. Die Aktien der Gesellschaft notieren seit dem 3. März 2020 im General Standard der Frankfurter Wertpapierbörse. Andererseits wurde im Geschäftsjahr 2020 von der 23. ordentlichen Hauptversammlung auf Vorschlag des Vorstands beschlossen, den Widerruf der Zulassung der Aktien der PIERER Mobility AG zum Amtlichen Handel der Wiener Börse zu beantragen. Mit Bescheid vom 22. Juni 2020 wurde aufgrund dieses Antrags der PIERER Mobility AG die Zulassung der Aktien zum Amtlichen Handel der Wiener Börse mit Wirkung zum Ablauf des 30. September 2020 widerrufen. Die Aktien der PIERER Mobility AG notieren daher seit Oktober 2020 nicht mehr im Amtlichen Handel der Wiener Börse.

Aufgrund der Notierung der Aktien der Gesellschaft im regulierten Markt (General Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse (seit dem 3. März 2020) und im Amtlichen Handel (Marktsegment standard market auction) der Wiener Börse (bis zum 30. September 2020), wurden im Geschäftsjahr 2020 Jahresfinanzberichte sowie Halbjahresfinanzberichte der PIERER Mobility AG erstellt und in deutscher und englischer Sprache veröffentlicht.

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

Der Jahresfinanzbericht ist spätestens innerhalb von vier Monaten nach Ende des Berichtszeitraums zu veröffentlichen und auf der Internetseite zur Verfügung zu stellen (<https://www.pierermobility.com/investor-relations/berichte/>). Die Halbjahresberichte haben die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres zu umfassen und sind spätestens innerhalb von zwei Monaten nach Ende des Berichtszeitraums zu veröffentlichen und auf der Internetseite zur Verfügung zu stellen (<https://www.pierermobility.com/investor-relations/berichte/>). Die Geschäftsberichte können auch in gedruckter Version verfügbar gemacht werden oder über die Homepage der Oesterreichischen Kontrollbank <http://issuerinfo.oekb.at/startpage.html> abgerufen werden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, einen Anschluss an ein geeignetes elektronisch betriebenes europaweites Informationsverbreitungssystem zu unterhalten und die gemäß Art. 17 der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 zu veröffentlichenden Insider-Informationen und Director's Dealings-Meldungen über dieses System in deutscher und englischer Sprache zu verbreiten. Kursrelevante Ereignisse werden zeitgerecht über die Medien und auf der Website publiziert. Die Insider-Informationen der PIERER Mobility AG sind auf den Webseiten <https://www.pierermobility.com/newsroom/news/> sowie unter <http://issuerinfo.oekb.at/startpage.html> verfügbar und können weiters unter <https://www.pierermobility.com/investor-relations/ir-kontakt/> (Investor Relations Push Verteiler Anmeldung) bezogen werden.

Der Finanzkalender der PIERER Mobility AG, der die wesentlichen zeitlichen Eckdaten des laufenden Geschäftsjahres ausweist, ist unter dem Link <https://www.pierermobility.com/investor-relations/finanzkalender/> abrufbar.

Informationen über die Corporate Governance der PIERER Mobility AG (Unabhängigkeitskriterien der Aufsichtsratsmitglieder, Compliance-Richtlinie, Corporate Governance Berichte, Director's Dealing Meldungen und Stimmrechtsmitteilungen) sind auf der Webseite unter <https://www.pierermobility.com/investor-relations/corporate-governance/> abrufbar.

Die Kontaktinformationen der Gesellschaft finden sich im Impressum am Ende dieses Geschäftsberichtes.



LAGEBERICHT ZUM KONZERN- ABSCHLUSS

| | |
|---|-----|
| 1. ENTWICKLUNG DER PIERER MOBILITY-GRUPPE..... | 88 |
| 2. WIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND MARKTENTWICKLUNG | 90 |
| 3. FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN | 92 |
| 4. NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG | 96 |
| 5. FORSCHUNG & ENTWICKLUNG UND NEUE MODELLE..... | 97 |
| 6. CHANCEN- UND RISIKOBERICHT | 99 |
| 7. ANGABEN GEMÄSS § 243A (ABS 1) UGB | 104 |
| 8. WESENTLICHE MERKMALE DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS § 243A (ABS2) UGB | 106 |
| 9. AUSBLICK | 108 |

LAGEBERICHT ZUM KONZERNABSCHLUSS

PER 31.12.2020 DER PIERER MOBILITY AG, WELS

1. ENTWICKLUNG DER PIERER MOBILITY-GRUPPE

DAS UNTERNEHMEN

Die PIERER Mobility-Gruppe ist Europas führender "Powered Two-Wheeler"-Hersteller (PTW). Mit ihren Motorradmarken KTM, HUSQVARNA Motorcycles und GASGAS zählt sie insbesondere bei den Premium-Motorrädern jeweils zu den europäischen Technologie- und Marktführern. Das Produktportfolio der PIERER Mobility-Gruppe umfasst neben PTWs, die mit Verbrennungsmotoren der neuesten Generation ausgestattet sind, auch emissionsneutrale Fahrzeuge mit innovativen Elektroantrieben wie die KTM Freeride E, den Elektro Minicycles sowie E-Bikes der Marken Husqvarna E-Bicycles, R Raymon und GASGAS E-Bicycles.

Sämtliche Antriebstechnologien - vom Verbrennungs- bis Elektromotor - fließen in die Serienproduktion mit ein. Als Pionier in der Elektromobilität für Zweiräder im Niedrigvoltbereich (48 Volt) hat die Gruppe mit ihrem strategischen Partner Bajaj die Voraussetzungen geschaffen, eine global führende Rolle einzunehmen. Die vollständige Übernahme des E-Bike Geschäftes (PEXCO) Ende Dezember 2019 war ein weiterer wichtiger Schritt, um die Aktivitäten auch im Bereich der Fahrrad-Elektromobilität zu intensivieren. Mittelfristig ist es beabsichtigt, sich in diesem Bereich zu einem bedeutenden global tätigen Player zu entwickeln. Durch unsere Innovationsstärke sehen wir uns als Technologieführer im Zweirad-Sektor in Europa. Die Partnerschaft mit Bajaj, Indiens zweitgrößten Motorrad-Hersteller, festigt die Wettbewerbsfähigkeit in den globalen Märkten.

Seit dem 14. November 2016 sind die Aktien der PIERER Mobility AG im International Reporting Standard der SIX Swiss Exchange primärkotiert. Am 29. März 2017 wurden die Aktien der PIERER Mobility AG in den Swiss Performance Index (SPI) der SIX Swiss Exchange aufgenommen. Seit dem 3. März 2020 notieren die Aktien der PIERER Mobility AG auch im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse (General Standard). Per 30. September 2020 wurde der Handel der Aktien der PIERER Mobility AG im Amtlichen Handel der Wiener Börse beendet.

ABSATZ- UND UMSATZENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2020

Im Geschäftsjahr 2020 konnte die PIERER Mobility AG ihr Wachstum weiter fortsetzen und erzielte einen Rekordumsatz von € 1.530,4 Mio. Das entspricht einem Anstieg von rund € 10 Mio. zum Vorjahr, und das trotz einer 2-monatigen Produktionsunterbrechung in der Motorradfertigung, hervorgerufen durch Engpässe in der Zulieferkette. Mit insgesamt 326.471 Motorrädern¹ und E-Bikes im Geschäftsjahr 2020 hat die PIERER Mobility-Gruppe das zehnte Rekordjahr in Folge abgeliefert. Mit 212.713 verkauften KTM Motorrädern, 49.046 verkauften HUSQVARNA Motorrädern und bereits 8.648 verkauften GASGAS Motorrädern, konnte ein Absatz von 270.407 Motorrädern (2019: 280.099 Stück) erzielt werden. Aufgrund der hohen Nachfrage ist es im zweiten Halbjahr 2020 gelungen, einen wesentlichen Teil der verlorenen Produktions- bzw. Absatzmengen aus dem COVID-19 Lockdown des Frühjahrs aufzuholen. Darüber hinaus konnte die E-Bike-Sparte mit dem Verkauf von 56.064 E-Bikes (2019: 41.993, nicht konsolidiert) der Marken HUSQVARNA und R RAYMON ein außerordentliches Absatzwachstum von mehr als 33% abliefern.

In Europa lag der Absatz an die Händler bei rund 100.000 Motorrädern und 56.064 E-Bikes. Rund zwei Drittel der Motorräder (ca. 170.000) wurden in den Märkten außerhalb Europas, und hier insbesondere in Nordamerika, Indien und Australien, in das dortige Händlernetz verkauft. Die Umsetzung der globalen Produktstrategie sowie die Expansion in weitere asiatische und südamerikanische Märkte wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr konsequent weiterverfolgt.

MARKTPosition GLOBAL AUSGEBAUT

Das motorisierte Zweirad (Motorrad, Roller, Elektrofahrrad) gewann bereits vor der Corona-Krise insbesondere im Individualverkehr im urbanen Bereich an Bedeutung. Die Pandemie hat diesen nachhaltigen Trend aufgrund von Social-Distancing noch verstärkt und für steigende Absatzzahlen sowohl im weltweiten E-Bike- als auch im Motorradmarkt gesorgt.

Die überdurchschnittlich hohe Nachfrage nach Powered Two-Wheelers (PTW) der PIERER Mobility-Gruppe lässt sich folgend erklären: als einziger europäischer Motorradhersteller, der ein Vollsortiment von Motorrädern anbietet und eine breite Produktpalette an Offroad- und Street-Motorradmodellen aufweist, konnte die Gruppe die steigende Nachfrage nach alternativen Bewegungsmitteln im Freizeit- und Sportsegment und insbesondere im urbanen Verkehr, bedienen. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor war, dass neben den High-End- und Mittelklassemodellen auch attraktive Produkte im Einstiegsbereich von 125 bis 400 ccm angeboten werden. Ein wichtiger Schritt auf dem Wachstumskurs war die vollständige Übernahme der Anteile an GASGAS Motorcycles GmbH im Juli 2020. GASGAS wird als dritte Konzernmarke im Offroadbereich und hier insbesondere als Weltmarktführer im Trial Segment positioniert.

¹ inklusive der vom KTM-Partner Bajaj in Indien und Indonesien verkauften Motorräder

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2020 hat die PIERER Mobility-Gruppe mit ihren drei Motorradmarken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS in den wichtigen Motorradabsatzmärkten die Marktpräsenz weiter ausgebaut und verzeichnet in einem wachsenden Marktumfeld einen Marktanteil von 12,7% (Vorjahr 11,0%), bei einem Zulassungsplus von 21,6%.

Mit den in 2020 verkauften 56.064 E-Bikes sowie 17.213 Non-E-Bikes der Marken HUSQVARNA E-Bicycles und R Raymon konnte die E-Bike-Sparte gegenüber dem Vorjahr ein deutliches Absatzplus verzeichnen. Mit GASGAS Bicycles wird ab 2021 das Produktportfolio um ein sportives Sortiment in der Kategorie High-End E-Mountain Bike ergänzt. Im wichtigen und stark wachsenden E-Bike Bereich wird sich die Gruppe mittelfristig zu einem bedeutenden global präsenten Player entwickeln.

NEUAUFSTELLUNG E-BIKE BEREICH

Im Geschäftsjahr 2020 stand die strategische Neuaufstellung des E-Bike Geschäftsmodells im Fokus. Um die Voraussetzungen für die angestrebte globale Expansion zu schaffen, wurde die Struktur umorganisiert. Als zentrale Obergesellschaft im E-Bike Geschäft fungiert nunmehr die im ersten Halbjahr 2020 neu gegründete PIERER E-Bikes GmbH. Zur Betreuung der lokalen Märkte wurden einerseits bestehende Landesgesellschaften der PEXCO GmbH eingegliedert und zum anderen neue Landesgesellschaften gegründet, wie zum Beispiel in Spanien und den USA. Des Weiteren wurde auch der Fahrradfachhandel bikes&wheels 2Radhandels GmbH in die neue Konzernstruktur integriert. Diese Integration ermöglicht einen unmittelbaren Zugriff auf die Expertise und Praktika im Handelsbereich und erweitert das konzerninterne Know-How auf Händlerenebene.

Hinsichtlich des Produktportfolios liegt der Schwerpunkt im E-Bikes Segment auf der technischen Weiterentwicklung und der Qualitätssteigerung bei den Produkten der Marken Husqvarna E-Bicycles und R RAYMON. Um das Sortiment zu vervollständigen wird die dritte Marke, GASGAS, aufgebaut. Im Herbst 2020 fand dazu bereits ein virtueller Launch statt und die entsprechenden Modelle werden im Verlauf des Jahres 2021 auf den Markt kommen. Mit der Marke GASGAS wird im Vertrieb ausschließlich der Motorradfachhandel angesprochen. Somit baut die PIERER E-Bikes GmbH Schritt für Schritt die Aktivitäten im Bereich Zweirad-Elektromobilität weiter konsequent aus. Mit den drei Marken und dem damit breit gestreuten Produktportfolio wird es möglich sein, diesen stark differenzierten Markt optimal bedienen zu können.

ELEKTROANTRIEBSPLATTFORM MIT BAJAJ

Im Vorjahr haben die PIERER Mobility AG und Bajaj Auto Ltd. beschlossen, auf Ebene der KTM AG ein Serienentwicklungsprojekt für PTW („Powered two wheeler“) Elektrofahrzeuge im Leistungsbereich zwischen 4 und 11 kW auf 48 Volt-Basis zu starten. Die Plattform wird unter den Marken beider Partner verschiedene Produktvarianten – Roller, Moped, Mofa – unterstützen. Dieser zukunftsweisende Schritt im Bereich der Elektromobilität ist eine logische Ergänzung parallel zu den Aktivitäten im E-Bikes Bereich. Die Serienproduktion wird bis 2022 am Produktionsstandort von Bajaj in Pune/Indien beginnen. Damit ist ein weiterer wichtiger Schritt in der Modelloffensive gesetzt.

ERHÖHUNG GLOBALER MARKENBEKANNTHEIT DURCH SENSATIONELLE ERFOLGE IM MOTORSPORT

Mit drei MotoGP™-Siegen und weiteren fünf Podiumsplätzen ist KTM in der für sie erst vierten Rennsaison ein außergewöhnliches Ergebnis gelungen. Diese Erfolge in der Königsklasse des Motorradsports sind ein Meilenstein in der Geschichte von KTM und führen damit zu einer weiteren Erhöhung der weltweiten Markenbekanntheit. Brad Binder feierte in Brunn seinen ersten MotoGP™-Sieg und sorgte damit für den ersten Erfolg von Red Bull KTM Factory Racing in der Königsklasse. Bereits zwei Wochen später gelang KTM der zweite MotoGP™-Sieg mit Miguel Oliveiras erstem Erfolg auf dem Red Bull Ring. Miguel Oliveira konnte zudem auf seiner Heimstrecke in Portimao/Portugal seinen zweiten Erfolg in der Königsklasse im letzten Rennen der Saison feiern.

Nach achtzehn Siegen in Folge bei der berühmtesten Wüstenralley der Welt sicherte sich Red Bull KTM-Werksfahrer Toby Price den dritten Platz bei der Rallye Dakar 2020. Darüber hinaus konnte Pablo Quintanilla von Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing bei der 42. Ausgabe der Rallye Dakar in Saudi-Arabien den zweiten Gesamtrang belegen.

In der Moto3™-Weltmeisterschaft konnte Albert Arenas mit seiner KTM RC4 den bereits vierten Weltmeistertitel in dieser Klasse für KTM gewinnen. Red Bull-KTM-Werksfahrer Tom Vialle sicherte sich in Arco do Trento seinen ersten WM-Titel in der MX2-Klasse. Dies ist der bereits 13. Titel für KTM in dieser Kategorie. Husqvarna Motorcycles kehrte mit der neuen FR 250 GP in den Farben des Sterilgarda Max Racing Teams in die hart umkämpfte Moto3™ Meisterschaft zurück. Zach Osborne konnte beim Saisonfinale in Pala, Kalifornien, mit seiner FC 450 Rockstar Edition, die erste AMA 450MX-Meisterschaft für das Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing Team gewinnen.

GASGAS Motorcycles schlug ein aufregendes neues Kapitel in ihrer Motorsportgeschichte auf, und nahm zum ersten Mal an der FIM Motocross-Weltmeisterschaft teil. GASGAS ist in den Klassen MXGP und MX2 mit den Teams Standing Construct GASGAS Factory Racing beziehungsweise DIGA Procross GASGAS Factory Juniors vertreten.

COVID-19 PANDEMIE

Auf die Auswirkungen der COVID-19 Pandemie wurde vom Management aktiv reagiert. Die Motorradproduktion wurde für zwei Monate von Mitte März bis Mitte Mai, bedingt durch Störungen der Lieferkette aus Norditalien und Spanien, unterbrochen. Für diesen Zeitraum beantragte das Unternehmen Kurzarbeit für rund 3.000 Mitarbeiter. Parallel zur temporären Aussetzung der Produktion wurde ein rigoroses Kosteneinsparungsprogramm gestartet. Unter anderem wurde ein Teil der geplanten Betriebsunterbrechung im August vorgezogen, Urlaubs- und Zeitausgleichsstände abgebaut sowie eine Vielzahl von Kostenpositionen auf den Prüfstand gestellt und zum Teil eingespart. Shutdown-bedingt wurden natürlich auch die Motorsport- und Marketingaktivitäten wesentlich reduziert. Im Gegensatz zur Produktion wurde im Bereich der Produktentwicklung auch während des Shutdowns nahezu auf Vollbetrieb weitergearbeitet. Damit wurden negative Auswirkungen auf die Modellentwicklung und künftige Produktportfolios verhindert. Das Händlernetzwerk wurde durch die temporäre Verlängerung von Zahlungszielen und Unterstützung bei der lokalen Logistik vom und zum Endkunden unterstützt. Somit konnte der Fortbestand des Händlernetzwerkes sichergestellt und Forderungsausfälle vermieden werden. Die Ersatzteilversorgung der Endkunden war jederzeit gewährleistet.

Das Management hat die mit der Corona-Krise verbundenen Belastungen für das Unternehmens durch proaktives Agieren deutlich minimieren können. In enger Abstimmung mit allen Zulieferbetrieben wurde Mitte April ein neuer Produktionsplan fixiert und die Fahrzeugassemblierung in Österreich ab Mitte Mai nach frühzeitiger Beendigung der Kurzarbeit auf Eigeninitiative wieder voll aufgenommen. Nach genauer Analyse des Retail-Marktes wurde das Produktionsprogramm für das zweite Halbjahr signifikant gesteigert und damit ein wesentlicher Teil des Ausfalls des ersten Halbjahres kompensiert. Die Produktion im zweiten Halbjahr lief wieder mit nahezu voller Kapazitätsauslastung. Um zukünftig potenzielle Risiken noch früher erkennen und lösen zu können, wurde die Lieferantenrisikobewertung neu überarbeitet und entsprechende Risiken je Land neu bewertet.

Um das Risiko durch die COVID-19-Pandemie vor allem für die Mitarbeiter zu minimieren und die Aufrechterhaltung der Produktionskapazitäten sicherzustellen, wurde ein umfangreiches Präventionskonzept entwickelt. Zum Schutz der Gesundheit der Mitarbeiter wurden diverse Vorsichtsmaßnahmen getroffen. Zu diesen gehören Abstandsregeln, die regelmäßige Desinfektion von Arbeitsbereichen sowie Hygienemaßnahmen, wie das Tragen von Mund-Nasenschutz-Masken in definierten Bereichen. Zum Ende des Betriebsurlaubes im August wurden gezielt über 2.000 Mitarbeiter einem Schnelltest unterzogen und eine permanente Drive-in Teststation eröffnet. Des Weiteren wurden für die Mitarbeiter flexible Home-Office Möglichkeiten angeboten.

Zur Stärkung der Liquiditätssituation erfolgte im April 2020 die Aufnahme eines COVID-Sonder-Kreditrahmens (KRR) der Österreichischen Kontrollbank (OeKB) in Höhe von € 60 Mio. Der Kreditrahmen der OeKB wurde zum Stichtag 31. Dezember 2020 nicht ausgenutzt. Die Liquidität des Unternehmens war während dieser Krisenmonate zu jeder Zeit aufgrund der starken Eigenkapitalbasis und langfristig abgesicherten Fremdfinanzierungen nachhaltig gesichert. Auf dieser Basis konnte das Management sich voll und ganz auf die operativen Maßnahmen zur Bewältigung der Herausforderungen konzentrieren.

2. WIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND MARKTENTWICKLUNG

Nach Einschätzung des Internationalen Währungsfonds (IWF) vom Jänner 2021 wird die Weltwirtschaftsleistung in 2021 um 5,5% wachsen. Für Industrieländer wird ein Wachstum von 4,3% für 2021 sowie 3,1% für das Jahr 2022 prognostiziert. Für die Euro-Zone wird ein Wachstum von 4,2% für 2021 erwartet. Für das Jahr 2022 prognostiziert der IWF ein weltweites Wachstum von 4,2%, wobei für die Eurozone ein Wachstum von 3,6% erwartet wird.

Für Schwellen- und Entwicklungsländer wird ein Wachstum der Wirtschaftsleistung von 6,3% für das Jahr 2021 sowie 5,0% für das Jahr 2022 erwartet. Für China wird ein Wachstum von 8,1% für 2021 sowie von 5,6% für 2022 prognostiziert. Für Indien wird ebenfalls eine positive Entwicklung erwartet, da mit einem Anstieg der Wirtschaftsleistung von 11,5% für 2021 und mit 6,8% für 2022 gerechnet wird.

Auch wenn die jüngsten Impfstoffzulassungen Hoffnung auf eine Trendwende bei der Pandemiebekämpfung geben, so bereiten neue Mutationen und erneute Ansteckungswellen Anlass zur Sorge. Die aktuellen Einschätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) vom Jänner 2021 sind vor diesem Hintergrund mit großer Unsicherheit behaftet.

In **Europa**² wuchs der **Motorradmarkt**, trotz der harten nationalen Lockdown-Maßnahmen einiger europäischer Länder sogar über das hohe Vorjahresniveau an und liegt zum 31. Dezember 2020 bei ca. 640.000 Neuzulassungen, was einem Plus von 4% entspricht. Im gleichen Zeitraum stiegen die Neuzulassungen von KTM, Husqvarna und GASGAS um rund 15% an, was in einen Ausbau des Marktanteiles auf 13,3% resultiert. Neben der Umstellung von Euro 4 auf Euro 5 (ab 1. Jänner 2021) und den daraus resultierenden Abverkäufen profitierte der europäische Motorradmarkt im Allgemeinen, und im speziellen Deutschland von der Einführung der B196 Führerscheinerweiterung. Diese erlaubt auch hier den Autolenkern, wie bereits in vielen anderen europäischen Ländern, Motorräder der Klasse A1 (Leichtkrafträder bis 125cm³) nach wenigen Unterrichtseinheiten und ohne Prüfung zu fahren. Während in Deutschland sowohl der Gesamtmarkt (+30,2%) als auch die PIERER Mobility-Gruppe (+33,0%) zulegen konnten, konnten weitere Marktanteile in den großen Volkswirtschaften wie Spanien (11,9%, +0,9 Prozentpunkte), Italien (10,1%, +0,5 Prozentpunkte), Großbritannien (11,9%, +0,4 Prozentpunkte) und Frankreich (9,1%, +1,0 Prozentpunkte) trotz leicht rückgängiger Gesamtentwicklung dazugewonnen werden.

In den **USA**³, als größter singulärer Motorradmarkt für die PIERER Mobility-Gruppe, drehte der seit Jahren rückläufige Motorradmarkt mit 6,5% Wachstum ins Plus und verzeichnete 2020 ein Volumen von rund 398.000 Motorrädern (Vorjahr: ca. 374.000). Speziell „Dual Purpose“ Motorräder (sie eignen sich für den Einsatz sowohl auf als auch abseits der asphaltierten Straße) aber auch Enduro Bikes haben hier 2020 stark an Popularität gewonnen und sorgen dafür, dass KTM, Husqvarna und GASGAS einen deutlichen Marktanteilanstieg auf 11,6% (2019: 9,4%) erzielen konnten. Die gleiche Marktdynamik zeigt sich auch in Kanada, wo ebenfalls die Nachfrage nach Produkten der PIERER Mobility-Gruppe die Gesamtnachfrage übertraf, resultierend in einem Marktanteil von 14,5% (+2,1 Prozentpunkte).

Durch die vollständige Übernahme der KTM **Australia** Holding im Vorjahr und der Marktoffensive ist es gelungen, in einem stark wachsenden Motorradmarkt (+17,9% auf 62.000 Motorräder), diesen mit einem Plus von 46,5% bei den Neuzulassungen zu übertreffen und erstmals über 20% Marktanteil (20,4%) aufzuweisen.

Der für KTM wichtigste Zukunftsmarkt **Indien** wurde von der COVID 19-Krise am härtesten getroffen. Bajaj ist es trotzdem gelungen, über 60.000 Motorräder unter den beiden Marken KTM und Husqvarna Motorcycles abzusetzen und den indischen Premium-Motorradmarkt outzuperformen.

Der **E-Bikes-Markt** birgt große Wachstumspotenziale. E-Bikes stehen für eine gesunde, nachhaltige und individuelle Fortbewegung. Sie sind ein zunehmend wichtiger Baustein moderner Mobilitätskonzepte. Gerade die Beliebtheit von E-Bikes wächst dynamisch und hat inzwischen alle Modellgruppen im Fahrradsektor erfasst. E-Bikes ermöglichen längere Wegstrecken sowie höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten und eröffnen in den Städten und auf dem Land neue Mobilitätsoptionen. Es ist erkennbar, dass sich auch am Fahrradmarkt qualitativ hochwertige Markenprodukte durchsetzen. Der Konsument zeigt sich qualitäts- und umweltbewusster, was unmittelbar zu einer höheren Nachfrage am Fahrradmarkt führt.

² Motorräder = 120ccm ohne Motocross, Scooters und ATV's, inkl. Elektromotorräder in den Märkten DE, FR, IT, UK, ES, SE, BE, NL, AT, CH, FI, NO, BALTIC

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

3. FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

BEDEUTSAMSTE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN:

| ERTRAGSKENNZAHLEN | | 2019 | 2020 | VDG. IN % |
|---|-----------|---------|---------|-----------|
| Umsatzerlöse | in € Mio. | 1.520,1 | 1.530,4 | 0,7% |
| Betriebsergebnis vor Abschreibung (EBITDA) | in € Mio. | 240,8 | 233,5 | -3,0% |
| EBITDA-Marge | in % | 15,8% | 15,3% | |
| Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) | in € Mio. | 131,7 | 107,2 | -18,6% |
| EBIT-Marge | in % | 8,7% | 7,0% | |

WEITERE FINANZIELLE KENNZAHLEN:

| ERTRAGSKENNZAHLEN | | 2019 | 2020 | VDG. IN % |
|----------------------------|-----------|------|------|-----------|
| Ergebnis nach Steuern | in € Mio. | 95,7 | 69,5 | -27,4% |
| Ergebnis nach Minderheiten | in € Mio. | 54,5 | 34,9 | -35,9% |

| BILANZKENNZAHLEN | | 31.12.2019 | 31.12.2020 | VDG. IN % |
|--|-----------|------------|------------|-----------|
| Bilanzsumme | in € Mio. | 1.613,9 | 1.686,0 | 4,5% |
| Eigenkapital | in € Mio. | 618,6 | 654,1 | 5,7% |
| Eigenkapitalquote | in % | 38,3% | 38,8% | |
| Working Capital Employed ¹⁾ | in € Mio. | 274,2 | 181,5 | -33,8% |
| Nettoverschuldung ²⁾ | in € Mio. | 395,8 | 312,4 | -21,1% |
| Gearing ³⁾ | in % | 64,0% | 47,8% | |

| CASH-FLOW UND INVESTITIONEN | | 2019 | 2020 | VDG. IN % |
|--------------------------------------|-----------|--------|--------|-----------|
| Cash-Flow aus Betriebstätigkeit | in € Mio. | 257,4 | 312,8 | 21,5% |
| Cash-Flow aus Investitionstätigkeit | in € Mio. | -165,7 | -147,0 | -11,3% |
| Free Cash-Flow ⁴⁾ | in € Mio. | 91,6 | 165,8 | 80,9% |
| Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit | in € Mio. | -20,6 | -104,7 | >100% |
| Investitionen ⁵⁾ | in € Mio. | 148,9 | 150,2 | 0,9% |

| WERTSCHAFFUNG | | 31.12.2019 | 31.12.2020 | |
|---|-----|------------|------------|--|
| ROCE (Return on Capital Employed) ⁶⁾ | in% | 12,7% | 9,7% | |
| ROE (Return on Equity) ⁷⁾ | in% | 16,4% | 10,9% | |
| ROIC (Return on Invested Capital) ⁸⁾ | in% | 10,6% | 7,7% | |

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)

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

7) ROE = Ergebnis nach Steuern / durchschnittliches Eigenkapital

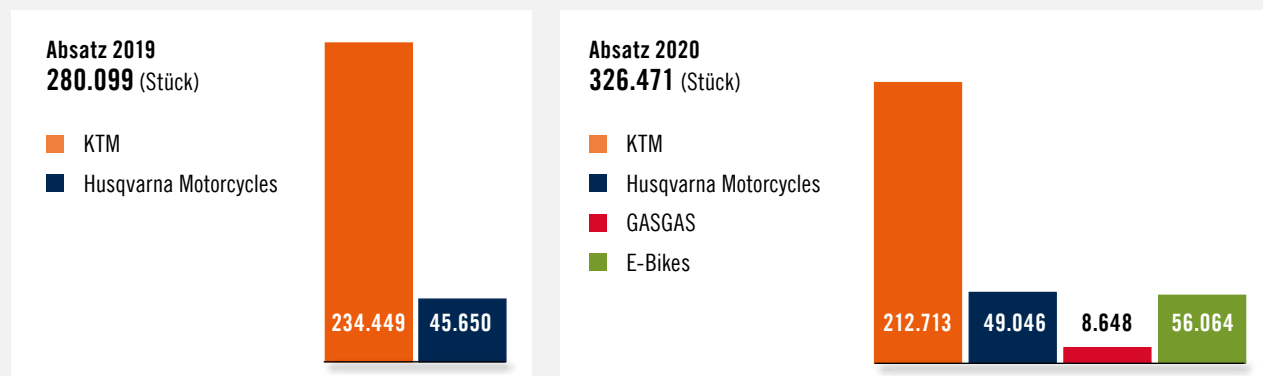
8) ROIC = NOPAT / durchschnittliches Capital Employed; NOPAT = EBIT - Steuern

GESCHÄFTSENTWICKLUNG UND ANALYSE DER ERTRAGSKENNZAHLEN

Im Geschäftsjahr 2020 erzielte die PIERER Mobility-Gruppe Umsatzerlöse in Höhe von € 1.530,4 Mio. (+0,7%) nach € 1.520,1 Mio. im Vorjahr. Rund 95% der Umsatzerlöse wurden außerhalb Österreichs erzielt. Regional betrachtet entfielen 57,2% des Umsatzes auf Europa (+3,7% zum Vorjahr), 24,4% auf Nordamerika inkl. Mexiko (-1,3% zum Vorjahr) und 18,4% auf den Rest der Welt (-1,7% zum Vorjahr). Aufgrund der weltweiten Nachfrage nach Motorrädern und E-Bikes wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 218 Mitarbeiter aufgebaut, sodass der Mitarbeiterstand zum Jahresende 4.586 beträgt. Davon werden 3.822 Mitarbeiter in Österreich beschäftigt.

Das operative Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) liegt mit € 233,5 Mio. leicht unter dem Vorjahresniveau von € 240,8 Mio. Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) in Höhe von € 107,2 Mio. ist um 18,6% gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesunken. Die operativen Zahlen des Vorjahres beinhalten den Erstkonsolidierungseffekt der PEXCO GmbH in Höhe von € 10,4 Mio. aufgrund der Aufwertung der vor Erlangung der Beherrschung gehaltenen Anteile auf den Fair Value. Das Ergebnis nach Steuern liegt mit € 69,5 Mio. um 27,4% unter Vorjahr.

Die Absatzzahlen von Motorrädern (KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS) sowie von E-Bikes verteilen sich wie folgt:



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

MOTORCYCLES

Im Geschäftsjahr 2020 konnte in der KTM-Gruppe ein Umsatz von € 1.414,0 Mio. erreicht werden (Vorjahr: € 1.512,9 Mio.). Die erfolgte COVID-19 bedingte Produktionsunterbrechung im ersten Halbjahr 2020 von ca. zwei Monaten hatte einen Produktionsausfall von rund 30.000 Einheiten zur Folge. Dies führte in der ersten Jahreshälfte zu einem Umsatzrückgang von € 220 Mio. oder 29% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Durch diverse Maßnahmen wie die Aufnahme von zusätzlichen Mitarbeitern und die Einführung zusätzlicher Schichten konnte der Produktionsausfall bis Jahresende deutlich kompensiert werden. Die Umsatzerlöse der zweiten Jahreshälfte waren um rund € 120 Mio. (+16%) über dem Vorjahreszeitraum. Die Bruttomarge für das Geschäftsjahr 2020 reduzierte sich leicht von 29,1% auf 28,4%.

KTM erzielte im laufenden Geschäftsjahr ein EBITDA von € 225,7 Mio. (-1,4% zum Vorjahr) und ein EBIT von € 105,3 Mio. (Vorjahr: € 121,3 Mio.). Trotz Corona-Krise lag die EBITDA-Marge mit 16,0% um 0,9 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert von 15,1%. Das Ergebnis nach Steuern beläuft sich bei € 71,2 Mio. (Vorjahr: € 84,6 Mio.).

Aufgrund der von mehreren Regierungen veranlassten Lockdown-Maßnahmen waren zahlreiche Händler gezwungen, ihre Betriebe temporär zu schließen. Dies führte vor allem in Europa zu einem Rückgang der Retails im ersten Halbjahr. Ab Mai erfolgten in einigen Ländern Lockerungsmaßnahmen und somit eine teilweise Wiedereröffnung des weltweiten Händlernetzwerkes. Die bestehenden Reisebeschränkungen und eine Änderung des Konsumentenverhaltens hinsichtlich der Benutzung des öffentlichen Verkehrs resultierten in einer erhöhten Nachfrage nach motorisierten Zweirädern. Dies führte insbesondere in Nordamerika und Australien zu deutlichen Nachholeffekten beim Retail sowie zu einer signifikanten Verringerung der Händlerlagerstände. In Nordamerika erhöhten sich die Retails um 31,9% und in Australien/Neuseeland um 45,0% gegenüber dem Vorjahr. In Europa konnte der Rückgang aus dem ersten Halbjahr bis zum Jahresende größtenteils kompensiert werden und das Vorjahr um 7,0% übertreffen. Der indische Markt war ebenfalls durch regionale Shutdowns gekennzeichnet.

Unter Berücksichtigung der in Indien und Indonesien von unserem Partner Bajaj verkauften Modelle wurden im Geschäftsjahr 2020 270.407 (-3,5% zum Vorjahr) Motorräder verkauft. Rund 36% der Motorräder wurden in Europa abgesetzt. Weitere 23% über den Partner Bajaj in Indien und Indonesien verkauft, 19% in Nordamerika inkl. Mexiko und 22% in den restlichen Regionen der Welt.

ABSATZ NACH REGIONEN GJ 2020

- 36,0% Europa
- 19,5% Nordamerika (inkl. Mexiko)
- 22,8% Indien / Indonesien (über Bajaj)
- 21,7% Rest der Welt



UMSATZ NACH REGIONEN GJ 2020

- 53,7% Europa
- 26,4% Nordamerika (inkl. Mexiko)
- 19,9% Rest der Welt



E-BIKES

Im Geschäftsjahr 2020 konnte im E-Bikes Bereich ein Umsatz in Höhe von € 112,5 Mio. erzielt werden. Dies bedeutet ein Umsatzplus von rund 49% gegenüber der Vergleichsperiode. Aufgrund der Erstkonsolidierung der E-Bikes Sparte Ende Dezember 2019 sind die Vorjahreszahlen nicht in den Ertragszahlen der PIERER Mobility-Gruppe enthalten.

Insgesamt wurden im laufenden Geschäftsjahr 56.064 E-Bikes der Marken Husqvarna und R Raymon abgesetzt. Der Absatz an Non-E-Bikes wird ausschließlich über die Marke R Raymon vertrieben und beträgt im ersten Halbjahr 17.213 Stück. In 2020 wurden die E-Bikes bzw. Non E-Bikes fast ausschließlich in Europa abgesetzt, wobei Deutschland mit rund 84% Absatzanteil aktuell den größten Markt darstellt.

Das EBITDA beträgt im Jahr 2020 € 6,5 Mio. und das EBIT € 2,2 Mio. Beide operativen Kennzahlen liegen deutlich über den budgetierten Erwartungen.

Die sehr positive Entwicklung des E-Bike Marktes steht auch vor allem im Zusammenhang mit der COVID-19 Pandemie, die bislang sehr positive Auswirkungen auf die Absatzentwicklung der gesamten Fahrradbranche hatte. Nach dem zweimonatigen Lockdown im Frühjahr 2020 hat der Zweiradfachhandel aufgrund eines geänderten Mobilitätsverhaltens einen Boom erlebt. Dieser bescherte dem ohnehin positiven Trend einen zusätzlichen Aufschwung. Die weltweite COVID-19 Pandemie hat den Wunsch der Konsumenten nach Lösungen im Bereich Individualverkehr und -sport verstärkt. Die PIERER E-Bikes-Sparte konnte dies nutzen und sich mit den beiden etablierten Marken Husqvarna E-Bicycles und R RAYMON auf einem stark umkämpften Markt behaupten und ihren Wachstumskurs fortsetzen. Somit musste im Geschäftsjahr 2020 keine Kurzarbeit innerhalb dieses Segments angemeldet werden.

ABSATZ NACH REGIONEN GJ 2020

- 86,7% DACH-Region
- 12,8% Restliches Europa
- 0,6% Rest der Welt



UMSATZ NACH REGIONEN GJ 2020

- 87,5% DACH-Region
- 11,9% Restliches Europa
- 0,6% Rest der Welt



BILANZANALYSE

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

| | 2019 | | 2020 | |
|----------------------------------|----------------|---------------|----------------|---------------|
| | Mio. € | in% | Mio. € | in% |
| Langfristige Vermögenswerte | 877,9 | 54,4% | 942,0 | 55,9% |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 736,0 | 45,6% | 744,0 | 44,1% |
| Vermögenswerte | 1.613,9 | 100,0% | 1.686,0 | 100,0% |
| Eigenkapital | 618,6 | 38,3% | 654,1 | 38,8% |
| Langfristige Schulden | 588,7 | 36,5% | 581,4 | 34,5% |
| Kurzfristige Schulden | 406,6 | 25,2% | 450,5 | 26,7% |
| Eigenkapital und Schulden | 1.613,9 | 100,0% | 1.686,0 | 100,0% |

Die Bilanzsumme der PIERER Mobility-Gruppe erhöhte sich gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 von € 1.613,9 Mio. auf € 1.686,0 Mio. um 4,5%.

Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich 2020 insgesamt um € 64,1 Mio. auf € 942,0 Mio. (+7,3%). Die Erhöhung ist einerseits aufgrund der Erstkonsolidierung der KTM MOTOHALL GmbH und der damit verbundenen Übernahme von Sachanlagen zurückzuführen. Andererseits liegt das Investitionsniveau speziell im Bereich von Entwicklungsprojekten über den Abschreibungen, was zu einer Steigerung der immateriellen Vermögenswerte führte. Zudem wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr die Markenrechte an GASGAS erworben.

Zur Sicherung der Liquidität als Folge der Corona-Krise erhöhten sich die Zahlungsmittel um € 57,4 Mio. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die Vorräte verringerten sich in Summe um € 53,2 Mio. Dies führte insgesamt nur zu einer leichten Erhöhung der kurzfristigen Vermögenswerte um 1,1% auf € 744,0 Mio.

Die kurzfristigen Schulden erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um € 43,9 Mio. (+10,8%). Der Anstieg ist im Wesentlichen aufgrund des Anstiegs der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von € 39,5 Mio. zurückzuführen. Die langfristigen Schulden reduzierten sich leicht um 1,2% auf € 581,4 Mio.

Das Eigenkapital erhöhte sich im Geschäftsjahr um € 35,5 Mio. von € 618,6 Mio. auf € 654,1 Mio. Zum einen wurde durch das Ergebnis nach Steuern in Höhe von € 69,5 Mio. das Eigenkapital gestärkt, zum anderen führten Dividendenzahlungen in Höhe von € 13,7 Mio. sowie der Kauf eigener Aktien in Höhe von € 4,6 Mio. zu einer Verringerung des Eigenkapitals. Die sonstigen Effekte betreffen im Wesentlichen die ergebnisneutrale Erfassung von Fremdwährungsdifferenzen, die Bewertung von Finanzinstrumenten sowie die Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen. Die zum 31.12.2020 ausgewiesene Eigenkapitalquote liegt mit 38,8% über dem Vorjahreswert von 38,3%.

LIQUIDITÄTSANALYSE

Der Cash-Flow aus dem operativen Bereich lag im Geschäftsjahr 2020 bei € 312,8 Mio. und damit um 21,5% deutlich über dem Vorjahreswert von € 257,4 Mio. Der Brutto-Cash-Flow lag um € 36,5 Mio. (+19,6%) über den Vorjahreswert. Zudem wirkte sich auch die Reduzierung des Nettoumlaufvermögens (Effekt +€ 18,9 Mio.) positiv auf den operativen Cash-Flow aus.

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionen betrug € -147,0 Mio. und liegt insgesamt unter dem Vorjahreswert von € -165,7 Mio. Die Vorjahreszahl ist aufgrund des Erwerbs der PEXCO GmbH (E-Bike Bereich) sowie KTM Australien in Höhe von rund € 19 Mio. (inklusive zugegangener Zahlungsmittel) negativ beeinflusst. Die Auszahlungen für den Kauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten liegen mit € -147,9 Mio. knapp € 2 Mio. unter dem Vorjahreswert von € -149,8 Mio.

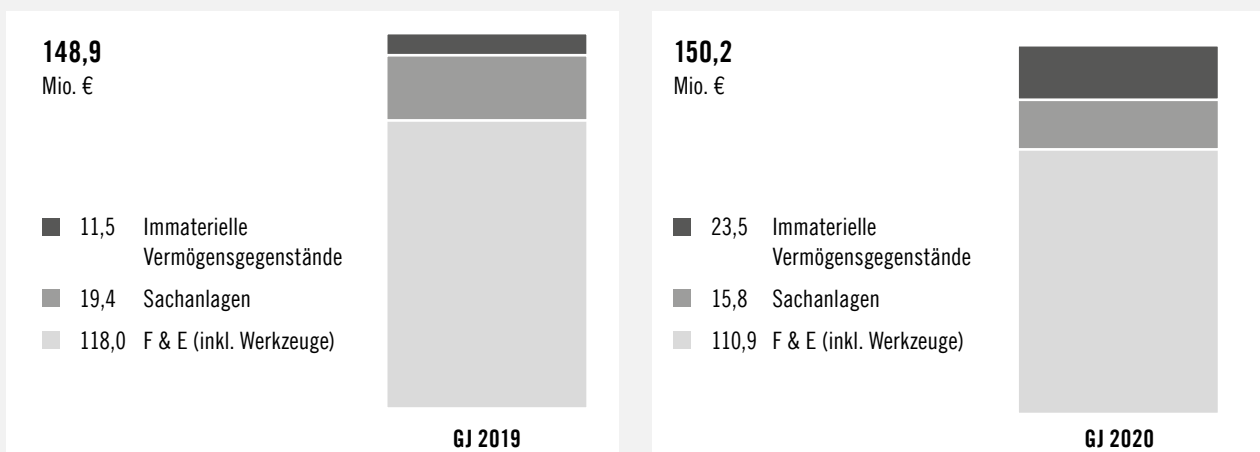
Der Free Cash-Flow konnte dadurch im Geschäftsjahr 2020 um € 74,2 Mio. von € 91,6 Mio. auf € 165,8 Mio. deutlich gesteigert werden und entspricht 10,8% der Umsatzerlöse.

Nach Berücksichtigung des Cash-Flows aus Finanzierungsaktivitäten in Höhe von € -104,7 Mio. erhöhten sich die liquiden Mittel im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um € 57,4 Mio. (inklusive Fremdwährungseffekte von € -3,7 Mio.) auf € 218,3 Mio.

Der Liquiditätsbedarf zur Sicherstellung des operativen Geschäftes war im gesamten Unternehmen durchgängig sichergestellt. Durch die starke Eigenkapitalbasis und die langfristigen Finanzierungen stehen ausreichende Liquiditätsreserven nachhaltig zur Verfügung.

INVESTITIONEN

Im laufenden Geschäftsjahr wurden in der PIERER Mobility-Gruppe Investitionen⁴ in Höhe von € 150,2 Mio. getätigt (Vorjahr: € 148,9 Mio.). Aufgrund des Lockdowns im zweiten Quartal kam es zu temporären Verzögerungen bei Investitions- und Entwicklungsprojekten, welche im zweiten Halbjahr nachgeholt wurden. Über das Gesamtjahr betrachtet, hatte die COVID-19 Krise keine Kürzung bei den Investitionsvorhaben zur Folge. Die Investitionen verteilen sich auf Entwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge), Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände wie folgt:



Der Anteil an Investitionen in Entwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge) zu den Gesamtinvestitionen liegt mit 74% unter dem Vorjahreswert von 79%. Die nachhaltig hohen Investitionen in Serienproduktentwicklung stellen einen der wesentlichen Erfolgsfaktoren der PIERER Mobility-Gruppe dar. Die Investitionen in die Infrastruktur (Sachanlagen) machen 10% (Vorjahr: 13%) der Gesamtinvestitionen aus. Aufgrund des in den letzten Jahren erfolgten intensiven Investitionsprogrammes reduzierten sich die Investitionen in die Infrastruktur im laufenden Geschäftsjahr. Weitere 16% (Vorjahr 8%) entfallen auf immaterielle Vermögensgegenstände (Markenrechte, IT, Lizenzen). Der Anstieg des immateriellen Vermögens ist auf den Erwerb der Markenrechte GASGAS in Höhe von rund € 14 Mio. zurückzuführen.

4. NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

Die Gesellschaft erstellte für die PIERER Mobility-Gruppe einen konsolidierten nichtfinanziellen Bericht gemäß § 267a UGB für das Geschäftsjahr 2020, welcher Angaben zu Konzepten, nichtfinanziellen Risiken, Due Diligence Prozessen sowie Ergebnissen und Leistungsindikatoren hinsichtlich Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelangen, der Achtung von Menschenrechten, sowie der Bekämpfung von Korruption und Bestechung, enthält. Dieser Bericht wurde vom Aufsichtsrat gemäß § 96 AktG geprüft und ist online verfügbar unter <https://www.pierermobility.com/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsberichte>.

⁴ ohne Leasingzugänge (IFRS 16)

5. FORSCHUNG & ENTWICKLUNG UND NEUE MODELLE

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung (vor Aktivierung von Entwicklungsleistungen) lag im Geschäftsjahr 2020 in der PIERER Mobility-Gruppe bei € 137,7 Mio. (Vorjahr: € 138,5 Mio.). Die Produkte aller Konzernunternehmen bewegen sich in einem sehr anspruchsvollen Leistungsniveau, weshalb von den Kunden eine permanente Entwicklung und Weiterentwicklung gefordert wird.

In der Forschungs- und Entwicklungsabteilung beschäftigte die PIERER Mobility-Gruppe im Geschäftsjahr 2020 zum Stichtag 31.12. 808 Mitarbeiter (Vorjahr: 789 Mitarbeiter), das entspricht 17,6% der gesamten Belegschaft. Rund 7,2% des Gesamtumsatzes wurden in die Forschung und Entwicklung investiert (-0,6 Prozentpunkte zum Vorjahr).

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der PIERER Mobility-Gruppe ist mit dezentralen Standorten in Europa (Österreich, Deutschland, Spanien), Amerika und Kolumbien global organisiert. Die zentrale Steuerung der Entwicklungsprogramme im Motorradbereich erfolgt im F&E-Headquarter in Mattighofen, wo ein Großteil der hoch qualifizierten MitarbeiterInnen angesiedelt ist. Das Forschungs- und Entwicklungszentrum am Hauptsitz in Mattighofen ist ein Innovationsstandort mit einer Nutzfläche von über 20.000m², an dem richtungsweisende Produkte für das Powersport-Segment konzipiert, entwickelt und mit modernsten Mitteln erprobt werden. Die Entwicklung, Erprobung und Serienüberleitung neuer Konzepte im besonders technologiegetriebenen Motorrad-Premiumsegment erfordert ein stetig wachsendes interdisziplinäres Team von Spezialisten. Dies spiegelt sich auch in den erneut gestiegenen Mitarbeiterzahlen des Forschungs- und Entwicklungsbereichs wider.

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der PIERER E-Bikes GmbH ist dezentral organisiert (Schweinfurt, Salzburg und Munderfing). Dies ermöglicht, dass auf die spezifischen Anforderungen der E-Bike Märkte reagiert werden kann.

MOTORCYCLES

Besonders hohe Priorität wird dabei der frühzeitigen Erkennung von Trends im Powered-Two-Wheeler (PTW) Segment und der Weiterentwicklung unserer Produkte hinsichtlich technischer und funktioneller Aspekte zugeordnet. Gleichzeitig wird ein hoher Aufwand zur Verfolgung und Umsetzung der Kundenanforderungen bei den Produkten und Dienstleistungen betrieben, um die technologische Vorreiterrolle weiter auszubauen und eine marktnahe Entwicklungsstrategie gewährleisten zu können. Die in Anif ansässige KTM E-Technologies GmbH gehört mit ihren Mitarbeitern zu den führenden Spezialisten in der Konzeption und Entwicklung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb. In Forschungs- und Entwicklungsprojekten wird an der Verbesserung von Mobilitätslösungen gearbeitet. Die breit gefächerten Kompetenzen reichen von der Werkstofftechnik, Konstruktion, Simulation, Elektrik/Elektronik, Software bis hin zum Prototypenbau und zur Erprobung. Diese einzigartige Kombination ermöglicht es uns, mit hoher Flexibilität auf geänderte Anforderungen zu reagieren.

Die unvorhergesehenen, weitreichenden Auswirkungen der COVID 19-Pandemie stellten dieses hohe Maß an Flexibilität und Problemlösungskompetenz einmal mehr auf den Prüfstand. Während wir als international agierende Organisation zunächst sehr stark in unserem Handeln eingeschränkt wurden, zeichnete sich das abgelaufene Geschäftsjahr dennoch durch eine Vielzahl an erfolgreich in Serienproduktion übergeleiteter Motorradmodelle der Konzernmarken KTM und Husqvarna Motorcycles aus. Besonders hervorzuheben ist der Produktionsanlauf der ersten GASGAS Offroad-Modelle. Nach intensiver Entwicklungsarbeit konnte knapp ein Jahr nach Ankündigung der Übernahme der spanischen Motorradmarke ein umfassendes Portfolio an Enduro- und Motorcross-Modellen am Standort Mattighofen in Serienproduktion übergeleitet und in den wichtigsten Kernmärkten an Endkunden ausgeliefert werden. Dieser Erfolg konnte nur dank unserer ausgeklügelten Plattformstrategie, deren primäres Ziel es ist, die Performance aller verbauten Komponenten zu optimieren und gleichzeitig ein hohes Maß an Material- und Kosteneffizienz zu gewährleisten, erreicht werden. Das GASGAS Modellportfolio erweitert das Produkt-Lineup der Konzernmarken KTM und Husqvarna Motorcycles im Offroad-Bereich und richtet sich vor allem an neue Kundenschichten im Einstiegssegment.

Von dieser besonders hervorzuhebenden Ausnahme abgesehen, war das abgelaufene Geschäftsjahr 2020 vor allem durch die Serienproduktionshochläufe zahlreicher Straßenmotorradmodelle geprägt. So konnten zu Beginn des Jahres die beiden strategisch wichtigen Naked-Bike Modelle, die KTM 890 DUKE R im Mittelklassensegment und die KTM 1290 SUPER DUKE R im Premiumsegment, in Serie übergeleitet - und noch vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie in Europa der internationalen Fachpresse vorgestellt werden. Einen weiteren Schwerpunkt des ersten Quartals stellte der Serienhochlauf des in limitierter Stückzahl verfügbaren Sondermodells KTM 790 ADVENTURE R RALLY dar, das sich nicht nur durch eine Vielzahl an Design- und Ausstattungsmerkmalen von der Standardvariante unterscheidet. Insbesondere durch die Ausrüstung mit einem High-Performance Fahrwerk von WP Suspension ist es stark auf die Bedürfnisse jener Kunden ausgerichtet, die ihr Fahrzeug regelmäßig extremen Offroad-Bedingungen aussetzen.

Im Produktportfolio der Konzernmarke Husqvarna Motorcycles ist vor allem die Serienüberleitung der überarbeiteten Vitpilen und Svartpilen Modelle, deren Industrialisierung nach dem initialen Hochlauf in Österreich nunmehr auch am Produktionsstandort in Indien realisiert werden konnte, besonders hervorzuheben. Während am österreichischen Produktionsstandort in Mattighofen bisher ausschließlich die 401-Modelle (Svartpilen, Vitpilen) des Naked-Bikes im Einstiegssegment hergestellt wurden, stellt die Verlagerung der Produktionskapazitäten und die gleichzeitige Expansion des Modellportfolios mit einer 250cm³ und einer 125cm³ Variante vor allem in den Schwellenmärkten Indiens oder Südamerikas eine strategisch wichtige Erweiterung des Kundenkreises dar. Das zu Jahresbeginn 2020 industrialisierte Sondermodell Husqvarna 701 Enduro LR basiert auf der gleichnamigen Husqvarna 701 Enduro und ergänzte das Modellportfolio 2020 im Mittelklassensegment als Sondermodell mit einem deutlich erhöhtem Tankvolumen von rund 25l.

Die KTM AG, als technologieorientierter Hersteller von Motorrädern im Premiumsegment, legt stets Augenmerk auf die Reduktion der Lärm- und Abgasemissionen seiner mit Verbrennungsmotoren ausgestatteter Fahrzeuge. Die konsequente Weiterentwicklung des Thermodynamik-Systems einer Vielzahl unserer Modelle stellte einen zentralen Bestandteil der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten des abgelaufenen Jahres dar. Zu den wichtigsten Serienüberleitungen in diesem Bereich zählen die mit den letztgültigen europäischen als auch internationalen Emissionsstandards konformen KTM DUKE Modelle in den Hubraumvarianten von 125cm³ bis 390cm³, als auch das Topmodell KTM 1290 SUPER DUKE R. Weitere Fahrzeuge, wie etwa die 250 und 390 KTM ADVENTURE wurden ebenfalls mit weiterentwickelten Komponenten ausgerüstet und deren Emissionsverhalten erneut deutlich optimiert. Die Entwicklungstätigkeiten in diesem Bereich umfassten neben weitreichenden Änderungen im Bereich der Kraftstoffeinspritzung und der thermodynamischen Optimierung der Verbrennung insbesondere auch den Bereich der Emissionsreduktion durch Weiterentwicklung der Abgasnachbehandlung. Die zweite Jahreshälfte umfasste darüber hinaus auch eine Reihe weiterer Modellhochläufe aus dem Mittelklasse- und Premiumsegment – dazu zählen etwa die überarbeiteten Derivate, der mit dem 690cm³ Einzylinder-Aggregat ausgestatteten KTM 690 ENDURO, 690 SMC und Husqvarna 701 Enduro und 701 Supermoto als auch der Serienhochlauf der KTM 890 ADVENTURE Modelle.

Zu den herausragendsten Projekten des abgelaufenen Geschäftsjahres zählte, neben der Serienentwicklung einer umfassenden GASGAS Offroad-Produktpalette, vor allem auch die Erprobungs- und Serienüberleitungsphase des wichtigsten Modells im Fullsize Travel-Segment, der neuen KTM 1290 SUPER ADVENTURE R/S. Das Nachfolgermodell des gleichnamigen Serienfahrzeugs unterstreicht vor allem durch neueste Sicherheits- und Assistenzsysteme, darunter erstmals eine adaptiv geregelte Geschwindigkeitsregelanlage, umfassende Connectivity-Funktionen und ein klassenführendes Ergonomiekonzept, die Technologiekompetenz der KTM AG. Mit einer Projektlaufzeit von rund vier Jahren unter der Einbindung eines Großteils der gesamten Entwicklungsmannschaft, stellte die Entwicklung dieses Modells, neben der zu Beginn des Jahres 2020 vorgestellten KTM 1290 SUPER DUKE R, eines der komplexesten Serienentwicklungsprojekte der vergangenen Jahre dar.

E-BIKES

In der Weiterentwicklung des Produktportfolios der Konzernmarke Husqvarna E-Bicycles wurde der Schwerpunkt auf die Entwicklung eines markenspezifischen Fahrerlebnisses gelegt. Für diese war es erforderlich, die Auslegung von Chassis und Fahrwerk weitgehend anzupassen und einer umfassenden Festigkeitsbetrachtung zu unterziehen. Neben dem spezifischen Produkterlebnis wurde insbesondere auch auf die Verbesserungen im Bereich der Sicherheit, Performance und Technologie geachtet. Die gesammelten Erkenntnisse fließen schrittweise in das Portfolio ein und bilden die Basis bei der Auslegung künftiger Rahmenplattformen.

Blickt man Richtung Sortimentsstrategie selbst, so können durch die Verlängerung der Produktlebenszyklen selbst weitere positive Effekte erreicht werden. Diese Strategie wird seit einer Saison im Bike- und E-Bike-Bereich der Marken R RAYMON sowie Husqvarna E-Bicycles durch sogenannte Übernahme- oder Allstars-Modelle erfolgreich praktiziert.

Das Jahr 2020 war für die Marke Husqvarna E-Bicycles ein entscheidender Wendepunkt. Die älteste Fahrradmarke der Welt avancierte zusammen mit Shimano zum Vorreiter in der Branche. Gemeinsam mit dem bekannten Antriebshersteller wurde mit dem EP 8 eine neue Motorengeneration auf den Markt gebracht. Der neue Mittelmotor kommt im Kollektionsjahr 2021 in allen Topmodellen im Offroad-Bereich zum Einsatz und besetzt mit der E-Tube Project App noch einen weiteren, wichtigen Megatrend, der dem Kundenwunsch nach Individualisierung entspricht. Dank der App lassen sich die Einstellungen des Systems an die Gegebenheiten einer Fahrrad-Tour anpassen und individuell in bis zu zwei Profilen speichern. In allen anderen Kategorien, von Jugend-E-Bikes bis hin zu klassischen Citymodellen, wurde auf Kontinuität und modernes Understatement gesetzt.

Die Marke R RAYMON steht für die Attribute „schnell, jung und wild“ und bietet ein gutes Preis-Leistung Verhältnis. Die Marke ist ein klassischer Fast Follower im Bereich Innovationen, Technik und Design. Partner der ersten Stunde in Sachen Antrieb sind die leistungsstarken Mittelmotoren von Yamaha. R RAYMON etablierte sich mit einem Vollsoriment innerhalb kürzester Zeit als feste Größe am Markt und bietet sowohl im klassischen Bike-Bereich als auch im E-Bike-Sortiment zahlreiche Optionen für Einsteiger und Profi-Athleten.

Die spanische Eigenmarke GASGAS schlägt ein neues Kapitel im Bereich der E-Mobility auf. Bereits im Herbst 2020 erfolgte die digitale Produkteinführung der ab dem Jahr 2021 erhältlichen E-Bike Produktlinie. Damit werden noch mehr Offroad-Enthusiasten Zugang zum gemeinsamen Fahrspaß im Gelände haben. GASGAS überzeugt mit einer soliden Kollektion, die für jede Menge Action sorgt, oder aber die ideale Ergänzung in Sachen Training darstellt. Alle E-Bikes sind ausgestattet mit leistungsstarken Yamaha Mittelmotoren. Die neue GASGAS E-Bike Kollektion umfasst insgesamt zwölf Modelle und deckt damit die vier wichtigsten Segmente (Enduro, All Mountain, Cross Country, Trekking/Urban) im Bike-Bereich ab.

6. CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

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

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

RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

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

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 die Abteilung Risikomanagement der KTM AG und dem lokalen Management und wird direkt an den Vorstand der KTM AG 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

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 | <ul style="list-style-type: none"> ■ Strukturierte Erfassung von Chancen und Einzelrisiken in den Bereichen ■ Durchführung von Risikoworkshops ■ Identifikation erfolgt u. a. Durch den Standard-Risikokatalog |
| Risiko Bewertung | <ul style="list-style-type: none"> ■ Failure Mode und Effekt Analyse ■ Schadensausmaß und Eintrittswahrscheinlichkeit |
| Risiko Steuerung | <ul style="list-style-type: none"> ■ Steuerung der Gesamtrisikoposition durch Beeinflussung von Chancen und Einzelrisiken ■ Kontrolle der Wirksamkeit von Maßnahmen |
| Berichtswesen + Überwachung | <ul style="list-style-type: none"> ■ Kontinuierliche Überwachung ■ Erfassung, Auswertung, Weiterleitung von Informationen ■ Berichterstattung |

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

RISIKOMITIGATION

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

RISIKOBEWERTUNG

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

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

BEWERTUNGSMETHODIK

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

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

RISIKÜBERWACHUNG /-KONTROLLE

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

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

▪ MARKTRISIKEN

Konjunkturelles Risiko

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

Wettbewerb und Preisdruck

Speziell der Motorradmarkt in den Industriestaaten ist von intensivem Wettbewerb geprägt, wobei die stärksten Konkurrenten vier japanische und in geringem Ausmaß drei europäische und 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 konnte die Marktführerschaft in Europa erreicht werden. Durch unsere Innovationsstärke sehen wir uns als Technologieführer im Zweirad-Sektor in Europa. Die strategische Partnerschaft mit Bajaj, Indiens zweitgrößtem Motorradhersteller, festigt die Wettbewerbsfähigkeit in den globalen Märkten.

Absatzrisiko

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

Die größten Einzelabsatzmärkte der PIERER E-Bikes Gruppe stellt die DACH-Region dar. Um dieses Risiko zu diversifizieren verfolgt die PIERER E-Bikes Gruppe das Ziel in weitere internationale Märkte erfolgreich zu expandieren.

▪ 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 2020 abgeschlossen. Im Laufe des Kalenderjahres 2020 wurden sämtliche für den EU-Raum und den Betrieb auf öffentlichen Straßen vorgesehenen Modelle nach den „Euro 5“-Vorschriften neu typgenehmigt bzw. deren Typgenehmigung per Nachtrag von „Euro 4“ auf „Euro 5“ angehoben. Die Serienproduktion des ersten „Euro 5“ Modells erfolgte im Juli 2020 (Musterserie der KTM 890 Adventure Modelle). Das letzte „Euro 4“ Modell für den EU-Raum wurde im Dezember 2020 produziert. Ab 01.01.2021 werden für den EU-Raum und den Betrieb auf öffentlichen Straßen ausschließlich „Euro 5“ Fahrzeuge produziert.

Beschaffungsrisiko

Das Beschaffungsrisiko der KTM-Gruppe liegt im Hinblick auf die aktuellen Entwicklungen der nationalen und internationalen Märkte im Wesentlichen darin, im Fall von Lieferanteninsolvenzen oder Lieferengpässen rechtzeitig geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung der Teilebereitstellung einzuleiten. Zur Risikominimierung und Sicherstellung der Verfügbarkeit der Materialien wird bei der KTM-Gruppe großer Wert auf eine sorgfältige Auswahl neuer Lieferanten nach festgelegten Kriterien und die nachhaltige Zusammenarbeit bzw. deren Weiterentwicklung mit bereits bestehenden, langjährig ausgerichteten und stabilen Lieferantenbeziehungen gelegt. Um zukünftig potenzielle Risiken noch früher erkennen und managen zu können, beispielsweise durch mögliche Engpässe aufgrund der COVID-19 Pandemie, wurde die Lieferantenrisikobewertung neu überarbeitet und entsprechende Risiken je Land neu bewertet. Die E-Bikes-Gruppe hat mehrere Lieferanten aus verschiedenen Ländern für E-Bikes im Portfolio, um das Risiko der Abhängigkeit weitestgehend zu reduzieren und die Stabilität der Lieferketten zu erhöhen. Durch entsprechende Lagerkapazitäten können kurzfristige Schwankungen ausgeglichen werden.

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.

Um unsere technologische Vorreiterrolle weiter auszubauen und auch mit den großen Mitbewerbern mithalten, verfolgen wir eine sehr intensive F&E-Strategie. Das erklärt auch die relativ hohe Forschungsquote – aktuell liegt sie bei rund 9%.

▪ IT-RISIKEN

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

▪ FINANZIELLE RISIKEN

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

▪ SONSTIGE RISIKEN

Risiken durch Rechtliche Rahmenbedingungen

Da die PIERER Mobility-Gruppe über ihre Beteiligungen an der KTM-Gruppe und PIERER E-Bikes-Gruppe Motorräder und E-Bikes bzw. Non-E-Bikes 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.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden die Entwicklungstätigkeiten an unserem Verbrennungsmotoren-Portfolio intensiv weiter vorangetrieben. Besonderer Fokus lag dabei auf der Verbesserung der Leistungsfähigkeit bei gleichzeitiger Reduktion des Emissionsverhaltens. So konnten beispielsweise bereits im Jahr 2020 einige Modelle, die der neuen Euro 5 Abgasnorm entsprechen, erfolgreich in Serie übergeleitet werden. Bereits jetzt arbeitet das Entwicklungsteam an Technologien, die eine weitere Reduktion der Schadstoffemissionen für zukünftige Motorgenerationen vorsehen.

Betriebliches und Umweltrisiko

Obwohl eine 100%ige Risikoausschließung bei Naturgewalten nicht möglich ist, versuchen die Unternehmen der PIERER Mobility-Gruppe das Risiko, dass Produktionsabläufe beeinträchtigt werden können, durch geeignete Notfallpläne und Versicherungen zu minimieren. Die Koordination der Aktivitäten zur Sicherstellung der Umweltziele erfolgt in den jeweiligen Fachbereichen des Unternehmens. Darüber hinaus wird aktuell an der Implementierung eines Umweltmanagementsystems nach ISO 14001:2015 gearbeitet. Im Zuge der Implementierung werden auch unsere Nachhaltigkeitsziele definiert.

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

7. ANGABEN GEMÄSS § 243A (ABS 1) UGB

1. Das Grundkapital beträgt EUR 22.538.674. Es ist zerlegt in 22.538.674 Stück auf Inhaber lautende, Stückaktien mit Stimmrecht, wobei jede Stammaktie am Grundkapital in gleichem Umfang beteiligt ist. Die Aktien gewähren die gewöhnlichen nach dem österreichischen Aktiengesetz den Aktionären zustehenden Rechte. Dazu zählt das Recht auf die Auszahlung der in der Hauptversammlung beschlossenen Dividende sowie das Recht auf Ausübung des Stimmrechtes in der Hauptversammlung. Die Aktien der PIERER Mobility AG sind seit dem 14. November 2016 an der SIX Swiss Exchange (SIX) im International Reporting Standard hauptnotiert (ISIN AT0000KTMIG02). Zudem sind die Aktien der PIERER Mobility AG seit dem 3. März 2020 im regulierten Markt (General Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse gelistet. Bis zum 30. September 2020 waren die Aktien der PIERER Mobility AG zusätzlich an der Wiener Börse (Amtlicher Handel) gelistet. Im Geschäftsjahr 2019 wurden 108.015 Stück eigene Aktien erworben. Im Geschäftsjahr 2020 wurden weitere 116.028 Stück eigene Aktien erworben und 30.703 Stück eigene Aktien verkauft, welche vom Nennkapital in Höhe von EUR 85.325 abgezogen wurden. Die Veränderung der nicht gebundenen Kapitalrücklagen von EUR 197.736.363,91 um EUR 2.974.742,21 auf EUR 194.761.621,70 resultiert aus dem Erwerb von 116.028 Stück und dem Verkauf von 30.703 Stück eigenen Aktien im Geschäftsjahr 2020. Das Aktienrückkaufprogramm wurde ab dem 7. April 2020 vorläufig ausgesetzt. Am 20. Jänner 2021 wurde das Aktienrückkaufprogramm der PIERER Mobility AG vorzeitig beendet. Am 21. Jänner 2021 hat die Gesellschaft beschlossen, die eigenen Aktien ab dem 8. Februar 2021 an ausgewählte institutionelle Investoren und/oder strategische Geschäftspartner zum Kauf anzubieten.
2. Dem Vorstand sind keine Beschränkungen bekannt, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen.
3. Nach Kenntnis der Gesellschaft bestand per 31. Dezember 2020 folgende direkte oder indirekte Beteiligung am Kapital der PIERER Mobility AG, die zumindest 10 von Hundert betragen:
 - PTW Holding AG: 60,00% (direkte Beteiligung);
 - Pierer Industrie AG: 2,14% (direkte Beteiligung) und 60,00% (indirekte Beteiligung);
 - Pierer Konzerngesellschaft mbH (direkte und indirekte Beteiligung): 3,35% (direkte Beteiligung) und 62,14% (indirekte Beteiligung).
4. Es gibt keine Aktien mit besonderen Kontrollrechten.
5. Es bestehen derzeit keine Mitarbeiterbeteiligungsmodelle.
6. Es bestehen keine über das Gesetz hinausgehenden Bestimmungen hinsichtlich der Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates.
7. Möglichkeiten, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen:

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

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

- e) Die bedingte Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft gemäß § 159 Abs 2 Z 1 AktG um bis zu EUR 25.000.000,00 durch Ausgabe von bis zu 25.000.000 auf Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennwert (Stückaktien) zur Ausgabe an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG, die unter Ausnutzung der in dieser Hauptversammlung eingeräumten Ermächtigung von der Gesellschaft ausgegeben werden, soweit die Gläubiger der Finanzinstrumente von ihrem Umtausch und / oder Bezugsrecht auf Aktien der Gesellschaft Gebrauch machen. Der Ausgabebetrag und das Umtauschverhältnis sind nach Maßgabe anerkannter finanzmathematischer Methoden sowie des Aktienkurses in einem anerkannten Preisfindungsverfahren zu ermitteln. Die neu ausgegebenen Aktien der bedingten Kapitalerhöhung sind im gleichen Maße wie die bereits bestehenden Aktien der Gesellschaft dividendenberechtigt. Der Vorstand ist ermächtigt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, Änderungen der Satzung, die sich durch die Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital ergeben, zu beschließen.
- f) Der Vorstand wird gem § 65 Abs 1 Z 8 sowie Abs 1a und 1b AktG ermächtigt, auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft im Ausmaß von bis zu 10% des Grundkapitals der Gesellschaft während einer Geltungsdauer von 30 Monaten ab Beschlussfassung sowohl über die Börse als auch außerbörslich zu erwerben, wobei der niedrigste Gegenwert nicht mehr als 20% unter und der höchste Gegenwert nicht mehr als 10% über dem durchschnittlichen Börsenschlusskurs der letzten 3 Börsenwerkstage vor Erwerb der Aktien liegen darf. Der Handel mit eigenen Aktien ist als Zweck des Erwerbs ausgeschlossen. Die Ermächtigung kann ganz oder teilweise oder auch in mehreren Teilbeträgen und in Verfolgung eines oder mehrerer Zwecke durch die Gesellschaft, durch Tochterunternehmen oder für Rechnung der Gesellschaft durch Dritte ausgeübt werden.
- g) Den Erwerb über die Börse kann der Vorstand beschließen, doch muss der Aufsichtsrat im Nachhinein von diesem Beschluss in Kenntnis gesetzt werden. Der außerbörsliche Erwerb unterliegt der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats.
- h) Der Vorstand wird für die Dauer von fünf Jahren ab Beschlussfassung gem. § 65 Abs 1b AktG ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats für die Veräußerung bzw. Verwendung eigener Aktien eine andere Art der Veräußerung als über die Börse oder durch ein öffentliches Angebot, unter sinngemäßer Anwendung der Regelungen über den Bezugsrechtsausschluss der Aktionäre, zu beschließen und die Veräußerungsbedingungen festzusetzen. Die Ermächtigung kann ganz oder teilweise oder in mehreren Teilbeträgen und in Verfolgung eines oder mehrerer Zwecke durch die Gesellschaft, durch ein Tochterunternehmen oder für Rechnung der Gesellschaft durch Dritte ausgeübt werden, insbesondere als Gegenleistung beim Erwerb von Unternehmen, Betrieben, Teilbetrieben oder Anteilen an einer oder mehreren Gesellschaften im In- oder Ausland.
- i) Der Vorstand wird ferner ermächtigt mit Zustimmung des Aufsichtsrats erforderlichenfalls das Grundkapital durch Einziehung dieser eigenen Aktien ohne weiteren Hauptversammlungsbeschluss gem. § 65 Abs 1 Z 8 letzter Satz iVm § 122 AktG herabzusetzen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt Änderungen der Satzung, die sich durch die Einziehung von Aktien ergeben, zu beschließen.

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

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

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

- a) Der Vorstand wird gemäß § 65 Abs 1 Z 8 AktG für die Dauer von 30 Monaten ermächtigt, eigene Aktien der Gesellschaft sowohl über die Börse als auch außerbörslich auch unter Ausschluss des quotenmäßigen Andienungsrechtes der Aktionäre zu erwerben und, ohne dass die Hauptversammlung vorher nochmals befasst werden muss, gegebenenfalls diese Aktien mit Zustimmung des Aufsichtsrates einzuziehen. Der Handel mit eigenen Aktien ist als Zweck des Erwerbs ausgeschlossen. Der Anteil der zu erwerbenden Aktien darf 10% des Grundkapitals nicht übersteigen. Der Gegenwert pro zu erwerbender Stückaktie darf jeweils den durchschnittlichen ungewichteten Börseschlusskurs an der SIX Swiss Exchange der vergangenen 10 Handelstage um nicht mehr als 20% unterschreiten oder übersteigen. Die Ermächtigung kann ganz oder teilweise oder auch in mehreren Teilbeträgen und in Verfolgung eines oder mehrerer Zwecke durch die Gesellschaft, mit ihr verbundener Unternehmen oder für deren Rechnung durch Dritte ausgeübt werden. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, Änderungen der Satzung, die sich durch die Einziehung von Aktien ergeben, zu beschließen.
 - b) Der Vorstand wird für die Dauer von fünf Jahren ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates eigene Aktien auch auf andere Art als über die Börse oder durch ein öffentliches Angebot zu jedem gesetzlich zulässigen Zweck zu veräußern oder zu verwenden und hierbei auch das quotenmäßige Kaufrecht der Aktionäre auszuschließen (Ausschluss des Bezugsrechtes) und die Veräußerungsbedingungen festzusetzen. Die Ermächtigung kann ganz oder teilweise oder auch in mehreren Teilbeträgen und in Verfolgung eines oder mehrerer Zwecke ausgeübt werden.
8. Vereinbarungen der Gesellschaft, die bei einem Kontrollwechsel infolge eines Übernahmeangebotes wirksam werden, sich ändern oder enden sowie deren Wirkungen werden seitens der Gesellschaft nicht bekannt gegeben, da dies der Gesellschaft erheblich schaden würde.
 9. Es existieren keine Entschädigungsvereinbarungen zwischen der Gesellschaft und ihren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebotes.

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

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

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

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

RISIKOBEURTEILUNG

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

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

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

KONTROLLMASSNAHMEN

Die PIERER Mobility-Gruppe hat ihre Kontrollen direkt in die Rechnungslegungsprozesse und Konzern-rechnungslegungsprozesse 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 Berichterstattung.

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

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

KOMMUNIKATION UND ÜBERWACHUNG

Die Verantwortung für die Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems im 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 der 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 des Konzerns auf genauen Informationen über die Prozesse für die Rechnungslegung und Finanzberichterstattung und schließt auch deren vorgelagerte Unternehmensprozesse 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.

9. AUSBLICK

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Zielsetzung der PIERER Mobility-Gruppe ist es, die Marktanteile auf den weltweiten Motorradmärkten trotz der COVID-19-Krise auch 2021 weiter nachhaltig auszubauen und die Marktführerschaft in Europa zu erreichen. Dies wird unter anderem durch die vollständige Integration von GASGAS als dritte Marke und die weitere Entwicklung des Händlernetzes unterstützt. Die Integration der E-Bike Aktivitäten in die im Jänner 2020 neu gegründete PIERER E-Bikes GmbH wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr erfolgreich umgesetzt. Mittelfristig ist es beabsichtigt, sich auch in diesem Bereich zu einem bedeutenden globalen Player zu entwickeln.

In den kommenden Jahren wird zudem neben dem E-Bike Segment ein verstärkter Fokus auf Elektromobilität im Scooter-Segment gelegt. Mit dem strategischen Partner Bajaj wurde eine gemeinsame 48 Volt Elektro-Zweiradplattform im Leistungsbereich 4 bis 11 kW entwickelt. In Anif bei Salzburg wird in ein Elektromobilitätszentrum investiert, wobei in die Baulichkeiten und Infrastruktur bereits in 2020 investiert wurde. Bis zu 300 Mitarbeiter werden sich zukünftig mit dem Thema Elektromobilität beschäftigen.

Auswirkungen aus der Corona-Krise in 2021 werden genau beobachtet. Negative Beeinflussungen des Geschäftsbetriebs werden ständig mit gezielten Maßnahmen beantwortet. Neben der Sicherung der Produktionskapazitäten wird der Fokus auch weiterhin auf Effizienz- und Produktivitätssteigerungen sowie der Supply Chain liegen. Für das erste Halbjahr wird mit Herausforderungen bei den internationalen Lieferketten gerechnet, da Kapazitäts- und Lieferengpässe bei einzelnen Zulieferern und in der internationalen Transportlogistik zu Lieferverzögerungen führen könnten. Zum Schutz der Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeiter werden Vorsichtsmaßnahmen wie Abstandsregeln und Hygienemaßnahmen wie das Tragen von Mund-Nasen-Schutz in definierten Bereichen und die Desinfektion von Arbeitsbereichen getroffen. Weiters wird an der Einrichtung einer Impfstraße im Unternehmen gearbeitet.

Trotz der COVID-19-Pandemie bleiben die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung (vor aktivierten Entwicklungskosten) auf weiterhin hohem Niveau, das sich auf 9,0% (Vorjahr: 9,1%) des Umsatzes beläuft.

Für das Geschäftsjahr 2021 wird mit einem Umsatz zwischen EUR 1.800 – 1.900 Mio., einer EBIT-Marge zwischen 8 – 9 % sowie einer EBITDA-Marge über 15 % gerechnet.

MOTORCYCLES

Die COVID-19 Pandemie verursachte erhebliche Unterbrechungen der Lieferketten und führte zu Umsatzverschiebungen und zeitweisen Zugangsbeschränkungen aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen temporären Schließung des Fachhandels in vielen Ländern. Dennoch hat sich der Motorrad-Einzelhandelsmarkt, vor allem in den USA und in Australien, aber auch letztendlich in Europa, überraschend stark entwickelt. Dies war vor allem auf ein geändertes Mobilitäts- und Freizeitverhalten der Endkunden zurückzuführen. Die Marken KTM und Husqvarna Motorcycles konnten davon überdurchschnittlich gut profitieren und weitere Marktanteile gewinnen.

Für das Geschäftsjahr 2021 rechnet PIERER Mobility mit einer weiterhin hohen Nachfrage im motorisierten Zweiradbereich und mit einem weiteren Anstieg der Umsatzerlöse sowie des operativen Ergebnisses gegenüber dem Geschäftsjahr 2020. Es wird erwartet, dass die operative Marge im Motorradbereich wieder auf Vorkrisenniveau zurückkehrt. Das Wachstum soll vor allem durch die weiterhin hohe Nachfrage in Nordamerika, Australien und China sowie durch die erwartete Markterholung in Europa getrieben sein. Trotz der herausfordernden Rahmenbedingungen wird daher das Absatzziel von 400.000 Motorrädern im Geschäftsjahr 2022 unverändert belassen.

Die Marktanteile in den globalen Motorrad-Absatzmärkten, die für KTM und Husqvarna Motorcycles von zentraler Bedeutung sind, sollen nachhaltig weiter ausgebaut werden. Das geplante Umsatzwachstum wird durch die vollständige Integration von GASGAS als dritte Marke unterstützt. Weiters hat sich KTM das Ziel gesetzt, Husqvarna Motorcycles zum drittgrößten europäischen Motorradhersteller zu entwickeln.

Die gemeinsamen Projekte mit Bajaj, insbesondere die Plattform für die Modelle der E-Mobilität, werden plangemäß fortgesetzt. Dieser zukunftsweisende Schritt im Bereich der Elektromobilität ist eine logische Ergänzung parallel zu den Aktivitäten im E-Bike Bereich.

Die strategische Partnerschaft mit dem chinesischen Motorradhersteller und KTM-Importeur in China, CF-Moto, wird weiter verstärkt. Aus der 790er Zweizylinder Plattform soll eine Modellfamilie für neue preisgünstige Mittelklasse Duke- und Adventure Modelle für KTM und CF Moto entstehen. Somit werden eine zusätzliche lokale Produktionsstätte und Lieferkette in China aufgebaut. Die Errichtung der Produktionsstätte im chinesischen Hangzhou durch das gemeinsame Joint Venture ist abgeschlossen. Die ersten Mittelklasse-Motorräder werden in 2021 assembliert.

Das Jahr 2021 wird durch einige Modelleinführungen gekennzeichnet sein. Neben der KTM 1290 SUPER Adventure S&R stellen die Vorstellungen der neuen Husqvarna Modelle Norden 901 und der Svartpilen 125 weitere Highlights dar.

E-BIKES

Der E-Mobility-Markt birgt große Wachstumspotentiale. E-Bikes stehen für eine gesunde, nachhaltige und individuelle Fortbewegung. Sie sind zunehmend ein wichtiger Baustein moderner Mobilitätskonzepte. Gerade die Beliebtheit von E-Bikes wächst nachhaltig auf hohem Niveau und hat inzwischen alle Modellgruppen im Fahrradsektor erfasst. Beschleunigt wurde dieser Trend durch die COVID 19-Pandemie. Legte die Pandemie ganze Wirtschaftszweige nahezu lahm, wuchs der Bereich der Elektromobilität. Allen Widrigkeiten trotzend, konnten die gesetzten Umsatzziele erreicht und die Internationalisierung der Unternehmenssparte weiter vorangetrieben werden.

Der Fokus lag im ersten Schritt auf der Etablierung der beiden Marken Husqvarna E-Bicycles und R RAYMON und dem Ausbau des Händlernetzwerkes in den Kernmärkten Deutschland, Österreich und der Schweiz (DACH). Für 2021 wird eine Expansion in weitere europäische Märkte und die Erweiterung des Händlernetzwerkes um Motorradhändler angestrebt. Um das Thema Elektromobilität im Fahrradbereich einem noch breiteren Zielpublikum zugänglich zu machen, wird das Portfolio um die Marke GASGAS ergänzt. Die spanische Marke wird ab Frühjahr 2021 unter dem Dach der PIERER E-Bikes GmbH eine vollständige E-Bike-Palette führen und mit dem Motorradfachhandel einen bis dato in der Fahrradbranche weitgehend ungenutzten Vertriebskanal nutzen. In weiterer Folge soll der nächste Expansionsschritt in die Überseemärkte Nordamerika und Australien erfolgen.

Die PIERER E-Bikes GmbH wird damit ihrer Vision, ein „Global Player“ im Bereich Elektromobilität zu werden, ein Stück näher kommen, ohne dabei die länderspezifischen Besonderheiten aus dem Blick zu verlieren. In Sachen Vertriebswege wird auf Unabhängigkeit und Ausdifferenzierung gesetzt. Mit GASGAS wurde der Fachhandelsmarktzugang um den Motorradhandel erweitert.

Die PIERER Mobility AG hat sich im E-Bike Bereich bis 2025 einen Umsatz von EUR 500 Mio. zum Ziel gesetzt, womit ein für die Weiterentwicklung des Unternehmens wichtiger Eckpunkt auf der strategischen Roadmap definiert wird.

Das übergeordnete Ziel lautet, Innovations- sowie Entwicklungspotentiale im Bereich der Elektromobilität voll auszuschöpfen und als Global Player mit starken Marken den wachsenden Markt mitzugestalten und Marktanteile zu sichern. Das E-Bike ist ein Archetyp der Elektromobilität mit zahlreichen Ausprägungsmöglichkeiten. Neben dem stetigen Wachstum liegt der Fokus auf Effizienz- und Produktivitätssteigerungen sowie der Optimierung der Supply Chain, Reduktion des Working Capital Bedarfs und Steigerung der Flexibilität im Produktportfolio. Mittelfristiges Ziel ist es, die EBIT-Marge in Richtung der im Motorradbereich realisierten Marge zu steigern.

MOTORSPORT

Auch in 2021 wird KTM in diversen internationalen Rennserien vertreten sein. Neben den bekannten Weltmeisterschaften im Offroad Bereich und der Rallye Dakar wird der Fokus im Jahr 2021 wieder auf der Königsklasse des Motorradrennsports, der MotoGP, liegen. Das Red Bull KTM Factory Racing Werksteam wird mit der neuen Fahrerpaarung Brad Binder und Miguel Oliveira in die fünfte Saison gehen. Auch 2021 wird mit dem KTM Tech3 Team, bestehend aus den Fahrern Danilo Petrucci und Iker Lecuona, ein gleichberechtigtes Kundenteam mit KTM Maschinen ausgestattet.

Die im Geschäftsjahr 2020 erworbene Marke GASGAS wird im Jahr 2021 die Motorsportaktivitäten erweitern. Neben der Teilnahme an diversen Motocross und Enduro Weltmeisterschaften, ist ein Werksteam für die Supercross Serie in den USA und ein Engagement in der Moto3™ geplant.

INVESTITIONEN

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. Die größten Einzelinvestitionen für 2021 umfassen insbesondere die Erweiterung des bestehenden Logistikzentrums und die Errichtung einer Beschichtungsanlage beim Komponentenwerk in Munderfing, wo die Serienproduktion im ersten Quartal 2022 beginnen soll.

Trotz der COVID-19-Krise haben Investitionen in die (Weiter-)Entwicklung von bestehenden und neuen Modellen sowie in die Elektromobilität höchste Priorität. Die Ausgaben für Investitionen in Forschung und Entwicklung werden daher weiterhin auf dem bereits hohen Niveau der Vorjahre liegen.

FINANZLAGE

Die Liquiditäts- und Finanzierungssituation wurde im Geschäftsjahr 2020 weiter gestärkt. Für das Geschäftsjahr 2021 stehen zusätzlich zu den bestehenden Finanzierungen diverse Betriebsmittel-Kreditlinien in ausreichender Höhe zur Verfügung. Im Geschäftsjahr 2021 wird weiterhin ein Fokus auf die Generierung von Free Cash-Flows und nachhaltige Effizienzsteigerungen gelegt.

Wels, am 12. März 2021

Der Vorstand der PIERER Mobility AG



Dipl.-Ing. Stefan Pierer



Mag. Friedrich Roithner



Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz



Mag. Viktor Sigl, MBA

Konzernabschluss
Download

KONZERNABSCHLUSS

| | |
|---|-----|
| KONZERNBILANZ..... | 112 |
| KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG..... | 114 |
| KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG..... | 115 |
| KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG..... | 116 |
| KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG..... | 118 |



KONZERNBILANZ

ZUM 31. DEZEMBER 2020

| TEUR | Anhang- Nr. | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|-------------|------------------|------------------|
| Vermögenswerte: | | | |
| Langfristige Vermögenswerte: | | | |
| Firmenwert | 21 | 131.034 | 130.311 |
| Immaterielle Vermögenswerte | 22 | 426.835 | 391.954 |
| Sachanlagen | 23 | 356.219 | 326.497 |
| Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen | 24 | 13.252 | 13.628 |
| Latente Steueransprüche | 25 | 11.518 | 10.000 |
| Sonstige langfristige Vermögenswerte | 26 | 3.137 | 5.470 |
| | | 941.995 | 877.860 |
| Kurzfristige Vermögenswerte: | | | |
| Vorräte | 27 | 298.744 | 321.642 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 28 | 144.887 | 175.196 |
| Forderungen und sonstige Vermögenswerte | 29 | 81.621 | 73.230 |
| Steuererstattungsansprüche | | 517 | 5.100 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 30 | 218.270 | 160.864 |
| | | 744.039 | 736.032 |
| | | 1.686.034 | 1.613.892 |

| TEUR | Anhang- Nr. | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|-------------|------------------|------------------|
| Eigenkapital und Schulden: | | | |
| Eigenkapital: | | | |
| Grundkapital | 31 | 22.539 | 22.539 |
| Kapitalrücklagen | 31 | 9.949 | 9.949 |
| Sonstige Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn | 31 | 327.767 | 305.829 |
| Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens | | 360.255 | 338.317 |
| Nicht beherrschende Anteile | 31 | 293.864 | 280.316 |
| | | 654.119 | 618.633 |
| Langfristige Schulden: | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 32 | 456.089 | 470.309 |
| Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer | 33 | 28.665 | 29.347 |
| Latente Steuerschulden | 25 | 86.940 | 79.464 |
| Andere langfristige Schulden | 34 | 9.735 | 9.537 |
| | | 581.429 | 588.657 |
| Kurzfristige Schulden: | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 32 | 74.594 | 86.358 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 34 | 262.099 | 222.628 |
| Rückstellungen | 35 | 17.979 | 16.957 |
| Steuerschulden | | 9.198 | 2.957 |
| Andere kurzfristige Schulden | 34 | 86.616 | 77.702 |
| | | 450.486 | 406.602 |
| | | 1.686.034 | 1.613.892 |

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2020 BIS 31.12.2020

| TEUR | Anhang- Nr. | 2020 | 2019 |
|---|-------------|----------------|----------------|
| Umsatzerlöse | 8 | 1.530.382 | 1.520.135 |
| Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen | 9 | -1.103.550 | -1.074.120 |
| Bruttoergebnis vom Umsatz | | 426.832 | 446.015 |
| Vertriebs- und Rennsportaufwendungen | 10 | -192.216 | -214.893 |
| Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen | 11 | -23.391 | -23.690 |
| Verwaltungsaufwendungen | 12 | -102.645 | -84.208 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 13 | -164 | -1.415 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 14 | 5 | 11.381 |
| Ergebnis aus at-Equity Beteiligungen | 15 | -1.180 | -1.484 |
| Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit | | 107.241 | 131.706 |
| Zinserträge | 16 | 1.629 | 3.026 |
| Zinsaufwendungen | 16 | -15.213 | -16.974 |
| Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis | 16 | -2.833 | 78 |
| Ergebnis vor Steuern | | 90.824 | 117.836 |
| Ertragsteuern | 17 | -21.369 | -22.124 |
| Ergebnis des Geschäftsjahres | | 69.455 | 95.712 |
| davon Eigentümer des Mutterunternehmens | | 34.911 | 54.495 |
| davon Nicht beherrschende Gesellschafter | | 34.544 | 41.217 |
| Unverwässertes (=verwässertes) Ergebnis je Aktie (EUR) | 18 | 1,56 | 2,42 |

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2020 BIS 31.12.2020

| TEUR | Anhang- Nr. | 2020 | 2019 |
|--|-------------|---------------|---------------|
| Ergebnis des Geschäftsjahres | | 69.455 | 95.712 |
| Posten, die in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wurden oder anschließend umgegliedert werden können | | | |
| Fremdwährungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen | 31 | -4.176 | 1.159 |
| Fremdwährungsumrechnung aus nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen | 24, 31 | -100 | -152 |
| Bewertung Cash-Flow-Hedges von Tochterunternehmen | 31 | -1.435 | -1.021 |
| Bewertung Cash-Flow-Hedges aus nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen | 24, 31 | 0 | 121 |
| Latente Steuer auf die Bewertung von Cash-Flow-Hedges | 31 | 359 | 255 |
| | | -5.352 | 362 |
| Posten, die nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden | | | |
| Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen | 31, 33 | 908 | -2.747 |
| Steuereffekt | 31 | -227 | 687 |
| | | 681 | -2.060 |
| Sonstiges Ergebnis nach Steuern | | -4.671 | -1.698 |
| Gesamtergebnis | | 64.784 | 94.014 |
| davon Eigentümer des Mutterunternehmens | | 31.829 | 53.671 |
| davon Nicht beherrschende Gesellschafter | | 32.955 | 40.343 |

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 1.1.2020 BIS 31.12.2020

| TEUR | Anhang- Nr. | 2020 | 2019 |
|--|-------------|----------------|----------------|
| Betriebstätigkeit | | | |
| Ergebnis des Geschäftsjahres | | 69.455 | 95.712 |
| + (-) Zinsaufwendungen / Zinserträge | 16 | 13.584 | 13.948 |
| + Steueraufwendungen | 17 | 21.369 | 22.124 |
| + Abschreibungen auf Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte | 22, 23 | 126.289 | 109.084 |
| + (-) Dotierung (Auflösung) von langfristigen Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer | | -100 | 1.339 |
| (-) + Gewinne (Verluste) aus der Equity-Konsolidierung | 15 | 1.180 | 1.484 |
| (-) + Gewinne (Verluste) aus dem Verkauf von Anlagevermögen | | 2.471 | 971 |
| + (-) Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen (Erträge) | VI | 5.060 | -35.733 |
| + Zinseinzahlungen | | 1.621 | 2.958 |
| - Zinsauszahlungen | | -14.807 | -16.368 |
| - Steuerzahlungen | | -4.087 | -10.424 |
| + Erhaltene Dividenden | | 606 | 997 |
| Brutto Cash-Flow | | 222.641 | 186.092 |
| - (+) Erhöhung (Verminderung) von Vorräten | | 17.128 | 58.451 |
| - (+) Erhöhung (Verminderung) von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Vorauszahlungen, sonstigen kurz- und langfristigen Vermögenswerten | | 25.618 | 12.989 |
| + (-) Erhöhung (Verminderung) von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Vorauszahlungen und anderen kurz- und langfristigen Schulden | | 47.432 | -152 |
| Erhöhung (Verminderung) des Nettoumlaufvermögens | | 90.178 | 71.288 |
| Cash-Flow aus Betriebstätigkeit | | 312.819 | 257.380 |

| TEUR | Anhang- Nr. | 2020 | 2019 |
|---|-------------|-----------------|-----------------|
| Investitionstätigkeit | | | |
| - Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen | 22, 23 | -147.856 | -149.797 |
| - Auszahlungen für den Erwerb von nach der at-Equity Methode bilanzierten Unternehmen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten | 7, 24 | -150 | -7.195 |
| + Einzahlungen aus dem Verkauf von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen | | 631 | 433 |
| + Einzahlungen aus der Veräußerung von nach der at-Equity Methode bilanzierten Unternehmen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten | 24 | 0 | 5.853 |
| + (-) Änderungen Konsolidierungskreis | 7 | 290 | -19.462 |
| + (-) Ein-/Auszahlungen aus sonstigen Vermögenswerten | | 76 | 4.433 |
| Cash-Flow aus Investitionstätigkeit | | -147.009 | -165.735 |
| Free Cash-Flow | | 165.810 | 91.645 |
| Finanzierungstätigkeit | | | |
| - Dividendenzahlungen an Dritte | | -26.744 | -20.151 |
| - Kauf eigene Aktien | 31 | -4.569 | -5.220 |
| + (-) Veräußerung / Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen | 31 | -1.005 | -240 |
| + Aufnahme Forschungsdarlehen | VI | 0 | 119.880 |
| + Aufnahme von langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten | VI | 0 | 15.000 |
| - Tilgung Schuldscheindarlehen | 32, VI | -6.000 | 0 |
| - Tilgung Forschungsdarlehen | VI | -13.174 | -18.750 |
| - Rückzahlung von langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten | VI | -10.384 | -10.491 |
| - Tilgung Leasingverbindlichkeiten | VI, 47 | -18.821 | -15.021 |
| + (-) Veränderung sonstiger kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten | VI | -23.992 | -85.630 |
| Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit | | -104.689 | -20.623 |
| Gesamt Cash-Flow | | 61.121 | 71.022 |
| + Anfangsbestand der liquiden Mittel im Konzern | | 160.864 | 89.347 |
| + Veränderung durch Fremdwährungseffekte | | -3.715 | 495 |
| Endbestand der liquiden Mittel im Konzern | | 218.270 | 160.864 |

KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

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

Stand am 1. Jänner 2020

| | |
|---|---|
| Anpassung nach IAS 8 (Abgrenzung von Forschungsförderungen), nach Steuern | 2 |
|---|---|

Stand am 1. Jänner 2020 nach Anpassungen

| | |
|------------------------------|--|
| Ergebnis des Geschäftsjahres | |
|------------------------------|--|

| | |
|--------------------|----|
| Sonstiges Ergebnis | 31 |
|--------------------|----|

Gesamtergebnis

Transaktionen mit Anteilseignern

| | |
|----------------------|--------|
| Dividenden an Dritte | 18, 31 |
|----------------------|--------|

| | |
|---|----|
| Kauf/Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen | 31 |
|---|----|

| | |
|--------------------------------|---|
| Konsolidierungskreisänderungen | 7 |
|--------------------------------|---|

| | |
|---|--|
| Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert worden sind | |
|---|--|

| | |
|---------------------|----|
| Kauf eigene Anteile | 31 |
|---------------------|----|

| | |
|----------------------------|----|
| Veräußerung eigene Anteile | 31 |
|----------------------------|----|

| | |
|-----------|--|
| Sonstiges | |
|-----------|--|

Stand am 31. Dezember 2020

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

Stand am 1. Jänner 2019

| | |
|------------------------------|--|
| Ergebnis des Geschäftsjahres | |
|------------------------------|--|

| | |
|--------------------|----|
| Sonstiges Ergebnis | 31 |
|--------------------|----|

Gesamtergebnis

Transaktionen mit Anteilseignern

| | |
|----------------------|--------|
| Dividenden an Dritte | 18, 31 |
|----------------------|--------|

| | |
|---|----|
| Kauf/Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen | 31 |
|---|----|

| | |
|--------------------------------|---|
| Konsolidierungskreisänderungen | 7 |
|--------------------------------|---|

| | |
|---|--|
| Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert worden sind | |
|---|--|

| | |
|---------------------|----|
| Kauf eigene Anteile | 31 |
|---------------------|----|

| | |
|-----------|--|
| Sonstiges | |
|-----------|--|

Stand am 31. Dezember 2019

Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens

| Grundkapital | Kapitalrücklagen | Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn | Rücklage nach IFRS 9 | Ausgleichsposten Währungsumrechnung | Rücklage für eigene Anteile | Gesamt | Anteile nicht beherrschender Gesellschafter | Konzern-eigenkapital Gesamt |
|---------------|------------------|--|----------------------|-------------------------------------|-----------------------------|----------------|---|-----------------------------|
| 22.539 | 9.949 | 310.986 | -140 | 203 | -5.220 | 338.317 | 280.316 | 618.633 |
| 0 | 0 | -5.908 | 0 | 0 | 0 | -5.908 | -5.516 | -11.424 |
| 22.539 | 9.949 | 305.078 | -140 | 203 | -5.220 | 332.409 | 274.800 | 607.209 |
| 0 | 0 | 34.911 | 0 | 0 | 0 | 34.911 | 34.544 | 69.455 |
| 0 | 0 | 352 | -1.215 | -2.219 | 0 | -3.082 | -1.589 | -4.671 |
| 0 | 0 | 35.263 | -1.215 | -2.219 | 0 | 31.829 | 32.955 | 64.784 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -13.739 | -13.739 |
| 0 | 0 | -660 | 0 | 0 | 0 | -660 | -345 | -1.005 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 158 | 158 |
| 0 | 0 | 0 | 37 | 0 | 0 | 37 | 34 | 71 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -4.569 | -4.569 | 0 | -4.569 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.342 | 1.342 | 0 | 1.342 |
| 0 | 0 | -133 | 0 | 0 | 0 | -133 | 0 | -133 |
| 22.539 | 9.949 | 339.548 | -1.318 | -2.016 | -8.447 | 360.255 | 293.864 | 654.119 |

Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens

| Grundkapital | Kapitalrücklagen | Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn | Rücklage nach IFRS 9 | Ausgleichsposten Währungsumrechnung | Rücklage für eigene Anteile | Gesamt | Anteile nicht beherrschender Gesellschafter | Konzern-eigenkapital Gesamt |
|---------------|------------------|--|----------------------|-------------------------------------|-----------------------------|----------------|---|-----------------------------|
| 22.539 | 9.949 | 264.556 | 699 | -322 | 0 | 297.421 | 253.355 | 550.776 |
| 0 | 0 | 54.495 | 0 | 0 | 0 | 54.495 | 41.217 | 95.712 |
| 0 | 0 | -1.065 | -274 | 515 | 0 | -824 | -874 | -1.698 |
| 0 | 0 | 53.430 | -274 | 515 | 0 | 53.671 | 40.343 | 94.014 |
| 0 | 0 | -6.762 | 0 | 0 | 0 | -6.762 | -13.389 | -20.151 |
| 0 | 0 | -103 | 0 | 0 | 0 | -103 | -137 | -240 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 702 | 702 |
| 0 | 0 | 0 | -565 | 0 | 0 | -565 | -528 | -1.093 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -5.220 | -5.220 | 0 | -5.220 |
| 0 | 0 | -135 | 0 | 10 | 0 | -125 | -30 | -155 |
| 22.539 | 9.949 | 310.986 | -140 | 203 | -5.220 | 338.317 | 280.316 | 618.633 |

KONZERNANHANG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2020

| | | | |
|---|-----|---|-----|
| I. ALLGEMEINE ANGABEN..... | 121 | VI. ANGABEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG | 151 |
| 1. Angaben zum Unternehmen | 121 | VII. RISIKOBERICHT..... | 152 |
| 2. Grundsätze der Rechnungslegung | 121 | 36. Risikomanagement..... | 152 |
| 3. Neu angewendete Standards und Interpretationen | 122 | 37. Marktrisiken..... | 152 |
| 4. Zukünftig anzuwendende Standards und Interpretationen | 122 | 38. Branchenspezifische Risiken..... | 153 |
| 5. Schätzungen und Unsicherheiten bei Ermessensentscheidungen und Annahmen..... | 123 | 39. IT-Risiken..... | 154 |
| | | 40. Finanzielle Risiken | 154 |
| | | 41. Sonstige Risiken..... | 161 |
| II. KONSOLIDIERUNGSKREIS..... | 125 | VIII. FINANZINSTRUMENTE UND KAPITALMANAGEMENT | 162 |
| 6. Konsolidierungsgrundsätze und -methoden | 125 | 42. Grundlagen | 162 |
| 7. Veränderungen im Konsolidierungskreis..... | 125 | 43. Einstufung und beizulegende Zeitwerte | 163 |
| III. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG | 127 | 44. Aufrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten | 168 |
| IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN-UND VERLUSTRECHNUNG | 129 | 45. Hedging | 169 |
| 8. Umsatzerlöse | 129 | 46. Kapitalmanagement..... | 174 |
| 9. Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen..... | 129 | IX. LEASINGVERHÄLTNISSE..... | 175 |
| 10. Vertriebs- und Rennsportaufwendungen..... | 130 | 47. Leasingverhältnisse als Leasingnehmer (IFRS 16) | 175 |
| 11. Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen | 130 | 48. Leasingverhältnisse als Leasinggeber (IFRS 16)..... | 177 |
| 12. Verwaltungsaufwendungen..... | 130 | X. ERLÄUTERUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN SOWIE ZU DEN ORGANEN | 177 |
| 13. Sonstige betriebliche Aufwendungen | 131 | 49. Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen | 177 |
| 14. Sonstige betriebliche Erträge..... | 131 | 50. Organe der PIERER Mobility AG | 179 |
| 15. Ergebnis aus At-Equity Beteiligungen | 131 | 51. Vorstands- und Aufsichtsratsbezüge | 180 |
| 16. Finanz- und Beteiligungsergebnis | 132 | XI. EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG..... | 180 |
| 17. Ertragsteuern..... | 132 | XII. KONZERNUNTERNEHMEN (BETEILIGUNGSSPIEGEL) | 181 |
| 18. Ergebnis je Aktie und Vorschlag für die Ergebnisverwendung..... | 133 | XIII. FREIGABE DES KONZERNABSCHLUSSES..... | 183 |
| 19. Aufwendungen für den Abschlussprüfer | 133 | | |
| 20. Mitarbeiter | 134 | | |
| V. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ..... | 134 | | |
| 21. Firmenwert..... | 134 | | |
| 22. Immaterielle Vermögenswerte..... | 135 | | |
| 23. Sachanlagen | 137 | | |
| 24. Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen | 139 | | |
| 25. Latente Steueransprüche..... | 140 | | |
| 26. Sonstige langfristige Vermögenswerte..... | 142 | | |
| 27. Vorräte | 142 | | |
| 28. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen..... | 143 | | |
| 29. Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte.. | 143 | | |
| 30. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente..... | 144 | | |
| 31. Konzerneigenkapital..... | 144 | | |
| 32. Finanzverbindlichkeiten | 146 | | |
| 33. Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer | 147 | | |
| 34. Andere kurz- und langfristige Schulden und verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 149 | | |
| 35. Rückstellungen | 150 | | |

I. ALLGEMEINE ANGABEN

1. ANGABEN ZUM UNTERNEHMEN

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

Mit ihren weltweit bekannten Motorradmarken KTM, HUSQVARNA Motorcycles und GASGAS zählt sie insbesondere bei den Premium-Motorrädern jeweils zu den Technologie- und Marktführern. Mit der im Vorjahr vollständigen Übernahme des E-Bike Geschäftes der PEXCO GmbH wurde ein weiterer Wachstumsschritt im Bereich der Zweirad-Elektromobilität gesetzt, um am attraktiven Marktwachstum im E-Bike Bereich zu partizipieren. Mit den Marken HUSQVARNA E-Bicycles, R Raymon und GASGAS E-Bicycles wird die Entwicklung zu einem bedeutenden internationalen Player in diesem Bereich vorangetrieben.

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

Die Aktien der PIERER Mobility AG sind im „Swiss Performance Index (SPI)“ der SIX Swiss Exchange in Zürich und seit 3. März 2020 auch im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse gelistet.

2. GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG

Der Konzernabschluss für den Zeitraum 1. Jänner bis 31. Dezember 2020 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.

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

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

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

ÄNDERUNGEN VON BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN:

Im Rahmen der jährlichen Analyse zur Optimierung der Aussagekraft des Abschlusses hat die PIERER Mobility AG festgestellt, dass eine erhöhte Transparenz erreicht werden kann, indem Zuschüsse der öffentlichen Hand für Forschungsaufwendungen, die nicht ausschließlich Forschungsaufwendungen gemäß IAS 38.54 zugeordnet werden können, gesondert von den restlichen Aufwandszuschüssen dargestellt werden.

Aus diesem Grund wurde die bisherige Bilanzierungsmethode von bestimmten Zuschüssen der öffentlichen Hand für den Ersatz von Forschungsaufwendungen gemäß IAS 8.19b dahingehend angepasst, dass der Teil der Zuschüsse, der ausschließlich Forschungsaufwendungen gemäß IAS 38.54 (d.h. auf Aufwand der Periode) zugeordnet werden kann, als erfolgsbezogene Zuwendung als Ertrag oder Minderung von Aufwand realisiert. Für den übrigen Teil erfolgt eine Schätzung des Betrags der Zuschüsse, der auf aktivierte Entwicklungskosten gemäß IAS 38.57 entfällt. Dieser Betrag wird folglich als Zuwendung für Vermögenswerte bilanziert und 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. In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird die Zuwendung mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags

über die Nutzungsdauer des Vermögenswerts erfasst. Der Effekt auf das Eigenkapital zum 1. Jänner 2020 ist in der Eigenmittelüberleitung ersichtlich. Eine Anpassung wurde nur für das aktuelle Jahr vorgenommen, da eine Ermittlung der Anpassungsbeträge für Vorperioden aufgrund der hierfür nicht vorhandenen Datenbasis nicht durchführbar war.

3. NEU ANGEWENDETE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

Folgende Tabelle zeigt die erstmalig verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen, die auch bereits von der EU-Kommission zum 31.12.2020 übernommen wurden:

| Erstmalige Anwendung | Neue Standards und Interpretationen | Veröffentlicht durch das IASB |
|----------------------|--|-------------------------------|
| 1. Jänner 2020 | Änderungen an IAS 1 und IAS 8 – Definitionen von Wesentlichkeit | 31. Oktober 2018 |
| | Änderungen der Verweise auf das Rahmenkonzept zur Rechnungslegung | 29. März 2018 |
| | Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7 – Reform der Referenzzinssätze | 26. September 2019 |
| | Änderungen IFRS 3 – Definitionen eines Geschäftsbetriebs | 22. Oktober 2018 |
| 1. Juni 2020 | IFRS 16 COVID-19-bezogene Mietkonzessionen | 28. Mai 2020 |

Alle geänderten Standards und Interpretationen sind für die PIERER Mobility-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 2021 | Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16 – Reform der Referenzzinssätze Phase 2 | 27. August 2020 |
| | Änderungen zu IFRS 4 – Verlängerung der vorübergehenden Befreiung von IFRS 9 | 21. November 2012 |

Das IASB und das IFRIC haben weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, welche aber im Geschäftsjahr 2020 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? |
|--|--------------------------|-------------------------------|-----------------|
| IFRS 17 Versicherungsverträge | 1.1.2023 | 18.5.2017 | Nein |
| Änderungen an IFRS 17 und Verlängerung der vorübergehenden Befreiung von der Anwendung von IFRS 9 (Änderungen an IFRS 4) | 1.1.2023 | 25.6.2020 | Nein |
| Änderungen an IFRS 3 – Verweis auf das Rahmenkonzept | 1.1.2022 | 14.5.2020 | Nein |
| IAS 1 – Klassifizierung von Schulden als lang- oder kurzfristig | 1.1.2023 | 23.1.2020 | Nein |
| Änderungen zu IAS 16 Sachanlagen – Einnahmen vor der beabsichtigten Nutzung | 1.1.2022 | 14.5.2020 | Nein |
| Änderungen zu IAS 37 Belastende Verträge – Erfüllungskosten von Verträgen | 1.1.2022 | 14.5.2020 | Nein |
| Verbesserungen zu IFRS 2018 – 2020 Änderungen an IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 und IAS 41 | 1.1.2022 | 14.5.2020 | Nein |

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

5. SCHÄTZUNGEN UND UNSICHERHEITEN BEI ERMESSENSENTSCHEIDUNGEN UND ANNAHMEN

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. Diese Schätzungen beruhen auf Erfahrungswerten des Vorstandes. 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 131.034 (Vorjahr: TEUR 130.311) sowie die Marken „KTM“ in Höhe von TEUR 61.103 (Vorjahr: TEUR 61.103) und „GASGAS“ in Höhe von TEUR 13.346 (Vorjahr: TEUR 0) angesetzt. Weiterführende Informationen zu den Werthaltigkeitstests sind den Erläuterungen unter Punkt 21. „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 31.12.2020 wurden aktive latente Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von TEUR 7.721 (Vorjahr: TEUR 5.688) aktiviert. Aufgrund der aktuellen Steuerplanung geht das Management von einer Verwertung der zum 31.12.2020 angesetzten Verlustvorträge innerhalb der nächsten fünf Jahre aus. Weitere Details zu den latenten Steuern sind den Erläuterungen unter Punkt 25. „Latente Steueransprüche“ zu entnehmen.
- Im Rahmen des Cash-Flow-Hedge-Accountings werden Einschätzungen zum Eintritt von künftigen Zahlungsströmen getroffen. Diese Cash-Flows könnten bezüglich Höhe und Zeitpunkt anders eintreten und damit Einfluss auf das Cash-Flow-Hedge-Accounting haben.
- Daneben bestehen Schätzungsunsicherheiten beim Ansatz und der Bewertung von Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer. Es werden Annahmen zu den folgenden Faktoren getroffen: Erwartungswerte, demografische Annahmen wie das Pensionsalter von Frauen / Männern und Mitarbeiterfluktuation sowie finanzielle Annahmen wie Rechnungszinssatz und künftige Lohn- und Gehaltstrends. Zum Bilanzstichtag waren Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer in Höhe von TEUR 28.665 (Vorjahr: TEUR 29.347) angesetzt. Weiterführende Informationen sind den Erläuterungen unter dem Punkt 33. „Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer“ zu entnehmen.
- Schätzungen bei den Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen. Für die Ermittlung der Rückstellungshöhe wurde ein direkter Zusammenhang pro Produktgruppe zwischen angefallenen Garantie- und Gewährleistungsaufwendungen an den Umsatzerlösen festgestellt. Der durchschnittliche Prozentsatz der Garantie- und Gewährleistungsaufwendungen an den Umsatzerlösen wird mehrmals jährlich geprüft und bei Bedarf angepasst. Zum 31.12.2020 wurden Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen in Höhe von TEUR 14.612 (Vorjahr: TEUR 12.448) angesetzt.
- Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden, die im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworben wurden, sowie der Nutzungsdauern dieser Vermögenswerte basiert auf Beurteilungen des Managements.
- Leasingverhältnisse
Es werden Einschätzungen über die Laufzeit- und Zinssätze getroffen. Weitere Angaben dazu sind unter Punkt 23. „Sachanlagen“ sowie unter Punkt 47. „Leasingverhältnisse als Leasingnehmer“ zu finden.
- Bei den Vorräten bestehen Schätzungen im Zusammenhang mit Verbrauchsfolgeverfahren und Reichweitenanalysen. Zusätzlich werden auf Einzelbasis Wertberichtigungserfordernisse aufgrund langer Lagerdauer und eingeschränkter Absatzmöglichkeiten erfasst.

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

- **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“.
- **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.

AUSWIRKUNGEN DER COVID-19 PANDEMIE

- **Unternehmensfortführung:**
Im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses ist es die Aufgabe des Managements die Fähigkeit der Unternehmensfortführung zu beurteilen. Nach Einschätzungen des Managements der PIERER Mobility AG und unter Berücksichtigung aller verfügbaren Informationen über die Zukunft, die mindestens zwölf Monate nach dem Abschlussstichtag umfasst, gibt es keine Anzeichen um von der Prämisse der Unternehmensfortführung abzuweichen. Der Ausbruch der COVID-19-Krise hatte und hat zwar eine negative Auswirkung auf die Geschäftsentwicklung der PIERER Mobility AG (vor allem im 1. Halbjahr 2020), jedoch aufgrund einer gesicherten Liquiditäts- und Eigenkapitalsituation (Liquide Mittel laut Kapitalflussrechnung von TEUR 218.270 und Eigenkapital zum 31.12.2020 von TEUR 654.119) hat das Management die Einschätzung getroffen, dass es keine Unsicherheiten in Bezug auf die Unternehmensfortführung gibt.
- **Einzelne Schätzungen:**
In bilanzieller und bewertungstechnischer Hinsicht kann sich COVID-19 auf viele Bereiche des Konzernabschlusses der PIERER Mobility AG auswirken bzw. Schätzunsicherheiten erhöhen und Ermessensbeurteilungen erschweren. Folgende Punkte sind insbesondere betroffen:
 - Einfluss auf die Werthaltigkeit von Firmenwerten und immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer: Die COVID-19 Pandemie ist ein möglicher Auslöser für die Prüfung der Notwendigkeit von außerplanmäßigen Wertminderungen und für die Durchführung von Wertminderungstests. Siehe dazu Punkt 21. Firmenwert.
 - Möglicher Einfluss auf die Bilanzierung von Leasingverhältnissen: Es fanden keine Veränderungen der Laufzeiten oder sonstiger Vertragsbestandteile statt, weshalb auch das Erleichterungswahlrecht des IFRS 16 nicht in Anspruch genommen wurde.
 - Eventuell erhöhte Forderungsausfälle durch die COVID-19 Krise: Aufgrund der positiven Einzelmarktentwicklung werden keine wesentlichen Wertminderungen erwartet. Die Annahmen zur Berechnung des Ausfallrisikos von nicht in der Bonität beeinträchtigten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Vermögenswerten (Expected Credit Loss) wurden überprüft. Auch erfolgt laufend eine Prüfung der Bonität der Kunden und es werden Sicherheiten gefordert. Siehe dazu auch Kapitel VIII. „Finanzinstrumente und Kapitalmanagement“.
 - Im Rahmen des Cash-Flow-Hedge Accounting werden Einschätzungen zum Eintritt künftiger Zahlungsströme getroffen. Die Planung künftiger Zahlungsströme wurde aufgrund geänderter Absatz- und Bestellmengenplanungen als Folge der COVID-19-Pandemie aktualisiert. Die geringfügig veränderten Fremdwährungsexposures sind Basis für Währungsabsicherungen nach den aktuellen Gegebenheiten.

II. KONSOLIDIERUNGSKREIS

6. KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE UND -METHODEN

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

Die Anteile der PIERER Mobility-Gruppe an nach der **Equity-Methode** bilanzierten Beteiligungen umfassen Anteile an assoziierten Unternehmen.

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

| | Stichtagskurs | | Durchschnittskurs | |
|-----------------------|---------------|------------|-------------------|----------|
| | 31.12.2020 | 31.12.2019 | 2020 | 2019 |
| US-Dollar | 1,2271 | 1,1234 | 1,1470 | 1,1195 |
| Schweizer Franken | 1,0802 | 1,0854 | 1,0709 | 1,1111 |
| Japanischer Yen | 126,4900 | 121,9400 | 121,8842 | 121,9592 |
| Südafrikanischer Rand | 18,0219 | 15,7773 | 18,9139 | 16,1701 |
| Mexikanischer Peso | 24,4160 | 21,2202 | 24,7300 | 21,6082 |
| Australischer Dollar | 1,5896 | 1,5995 | 1,6567 | 1,6177 |

7. VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Alle Tochterunternehmen, die unter der rechtlichen oder faktischen Kontrolle der PIERER Mobility AG stehen, sind in den vorliegenden Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 einbezogen. Die Anzahl der Unternehmen im Konsolidierungskreis hat sich im Geschäftsjahr 2020 wie folgt entwickelt:

| | Vollkonsolidierte Gesellschaften | At-Equity Gesellschaften |
|--------------------------------|----------------------------------|--------------------------|
| Stand zum 31.12.2019 | 63 | 3 |
| Konsolidierungskreiszugänge | 6 | 1 |
| Konsolidierungskreisabgänge | -3 | 0 |
| Stand zum 31.12.2020 | 66 | 4 |
| davon ausländische Unternehmen | 46 | 3 |

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

ÄNDERUNGEN VOLLKONSOLIDierter GESELLSCHAFTEN

▪ Konsolidierungskreiszugänge:

Mit Wirkung zum 1. Jänner 2020 hat die KTM Immobilien GmbH 80% der Anteile an der KTM MOTOHALL GmbH, Mattighofen von der PIERER IMMOREAL GmbH, Wels erworben und damit ihre Anteile von 10% auf 90% erhöht. Folgende Vermögenswerte und Schulden sind zugegangen:

| TEUR | |
|--|--------------|
| Langfristige Vermögenswerte | 41.335 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 1.351 |
| Langfristige Verbindlichkeiten | -16.111 |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten | -24.991 |
| Nettovermögen | 1.584 |
| Zugang nicht beherrschende Anteile | -158 |
| Fair Value der bisher bilanzierten Anteile | -1.455 |
| Firmenwert | 110 |
| Gegenleistung | -80 |
| Erworbene Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 403 |
| Netto-Zufluss aus der Akquisition | 323 |

Die bisher gehaltenen Anteile wurden nach IFRS 9 bereits zum Fair Value bewertet. Der Firmenwert in Höhe von TEUR 110 ergibt sich aus dem Ertrags- und Synergiepotential der Gesellschaft, welches gemäß IFRS nicht individuell aktivierungsfähigen Positionen zuzuordnen ist. Der Firmenwert wird in voller Höhe der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „KTM“ zugeordnet. Im Rahmen des Unternehmenserwerbes werden beizulegende Zeitwerte für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 869 übernommen. Die voraussichtlich uneinbringlichen Forderungen sind als unwesentlich zu betrachten.

Weiters wurde innerhalb der KTM-Gruppe im laufenden Geschäftsjahr die KTM Racing GmbH, Mattighofen und GASGAS Motorcycles Espana S.L.U. (vormals: Canepa Investments, S.L.), Terrassa, Spanien neu gegründet und vollkonsolidiert.

Im E-Bikes Bereich wurde im ersten Halbjahr mit Wirkung zum 25. Februar 2020 die Husqvarna E-Bicycles GmbH (nunmehr: PIERER E-Bikes GmbH) neu gegründet. Die Umstrukturierung bzw. Eingliederung der PEXCO GmbH unter die neu gegründete Gesellschaft PIERER E-Bikes GmbH ist in 2020 vollständig abgeschlossen. Die PIERER E-Bikes GmbH wird zu 100% direkt von der PIERER Mobility AG gehalten.

Mit Wirkung zum 30. April 2020 wurden 100% der Anteile an der bikes&wheels 2 Radhandels GmbH, Wels (vormals: (4) SPORTS Gesellschaft mbH, Wels) von der PIERER E-Bikes GmbH erworben. Folgende Vermögenswerte und Schulden sind zugegangen:

| TEUR | |
|--|-------------|
| Langfristige Vermögenswerte | 221 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 1.016 |
| Langfristige Verbindlichkeiten | -720 |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten | -1.039 |
| Nettovermögen | -522 |
| Firmenwert | 569 |
| Gegenleistung | -48 |
| Erworbene Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 15 |
| Netto-Abfluss aus der Akquisition | -33 |

Der Firmenwert in Höhe von TEUR 569 ergibt sich aus dem Ergebnispotential der Gesellschaft, welches gemäß IFRS nicht individuell aktivierungsfähigen Positionen zuzuordnen ist. Der Firmenwert wird in voller Höhe der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „E-Bikes“ zugeordnet. Im Rahmen des Unternehmenserwerbes werden beizulegende Zeitwerte für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 40 übernommen. Die voraussichtlich uneinbringlichen Forderungen sind als unwesentlich zu betrachten.

Zudem wurde im E-Bikes Segment die bikes&wheels North America Inc., Murrieta, CA, USA gegründet und ab 1. Oktober 2020 im Konzernabschluss vollkonsolidiert.

▪ **Konsolidierungskreisabgänge:**

Innerhalb der KTM-Gruppe wurde die WP Components GmbH, Munderfing mit der WP Immobilien GmbH, Munderfing mit Wirkung zum 1. Jänner 2020 verschmolzen. Zudem wurde die W Verwaltungs AG, Mattighofen im laufenden Geschäftsjahr auf die KTM AG verschmolzen.

Innerhalb des E-Bike-Segments wurde im zweiten Halbjahr die PEXCO Italia S.r.l. Meran, Italien liquidiert.

ÄNDERUNGEN AT-EQUITY EINBEZOGENER GESELLSCHAFTEN

Im Juli 2020 wurde eine 35% Beteiligung an der DealerCenter Digital GmbH von der Pierer Industrie AG erworben und im September 2020 auf 45% aufgestockt. Die Gesellschaft entwickelt digitale Beratungs- und Verkaufssysteme speziell für den Zweirad-Fachhandel und soll eine wichtige Rolle bei der Transformation des stationären Handels hin zum digital integrierten Shop der Zukunft spielen. Der Kaufpreis beträgt insgesamt TEUR 1.514, wovon TEUR 150 in bar geflossen sind und der Rest mit eigenen Aktien finanziert wurde.

III. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

MOTORCYCLES:

Die KTM AG bildet das Dach über der KTM-Gruppe, welche die Entwicklung, Erzeugung und den Vertrieb von motorisierten Freizeitgeräten (Power Sports), insbesondere unter den Marken „KTM“, „Husqvarna Motorcycles“, „GASGAS“ und „WP“ vorantreibt. Die KTM-Gruppe umfasst zum 31. Dezember 2020 51 in den Konzernabschluss einbezogene Tochtergesellschaften in Österreich, den USA, Japan, Südafrika, Mexiko, Indien, Australien und Neuseeland sowie in verschiedenen anderen Ländern in Europa und Asien. Darüber hinaus hält die KTM-Gruppe Beteiligungen an Assemblierungsgesellschaften auf den Philippinen und China.

E-BIKES:

Die in 2020 neu gegründete Gesellschaft Husqvarna E-Bicycles GmbH (nunmehr: PIERER E-Bikes GmbH) bildet gemeinsam mit der im Dezember 2019 vollständig übernommenen PEXCO GmbH samt Tochtergesellschaften ein eigenes Segment. Im zweiten Halbjahr 2020 wurde die PEXCO GmbH unter die neu gegründete Gesellschaft PIERER E-Bikes GmbH eingegliedert. Insgesamt umfasst das Segment 10 vollkonsolidierte Gesellschaften. Mit den Marken „Husqvarna E-Bicycles“, „R RAYMON“ und „GASGAS E-Bicycles“ liegt der Fokus auf der Entwicklung, Herstellung und dem Handel mit E-Bikes und Fahrrädern. Da die Erstkonsolidierung des E-Bike Bereichs per 31. Dezember 2019 erfolgte, betrifft das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit des Vorjahres die laufende „At-Equity“-Bewertung des Geschäftsjahres 2019 (40% Anteil im Vorjahr an der PEXCO GmbH bis zur Vollkonsolidierung im Dezember 2019) sowie den Erstkonsolidierungseffekt aufgrund einer Aufwertung der bisherigen „At-Equity“-Anteile auf den Fair Value.

Sonstige:

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

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

Die Segmentinformationen für das Geschäftsjahr 2020 und 2019 teilen sich auf die beschriebenen Segmente wie folgt auf:

| 2020 | Motorcycles | E-Bikes | Sonstige | Konsolidierung | GESAMT |
|---|--------------------|----------------|-----------------|-----------------------|------------------|
| TEUR | | | | | |
| Umsatzerlöse (einschließlich Erlöse innerhalb der Segmente) | 1.413.978 | 112.497 | 36.141 | -32.234 | 1.530.382 |
| Umsatzerlöse extern | 1.413.959 | 112.424 | 3.999 | 0 | 1.530.382 |
| Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit | 105.304 | 2.216 | -179 | -100 | 107.241 |
| Investitionen | 147.949 | 1.513 | 718 | 0 | 150.180 |
| Abschreibungen | -120.357 | -4.333 | -1.599 | 0 | -126.289 |
| Anteil am Ergebnis von Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden | -1.359 | 0 | 0 | 179 | -1.180 |
| Bilanzsumme | 1.561.592 | 102.505 | 296.378 | -274.441 | 1.686.034 |
| Eigenkapital | 634.969 | 32.810 | 246.213 | -259.873 | 654.119 |
| Working Capital Employed | 173.982 | 4.299 | -460 | 3.711 | 181.532 |
| Nettoverschuldung | -281.786 | -3.347 | -34.738 | 7.458 | -312.413 |
| 2019 | Motorcycles | E-Bikes | Sonstige | Konsolidierung | GESAMT |
| TEUR | | | | | |
| Umsatzerlöse (einschließlich Erlöse innerhalb der Segmente) | 1.512.879 | 0 | 35.717 | -28.461 | 1.520.135 |
| Umsatzerlöse extern | 1.512.805 | 0 | 7.330 | 0 | 1.520.135 |
| Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit | 121.293 | 8.743 | 991 | 679 | 131.706 |
| Investitionen ¹⁾ | 147.919 | 0 | 1.004 | 0 | 148.923 |
| Abschreibungen | 107.677 | 0 | 1.410 | 0 | 109.087 |
| Anteil am Ergebnis von Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden | -718 | -1.616 | 0 | 850 | -1.484 |
| Bilanzsumme | 1.492.212 | 81.139 | 289.378 | -248.837 | 1.613.892 |
| Eigenkapital | 605.913 | 15.311 | 237.679 | -240.270 | 618.633 |
| Working Capital Employed | 244.447 | 27.603 | 1.805 | 355 | 274.210 |
| Nettoverschuldung | -333.451 | -23.997 | -38.957 | 602 | -395.803 |

1) Ab 2020 werden die laufenden Leasingzugänge nicht miteinbezogen. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN-UND VERLUSTRECHNUNG

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt. Die im Geschäftsjahr 2020 erhaltenen Zuschüsse für Kurzarbeit wurden mit den zugehörigen Aufwendungen der jeweiligen Funktionsbereiche Herstellungskosten, Vertriebs- und Rennsportaufwendungen, Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen sowie Verwaltungsaufwendungen im Personalaufwand saldiert.

8. UMSATZERLÖSE

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

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

| TEUR | 2020 | 2019 |
|------------------------|------------------|------------------|
| Europa | 875.257 | 819.132 |
| Nordamerika und Mexico | 373.618 | 393.600 |
| Sonstige | 281.507 | 307.403 |
| | 1.530.382 | 1.520.135 |

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 31.12.2020 € 35,6 Mio. (31.12.2019: € 23,3 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 | 2020 | 2019 |
|--|------------------|------------------|
| Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen | 935.018 | 870.905 |
| Personalaufwand | 84.103 | 99.447 |
| Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten | 50.705 | 44.889 |
| Abschreibungen für Sachanlagevermögen und sonstige immaterielle Vermögenswerte | 28.362 | 25.320 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 5.362 | 33.559 |
| | 1.103.550 | 1.074.120 |

In den Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen sind Erträge aus Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von TEUR 14.959 (Vorjahr: TEUR 3.260) enthalten, die nicht aus der Bewertung von Finanzinstrumenten stammen und über den Gewinn oder Verlust zu ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

10. VERTRIEBS- UND RENNSPORTAUFWENDUNGEN

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

| TEUR | 2020 | 2019 |
|---|----------------|----------------|
| Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen | 33.291 | 34.417 |
| Personalaufwand | 73.282 | 74.490 |
| Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte | 10.188 | 8.479 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 106.633 | 131.681 |
| Sponsorgelder und sonstige betriebliche Erträge | -31.178 | -34.174 |
| | 192.216 | 214.893 |

11. FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSaufWENDUNGEN

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

| TEUR | 2020 | 2019 |
|---|---------------|---------------|
| Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen | 4.432 | 8.426 |
| Personalaufwand | 24.238 | 24.138 |
| Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte | 8.008 | 6.985 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 966 | 388 |
| Fördergelder und sonstige betriebliche Erträge | -14.253 | -16.247 |
| | 23.391 | 23.690 |

Die in den Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen dargestellten Aufwandsarten umfassen Forschungs- sowie nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten. Der Personalaufwand ohne Effekte aus den aktivierten Entwicklungskosten beträgt TEUR 61.614 (Vorjahr: TEUR 62.758). Insgesamt betragen die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen (vor aktivierten Entwicklungskosten) TEUR 137.713 (Vorjahr: TEUR 138.520) und somit 9,0% (Vorjahr: 9,1%) vom Umsatz.

12. VERWALTUNGSaufWENDUNGEN

Die Verwaltungsaufwendungen des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

| TEUR | 2020 | 2019 |
|---|----------------|---------------|
| Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen | 1.571 | 7.248 |
| Personalaufwand | 45.911 | 40.494 |
| Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte | 29.026 | 23.414 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 28.199 | 14.556 |
| Sonstige betriebliche Erträge | -2.062 | -1.504 |
| | 102.645 | 84.208 |

13. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen belaufen sich auf insgesamt TEUR 164 (Vorjahr: TEUR 1.415).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Vorjahres betrafen im Wesentlichen Auswirkungen aufgrund von Konsolidierungskreisänderungen in Höhe von TEUR 1.024. Diese betrafen die Entkonsolidierung der KTM Components (Dalian) Co., Ltd. sowie der Fuhrmann Erodieretechnik GmbH und die Erstkonsolidierung der KTM Australia Holding Pty Ltd.

Die übrigen sonstigen Aufwendungen beinhalten unter anderem Bankspesen.

14. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

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

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

| TEUR | 2020 | 2019 |
|---------------------------------------|----------|---------------|
| Erträge aus dem Abgang von Anlagen | 5 | 114 |
| Veränderungen im Konsolidierungskreis | 0 | 11.136 |
| Übrige sonstige Erträge | 0 | 131 |
| | 5 | 11.381 |

Die Veränderungen im Konsolidierungskreis des Vorjahres betrafen im Wesentlichen die Aufwertung des vor Erlangung der Beherrschung bestehenden At-Equity Anteils der PEXCO GmbH auf den Fair Value im Rahmen der Erstkonsolidierung der Gesellschaft im Dezember 2019 in Höhe von TEUR 10.359.

15. ERGEBNIS AUS AT-EQUITY BETEILIGUNGEN

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

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

| TEUR | 2020 | 2019 |
|--|---------------|---------------|
| Kiska GmbH | 207 | 850 |
| KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc. | 33 | 56 |
| KTM Australia Holding Pty Ltd. | 0 | -426 |
| PEXCO GmbH | 0 | -1.616 |
| China Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd. | -1.392 | -423 |
| KTM Motohall GmbH | 0 | -232 |
| DealerCenter Digital GmbH | -28 | 0 |
| Vier Flagshipstores und sonstige | 0 | 307 |
| | -1.180 | -1.484 |

Das At-Equity Ergebnis der DealerCenter GmbH bezieht sich auf das zweite Halbjahr 2020, da die Gesellschaft im Juli 2020 erworben wurde. Aufgrund der Vollkonsolidierung der KTM Australia Holding Pty Ltd. per 1. Juli 2019 bezieht sich der Ergebnisanteil des Vorjahres der Gesellschaft auf das erste Halbjahr 2019. Das At-Equity Ergebnis der PEXCO GmbH betrifft das gesamte Jahr 2019, da die Erstkonsolidierung der Gesellschaft Ende Dezember 2019 erfolgte.

16. FINANZ- UND BETEILIGUNGSERGEBNIS

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

| TEUR | 2020 | 2019 |
|--|----------------|----------------|
| Zinserträge | 1.629 | 3.026 |
| Zinsaufwendungen | -15.213 | -16.974 |
| Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis | -2.833 | 78 |
| | -16.417 | -13.870 |

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

| TEUR | 2020 | 2019 |
|--|---------------|-----------|
| Fremdwährungsbewertung Bankguthaben | -2.158 | 40 |
| Absicherungskosten | 83 | -50 |
| Bewertung Zinsswap | -262 | 0 |
| Wertminderung von langfristigen finanziellen Vermögenswerten | -494 | 0 |
| Erträge/Verluste aus sonstigen Beteiligungen | -2 | 88 |
| | -2.833 | 78 |

17. ERTRAGSTEUERN

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

| TEUR | 2020 | 2019 |
|-----------------|----------------|----------------|
| Laufende Steuer | -11.824 | -8.671 |
| Latente Steuern | -9.545 | -13.453 |
| | -21.369 | -22.124 |

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

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

| TEUR | 2020 | 2019 |
|--|----------------|----------------|
| Ergebnis vor Ertragsteuern | 90.824 | 117.836 |
| Erwarteter Steueraufwand / -ertrag | -22.706 | -29.459 |
| Nicht temporäre Differenzen und sonstige steuerliche Hinzurechnungen | -93 | -1.370 |
| Ansatz/Wertberichtigungen/Verbrauch von Verlustvorträgen | -4 | 0 |
| Nicht steuerbare Ergebnisse aus Konsolidierungskreisänderungen | -163 | 3.026 |
| Steuern aus Vorperioden | -1.058 | 2.347 |
| Effekte ausländischer Steuersätze | -827 | -462 |
| Ergebnis aus Equity-Beteiligungen | -219 | -210 |
| Investitionsbegünstigungen | 3.932 | 4.002 |
| Sonstiges | -231 | 2 |
| | -21.369 | -22.124 |

18. ERGEBNIS JE AKTIE UND VORSCHLAG FÜR DIE ERGEBNISVERWENDUNG

Das Ergebnis je Aktie betrug im laufenden Geschäftsjahr 2020 EUR 1,56 (Vorjahr: EUR 2,42) und berechnet sich wie folgt:

| | 2020 | 2019 |
|---|-------------|-------------|
| Ergebnis - Eigentümer des Mutterunternehmens (in TEUR) | 34.911 | 54.495 |
| Gesamt Aktienanzahl (Stück) | 22.538.674 | 22.538.674 |
| Auswirkung eigener Aktien (Stück) | -194.376 | -11.539 |
| Gewichteter Durchschnitt der Aktien | 22.344.298 | 22.527.135 |
| Unverwässertes (=verwässertes) Ergebnis je Aktie (EUR) | 1,56 | 2,42 |

Nach den Vorschriften des Aktiengesetzes bildet der nach österreichischen Rechnungslegungsvorschriften aufgestellte Einzelabschluss der PIERER Mobility AG zum 31.12.2020 die Basis für die Dividendenausschüttung.

Für das Geschäftsjahr 2020 wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn der PIERER Mobility AG in Höhe von TEUR 98.137, eine Dividende von EUR 0,3 je Aktie (entspricht insgesamt TEUR 6.704) auszuschütten und den Restbetrag auf neue Rechnung vorzutragen. Vom Bilanzgewinn 2019 wurde eine Dividende in Höhe von TEUR 0 ausgeschüttet.

19. AUFWENDUNGEN FÜR DEN ABSCHLUSSPRÜFER

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

| TEUR | 2020 | 2019 |
|---|------------|------------|
| Jahresabschlussprüfung aller Einzelgesellschaften sowie Konzernabschlussprüfung | 511 | 461 |
| Sonstige Bestätigungsleistungen | 22 | 11 |
| Sonstige Leistungen | 112 | 69 |
| | 645 | 541 |

20. MITARBEITER

Der Mitarbeiterstand wird jeweils inklusive Leiharbeiter und externen Dienstnehmern dargestellt:

| | |
|--------------------------------|--------------|
| Stand am 1.1.2020 | 4.368 |
| Veränderungen im Geschäftsjahr | 218 |
| Stand am 31.12.2020 | 4.586 |

Zum 31.12.2020 waren 2.158 Angestellte (Vorjahr: 2.439) und 2.428 Arbeiter (Vorjahr: 1.929) beschäftigt. Zum 31.12.2020 sind 3.822 Mitarbeiter (Vorjahr: 3.639) in Österreich und 764 Mitarbeiter (Vorjahr: 729) im Ausland beschäftigt. Durchschnittlich beschäftigte die Gruppe 4.406 Mitarbeiter (Vorjahr: 4.369), davon 2.417 Angestellte (Vorjahr: 2.309) und 1.989 Arbeiter (Vorjahr: 2.061).

Der gesamte Personalaufwand im Geschäftsjahr 2020, ohne Effekte aus der Aktivierung von Entwicklungskosten, beträgt TEUR 264.910 (Vorjahr: TEUR 277.189).

V. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

21. FIRMENWERT

Firmenwerte werden einmal jährlich und bei Vorliegen von Anhaltspunkten von einer Wertminderung gemäß IAS 36 auf ihre Werthaltigkeit überprüft. Dabei ermittelt der Konzern den erzielbaren Betrag grundsätzlich auf Basis des Nutzungswertes, welcher den Barwert der zukünftigen geschätzten Cash-Flows vor Steuern darstellt.

Die Wertminderungstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGUs) „KTM“ und „PIERER E-Bikes (vormals: PEXCO)“ wurden auf Basis einer fünfjährigen Planung der Cash-Flows erstellt. Dieser liegt das genehmigte Budget sowie die letztgültige Mittelfristplanung zugrunde. Dabei hat das Management auch die erwarteten Auswirkungen der COVID-19 Pandemie berücksichtigt. 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 9,6% (Vorjahr: 9,2%) für „KTM“ und 9,4% für „PIERER E-Bikes“ 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 gleich bleibenden Bedingungen hätte für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „KTM“ eine Erhöhung des Vorsteuer WACC auf 13,8% (Vorjahr: 12,9%) oder die Verringerung der künftig geplanten EBITs um 29,8% (Vorjahr: 29,3%) zur Folge, dass der Buchwert der CGU dem erzielbaren Betrag entspricht. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „PIERER E-Bikes“ hätte bei sonst gleich bleibenden Bedingungen eine Erhöhung des Vorsteuer WACC auf 25,3% oder die Verringerung der künftig geplanten EBITs um 63,2% zur Folge, dass der Buchwert der CGU dem erzielbaren Betrag entspricht. Im Vorjahr wurde der E-Bikes Bereich (PEXCO) per 23.12.2019 erworben. Aufgrund der zeitlichen Nähe des Erwerbes zum Bilanzstichtag wurde der erzielbare Betrag zum 31.12.2019 auf Basis des Kaufpreises (= Fair Value) ermittelt und lag über dem Buchwert.

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

| TEUR | 2020 | 2019 |
|--|----------------|----------------|
| Anschaffungs- und Herstellungskosten: | | |
| Stand am 1.1. | 150.289 | 116.141 |
| Konsolidierungskreisänderungen | 679 | 33.931 |
| Währungsumrechnung | 27 | 217 |
| Stand am 31.12. | 150.995 | 150.289 |

| TEUR | 2020 | 2019 |
|-----------------------------------|----------------|----------------|
| Kumulierte Abschreibungen: | | |
| Stand am 1.1. | 19.978 | 19.969 |
| Konsolidierungskreisänderungen | 0 | 0 |
| Währungsumrechnung | -17 | 9 |
| Stand am 31.12. | 19.961 | 19.978 |
| Buchwert am 31.12. | 131.034 | 130.311 |
| KTM | 110.063 | 109.909 |
| PIERER E-Bikes | 20.026 | 19.457 |
| Avocado | 945 | 945 |

22. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

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

| Jahre | Nutzungsdauer |
|--|---------------|
| Software | 3 - 5 |
| Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte | 5 |

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

Im Geschäftsjahr 2020 wurden Entwicklungskosten in Höhe von TEUR 93.752 (Vorjahr: TEUR 98.567) aktiviert sowie insgesamt TEUR 50.705 (Vorjahr: TEUR 44.889) abgeschrieben. Zum 31.12.2020 sind Entwicklungskosten mit einem Buchwert in Höhe von TEUR 308.617 (Vorjahr: TEUR 283.294) in den immateriellen Vermögenswerten enthalten.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer, wie die im Rahmen der ursprünglichen Kaufpreisallokation angesetzten Marken „KTM“ in Höhe von TEUR 61.103 sowie „GASGAS“ in Höhe von TEUR 13.346, werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern einem jährlichen Werthaltigkeitstest 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 sind der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „KTM“ 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 „KTM“ (siehe Punkt 21. „Firmenwert“).

Die Aufgliederung der immateriellen Vermögenswerte und ihre Entwicklung im Geschäftsjahr 2020 sowie im Geschäftsjahr 2019 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 31.12.2019 | 67.293 | 481.568 | 5.474 | 554.335 |
| Anpassung nach IAS 8 (Saldierung von Forschungsförderungen) | 0 | -15.232 | 0 | -15.232 |
| Stand am 1.1.2020 | 67.293 | 466.336 | 5.474 | 539.103 |
| Zugänge | 7.094 | 106.618 | 3.517 | 117.229 |
| Abgänge | 0 | -28.772 | 0 | -28.772 |
| Konsolidierungskreisänderungen | 632 | 0 | 0 | 632 |
| Währungsumrechnung | -57 | 1 | 0 | -56 |
| Umbuchungen | 4.946 | 480 | -5.280 | 146 |
| Stand am 31.12.2020 | 79.908 | 544.663 | 3.711 | 628.282 |
| Kumulierte Abschreibungen: | | | | |
| Stand am 1.1.2020 | 37.631 | 124.750 | 0 | 162.381 |
| Zugänge | 13.016 | 52.258 | 0 | 65.274 |
| Abgänge | 0 | -26.279 | 0 | -26.279 |
| Konsolidierungskreisänderungen | 90 | 0 | 0 | 90 |
| Währungsumrechnung | -19 | 0 | 0 | -19 |
| Umbuchungen | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Stand am 31.12.2020 | 50.718 | 150.729 | 0 | 201.447 |
| Buchwert: | | | | |
| Stand am 31.12.2020 | 29.190 | 393.934 | 3.711 | 426.835 |
| Stand am 31.12.2019 | 29.662 | 356.818 | 5.474 | 391.954 |

| TEUR | Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen | Kundenstamm, Markenwerte, Entwicklungskosten | Geleistete Anzahlungen | Summe |
|--|---|--|------------------------|----------------|
| Anschaffungs- und Herstellungskosten: | | | | |
| Stand am 1.1.2019 | 57.555 | 381.312 | 4.287 | 443.154 |
| Zugänge | 6.361 | 98.567 | 5.127 | 110.055 |
| Abgänge | -420 | -10.119 | 0 | -10.539 |
| Konsolidierungskreisänderungen | -7 | 11.808 | 0 | 11.801 |
| Währungsumrechnung | 13 | 0 | -4 | 9 |
| Umbuchungen | 3.791 | 0 | -3.936 | -145 |
| Stand am 31.12.2019 | 67.293 | 481.568 | 5.474 | 554.335 |

| TEUR | Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen | Kundenstamm, Markenwerte, Entwicklungskosten | Geleistete Anzahlungen | Summe |
|-----------------------------------|---|--|------------------------|----------------|
| Kumulierte Abschreibungen: | | | | |
| Stand am 1.1.2019 | 27.163 | 89.430 | 0 | 116.593 |
| Zugänge | 11.053 | 44.950 | 0 | 56.003 |
| Abgänge | -420 | -9.507 | 0 | -9.927 |
| Konsolidierungskreisänderungen | -166 | -123 | 0 | -289 |
| Währungsumrechnung | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Umbuchungen | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Stand am 31.12.2019 | 37.631 | 124.750 | 0 | 162.381 |
| Buchwert: | | | | |
| Stand am 31.12.2019 | 29.662 | 356.818 | 5.474 | 391.954 |
| Stand am 31.12.2018 | 30.392 | 291.882 | 4.287 | 326.561 |

Im laufenden Geschäftsjahr wurden Entwicklungskosten eines nicht nutzungsbereiten Vermögenswertes in Höhe von TEUR 2.493 (Vorjahr: TEUR 612) aufgrund der Einstellung des Projektes ausgebucht.

Die Zugänge bei den immateriellen Vermögenswerten wurden in der Kapitalflussrechnung um TEUR 687 (Vorjahr: TEUR -232) hinsichtlich ihrer Zahlungsunwirksamkeit korrigiert.

23. SACHANLAGEN

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

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

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

Die Aufgliederung der Sachanlagen und seine Entwicklung im Geschäftsjahr 2020 sowie im Geschäftsjahr 2019 werden in den folgenden Tabellen dargestellt:

| TEUR | Grund- stücke | Gebäude | Technische Anlagen und Maschinen | Betriebs- und Geschäfts- ausstattung | Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau | Summe |
|--|--------------------------|----------------|---|---|--|----------------|
| Anschaffungs- und Herstellungskosten: | | | | | | |
| Stand am 1.1.2020 | 23.096 | 213.792 | 256.109 | 123.507 | 10.310 | 626.814 |
| Zugänge | 2.208 | 10.067 | 22.357 | 13.063 | 4.740 | 52.435 |
| Abgänge | 0 | -473 | -1.020 | -3.518 | -3 | -5.014 |
| Konsolidierungskreisänderungen | 1.426 | 33.856 | 130 | 6.577 | 0 | 41.989 |
| Währungsumrechnung | -10 | -1.665 | -11 | -1.238 | 0 | -2.924 |
| Umbuchungen | 0 | 132 | 8.526 | 546 | -9.349 | -145 |
| Stand am 31.12.2020 | 26.720 | 255.709 | 286.091 | 138.937 | 5.698 | 713.155 |
| Kumulierte Abschreibungen: | | | | | | |
| Stand am 1.1.2020 | 176 | 49.897 | 178.158 | 72.086 | 0 | 300.317 |
| Zugänge | 164 | 13.895 | 27.063 | 19.893 | 0 | 61.015 |
| Abgänge | 0 | -108 | -798 | -2.801 | 0 | -3.707 |
| Konsolidierungskreisänderungen | 0 | 511 | 10 | 454 | 0 | 975 |
| Währungsumrechnung | -2 | -663 | -7 | -992 | 0 | -1.664 |
| Umbuchungen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Stand am 31.12.2020 | 338 | 63.532 | 204.426 | 88.640 | 0 | 356.936 |
| Buchwert: | | | | | | |
| Stand am 31.12.2020 | 26.382 | 192.177 | 81.665 | 50.297 | 5.698 | 356.219 |
| Stand am 31.12.2019 | 22.920 | 163.895 | 77.951 | 51.421 | 10.310 | 326.497 |
| TEUR | | | | | | |
| | Grund- stücke | Gebäude | Technische Anlagen und Maschinen | Betriebs- und Geschäfts- ausstattung | Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau | Summe |
| Anschaffungs- und Herstellungskosten: | | | | | | |
| Stand am 1.1.2019 | 17.445 | 183.533 | 226.875 | 92.601 | 13.739 | 534.193 |
| Zugänge aus Erstanwendung IFRS 16 | 6.720 | 22.087 | 1.853 | 8.205 | 0 | 38.865 |
| Zugänge laufend | 0 | 4.477 | 25.411 | 16.529 | 8.448 | 54.865 |
| Abgänge | -513 | -2.184 | -1.154 | -2.771 | 0 | -6.622 |
| Konsolidierungskreisänderungen | 0 | 5.527 | -2.631 | 2.034 | -293 | 4.637 |
| Währungsumrechnung | 1 | 445 | 7 | 265 | 13 | 731 |
| Umbuchungen | -557 | -93 | 5.748 | 6.644 | -11.597 | 145 |
| Stand am 31.12.2019 | 23.096 | 213.792 | 256.109 | 123.507 | 10.310 | 626.814 |

| TEUR | Grund- stücke | Gebäude | Technische Anlagen und Maschinen | Betriebs- und Geschäfts- ausstattung | Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau | Summe |
|-----------------------------------|------------------|----------------|--|--|---|----------------|
| Kumulierte Abschreibungen: | | | | | | |
| Stand am 1.1.2019 | 20 | 39.275 | 155.375 | 56.170 | 0 | 250.840 |
| Zugänge | 156 | 10.201 | 24.869 | 17.855 | 0 | 53.081 |
| Abgänge | 0 | -526 | -740 | -2.169 | 0 | -3.435 |
| Konsolidierungskreisänderungen | 0 | 827 | -1.350 | 34 | 0 | -489 |
| Währungsumrechnung | 0 | 120 | 4 | 196 | 0 | 320 |
| Umbuchungen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Stand am 31.12.2019 | 176 | 49.897 | 178.158 | 72.086 | 0 | 300.317 |
| Buchwert: | | | | | | |
| Stand am 31.12.2019 | 22.920 | 163.895 | 77.951 | 51.421 | 10.310 | 326.497 |
| Stand am 31.12.2018 | 17.425 | 144.258 | 71.500 | 36.431 | 13.739 | 283.353 |

In den Zugängen zu Sachanlagen sind Investitionen in Höhe von TEUR 19.484 (Vorjahr: TEUR 54.862) 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 -3.011 (Vorjahr: TEUR 1.106) hinsichtlich ihrer Zahlungsunwirksamkeit korrigiert.

Zum Bilanzstichtag sind Sachanlagen in Höhe von TEUR 76.200 (Vorjahr: TEUR 58.700) durch grundbücherlich eingetragene sowie hinterlegte Pfandbestellungsurkunden vor allem für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten besichert.

24. NACH DER EQUITY-METHODE BILANZIERTE FINANZANLAGEN

Die Anteile an assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, werden einzeln als unwesentlich betrachtet. Die nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen sind per 31.12.2020 die Kiska GmbH, die KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., die CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd. und die DealerCenter Digital GmbH. Die Veränderungen von nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen können dem Punkt 7. „Veränderungen im Konsolidierungskreis“ entnommen werden.

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

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

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 ist noch nicht operativ tätig. Ab 2021 sollen im chinesischen Hangzhou Motorräder der Mittelklasse produziert werden. Die Beteiligung der KTM-Gruppe beträgt 49%.

In 2020 wurden insgesamt 45% der Anteile an DealerCenter Digital GmbH erworben. Die Gesellschaft entwickelt digitale Beratungs- und Verkaufssysteme speziell für den Zweirad-Fachhandel und soll eine wichtige Rolle bei der Transformation des stationären Handels hin zum digital integrierten Shop der Zukunft spielen.

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

| TEUR | 2020 | 2019 |
|---|---------------|---------------|
| Beteiligungsbuchwert Stand 1.1. | 13.628 | 26.138 |
| Erwerb von Anteilen | 1.514 | 0 |
| Konsolidierungskreisänderungen (sukzessiver Erwerb) | 0 | -3.699 |
| Abgang von Anteilen | 0 | -5.621 |
| Anteiliges Jahresergebnis | -1.180 | -1.484 |
| Ausweisänderung (einfache Beteiligung) | 0 | -1.455 |
| Sonstiges Ergebnis | -100 | -31 |
| Ausschüttung | -606 | -997 |
| Sonstiges | -4 | 777 |
| Beteiligungsbuchwert Stand 31.12. | 13.252 | 13.628 |

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 | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---------------------------------|-----------------|----------------|
| Aktive latente Steuern: | | |
| Kurzfristige Vermögenswerte: | | |
| Vorräte | 5.365 | 8.075 |
| Langfristige Vermögenswerte: | | |
| Anlagevermögen | 1.656 | 547 |
| Verlustvorträge | 7.721 | 5.688 |
| Personalverbindlichkeiten | 4.114 | 4.525 |
| Rückstellungen | 3.406 | 3.125 |
| Verbindlichkeiten | 3.896 | 1.087 |
| | 26.158 | 23.047 |
| Saldierung | -14.640 | -13.047 |
| | 11.518 | 10.000 |
| Passive latente Steuern: | | |
| Kurzfristige Vermögenswerte | -981 | -641 |
| Langfristige Vermögenswerte | -100.540 | -91.807 |
| Sonstige | -59 | -63 |
| | -101.580 | -92.511 |
| Saldierung | 14.640 | 13.047 |
| | -86.940 | -79.464 |

In den aktiven Steuerlatenzen sind in den langfristigen Vermögenswerten Beträge für offene Siebentel aus steuerlichen Teilwertabschreibungen auf Beteiligungen gemäß § 12 Abs 3 Z 2 öKStG (österreichisches Körperschaftsteuergesetz) in Höhe von TEUR 1.609 (Vorjahr: TEUR 2.255) enthalten.

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

Zum 31. Dezember 2020 (und im Vorjahr) war davon auszugehen, dass aufgrund der derzeit geltenden steuerlichen Bestimmungen die insbesondere aus einbehaltenen Gewinnen bzw. nicht abgedeckten Verlusten resultierenden Unterschiede zwischen steuerlichem Beteiligungsansatz und anteiligem Eigenkapital der in den IFRS-Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen (outside-basis differences) in absehbarer Zeit steuerfrei bleiben bzw. die Umkehrung der Unterschiede vom Konzern gesteuert werden kann. Weiters war davon auszugehen, dass die Unterschiede zwischen dem steuerlichen Beteiligungsansatz und dem Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen (outside-basis differences) in absehbarer Zeit steuerfrei bleiben bzw. die Umkehrung der Unterschiede vom Konzern gesteuert werden kann.

In Verbindung mit Anteilen an Tochterunternehmen und nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen wurden gemäß IAS 12.39 für zu versteuernde temporäre Differenzen in der Höhe von TEUR 476.815 (Vorjahr: TEUR 401.422) keine latenten Steuerabgrenzungen gebildet.

Die latenten Steuern haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

| TEUR | 2020 | 2019 |
|--|----------------|----------------|
| Latente Steuern (netto) am 1.1. | -69.464 | -60.013 |
| Veränderung Konsolidierungskreis | 0 | 2.666 |
| Erfolgswirksam erfasste latente Steuern | -9.545 | -13.453 |
| Im sonstigen Ergebnis erfasste latente Steuern | 132 | 942 |
| Im Eigenkapital erfasste latente Steuern | 3.784 | 364 |
| Fremdwährung | -329 | 30 |
| Latente Steuern (netto) am 31.12. | -75.422 | -69.464 |

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

| TEUR | Verlustvortrag 31.12.2020 | davon wertberichtigt 31.12.2020 | verbleibender Verlustvortrag 31.12.2020 | aktive latente Steuer 31.12.2020 |
|--------------------|------------------------------|------------------------------------|---|-------------------------------------|
| PIERER Mobility AG | 56.335 | -56.335 | 0 | 0 |
| HDC GmbH | 11.500 | -11.500 | 0 | 0 |
| Sonstige | 14.551 | -42 | 14.509 | 7.721 |
| | 82.386 | -67.877 | 14.509 | 7.721 |

| TEUR | Verlustvortrag 31.12.2019 | davon wertberichtigt 31.12.2019 | verbleibender Verlustvortrag 31.12.2019 | aktive latente Steuer 31.12.2019 |
|---|------------------------------|------------------------------------|---|-------------------------------------|
| PIERER Mobility AG | 53.871 | -53.871 | 0 | 0 |
| HDC GmbH (vormals: PF Beteiligungsverwaltungs GmbH) | 11.472 | -11.472 | 0 | 0 |
| Sonstige | 14.831 | -976 | 13.855 | 5.688 |
| | 80.174 | -66.319 | 13.855 | 5.688 |

Sonstige betreffen in Höhe von TEUR 1.707 (Vorjahr: TEUR 2.276) einen künftig resultierenden Steuervorteil aus dem Liquidationsverlust der WP Suspension B.V. Dieser kann ab Liquidationszeitpunkt über sieben Jahre verteilt geltend gemacht werden. Weiters bestehen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge der KTM-Gruppe in Höhe von TEUR 4.405 (Vorjahr: TEUR 0) und der PIERER E-Bikes-Gruppe in Höhe von TEUR 8.397 (Vorjahr: TEUR 11.579).

Abzugsfähige temporäre Differenzen und noch nicht genutzte steuerliche Verluste (einschließlich offene Siebtelabschreibungen) auf welche keine aktiven latenten Steuern aktiviert wurden, belaufen sich auf TEUR 68.529 (Vorjahr: TEUR 67.474). 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 | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|--------------|--------------|
| Forderungen aus Finanzierungstätigkeiten | 1.885 | 2.452 |
| Leasingforderungen aus Untermietverhältnissen | 590 | 880 |
| Übrige | 662 | 2.138 |
| | 3.137 | 5.470 |

Die übrigen langfristigen Vermögenswerte beinhalten unter anderem die Beteiligung an der AC styria Mobilitätscluster GmbH, welche erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet wird. Im Vorjahr war noch der Beteiligungsansatz an der KTM MOTOHALL GmbH enthalten, welcher ab 2020 vollkonsolidiert wird. Die Übrigen beinhalten zudem die Aktivierung eines vorteilhaften Vertrages aus dem Geschäftsjahr 2019 im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der KTM Components (Dalian) Co., Ltd., Dalian, China.

27. VORRÄTE

Als Verbrauchsfolgeverfahren wendet der Konzern ein Durchschnittspreisverfahren an. Zudem wird bei eingeschränkter Verwendbarkeit von Vorräten eine Abwertung auf Basis einer Reichweitenanalyse erfasst. Zusätzlich wird auf Einzelfallbasis der wirtschaftliche Nutzen des vorhandenen Vorratsvermögens überprüft und gegebenenfalls eine zusätzliche Wertberichtigung aufgrund langer Lagerdauer oder eingeschränkter Absatzmöglichkeiten vorgenommen.

Die Vorräte stellen sich wie folgt dar:

| TEUR | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---------------------------------|----------------|----------------|
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 67.813 | 66.714 |
| Unfertige Erzeugnisse | 27.677 | 30.063 |
| Fertige Erzeugnisse und Waren | 203.254 | 224.865 |
| | 298.744 | 321.642 |

| TEUR | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|-----------------------------|----------------|----------------|
| Vorratsbestand brutto | 327.347 | 346.074 |
| - Wertberichtigungen | -28.603 | -24.432 |
| Vorratsbestand netto | 298.744 | 321.642 |

Der Buchwert der auf den niedrigeren Nettoveräußerungswert abgewerteten Vorräte beläuft sich auf TEUR 61.076 (Vorjahr: TEUR 67.939).

28. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Bruttoforderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten sind um die Einzelwertberichtigungen in Höhe von TEUR 4.176 (Vorjahr: TEUR 2.921) vermindert.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen haben sich wie folgt entwickelt:

| TEUR | Forderungen aus Lieferungen und Leistungen |
|---|--|
| Stand am 1.1.2019 | 1.741 |
| Veränderungen Konsolidierungskreis | 430 |
| Währungsumrechnung | 8 |
| Zuführungen Einzelwertberichtigung | 1.239 |
| Verbrauch | -48 |
| Auflösungen | -449 |
| Stand am 31.12.2019 = 1.1.2020 | 2.921 |
| Veränderungen Konsolidierungskreis | 0 |
| Währungsumrechnung | -81 |
| Zuführungen Einzelwertberichtigung | 1.633 |
| Zuführung Wertberichtigung für erwartete Verluste | 55 |
| Verbrauch | -32 |
| Auflösung Wertberichtigung für erwartete Verluste | -18 |
| Auflösungen | -302 |
| Stand am 31.12.2020 | 4.176 |

Die Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen TEUR 121 (Vorjahr: TEUR 100).

29. KURZFRISTIGE FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

Forderungen werden berücksichtigt, sobald Sicherheit besteht, dass diese der PIERER Mobility-Gruppe zufließen werden und die Gruppe den gestellten Anforderungen entsprechen kann.

| TEUR | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|---------------|---------------|
| Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten | 3.389 | 2.750 |
| Asset Backed Securities Finanzierungen (ABS) | 15.894 | 11.271 |
| Forderungen gegenüber Gesellschafter nahen Unternehmen | 5.080 | 8.182 |
| Sonstige | 13.823 | 7.925 |
| Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte | 38.186 | 30.128 |
| Förderungen | 12.759 | 14.753 |
| Forderungen gegenüber Finanzämtern | 4.250 | 2.045 |
| Vorsteuerforderungen (aus Organschaftsverrechnung mit der Pierer Industrie AG) | 5.779 | 4.251 |
| Anzahlungen auf Vorräte und sonstige Vorauszahlungen | 20.644 | 18.925 |
| Sonstige | 3 | 3.128 |
| Sonstige kurzfristige nicht finanzielle Vermögenswerte | 43.435 | 43.102 |
| Sonstige kurzfristige Vermögenswerte | 81.621 | 73.230 |

30. ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

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

31. KONZERNEIGENKAPITAL

Die Entwicklung des Konzerneigenkapitals im Geschäftsjahr 2020 und im Geschäftsjahr 2019 auf der Seite 118 dargestellt.

Das **Grundkapital** der Gesellschaft beträgt EUR 22.538.674 und ist in 22.538.674 Stück auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien, von denen jede eine gleiche Beteiligung am Grundkapital repräsentiert, aufgeteilt. Die Aktien gewähren die gewöhnlichen nach dem österreichischen Aktiengesetz den Aktionären zustehenden Rechte. Dazu zählt das Recht auf die Auszahlung der in der Hauptversammlung beschlossenen Dividende sowie das Recht auf Ausübung des Stimmrechtes in der Hauptversammlung. Alle Anteile wurden voll eingezahlt. Das im Konzernabschluss ausgewiesene Grundkapital entspricht dem Ausweis im Einzelabschluss der PIERER Mobility AG.

Im laufenden Geschäftsjahr wurden 116.028 Stück eigene Aktien gekauft und 30.703 Stück eigene Aktien verkauft. Insgesamt hält die PIERER Mobility AG zum 31. Dezember 2020 193.340 Stück eigene Aktien. Die **Rücklage für eigene Anteile** beträgt zum Bilanzstichtag TEUR -8.447 (Vorjahr: TEUR -5.220).

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

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

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

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

| 2020 TEUR | KTM AG | Sonstige | Gesamt |
|--|----------------|------------|----------------|
| Prozentsatz nicht beherrschender Anteile zum Stichtag | 48,29% | | |
| Umsatzerlöse | 1.413.978 | 116.404 | 1.530.382 |
| Gewinn | 71.210 | -1.755 | 69.455 |
| Sonstiges Ergebnis | -3.292 | -1.379 | -4.671 |
| Gesamtergebnis | 67.918 | -3.134 | 64.784 |
| Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn | 34.441 | 103 | 34.544 |
| Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis | -1.589 | 0 | -1.589 |
| Langfristige Vermögenswerte | 861.467 | 80.528 | 941.995 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 666.745 | 77.294 | 744.039 |
| Langfristige Schulden | -536.004 | -45.425 | -581.429 |
| Kurzfristige Schulden | -384.868 | -65.618 | -450.486 |
| Nettovermögen | 607.340 | 46.779 | 654.119 |
| Buchwert der nicht beherrschenden Anteile | 293.423 | 441 | 293.864 |

| 2020 TEUR | KTM AG | Sonstige | Gesamt |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Cash-Flows aus der betrieblichen Tätigkeit | 286.452 | 26.367 | 312.819 |
| Cash-Flows aus der Investitionstätigkeit | -144.968 | -2.041 | -147.009 |
| Cash-Flows aus der Finanzierungstätigkeit | -92.305 | -12.384 | -104.689 |
| Gesamt Cash-Flow | 49.179 | 11.942 | 61.121 |
| Dividenden an nicht beherrschende Anteile | 13.595 | 144 | 13.739 |

| 2019 TEUR | KTM AG | Sonstige | Gesamt |
|--|----------------|----------------|----------------|
| Prozentsatz nicht beherrschender Anteile zum Stichtag | 48,29% | | |
| Umsatzerlöse | 1.512.879 | 7.256 | 1.520.135 |
| Gewinn | 84.644 | 11.068 | 95.712 |
| Sonstiges Ergebnis | -1.819 | 121 | -1.698 |
| Gesamtergebnis | 82.825 | 11.189 | 94.014 |
| Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn | 40.927 | 290 | 41.217 |
| Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis | -874 | 0 | -874 |
| Langfristige Vermögenswerte | 800.883 | 76.977 | 877.860 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 661.987 | 74.045 | 736.032 |
| Langfristige Schulden | -544.315 | -44.342 | -588.657 |
| Kurzfristige Schulden | -340.277 | -66.325 | -406.602 |
| Nettovermögen | 578.278 | 40.355 | 618.633 |
| Buchwert der nicht beherrschenden Anteile | 279.501 | 815 | 280.316 |
| Cash-Flows aus der betrieblichen Tätigkeit | 250.454 | 6.926 | 257.380 |
| Cash-Flows aus der Investitionstätigkeit | -143.642 | -22.093 | -165.735 |
| Cash-Flows aus der Finanzierungstätigkeit | -21.446 | 823 | -20.623 |
| Gesamt Cash-Flow | 85.366 | -14.344 | 71.022 |
| Dividenden an nicht beherrschende Anteile | 13.077 | 312 | 13.389 |

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 | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|-------------|-------------|
| Erworbener (-) bzw. abgegangener (+) Buchwert nicht beherrschender Anteile | 345 | 137 |
| Erhaltener (+)/ gezahlter (-) Kaufpreis an nicht beherrschende Anteilseigner | -1.005 | -240 |
| Im Eigenkapital erfasster Unterschiedsbetrag | -660 | -103 |

Der im Eigenkapital erfasste Unterschiedsbetrag resultiert im Wesentlichen aus der Erhöhung der Anteile an der Avocado GmbH von 70% auf 100% im laufenden Geschäftsjahr.

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

| TEUR | Rücklage nach IFRS 9 | Rücklagen inklusive Bilanzgewinn | Währungs- umrechnung | Anteile Haupt- gesellschafter | Anteile nicht beherrschender Gesellschafter | Konzern- eigenkapital Gesamt |
|---|-------------------------|--|-------------------------|----------------------------------|---|------------------------------------|
| 2020 | | | | | | |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | 0 | 0 | -2.219 | -2.219 | -2.057 | -4.276 |
| Absicherung von Zahlungsströmen | -1.215 | 0 | 0 | -1.215 | 139 | -1.076 |
| Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen | 0 | 352 | 0 | 352 | 329 | 681 |
| | -1.215 | 352 | -2.219 | -3.082 | -1.589 | -4.671 |
| 2019 | | | | | | |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | 0 | 0 | 515 | 515 | 492 | 1.007 |
| Absicherung von Zahlungsströmen | -274 | 0 | 0 | -274 | -371 | -645 |
| Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen | 0 | -1.065 | 0 | -1.065 | -995 | -2.060 |
| | -274 | -1.065 | 515 | -824 | -874 | -1.698 |

32. FINANZVERBINDLICHKEITEN

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

| TEUR | 31.12.2019 | 31.12.2019 | 31.12.2019 | 31.12.2019 |
|---|----------------|----------------|-------------------|-------------------|
| | Nominale | Buchwert | Laufzeit < 1 Jahr | Laufzeit > 1 Jahr |
| Schuldscheindarlehen | 234.500 | 233.970 | 6000 | 227.970 |
| Namenschuldverschreibung | 30.000 | 30.000 | 0 | 30.000 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 223.247 | 223.247 | 56.454 | 166.793 |
| Verbindlichkeiten aus Factoring Programm zwischen Konzernunternehmen | 4.839 | 4.839 | 4.839 | 0 |
| Leasingverbindlichkeiten | 62.132 | 62.132 | 16.586 | 45.546 |
| Sonstige verzinsliche Verbindlichkeiten | 2.479 | 2.479 | 2.479 | 0 |
| Summe Finanzverbindlichkeiten | 557.197 | 556.667 | 86.358 | 470.309 |

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

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

33. VERPFLICHTUNGEN FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

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

| TEUR | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|-----------------|---------------|---------------|
| Abfertigungen | 21.946 | 22.501 |
| Jubiläumsgelder | 6.719 | 6.846 |
| | 28.665 | 29.347 |

Aufgrund gesetzlicher Vorschriften ist die PIERER Mobility-Gruppe zudem verpflichtet, an alle MitarbeiterInnen in Österreich, deren Arbeitsverhältnis vor dem 1.1.2003 begonnen hat, bei Kündigung durch den Dienstgeber oder zum Pensionsantrittszeitpunkt eine Abfertigungszahlung zu leisten. Die Höhe dieser leistungsorientierten Verpflichtung ist von der Anzahl der Dienstjahre und von dem bei Abfertigungsanfall maßgeblichen Bezug abhängig. Für alle nach dem 31.12.2002 begründeten Arbeitsverhältnisse in Österreich zahlt die Gesellschaft monatlich 1,53% des Bruttomonatsgehaltes in eine betriebliche Mitarbeitervorsorgekasse, in der die Beiträge auf einem Konto des Arbeitnehmers veranlagt und diesem bei Beendigung des Dienstverhältnisses ausbezahlt oder als Anspruch weitergegeben werden. Die Gesellschaft ist ausschließlich zur Leistung der Beiträge verpflichtet, welche in jenem Geschäftsjahr im Aufwand erfasst werden, für das sie entrichtet wurden (beitragsorientierte Verpflichtung). Für Mitarbeiter von österreichischen Konzernunternehmen, die ab dem 1.1.2003 in das Dienstverhältnis eingetreten sind, wurden Beiträge für Abfertigungen an eine gesetzliche Mitarbeitervorsorgekasse in Höhe von 1,53% des Lohnes bzw. Gehaltes einbezahlt. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Beiträge von insgesamt TEUR 2.218 (Vorjahr: TEUR 2.171) gezahlt.

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

| TEUR | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|---------------|---------------|
| Anwartschaftsbarwert: | | |
| Stand am 1.1. | 22.501 | 20.119 |
| Dienstzeitaufwand | 838 | 811 |
| Zinsaufwand | 245 | 382 |
| Erfolgte Zahlungen | -588 | -889 |
| Versicherungsmathematischer Gewinn/Verlust (sonstiges Ergebnis) | -908 | 2.747 |
| Konsolidierungskreisänderung | 1 | -247 |
| Sonstiges | -143 | -422 |
| Stand am 31.12. | 21.946 | 22.501 |

Die gewichteten Restlaufzeiten (Duration) der Abfertigungsverpflichtungen zum 31.12.2020 betragen 13 Jahre (Vorjahr: 13 Jahre).

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

| TEUR | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|-------------|--------------|
| Änderung von Erwartungswerten | -807 | 214 |
| Änderung demografischer Annahmen | 5 | 10 |
| Änderung finanzieller Annahmen | -106 | 2.523 |
| Versicherungsmathematischer Gewinn/Verlust | -908 | 2.747 |

Der Bewertung der Verpflichtung liegen folgende Annahmen zugrunde:

| | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|---------------|---------------|
| Rechnungszinssatz | 0,90% | 1,10% |
| Lohn-/Gehaltstrend | 2,50% | 2,75% |
| Pensionsalter (Jahre) Frauen/Männer mit Übergangsregelung | 62 - 65 Jahre | 62 - 65 Jahre |

Der Rechnungszins wurde unter der Berücksichtigung der durchschnittlichen Laufzeiten und durchschnittlichen Restlebenserwartung festgesetzt. Der Abzinsungssatz ist die Rendite, die am Abschlussstichtag für erstrangige, festverzinsliche 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 31.12.2020 folgende Auswirkungen auf den Barwert der zukünftigen Zahlungen gehabt:

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

Eine Änderung (+/- 0,5%-Punkte) der Parameter „Rechnungszinssatz“ und „Lohn-/Gehaltstrend“ hätte zum 31.12.2019 folgende Auswirkungen auf den Barwert der zukünftigen Zahlungen gehabt:

| Parameter | Änderung -0,50% | Änderung +0,50% |
|--------------------|--------------------|--------------------|
| Rechnungszinssatz | 6,9% | -6,4% |
| Lohn-/Gehaltstrend | -6,3% | 6,7% |

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

| TEUR | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|--------------|--------------|
| Stand am 1.1. | 6.846 | 4.917 |
| Dienstzeitaufwand | 702 | 502 |
| Zinsaufwand | 78 | 98 |
| Erfolgte Zahlungen | -95 | -73 |
| Versicherungsmathematischer Gewinn / Verlust (erfolgswirksam) | -825 | 1.403 |
| Sonstiges | 13 | -1 |
| Stand am 31.12. | 6.719 | 6.846 |

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

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

| TEUR | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|------------|------------|
| Kautionen | 7.600 | 7.325 |
| Sonstige finanzielle Schulden | 854 | 0 |
| Andere langfristige finanzielle Schulden | 8.454 | 7.325 |
| Andere langfristige nicht finanzielle Schulden | 1.281 | 2.212 |
| Andere langfristige Schulden | 9.735 | 9.537 |

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

| TEUR | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|---------------|---------------|
| Umsatzboni | 28.365 | 20.773 |
| Preisnachlässe | 7.236 | 2.524 |
| Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten | 3.078 | 1.910 |
| Sonstige finanzielle Schulden | 10.920 | 7.502 |
| Andere kurzfristige finanzielle Schulden | 49.599 | 32.709 |
| Personalverbindlichkeiten | 30.289 | 35.075 |
| Vorauszahlungen | 2.808 | 2.757 |
| Verbindlichkeiten Finanzämter | 3.715 | 6.638 |
| Sonstige nicht finanzielle Schulden | 205 | 523 |
| Andere kurzfristige nicht finanzielle Schulden | 37.017 | 44.993 |
| Andere kurzfristige Schulden | 86.616 | 77.702 |

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. Die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig) beinhalten unter anderem Kaufpreisverbindlichkeiten im Rahmen des Erwerbes der PEXCO GmbH in Höhe von insgesamt TEUR 1.827.

Supplier Finance:

Unternehmen der PIERER Mobility-Gruppe haben mit einem österreichischen Kreditinstitut ein revolvinges Programm zur Finanzierung von Lieferantenverbindlichkeiten (Supplier Finance Programm) aufgesetzt. Lieferanten können ihre Forderungen gegenüber der PIERER Mobility-Gruppe vor Fälligkeit an das Kreditinstitut verkaufen. Die PIERER Mobility-Gruppe wird nicht von der ursprünglichen Verpflichtung entbunden und es kommt aufgrund der quantitativen und qualitativen Prüfung zu keiner signifikanten Änderung der Vertragsbedingungen. Die Verbindlichkeiten werden weiterhin unter Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gezeigt und im Cash-Flow aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Von diesem Supplier Finance Programm sind zum 31.12.2020 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 119.558 (Vorjahr: TEUR 62.986) betroffen. Das sind 45,6% (Vorjahr: 28,3%) der gesamten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Stichtag.

Neben konzernfremden Lieferanten wurde auch zwischen österreichischen Unternehmen der PIERER Mobility-Gruppe ein solches Programm abgeschlossen. Aus Sicht der PIERER Mobility-Gruppe ist kein Leistungsaustausch erfolgt, sondern es sind lediglich Fremdmittel aufgenommen worden, welche unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen werden. Der Ausweis der Cash-Flows erfolgt im Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit. Zum 31.12.2020 betragen die Verbindlichkeiten aus diesem Programm insgesamt TEUR 122.875 (Vorjahr: TEUR 62.986), davon werden zum 31.12.2020 im Konzernabschluss der PIERER Mobility AG die Beziehungen zwischen Konzernunternehmen in Höhe von TEUR 3.317 (Vorjahr: TEUR 0) als kurzfristige Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

Haftungsverhältnisse:

Die PIERER Mobility AG hat für die PEXCO GmbH, Schweinfurt, Deutschland gegenüber der KGI Bank Co., Ltd., Taiwan, aus Verpflichtungen gegenüber Lieferanten eine Garantie bis zu einem Höchstbetrag von TEUR 16.299 (Vorjahr: TEUR 0) abgegeben. Der aushaftende Betrag gegenüber Lieferanten resultiert zum Stichtag in Höhe von TEUR 7.685.

35. RÜCKSTELLUNGEN

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

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

Die Rückstellungen haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

| TEUR | Stand am 01.01.2020 | Zuführungen | Auflösungen | Verbrauch | Stand am 31.12.2020 |
|---|------------------------|---------------|-------------|----------------|------------------------|
| Kurzfristige Rückstellungen: | | | | | |
| Rückstellungen für Garantien und Gewährleistung | 12.448 | 14.140 | -210 | -11.766 | 14.612 |
| Rückstellungen für Prozesse | 252 | 344 | 0 | 0 | 596 |
| Sonstige Rückstellungen | 4.257 | 822 | 0 | -2.308 | 2.771 |
| | 16.957 | 15.306 | -210 | -14.074 | 17.979 |

VI. ANGABEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Die Veränderungen der in der Kapitalflussrechnung dargestellten Bilanzposten sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da nicht zahlungswirksame Effekte neutralisiert werden. In den sonstigen nicht zahlungswirksamen Aufwendungen (Erträgen) sind im Wesentlichen Bewertungen von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten, Wertberichtigungen auf Forderungen und Vorräte, noch nicht zahlungswirksame Erträge aus Förderungen sowie Ergebnisse aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert von bisherig gehaltenen Anteilen. 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 1.1.2020 | Zahlungs- wirksame Veränderung | Zahlungsunwirksame Veränderung | | | | | Buchwert 31.12.2020 |
|---|----------------------|--------------------------------------|--------------------------------|-------------------|--|------------------------------|----------------------|------------------------|
| | | | Erwerb | Umglie- derung | Konsolidie- rungskreis- änderungen | Trans- aktions- kosten | Abgrenzung Zinsen | |
| Kurzfristige Finanzschulden | 69.772 | -53.545 | 0 | 28.518 | 10.409 | 0 | -51 | 55.103 |
| Langfristige Finanzschulden | 424.763 | 0 | 0 | -28.518 | 17.498 | 103 | 7 | 413.853 |
| Leasingverbindlichkeiten (kurzfristig) | 16.586 | -18.821 | -47 | 21.773 | 0 | 0 | 0 | 19.491 |
| Leasingverbindlichkeiten (langfristig) | 45.546 | 0 | 18.463 | -21.773 | 0 | 0 | 0 | 42.236 |
| Summe | 556.667 | -72.366 | 18.416 | 0 | 27.907 | 103 | -44 | 530.683 |

| TEUR | Buchwert 1.1.2019 | Zahlungs- wirksame Veränderung | Zahlungsunwirksame Veränderung | | | | | Buchwert 31.12.2019 |
|---|----------------------|--------------------------------------|--------------------------------|-------------------|--|------------------------------|----------------------|------------------------|
| | | | Erwerb | Umglie- derung | Konsolidie- rungskreis- änderungen | Trans- aktions- kosten | Abgrenzung Zinsen | |
| Kurzfristige Finanzschulden | 68.254 | -114.873 | 0 | 35.569 | 80.809 | 0 | 12 | 69.772 |
| Langfristige Finanzschulden | 325.342 | 134.880 | 0 | -35.569 | 0 | 100 | 9 | 424.763 |
| Leasingverbindlichkeiten (kurzfristig) | 4.909 | -15.021 | 0 | 25.368 | 1.330 | 0 | 0 | 16.586 |
| Leasingverbindlichkeiten (langfristig) | 14.107 | 0 | 53.633 | -25.368 | 3.174 | 0 | 0 | 45.546 |
| Summe | 412.612 | 4.986 | 53.633 | 0 | 85.313 | 100 | 21 | 556.667 |

VII. RISIKOBERICHT

36. RISIKOMANAGEMENT

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

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

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

Die Ertragslage der PIERER Mobility AG (als Einzelgesellschaft) ist geprägt von Aufwendungen im Zusammenhang mit aufgenommenen Finanzierungen, Beteiligungserwerben sowie Projektaufwendungen und hängt wesentlich von der Dividendenpolitik ihrer Beteiligungsgesellschaften ab. Die Beteiligung an der KTM-Gruppe stellt derzeit die größte und wesentlichste Beteiligung der PIERER Mobility AG dar. Mit der erfolgreichen Übernahme des E-Bike Geschäftes der PEXCO GmbH Ende des Vorjahres bildet die neu gegründete Obergesellschaft des E-Bike Segments, die PIERER E-Bikes GmbH, eine weitere operative Kernbeteiligung der Gruppe.

Gemäß den Anforderungen des § 243 c UGB wurde ein Corporate Governance-Bericht erstellt. Wir verweisen diesbezüglich auf die Veröffentlichung im Geschäftsbericht der PIERER Mobility AG bzw. auf die Website der PIERER Mobility AG.

37. MARKTRISIKEN

▪ KONJUNKTURELLES RISIKO

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

Wie die letzten Jahre gezeigt haben, ist insbesondere die Motorradbranche zyklisch und unterliegt starken Nachfrageschwankungen. Durch entsprechende Marktforschungen und -prognosen, welche in der Planung berücksichtigt werden, wird dem Risiko entgegengewirkt.

▪ 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 konnte die Marktführerschaft in Europa erreicht werden.

▪ 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 weiterhin konsequent an der Umsetzung einer globalen Produktstrategie gearbeitet.

Aufgrund der von mehreren Regierungen veranlassten Lockdown-Maßnahmen waren zahlreiche Händler gezwungen, ihre Betriebe temporär zu schließen. Dies führte vor allem in Europa zu einem Rückgang der Retail-Umsätze im ersten Halbjahr. Ab Mai erfolgten in einigen Ländern Lockerungsmaßnahmen und somit eine teilweise Wiedereröffnung des weltweiten Händlernetzwerkes der KTM-Gruppe. Das Händlernetzwerk wurde durch die temporäre Verlängerung von Zahlungszielen und bei der lokalen Logistik vom und zum Endkunden unterstützt. Somit konnte der Fortbestand des Händlernetzwerkes sichergestellt und Forderungsausfälle vermieden werden. Die Ersatzteilversorgung der Endkunden war jederzeit gewährleistet.

Die größten Einzelabsatzmärkte der PIERER E-Bikes-Gruppe stellt die DACH-Region dar. Ein Einbruch dieser Märkte könnte nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit der PIERER E-Bikes-Gruppe haben. Um dieses Risiko zu diversifizieren, verfolgt die PIERER E-Bikes-Gruppe das Ziel in weiteren Märkten erfolgreich zu expandieren. Der Markteintritt der PIERER E-Bikes-Gruppe in neue Märkte stellt im Wesentlichen ein Kostenrisiko dar, da in manchen dieser Märkte die Absatzentwicklung sowie die politischen Rahmenbedingungen schwer einschätzbar sind. Die Absatz- und Marktrisiken der PIERER E-Bikes-Gruppe beinhalten auch saisonale Schwankungen im Fahrradverkauf, die sich wetterbedingt noch verstärken können.

38. BRANCHENSPEZIFISCHE RISIKEN

▪ BESCHRÄNKUNGEN DES MOTORRADFAHRENS

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

▪ BESCHAFFUNGSRISIKO

Das Beschaffungsrisiko der KTM-Gruppe liegt im Hinblick auf die aktuellen Entwicklungen der nationalen und internationalen Märkte im Wesentlichen darin, im Fall von Lieferanteninsolvenzen oder Lieferengpässen rechtzeitig geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung der Teilebereitstellung einzuleiten. Daher ist die KTM-Gruppe nur indirekt von diesem Risiko betroffen. Zur Risikominimierung und Sicherstellung der Verfügbarkeit der Materialien wird bei der KTM-Gruppe großer Wert auf eine sorgfältige Auswahl neuer Lieferanten nach festgelegten Kriterien und die nachhaltige Zusammenarbeit bzw. deren Weiterentwicklung mit bereits bestehenden, langjährig ausgerichteten und stabilen Lieferantenbeziehungen gelegt. Da die Qualität der KTM-Produkte wesentlich von der Qualität und den Eigenschaften der zu beschaffenden Subkomponenten geprägt ist, wird insbesondere auf Bonität, Betriebseinrichtungen und Produktionsprozesse der Lieferanten geachtet. Durch entsprechendes Monitoring wird die lückenlose Teilverfügbarkeit sichergestellt.

Der Ausbruch der COVID-19 Pandemie hatte vor allem durch den Ausfall von Kern-Lieferanten aus Norditalien und Spanien negative Auswirkungen auf die Supply Chain für die oberösterreichischen Produktionsstandorte der KTM-Gruppe zur Folge. Um zukünftig potenzielle Risiken noch früher erkennen und managen zu können, wurde die Lieferantenrisikobewertung neu überarbeitet und entsprechende Risiken je Land neu bewertet. Auch ein Programm zur Vorwarnung jeglicher globaler Ereignisse, welche sich direkt oder indirekt auf die Lieferkette auswirken, wurde implementiert. Zudem wird laufend und frühzeitig erhoben, ob ein Risiko der Materialversorgung bei Lieferanten besteht.

Die Beschaffung von Fahrradkomponenten durch die PIERER E-Bikes-Gruppe wird mittelfristig geplant. Durch entsprechende Lagerkapazitäten können kurzfristige Schwankungen, beispielweise durch mögliche Engpässe aufgrund der COVID-19 Pandemie, 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 E-Bikes-Gruppe hat mehrere Lieferanten aus verschiedenen Ländern für E-Bikes im Portfolio, um das Risiko der Abhängigkeit weitestgehend zu reduzieren und die Stabilität der Lieferketten zu erhöhen. Die rechtzeitige Verfügbarkeit der Rahmen- und Antriebskomponenten verursachen erhöhte Anforderungen an die Lieferanten im E-Bikes Segment.

Auf den Bezug von Fahrrädern und Fahrradteilen von außerhalb Europas fallen Importzölle in Höhe von ca. 6% an. Steigende bzw. sinkende Importzölle haben höhere bzw. geringere Einkaufspreise zur Folge und können die Rohmarge negativ bzw. positiv beeinflussen, sofern diese Effekte nicht vollständig an die Kunden weitergegeben werden.

▪ 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 Produktinnovation zu gewährleisten.

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

▪ **PRODUKTHAFTUNGSRISIKO**

Die PIERER Mobility-Gruppe ist im Geschäftsumfeld auch Schadenersatzforderungen aufgrund von Unfällen und Verletzungen ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für die USA, wo Ansprüche in Produkthaftungsfällen mit höheren Haftungssummen geltend gemacht werden. Zur Absicherung dieser Risiken bestehen entsprechende Versicherungen.

39. IT-RISIKEN

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

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

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

Durch die COVID-19 Pandemie wurde es kurzfristig erforderlich, dass eine große Anzahl der Mitarbeiter ihre Tätigkeiten aus dem Home-Office verrichten mussten. In dieser Situation machte sich die kontinuierliche Weiterentwicklung der IT-Infrastruktur der letzten Jahre bezahlt. Die PIERER Mobility-Gruppe konnte auf diese außergewöhnlichen Herausforderungen reagieren und den Mitarbeitern unkompliziert und schnell einen Remote-Arbeitsplatz zur Verfügung stellen.

40. FINANZIELLE RISIKEN

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

Die Grundsätze des Finanzrisikomanagements werden durch den Aufsichtsrat und den Vorstand festgelegt und überwacht. Die Umsetzung obliegt dem Konzern-Treasury. Die PIERER Mobility-Gruppe setzt zur Absicherung der nachfolgend beschriebenen Finanzrisiken derivative Finanzinstrumente ein mit dem Ziel, die Absicherung der operativen Zahlungsströme gegen Schwankungen der Wechselkurse und/oder Zinssätze sicherzustellen. Der Sicherungshorizont umfasst in der Regel die aktuell offenen Posten sowie geplante Transaktionen in den nächsten 12 bis 18 Monaten. In Ausnahmefällen können in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat auch längerfristige strategische Sicherungspositionen eingegangen werden.

▪ **WÄHRUNGSRIKISKEN**

Als weltweit tätiges Unternehmen ist die PIERER Mobility-Gruppe von weltwirtschaftlichen Rahmendaten wie der Veränderung von Währungsparitäten oder den Entwicklungen auf den Finanzmärkten beeinflusst. Insbesondere die Wechselkursentwicklung des US-Dollars, der im Fremdwährungsrisiko

der KTM das höchste Einzelrisiko darstellt, ist für die Umsatz- und Ertragsentwicklung von Bedeutung. Im Geschäftsjahr 2020 erzielte die KTM-Gruppe rund 27% der Umsätze (Vorjahr: 25%) in US-Dollar. Durch Währungssicherungsmaßnahmen, insbesondere Hedging-Strategien, können diese Währungsverschiebungen weitestgehend zumindest über ein Modelljahr ausgeglichen werden.

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

Die Hauptursachen für Ineffektivität im Rahmen von Währungssicherungsgeschäften sind:

- Auswirkungen des Kreditrisikos der Gegenparteien und des Konzerns auf den beizulegenden Zeitwert der Devisenterminkontrakte, die sich nicht in der Änderung des beizulegenden Zeitwertes der abgesicherten Zahlungsströme 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. Als Basis wurden die betroffenen Bestände zum Bilanzstichtag herangezogen sowie die für das Geschäftsjahr 2021 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 Mobility-Gruppe legt der Analyse folgende Annahmen zu Grunde:

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

| Erhöhung (+)/Verminderung (-) TEUR | Aufwertung um 10% | | Abwertung um 10% | |
|--|-------------------|---------------|------------------|---------------|
| | 31.12.2020 | 31.12.2019 | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
| Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern) | -22.223 | -13.172 | 27.161 | 16.098 |
| Veränderung der währungsbezogenen Cash-Flow-Hedge-Rücklage | 2.199 | 5.882 | -2.688 | -5.521 |
| Veränderung des Eigenkapitals | -20.024 | -7.290 | 24.473 | 10.577 |

▪ ZINSÄNDERUNGSRISEN

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

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

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

Die Hauptursachen für Ineffektivität im Rahmen von Zinssicherungen sind:

- Einfluss des Kreditrisikos der Gegenpartei und des Konzerns auf den beizulegenden Zeitwert der Zinsderivate, der sich nicht in der Änderung des beizulegenden Zeitwertes der abgesicherten Zahlungsströme widerspiegelt, die auf Änderungen der Zinssätze zurückzuführen sind
- Unterschiede bei den Zinsanpassungsterminen zwischen den Derivaten und den gesicherten Grundgeschäften

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

| Erhöhung (+)/Verminderung (-) TEUR | Erhöhung um 50 BP | | Verringerung um 50 BP | |
|--|-------------------|-------------|-----------------------|------------|
| | 31.12.2020 | 31.12.2019 | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
| Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern) | -960 | -880 | 263 | 422 |
| Veränderung der zinsbezogenen Cash-Flow-Hedge-Rücklage | -1.804 | -14 | 1.711 | 14 |
| Veränderung des Eigenkapitals | -2.764 | -894 | 1.974 | 436 |

In Zusammenhang mit der IBOR-Reform hat das Konzern-Treasury eine Prüfung vorgenommen, wie die betroffenen Referenzzinssätze in den in Anspruch genommenen Finanzinstrumenten verwendet werden. In Hinblick auf bestehende Finanzinstrumente ist das Konzern-Treasury in enger Abstimmung mit den Geschäftspartnern und beobachtet aktiv die Entwicklung branchenüblicher Referenzzinssätze und Standards, um Anpassungen vornehmen zu können. Für Verträge und Finanzinstrumente, welche in den letzten sechs Monaten abgeschlossen wurden und für welche die betroffenen Referenzzinssätze zur Anwendung kommen, wurden Fallback-Klauseln vereinbart, welche regeln, wie der Referenzzinssatz ersetzt werden kann, wenn er vorübergehend oder dauerhaft nicht zur Verfügung steht.

▪ AUSFALLRISIKEN (KREDIT- BZW. BONITÄTSRISIKEN)

Das Ausfallrisiko ist das Risiko von finanziellen Verlusten, falls ein Kunde oder die Vertragspartei eines Finanzinstruments seinen bzw. ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Das Ausfallrisiko entsteht grundsätzlich aus den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

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

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Das Ausfallrisiko bei Forderungen gegenüber Kunden kann als gering eingeschätzt werden, da die Bonität neuer und bestehender Kunden laufend geprüft wird und Sicherheiten gefordert werden.

Das Risikomanagement führt eine Analyse und Beurteilung von Neukunden durch. Zunächst werden diese individuell hinsichtlich ihrer Kreditwürdigkeit analysiert und es werden konzernweit standardisierte Verträge mit Kunden abgeschlossen. Die Analyse umfasst externe Ratings, soweit erhältlich, sowie Jahresabschlüsse, Auskünfte von Kreditagenturen und Bankauskünfte. Es werden für jeden Kunden Verkaufslimits festgelegt und laufend überprüft. Alle Umsätze, die über diese Limits hinausgehen, bedürfen der Zustimmung des Risikomanagements.

Ausfallrisiken werden einerseits durch Kreditversicherungen und andererseits durch bankmäßige Sicherheiten (Garantien, Akkreditive) weitgehend abgesichert. In internen Richtlinien werden die Ausfallrisiken festgelegt und kontrolliert. Es bestehen weitgehend langjährige Geschäftsbeziehungen mit Händlern und Importeuren. Durch eine laufende Überwachung des Ausfallrisikos bzw. der Bonität der Kunden wird jede Forderung individuell auf den Bedarf einer Wertberichtigung überprüft.

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum 31.12.2020 wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen TEUR | Nicht in der Bonität beeinträchtigt | In der Bonität beeinträchtigt | Summe |
|--|--|--|----------------|
| Nicht überfällig | 125.475 | 0 | 125.475 |
| Überfällig 1-30 Tage | 11.136 | 0 | 11.136 |
| Überfällig 31-60 Tage | 353 | 0 | 353 |
| Überfällig 61-90 Tage | 1.010 | 0 | 1.010 |
| Überfällig > 90 Tage | 4.731 | 6.358 | 11.089 |
| Gesamter Bruttobuchwert | 142.705 | 6.358 | 149.063 |
| Wertminderung | -135 | -4.041 | -4.176 |
| Summe | 142.570 | 2.317 | 144.887 |

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum 31.12.2019 wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen TEUR | Nicht in der Bonität beeinträchtigt | In der Bonität beeinträchtigt | Summe |
|--|--|--|----------------|
| Nicht überfällig | 152.402 | 0 | 152.402 |
| Überfällig 1-30 Tage | 14.760 | 0 | 14.760 |
| Überfällig 31-60 Tage | 1.924 | 0 | 1.924 |
| Überfällig 61-90 Tage | 1.168 | 0 | 1.168 |
| Überfällig > 90 Tage | 4.571 | 3.293 | 7.864 |
| Gesamter Bruttobuchwert | 174.825 | 3.293 | 178.117 |
| Wertminderung | -98 | -2.823 | -2.921 |
| Summe | 174.726 | 470 | 175.196 |

Zur Ermittlung des Wertminderungsbedarfes für nicht einzelwertberichtigte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden in der PIERER Mobility-Gruppe die Ausfälle der letzten Jahre evaluiert. Die Analyse hat ergeben, dass nur ein unwesentliches Risiko für Forderungen mit einer gewissen Überfälligkeit besteht. Die Einschätzung der Verlustquoten basiert auf historischen Ausfallquoten bezogen auf Überfälligkeiten und unter Bedachtnahme von zukunftsorientierten Informationen.

Einschätzung der erwarteten Kreditverluste

Auf Basis der in der Vergangenheit tatsächlich beobachteten Ausfälle wurde eine durchschnittliche Ausfallquote in der KTM-Gruppe von 0,06% (Vorjahr: 0,06%) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ermittelt. Es wurde eine Auflösung von TEUR 18 (Vorjahr: TEUR 0) erfasst. Im Segment E-Bikes wurde auf Basis von Vergangenheitsdaten eine durchschnittliche Ausfallquote von 0,39% der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ermittelt. Es wurde eine Zuführung von TEUR 55 erfasst.

Die Wertminderung für erwartete Verluste per 31.12.2020 beträgt in der PIERER Mobility-Gruppe insgesamt TEUR 135 (Vorjahr: TEUR 98).

Entwicklung der Wertberichtigungen

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.

Zahlungsmittel und -äquivalente, sonstige Vermögenswerte und Derivate

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

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

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

| TEUR | Buchwert 31.12.2020 | Cash-Flows 2021 | | | Cash-Flows 2022 bis 2025 | | | Cash-Flows ab 2026 | | |
|---|------------------------|-----------------|--------------------|----------------|--------------------------|--------------------|----------------|--------------------|--------------------|----------------|
| | | Zinsen fix | Zinsen variabel | Tilgung | Zinsen fix | Zinsen variabel | Tilgung | Zinsen fix | Zinsen variabel | Tilgung |
| Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | | | | | | | | | | |
| Beizulegender Zeitwert – Sicherungsinstrumente | | | | | | | | | | |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Markt- wert (keine Sicherungsbeziehung) | 245 | 91 | 0 | 0 | 302 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sonstige finanzielle Verbindlich- keiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderun- gen zugewiesen sind | 748 | 0 | 0 | 748 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge) | 2.085 | 346 | 0 | 1.186 | 1.027 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Summe | 3.078 | 437 | 0 | 1.934 | 1.329 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlich- keiten | | | | | | | | | | |
| Zu fortgeführten Anschaffungs- kosten | | | | | | | | | | |
| Verzinsliche Verbindlichkeiten | 468.956 | 4.959 | 1.066 | 59.001 | 16.812 | 3.698 | 178.412 | 4.119 | 1.037 | 230.392 |
| Verbindlichkeiten Leasingver- hältnisse | 61.727 | 0 | 795 | 19.491 | 0 | 1.559 | 33.041 | 0 | 3.499 | 9.195 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 262.099 | 0 | 0 | 262.099 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sonstige finanzielle Verbindlich- keiten (kurz- und langfristige) | 54.975 | 0 | 23 | 54.125 | 0 | 150 | 850 | 0 | 0 | 0 |
| Summe | 847.757 | 4.959 | 1.884 | 394.716 | 16.812 | 5.407 | 212.303 | 4.119 | 4.536 | 239.587 |
| Summe | 850.835 | 5.396 | 1.884 | 396.650 | 18.141 | 5.407 | 212.303 | 4.119 | 4.536 | 239.587 |

| TEUR | Buchwert 31.12.2019 | Cash-Flows 2020 | | | Cash-Flows 2021 bis 2024 | | | Cash-Flows ab 2025 | | |
|--|------------------------|-----------------|--------------------|----------------|--------------------------|--------------------|----------------|--------------------|--------------------|----------------|
| | | Zinsen fix | Zinsen variabel | Tilgung | Zinsen fix | Zinsen variabel | Tilgung | Zinsen fix | Zinsen variabel | Tilgung |
| Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | | | | | | | | | | |
| Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente | | | | | | | | | | |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind | 312 | 0 | 0 | 312 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash Flow Hedge) | 1.598 | 102 | 0 | 1.402 | 63 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Summe | 1.910 | 102 | 0 | 1.714 | 63 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | | | | | | | | | | |
| Zu fortgeführten Anschaffungskosten | | | | | | | | | | |
| Verzinsliche Verbindlichkeiten | 494.535 | 5.401 | 1.406 | 69.772 | 15.342 | 3.017 | 100.328 | 10.400 | 2.664 | 324.437 |
| Verbindlichkeiten Leasingverhältnisse | 62.132 | 0 | 868 | 16.586 | 0 | 1.764 | 35.530 | 0 | 3.565 | 10.016 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 222.628 | 0 | 0 | 222.628 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig) | 38.124 | 0 | 0 | 38.124 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Summe | 817.419 | 5.401 | 2.274 | 347.110 | 15.342 | 4.781 | 135.858 | 10.400 | 6.229 | 334.453 |
| Summe | 819.329 | 5.503 | 2.274 | 348.824 | 15.405 | 4.781 | 135.858 | 10.400 | 6.229 | 334.453 |

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Bilanzstichtag im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue finanzielle Verbindlichkeiten sind nicht berücksichtigt. Bei den laufenden Betriebsmittelkrediten wurde eine durchschnittliche Restlaufzeit von 12 Monaten unterstellt; diese Kredite werden aber regelmäßig prolongiert und stehen – wirtschaftlich betrachtet – länger zur Verfügung. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der zuletzt vor dem Bilanzstichtag gefixten Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind immer dem frühesten Laufzeitband zugeordnet.

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 45,6% Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Stichtag. Das Konzentrationsrisiko wird als gering angesehen.

41. SONSTIGE RISIKEN

▪ RISIKEN DURCH RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Da die PIERER Mobility-Gruppe über ihre Beteiligungen an der KTM-Gruppe und PIERER E-Bikes-Gruppe Motorräder und E-Bikes bzw. Non-E-Bikes in einer Vielzahl von Ländern vertreibt, ist sie dem Risiko der Veränderung von nationalen Vorschriften, Lizenzbedingungen, Steuern, Handelsbeschränkungen, Preisen, Einkommen und Devisenbeschränkungen, ferner dem Risiko von politischer, sozialer und ökonomischer Instabilität, Inflation und Zinsschwankungen, ausgesetzt.

Für den Straßeneinsatz zugelassene Motorräder müssen entsprechende Lärm- und Abgasemissionsbestimmungen erfüllen, um am Markt des jeweiligen Landes zugelassen zu werden. 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

Obwohl eine 100%ige Risikoausschließung bei Naturgewalten nicht möglich ist, versuchen die Unternehmen der PIERER Mobility-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 effektives Personalmanagement sowie eine stetige 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.

In Hinblick auf die COVID-19-Pandemie wurden die Maßnahmen und Verordnungen der Regierung rasch und umfänglich umgesetzt und in den Unternehmensalltag integriert. Eine großflächige Ausbreitung der COVID-19-Pandemie konnte somit verhindert werden. Das Risiko einer Ansteckung mit COVID-19 unter Einhaltung der Richtlinien wird als minimal eingeschätzt.

Die umgesetzten Maßnahmen umfassen u.a. die Einrichtung eines eigenen COVID-Teams, einer COVID-Hotline sowie eines unternehmensinternen Contact-Tracings. Ebenso wurden Hygiene-Richtlinien am Arbeitsplatz erlassen und die Home-Office-Möglichkeiten ausgeweitet. Zudem hat die KTM-Gruppe eine eigene Drive-In-Schnelltest-Station zur Abnahme von Antigen-Schnelltests mittels Rachenabstrich eingerichtet, um schnell und unkompliziert Verdachtsfällen nachgehen zu können. Von Oktober bis Ende Dezember wurden so ca. 2.900 Schnelltests durch speziell geschultes Personal abgenommen.

VIII. FINANZINSTRUMENTE UND KAPITALMANAGEMENT

42. GRUNDLAGEN

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

Die Erfassung der Käufe und Verkäufe sämtlicher Finanzinstrumente erfolgt zum Erfüllungstag. Die Bewertung der Finanzinstrumente erfolgt im Zugangszeitpunkt grundsätzlich zu Anschaffungskosten. Die Finanzinstrumente werden ausgebucht, wenn die Rechte auf Zahlungen aus dem Investment erloschen sind oder übertragen wurden und der Konzern im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum verbunden sind, übertragen hat.

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN:

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

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

Bei Eigenkapitalinstrumenten (wie z.B. Anteile an nicht börsennotierten Unternehmen) kann die FVOCI-Option ausgeübt werden. Das führt dazu, dass Änderungen des beizulegenden Zeitwerts im sonstigen Ergebnis erfasst werden und die im sonstigen Ergebnis angesammelten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts nachfolgend nicht mehr in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden können. Sofern diese Option nicht ausgeübt wird, erfolgt eine Zuordnung in die FVPL-Kategorie, wobei alle Änderungen des beizulegenden Zeitwertes erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst werden.

Forderungen und sonstige Vermögenswerte werden im Zugangszeitpunkt mit dem beizulegenden Zeitwert und in den Folgeperioden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Fremdwährungsforderungen werden umgerechnet mit dem Stichtagskurs, abzüglich aufgrund von erkennbaren Risiken notwendigen Wertminderungen, angesetzt. Finanzielle Forderungen sind der Kategorie „at amortized cost“ zugeordnet und werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

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

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

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

Wertminderungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen keine wesentliche Finanzierungs Komponente auf. Daher wird das vereinfachte Verfahren zur Ermittlung des Expected Credit Loss angewendet, wonach für alle Instrumente unabhängig von ihrer Kreditqualität eine Risikovorsorge in Höhe der

erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen ist. Diese beträgt bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weniger als zwölf Monate und entspricht daher dem 12-Monats-Verlust.

Um den Expected Credit Loss zu bestimmen wurden historische Ausfallsdaten zu Forderungen der letzten acht bis zehn Jahre erhoben und nach geografischen Regionen segmentiert. Weiters werden aktuelle wirtschaftliche Faktoren und Prognosen berücksichtigt.

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

Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

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

43. EINSTUFUNG UND BEIZULEGENDE ZEITWERTE

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

| Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente | | | |
|--|---|---|--|
| Art | Bewertungstechnik | Wesentliche, nicht beobachtbare Inputfaktoren | Zusammenhang zwischen wesentlichen, nicht beobachtbaren Inputfaktoren und der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert |
| Devisentermingeschäfte und Zinsswaps | Die beizulegenden Zeitwerte basieren auf den mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle bestimmten Marktwerten (abgezinste Cash-Flows). Diese werden regelmäßig verplausibilisiert. | Nicht anwendbar | Nicht anwendbar |
| Wertpapiere | Zur Bewertung von Wertpapieren wird der aktuelle Börsenkurs am Bilanzstichtag herangezogen. | Nicht anwendbar | Nicht anwendbar |
| Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente | | | |
| Art | Bewertungstechnik | Wesentliche, nicht beobachtbare Inputfaktoren | |
| Schuldscheindarlehen, Finanzielle Verbindlichkeiten | Abgezinste Cash-Flows | | Risikoaufschlag für eigenes Bonitätsrisiko |

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

| TEUR | Buchwert 31.12.2020 | Kategorie IFRS 9 | Fair-Value 31.12.2020 |
|--|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte | | | |
| Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind | 1.663 | FVPL | 1.663 |
| Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert (Cash-Flow-Hedge) | 532 | FVOCI | 532 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 17.051 | FVPL | 17.051 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 1.410 | FVOCI / FVPL | 1.410 |
| Summe | 20.656 | | |
| Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte | | | |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 218.270 | AC | - |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 127.836 | AC | - |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 37.718 | AC | - |
| Summe | 383.824 | | |
| Gesamt Summe | 404.480 | | |
| TEUR | | | |
| | Buchwert 31.12.2019 | Kategorie IFRS 9 | Fair-Value 31.12.2019 |
| Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte | | | |
| Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind | 131 | FVPL | 131 |
| Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert (Cash-Flow-Hedge) | 1.422 | FVOCI | 1.422 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 6.209 | FVPL | 6.209 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 2.873 | FVOCI / FVPL | 2.873 |
| Summe | 10.635 | | |
| Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte | | | |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 160.864 | AC | - |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 168.987 | AC | - |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 31.172 | AC | - |
| Summe | 361.023 | | |
| Gesamt Summe | 371.658 | | |

Die im Zusammenhang mit dem bestehenden ABS und Factoring-Programm verkauften Forderungen werden entsprechend den Regelungen des IFRS 9 vollständig ausgebucht. Im Rahmen des ABS-Programms werden monatlich revolvingend versicherte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 250.000 (Vorjahr: TEUR 185.000) verkauft. Zum Bilanzstichtag wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 127.399 (Vorjahr: TEUR 149.090) an Dritte verkauft. Bis zu einer vertraglich definierten Höhe trägt die PIERER Mobility-Gruppe weiterhin ein Risiko aus kreditrisikobedingten Ausfällen. Zum Stichtag 31.12.2020 beträgt das hieraus resultierende maximale Verlustrisiko TEUR 994 (Vorjahr: TEUR 1.035). Zum Zeitpunkt des Verkaufs wird der erwartete Verlust aufwandswirksam als Verbindlichkeit verbucht. Der Buchwert

| Beizulegender Zeitwert | | | | Buchwert 31.12.2020 | | | | |
|------------------------|---------|---------|--------|-------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------------|--|
| Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Gesamt | AC Amortised Cost | FVOCI Fair Value through OCI | FVOCI Fair Value through OCI (ohne recycling) | FVPL Fair Value through P&L | Fair Value - Hedging Instruments |
| - | 1.663 | - | 1.663 | - | - | - | - | 1.663 |
| - | 532 | - | 532 | - | - | - | - | 532 |
| - | - | 17.051 | 17.051 | - | - | - | 17.051 | - |
| 1.194 | - | 216 | 1.410 | - | - | 216 | 1.194 | - |
| - | - | - | - | 218.270 | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 127.836 | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 37.718 | - | - | - | - |
| Beizulegender Zeitwert | | | | Buchwert 31.12.2019 | | | | |
| 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 |
| - | 131 | - | 131 | - | - | - | - | 131 |
| - | 1.422 | - | 1.422 | - | - | - | - | 1.422 |
| - | - | 6.209 | 6.209 | - | - | - | 6.209 | - |
| 1.197 | - | 1.676 | 2.873 | - | - | 1.676 | 1.197 | - |
| - | - | - | - | 160.864 | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 168.987 | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 31.172 | - | - | - | - |

des anhaltenden Engagements beträgt zum 31.12.2020 TEUR 994 (Vorjahr: TEUR 1.035) 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 42 (Vorjahr: TEUR -169) und kumuliert seit Transaktionsbeginn TEUR 994 (Vorjahr: TEUR 1.035) erfolgswirksam erfasst. Im Rahmen des Factoring-Programms werden monatlich revolvingend versicherte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 15.000 verkauft. Zum Bilanzstichtag wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 11.720 an Dritte verkauft. Hierauf finanziert wurden TEUR 6.789.

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

| TEUR | Buchwert 31.12.2020 | Kategorie IFRS 9 | Fair-Value 31.12.2020 |
|--|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | | | |
| Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente | | | |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (keine Sicherungsbeziehung) | 245 | FVPL | 245 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind | 748 | FVPL | 748 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge) | 2.085 | FVOCI | 2.085 |
| Summe | 3.078 | | |
| Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | | | |
| Zu fortgeführten Anschaffungskosten | | | |
| Verzinsliche Verbindlichkeiten | 468.956 | AC | 495.649 |
| Verbindlichkeiten Leasingverhältnisse | 61.727 | AC | - |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 262.099 | AC | - |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig) | 54.975 | AC | - |
| Summe | 847.757 | | |
| Gesamt Summe | 850.835 | | |

| TEUR | Buchwert 31.12.2019 | Kategorie IFRS 9 | Fair-Value 31.12.2019 |
|--|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | | | |
| Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente | | | |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind | 312 | FVPL | 312 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge) | 1.598 | FVOCI | 1.598 |
| Summe | 1.910 | | |
| Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | | | |
| Zu fortgeführten Anschaffungskosten | | | |
| Verzinsliche Verbindlichkeiten | 494.535 | AC | 509.601 |
| Verbindlichkeiten Leasingverhältnisse | 62.132 | AC | - |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 222.628 | AC | - |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig) | 38.124 | AC | - |
| Summe | 817.419 | | |
| Gesamt Summe | 819.329 | | |

| Beizulegender Zeitwert | | | | Buchwert 31.12.2020 | | | | |
|------------------------|---------|---------|--------|-------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------------|--|
| Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Gesamt | AC Amortised Cost | FVOCI Fair Value through OCI | FVOCI Fair Value through OCI (ohne recycling) | FVPL Fair Value through P&L | Fair Value - Hedging Instruments |
| - | 245 | - | 245 | - | - | - | 245 | - |
| - | 748 | - | 748 | - | - | - | - | 748 |
| - | 2.085 | - | 2.085 | - | - | - | - | 2.085 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---------|---------|---------|---|---|---|---|
| - | - | 495.649 | 495.649 | 468.956 | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 61.727 | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 262.099 | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 54.975 | - | - | - | - |

| Beizulegender Zeitwert | | | | Buchwert 31.12.2019 | | | | |
|------------------------|---------|---------|---------|-------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------------|--|
| 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 |
| - | 312 | - | 312 | - | - | - | - | 312 |
| - | 1.598 | - | 1.598 | - | - | - | - | 1.598 |
| - | - | 509.601 | 509.601 | 494.535 | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 62.132 | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 222.628 | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 38.124 | - | - | - | - |

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

| 2020 TEUR | aus Zinsen | aus der Folgebewertung zum Fair Value | aus Wertberichtigung | aus Abgangsergebnis | aus Fremdwährungsbewertung | Nettoergebnis (Summe) |
|--|----------------|---------------------------------------|----------------------|---------------------|----------------------------|-----------------------|
| Finanzielle Vermögenswerte - Amortised Cost (AC) | 1.629 | 0 | -1.087 | -494 | -2.158 | -2.110 |
| Fair Value through OCI (FVOCI) - Eigenkapitalinstrumente | 0 | -2 | 0 | 0 | 0 | -2 |
| Fair Value through PL (FVPL) - Eigenkapitalinstrumente | 0 | -262 | 0 | 0 | 0 | -262 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Amortised Cost (AC) | -14.555 | 0 | 0 | 0 | 0 | -14.555 |
| Summe | -12.926 | -264 | -1.087 | -494 | -2.158 | -16.929 |

| 2019 TEUR | aus Zinsen | aus der Folgebewertung zum Fair Value | aus Wertberichtigung | aus Abgangsergebnis | aus Fremdwährungsbewertung | Nettoergebnis (Summe) |
|--|----------------|---------------------------------------|----------------------|---------------------|----------------------------|-----------------------|
| Finanzielle Vermögenswerte - Amortised Cost (AC) | 3.026 | 0 | -790 | -100 | 23 | 2.159 |
| Fair Value through OCI (FVOCI) - Eigenkapitalinstrumente | 70 | 0 | 0 | 10 | 0 | 80 |
| Fair Value through PL (FVPL) - Eigenkapitalinstrumente | 0 | 3 | 0 | 6 | 0 | 9 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Amortised Cost (AC) | -16.280 | 0 | 0 | 0 | 0 | -16.280 |
| Summe | -13.184 | 3 | -790 | -84 | 23 | -14.032 |

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

4.4. AUFRECHNUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND VERBINDLICHKEITEN

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

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

| TEUR | Finanzielle Vermögenswerte (brutto) | Aufgerechnete bilanzielle Beträge (brutto) | Bilanzierte finanzielle Vermögenswerte (netto) | Effekt von Aufrechnungsrahmenvereinbarungen | Nettobeträge |
|---|-------------------------------------|--|--|---|--------------|
| Finanzielle Vermögenswerte 2020 | | | | | |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind | | | | | |
| Devisentermingeschäfte | 2.195 | 0 | 2.195 | -85 | 2.110 |
| Summe | 2.195 | 0 | 2.195 | -85 | 2.110 |
| Finanzielle Vermögenswerte 2019 | | | | | |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind | | | | | |
| Devisentermingeschäfte | 1.553 | 0 | 1.553 | -513 | 1.040 |
| Summe | 1.553 | 0 | 1.553 | -513 | 1.040 |
| Finanzielle Schulden 2020 | | | | | |
| Sonstige finanzielle Schulden - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind | | | | | |
| Devisentermingeschäfte | 1.933 | 0 | 1.933 | -85 | 1.849 |
| Zinsswaps | 1.145 | 0 | 1.145 | 0 | 1.145 |
| Summe | 3.078 | 0 | 3.078 | -85 | 2.994 |
| Finanzielle Schulden 2019 | | | | | |
| Sonstige finanzielle Schulden - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind | | | | | |
| Devisentermingeschäfte | 1.714 | 0 | 1.714 | -513 | 1.200 |
| Zinsswaps | 196 | 0 | 196 | 0 | 196 |
| Summe | 1.910 | 0 | 1.910 | -513 | 1.396 |

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.

Derivate werden nach IFRS 9 grundsätzlich zu Marktwerten bewertet. Der PIERER Mobility-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.

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 in der Folge 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 – welche 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 dazu bilden die zum Bilanzstichtag vorliegenden Marktdaten (Zinssatz, Wechselkurse, etc.). Zur Bewertung von Devisentermingeschäften wird der Terminkurs am Bilanzstichtag herangezogen. Bei vorliegenden positiven Marktwerten wird durch ein Credit Value Adjustment (CVA) die Bonität des Vertragspartners in die Bewertung miteinbezogen. Bei negativen Marktwerten wird ein Debit Value Adjustment (DVA) abgeschlagen, um das eigene Ausfallrisiko zu berücksichtigen. Zur Schätzung der Bewertung werden eigene Modelle verwendet. Diese werden mittels Bankbewertungen verplausibilisiert.

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 (Cost of Hedging) bilanziert und in eine Rücklage für Absicherungskosten (Cost of Hedging) ins Eigenkapital eingestellt bzw. bei Ergebniswirkung des Grundgeschäftes in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert (Finanzergebnis).

Nachfolgende als **Sicherungsinstrumente** eingesetzte, derivative Finanzinstrumente werden zum 31.12.2020 bzw. 31.12.2019 eingesetzt:

| 31.12.2020 | Währung | Nominalbetrag in 1000 Landeswährung | Marktwerte in TEUR | jährliche Exposures in TEUR | Laufzeit bis 1 Jahr | Durch- schnitts- kurs | Laufzeit 1- 5 Jahre | Durch- schnitts- kurs |
|-------------------------------------|---------|---|-----------------------|-----------------------------------|------------------------|-----------------------------|------------------------|-----------------------------|
| Devisentermin- geschäfte | USD | 20.000 | 1.999 | 117.755 | 20.000 | 1,09 | - | - |
| | JPY | 4.266.000 | -840 | -7.354 | 4.266.000 | 123,47 | - | - |
| | CAD | 0 | 0 | 40.884 | 0 | - | - | - |
| | GBP | 17.000 | 168 | 78.226 | 17.000 | 0,89 | - | - |
| | CHF | 8.200 | 25 | 22.224 | 8.200 | 1,08 | - | - |
| | AUD | 50.000 | -745 | 95.173 | 50.000 | 1,63 | - | - |
| | NZD | 8.000 | -60 | 12.248 | 8.000 | 1,73 | - | - |
| | PLN | 0 | 0 | 15.155 | 0 | - | - | - |
| | ZAR | 0 | 0 | 12.912 | 0 | - | - | - |
| CNY | 0 | 0 | -5.743 | 0 | - | - | - | |

| | Nominalbetrag in 1000 Landeswährung | Marktwerte in TEUR | Exposures in TEUR | Laufzeit bis 1 Jahr | Durch- schnitts- zinssatz | Laufzeit 1- 5 Jahre | Durch- schnitts- zinssatz |
|--------------------------|---|-----------------------|----------------------|------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------------|
| Zinsswaps (Payer) | 108.167 | -1.145 | 0 | 893 | 2,11% | 107.275 | 0,39% |

| 31.12.2019 | 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 | 70.846 | 957 | 133.112 | 70.846 | 1,12 | - | - |
| | JPY | 340.000 | 12 | -31.876 | 340.000 | 122,35 | - | - |
| | CAD | 5.300 | -60 | 39.581 | 5.300 | 1,49 | - | - |
| | GBP | 58.100 | -944 | 72.602 | 58.100 | 0,87 | - | - |
| | CHF | 14.480 | -107 | 20.727 | 14.480 | 1,09 | - | - |
| | PLN | 27.000 | -63 | 14.499 | 27.000 | 4,33 | - | - |
| | ZAR | 10.000 | 1 | 19.437 | 10.000 | 15,84 | - | - |
| | CNY | 30.000 | 95 | -6.059 | 30.000 | 8,09 | - | - |
| | | 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) | | 10.611 | -196 | 0 | 8.385 | 0,74% | 2.226 | 2,11% |

Im Rahmen des Cash-Flow-Hedge-Accountings werden sowohl variable zukünftige Zinszahlungsströme aus langfristigen Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit bis 2023 bzw. bis 2025 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 Zahlungs- strömen verbleibende Salden aus Sicherungs- beziehungen, bei denen die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften nicht mehr angewendet wird |
|--------------------------------|--|---|--|
| 31.12.2020 | | | |
| Wechselkursrisiko | | | |
| Verkäufe und Forderungen | 22 | -102 | 0 |
| Käufe von Vorräten | -154 | 0 | 0 |
| Zinssatzänderungsrisiko | | | |
| Variabel verzinste Instrumente | -806 | 0 | 0 |
| Summe | -938 | -102 | 0 |
| 31.12.2019 | | | |
| Wechselkursrisiko | | | |
| Verkäufe und Forderungen | 220 | -314 | 0 |
| Käufe von Vorräten | 192 | 0 | 0 |
| Zinssatzänderungsrisiko | | | |
| Variabel verzinste Instrumente | -134 | 0 | 0 |
| Summe | 278 | -314 | 0 |

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

| TEUR | Nominalbetrag | Buchwert | | Posten in der Bilanz, in der das Sicherungsinstrument enthalten ist |
|---|----------------|----------------|---------------|---|
| | | Vermögenswerte | Schulden | |
| 31.12.2020 | | | | |
| Wechselkursrisiko | | | | |
| Devisentermingeschäfte - Verkäufe und Forderungen | 78.620 | 2.193 | -806 | Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden |
| Devisentermingeschäfte - Käufe von Vorräten | 34.128 | 1.660 | -2.500 | Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden |
| Zinssatzänderungsrisiko | | | | |
| Zinsswaps | 108.167 | 0 | -1.145 | Andere kurzfristige Schulden |
| Summe | 220.915 | 3.853 | -4.451 | |
| 31.12.2019 | | | | |
| Wechselkursrisiko | | | | |
| Devisentermingeschäfte - Verkäufe und Forderungen | 131.979 | 1.155 | -1.714 | Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden |
| Devisentermingeschäfte - Käufe von Vorräten | 24.741 | 451 | 0 | Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden |
| Zinssatzänderungsrisiko | | | | |
| Zinsswaps | 10.611 | 0 | -196 | Andere kurzfristige Schulden |
| Summe | 167.331 | 1.606 | -1.910 | |

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

| TEUR | Rücklage für Absicherungskosten | Cash-Flow Hedge-Rücklage | Summe |
|--|---------------------------------|--------------------------|---------------|
| Stand am 1.1.2019 | -284 | 1.983 | 1.699 |
| Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert wurde | | | |
| Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen - Währungsrisiko) | 0 | -1.174 | -1.174 |
| Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Währungsrisiko) | 284 | 0 | 284 |
| Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Zinsrisiko) | 0 | 159 | 159 |
| Vorräte | | | |
| Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Vorräten/Herstellungskosten - Währungsrisiko) | 0 | -1.093 | -1.093 |
| Veränderung im beizulegenden Zeitwert | | | |
| Zugang – Zinsrisiko | 0 | 80 | 80 |
| Zugang – Währungsrisiko | -314 | 323 | 9 |
| Cash-Flow-Hedge-Rücklage aus Erstkonsolidierung | 0 | 0 | 0 |
| Stand am 31.12.2019 = Stand am 1.1.2020 | -314 | 278 | -36 |
| Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert wurde | | | |
| Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen - Währungsrisiko) | 0 | -220 | -220 |
| Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Währungsrisiko) | 314 | 0 | 314 |
| Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Zinsrisiko) | 0 | 215 | 215 |
| Vorräte | | | |
| Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Vorräten/Herstellungskosten - Währungsrisiko) | 0 | -71 | -71 |
| Veränderung im beizulegenden Zeitwert | | | |
| Zugang – Zinsrisiko | 0 | -887 | -887 |
| Zugang – Währungsrisiko | -102 | -253 | -355 |
| Cash-Flow-Hedge-Rücklage aus Erstkonsolidierung | 0 | 0 | 0 |
| Stand am 31.12.2020 | -102 | -938 | -1.040 |

Zum 31.12.2020 resultiert aus ineffektiven Bestandteilen der als Cash-Flow-Hedges klassifizierten derivativen Finanzinstrumente ein Nettoergebnis (nach Steuern) in Höhe von TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 0).

DEISENTERMINGESCHÄFTE

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

ZINSSWAPS

Um das Zinsrisiko hinsichtlich variabler Euro Verzinsungen zu steuern, wurden im Geschäftsjahr 2013 amortisierende Zinsswaps mit einer Nominalen von TEUR 8.882 und einer Laufzeit von 10 Jahren abgeschlossen. Die im Geschäftsjahr 2014 abgeschlossenen amortisierenden Zinsswaps mit einer Nominalen von TEUR 30.000 und einer Laufzeit von 6 Jahren sind im Jahr 2020 bestimmungsgemäß ausgelaufen. 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 31.12.2020 betrug der offene Nominalbetrag TEUR 108.167 (Vorjahr: TEUR 10.611). Im Geschäftsjahr 2020 wurden TEUR 262 (Vorjahr: TEUR 0) aus der Bewertung von Zinsswaps in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

46. KAPITALMANAGEMENT

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

Die Strategie der PIERER Mobility-Gruppe zielt darauf ab, dass die PIERER Mobility AG und die anderen Konzerngesellschaften eine den lokalen Anforderungen entsprechende Eigenkapitalausstattung haben. Die Steuerung des Kapitalmanagements erfolgt im Wesentlichen anhand der Kennzahlen Eigenkapitalquote, Nettoverschuldung, Gearing sowie der dynamischen Verschuldung. Einige Darlehensverträge enthalten Financial Covenants, hinsichtlich Eigenkapitalquote und dynamischer Verschuldung, deren Nichteinhaltung zu einer vorzeitigen Rückzahlung der Finanzverbindlichkeiten führen würde. Im Berichtsjahr wurden alle Financial Covenants erfüllt.

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

| TEUR | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--------------------------|--------------|--------------|
| Eigenkapital | 654.119 | 618.663 |
| Bilanzsumme | 1.686.034 | 1.613.892 |
| Eigenkapitalquote | 38,8% | 38,3% |

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 | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|----------------|----------------|
| Langfristige Finanzverbindlichkeiten | 456.089 | 470.309 |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | 74.594 | 86.358 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 530.683 | 556.667 |
| Nettoverschuldung | 312.413 | 395.803 |

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 | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--------------------------------|--------------|--------------|
| Eigenkapital | 654.119 | 618.663 |
| Nettoverschuldung | 312.413 | 395.803 |
| Gearing | 47,8% | 64,0% |
| TEUR | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
| Nettoverschuldung | 312.413 | 395.803 |
| EBITDA | 233.530 | 240.793 |
| Dynamische Verschuldung | 1,3 | 1,6 |

IX. LEASINGVERHÄLTNISSE

47. LEASINGVERHÄLTNISSE ALS LEASINGNEHMER (IFRS 16)

Die PIERER Mobility-Gruppe hat für die Nutzung von Grundstücken, Betriebs- und Verwaltungsgebäude bzw. Büroräumlichkeiten und Lagerplätzen, Maschinen (u.a. CNC-Maschinen) sowie im Bereich des Fuhrparks Miet- und Leasingverträge abgeschlossen.

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

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

Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten

Der Buchwert der Nutzungsrechte stellt sich wie folgt dar:

| TEUR | Grundstücke und Gebäude | Maschinen | Betriebs- und Geschäftsausstattung | GESAMT |
|-------------------------------------|-------------------------|---------------|------------------------------------|---------------|
| 2020 | | | | |
| Stand zum 1.1. | 28.073 | 15.803 | 16.303 | 60.180 |
| - Abschreibungen | -6.898 | -5.668 | -6.188 | -18.754 |
| + Zugänge zu Nutzungsrechten | 8.905 | 6.162 | 4.417 | 19.484 |
| - Abgänge von Nutzungsrechten | -45 | -115 | -547 | -707 |
| +/- Währungseffekte, Umgliederungen | -44 | -2 | -94 | -140 |
| Buchwert 31.12.2020 | 29.991 | 16.180 | 13.891 | 60.062 |
| 2019 | | | | |
| Stand zum 1.1. | 28.807 | 14.215 | 14.706 | 57.728 |
| - Abschreibungen | -4.929 | -5.008 | -5.619 | -15.556 |
| + Zugänge zu Nutzungsrechten | 6.416 | 7.074 | 7.672 | 21.163 |
| - Abgänge von Nutzungsrechten | -2.221 | -478 | -456 | -3.155 |
| Buchwert 31.12.2019 | 28.073 | 15.803 | 16.303 | 60.180 |

Der Barwert der Mindestleasingzahlungen stellt sich wie folgt dar:

| TEUR | Künftige Mindestleasingzahlungen | Zinszahlungen | Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen |
|-----------------|-------------------------------------|---------------|--|
| 2020 | | | |
| < 1 Jahr | 20.285 | 794 | 19.491 |
| > 1 bis 5 Jahre | 34.601 | 1.558 | 33.042 |
| > 5 Jahre | 12.693 | 3.499 | 9.194 |
| GESAMT | 67.579 | 5.851 | 61.727 |
| 2019 | | | |
| < 1 Jahr | 17.453 | 867 | 16.586 |
| > 1 bis 5 Jahre | 37.294 | 1.764 | 35.530 |
| > 5 Jahre | 13.581 | 3.565 | 10.016 |
| GESAMT | 68.328 | 6.196 | 62.132 |

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

In der Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Kapitalflussrechnung erfasste Beträge

| 2020 - Leasingvereinbarungen | TEUR |
|---|-------|
| Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten | 968 |
| Ertrag aus dem Unterleasingverhältnis von Nutzungsrechten | 213 |
| Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse | 3.802 |
| Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert, ausgenommen kurzfristige Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert | 9.426 |
| 2019 - Leasingvereinbarungen | |
| Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten | 1.017 |
| Ertrag aus dem Unterleasingverhältnis von Nutzungsrechten | 213 |
| Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse | 4.365 |
| Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert, ausgenommen kurzfristige Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert | 6.976 |

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

In der Kapitalflussrechnung wurden Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse in der Höhe von TEUR 32.804 (Vorjahr: TEUR 27.166) erfasst, davon betreffen TEUR 18.821 (Vorjahr: TEUR 15.021) Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten und TEUR 13.983 (Vorjahr: TEUR 12.145) kurzfristige und geringerwertige Leasingverhältnisse sowie Zinsaufwendungen und Erträge aus Untermietverhältnissen von Nutzungsrechten.

Verlängerungsoptionen

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

48. LEASINGVERHÄLTNISSE ALS LEASINGGEBER (LFRS 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 zwei Untermietverhältnisse, welche der Konzern als Finanzierungsleasingverhältnis einstuft. Im Geschäftsjahr 2020 hat der Konzern Gebäude untervermietet, welche als Nutzungsrecht in den Sachanlagen ausgewiesen wurden.

In 2019 hat der Konzern einen das Gebäude betreffenden Verlust aus dem Abgang eines Nutzungsrechtes in Höhe von TEUR 99 in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Weiters hat der Konzern in 2020 Zinserträge auf Leasingforderungen in der Höhe von TEUR 10 (Vorjahr: TEUR 12) erfasst. Die Leasingforderungen aus Untermietverhältnissen betragen per 31. Dezember 2020 TEUR 590 (Vorjahr: TEUR 880). Davon sind TEUR 293 (Vorjahr: TEUR 290) in unter einem Jahr fällig, TEUR 297 (Vorjahr: TEUR 590) in 1-5 Jahren fällig.

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

49. GESCHÄFTSBEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

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

Die Aktien der PIERER Mobility AG werden zum Stichtag 31. Dezember 2020 zu 60,00% von der PTW Holding AG gehalten, welche zu 100% im Besitz der Pierer Industrie AG ist. Weiters hält die Pierer Industrie AG 2,14% sowie die Pierer Konzerngesellschaft mbH 3,35% der Aktien an der PIERER Mobility AG. Die Pierer Industrie AG wird zu 100,00% von der Pierer Konzerngesellschaft mbH gehalten. Alleiniger Gesellschafter der Pierer Konzerngesellschaft mbH ist Herr Dipl.-Ing. Stefan Pierer.

Herr Dipl.-Ing. Stefan Pierer übte folgende wesentliche Organfunktionen im Pierer Konzerngesellschaft mbH-Konzern zum 31.12.2020 aus:

- Vorstandsvorsitzender der Pierer Industrie AG, Wels
- Vorstandsvorsitzender der PIERER Mobility AG, Wels
- Vorstandsvorsitzender der KTM AG, Mattighofen
- Aufsichtsratsvorsitzender der Pankl AG (vormals: Pankl SHW Industries AG), Kapfenberg
- Aufsichtsratsvorsitzender der Pankl Racing Systems AG, Kapfenberg
- Aufsichtsratsmitglied der SHW AG, Aalen, Deutschland
- Aufsichtsratsvorsitzender der WESTPARK WELS AG, Wels

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden im PIERER Mobility-Konzern nach „Gesellschafternahe Unternehmen“, „Assoziierte Unternehmen“ und „Sonstige Unternehmen“ gruppiert.

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2020 und im Vorjahr gab es keine wesentlichen Transaktionen mit nahestehenden Personen (ausgenommen Vorstands- und Aufsichtsratsbezüge, siehe Punkt 51.). Die Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen stellen sich gemäß der beschriebenen Gruppierung wie folgt dar:

| TEUR | Gesellschafter nahe Unternehmen | | Assoziierte Unternehmen | | Sonstige Unternehmen | |
|--------------------------|---------------------------------|------------|-------------------------|------------|----------------------|------------|
| | 31.12.2020 | 31.12.2019 | 31.12.2020 | 31.12.2019 | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
| Forderungen | 11.544 | 19.103 | 5.118 | 2.338 | 2.056 | 5.588 |
| Verbindlichkeiten | -10.390 | -3.110 | -1.630 | -5.959 | -609 | -521 |
| Erlöse | 822 | 14.450 | 17.508 | 10.353 | 14.858 | 8.075 |
| Aufwendungen | -48.915 | -57.910 | -22.371 | -26.543 | -143.427 | -88.258 |
| Dividende | 0 | -4.192 | 0 | 0 | 0 | 0 |

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

GESELLSCHAFTERNAHE UNTERNEHMEN:

Die PIERER Mobility AG ist seit Veranlagung 2014 Gruppenmitglied der Unternehmensgruppe gemäß § 9 KStG der Pierer Konzerngesellschaft mbH, Wels. Die KTM AG ist seit 2017 Mitglied dieser Steuergruppe im Sinne des österreichischen Körperschaftssteuergesetzes. Die steuerlichen Ergebnisse der Gruppenmitglieder werden dem Gruppenträger zugerechnet. Die zu leistenden Steuerumlagen zwischen dem Gruppenträger und jedem einzelnen Gruppenmitglied wurden in Form von einer Gruppen- und Steuerumlagevereinbarung geregelt. Steuerliche Verluste werden auf Ebene der jeweiligen Tochtergesellschaften evident gehalten und können auf dieser Ebene mit künftigen steuerlichen Gewinnen verrechnet werden.

Im Geschäftsjahr 2020 sind mit der Pierer Konzerngesellschaft mbH insgesamt Aufwendungen in Höhe von TEUR 6.925 (Vorjahr: TEUR 5.628) und Erträge in Höhe von TEUR 822 (Vorjahr: TEUR 26) entstanden. Zum Bilanzstichtag bestehen offene Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 2.920 (Vorjahr: TEUR 869). Im Vorjahr waren Forderungen in Höhe TEUR 8.872 enthalten.

Seit 1. Oktober 2018 bildet die Pierer Industrie AG eine Organschaft im umsatzsteuerlichen Sinn mit der PIERER Mobility-Gruppe. Zum Bilanzstichtag hat die Pierer Industrie AG Forderungen in Höhe von insgesamt TEUR 5.779 (Vorjahr: TEUR 4.251) insbesondere aus Umsatzsteuerguthaben gegenüber den Organmitgliedern.

Im Geschäftsjahr 2020 wurde von der PIERER Mobility AG keine Dividende an die Aktionäre ausgeschüttet. Im Vorjahr erhielt die Pierer Industrie AG Dividenden von der PIERER Mobility AG in Höhe von TEUR 4.192 aus dem vorangegangenen Geschäftsjahr 2018.

Weitere Transaktionen mit gesellschafternahen Unternehmen betreffen aufwandsseitig größtenteils die Pankl Racing-Gruppe, welche für die KTM-Gruppe als Zulieferer von Zukaufteilen fungiert. Die Pankl Racing-Gruppe ist Teil des Pierer Industrie-Konzerns und wird über die Pankl AG kontrolliert.

Mit Wirkung zum 1. Jänner 2020 erwarb die KTM Immobilien GmbH 80% der Anteile an der KTM MOTOHALL GmbH von der PIERER IMMOREAL GmbH und erhöhte damit ihre Anteile von 10% auf 90%. Für weitere Details verweisen wir auf Punkt 7. „Veränderungen im Konsolidierungskreis“. Im Vorjahr mit Wirkung zum 30. Juni 2019 reduzierte die KTM-Gruppe ihre Anteile von 49% auf 10% (Kaufpreis TEUR 5.676).

Im Vorjahr mit Wirkung zum 1. Juli 2019 wurden die von der KTM Components GmbH gehaltenen Anteile an der KTM Components (Dalian) Co., Ltd., Dalian, China in Höhe von 100% zu einem Kaufpreis von TEUR 1.000 an die Pankl Racing Systems AG, Kapfenberg, veräußert.

ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN:

Für Leistungen der Kiska GmbH sind im abgelaufenen Geschäftsjahr Aufwendungen in Höhe von TEUR 12.760 (Vorjahr: TEUR 15.168) angefallen. Gegenüber der Kiska GmbH bestanden zum 31.12.2020 offene Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 1.015 (Vorjahr: TEUR 5.379). Weitere Aufwendungen betreffen Transaktionen mit der KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., Philippinen.

Die Erlöse gegenüber assoziierten Unternehmen betreffen Transaktionen mit der KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc. und der China Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co.

SONSTIGE UNTERNEHMEN:

Seit dem Jahr 2007 besteht eine Kooperation mit der indischen Bajaj-Gruppe. Die Bajaj-Gruppe ist der zweitgrößte Motorradhersteller in Indien mit einem Absatz von ca. 4,6 Mio. Motorrädern und Three-Wheelern im letzten Geschäftsjahr (Bilanzstichtag 31.3.2020). Den Schwerpunkt der Zusammenarbeit bildet die gemeinsame Entwicklung von Street-Motorrädern im Einstiegssegment, welche in Indien produziert und unter den Marken KTM und Husqvarna Motorcycles von beiden Unternehmen in ihren Stammmärkten vertrieben werden.

Die Bajaj Auto International Holdings B.V., Amsterdam, Niederlande, ein Tochterunternehmen der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien, hält zum 31.12.2020 47,99% an der KTM AG. Der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrates der KTM AG, Herr Rajiv Bajaj, ist Vorstandsvorsitzender und Managing Director der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien. Das Aufsichtsratsmitglied der KTM AG, Herr Srinivasan Ravikumar, ist Director der Bajaj Auto International Holdings B.V., Amsterdam, Niederlande und President of Business Development and Assurance der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien. Gegenüber der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien, bestehen zum 31.12.2020 Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 211 (Vorjahr: Forderungen in Höhe von TEUR 3.211). Die Aufwendungen der Kategorie „Sonstige Unternehmen“ betreffen größtenteils die Bajaj Auto Ltd.

An Händler (KTM Braumandl GmbH, MX – KTM Kini GmbH, SO Regensburg GmbH, KTM Wien GmbH) erfolgten fremdübliche Lieferungen von Motorrädern und Ersatzteilen. Erlöse bzw. Forderungen gegenüber sonstigen Unternehmen betreffen größtenteils Transaktionen mit diesen Händlern. Die Minderheitenanteile an den Händlern werden über die Pierer Industrie AG gehalten.

50. ORGANE DER PIERER MOBILITY AG

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

Dipl.-Ing. Stefan **Pierer**, CEO
 Mag. Friedrich **Roithner**, CFO
 Mag. Ing. Hubert **Trunkenpolz**, CSO
 Mag. Viktor **Sigl**, MBA

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

Josef **Blazicek**, Vorsitzender
 Dr. Ernst **Chalupsky**, Stellvertreter des Vorsitzenden
 Mag. Klaus **Rinnerberger**
 Ing. Alfred **Hörtenhuber**

51. VORSTANDS- UND AUFSICHTSRATSBEZÜGE

Die **Vergütung für den Vorstand** 2020 der PIERER Mobility AG beinhaltet Gehälter, Sachleistungen, Prämien, Abfertigungen sowie Leistungen an die betriebliche Mitarbeiter-Vorsorgekasse und betrug TEUR 4.535 (Vorjahr: TEUR 3.051). Weiters ergaben Bezüge für Mitglieder des Vorstandes aus Vorperioden eine Nachzahlung in Höhe von TEUR 205. Darüber hinaus bestehen keine Vereinbarungen über eine betriebliche Altersversorgung für den Vorstand und es wurden im Geschäftsjahr 2020 keine Pensionskassenzahlungen an den Vorstand geleistet.

Für das Geschäftsjahr 2020 (Auszahlung im Geschäftsjahr 2021) wird eine **Vergütung an den Aufsichtsrat** der PIERER Mobility AG von insgesamt TEUR 57 (Vorjahr: TEUR 57) vorgeschlagen.

Zum Bilanzstichtag bestehen keine Kredite und Vorschüsse an die Mitglieder des Aufsichtsrats der PIERER Mobility AG.

XI. EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Am 20. Jänner 2021 wurde das Aktienrückkaufprogramm der PIERER Mobility AG vorzeitig beendet. Am 21. Jänner 2021 hat die Gesellschaft beschlossen, die eigenen Aktien ab dem 8. Februar 2021 an ausgewählte institutionelle Investoren und/oder strategische Geschäftspartner zum Kauf anzubieten.

In der außerordentlichen Hauptversammlung der PIERER Mobility AG vom 26. Februar 2021 wurde die Satzung geändert. Durch die Neuaufnahme des § 17 wurde eine Opting-Out Klausel gemäß dem schweizerischen Übernahmerecht geschaffen. Hintergrund der Ergänzung der Satzung war der Umstand, dass die Aktien der Gesellschaft sowohl an der SIX Swiss Exchange (International Reporting Standard) (SIX) kotiert, als auch im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse (General Standard) gelistet sind. Dieses sogenannte Dual Listing führte zu einer parallelen Anwendbarkeit des schweizerischen und des österreichischen bzw. deutschen Übernahmerechts.

Diese positiven Kompetenzkonflikte konnten zu Zuständigkeitsproblemen, Doppelspurigkeiten, Ineffizienzen, Zusatzkosten und potentiell sogar zu Widersprüchen führen.

Das österreichische und das deutsche Übernahmerecht enthalten im Vergleich zum schweizerischen Recht keine Kollisionsnormen, durch welche die genannten positiven Kompetenzkonflikte gegenüber dem Schweizer Recht gelöst werden können. Das schweizerische Übernahmerecht sieht dagegen vor, dass im Zusammenhang mit einem öffentlichen Kaufangebot auf die Anwendung der Vorschriften des schweizerischen Rechts verzichtet werden kann, wenn gleichzeitig schweizerisches und ausländisches Recht anwendbar ist, sofern gewisse weitere Voraussetzungen erfüllt sind. Durch die Neuaufnahme des § 17 in der Satzung der PIERER Mobility AG wurde von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, sodass im Falle eines Kontrollwechsels kein Pflichtangebot nach schweizerischem Übernahmerecht erforderlich ist und die Aktionäre im Fall eines Kontrollwechsels über kein entsprechendes Ausstiegsrecht gemäß schweizerischem Recht verfügen. Ebenso ist nicht mehr nach schweizerischem Übernahmerecht zu bestimmen, ob ein Kontrollwechsel überhaupt vorliegt. Beides – der Tatbestand des Kontrollwechsels und dessen Rechtsfolge (Pflichtangebot) – richten sich ausschließlich nach österreichischem bzw. deutschem Übernahmerecht, die weiterhin uneingeschränkt anwendbar bleiben.

Es wird darauf hingewiesen, dass ein positiver Beschluss nur (aber immerhin) die Bestimmungen des schweizerischen Übernahmerechts zum Pflichtangebot bei Kontrollwechseln abbedingen würde. Dies bedeutet, dass immer dann, wenn nach den Bestimmungen des österreichischen Übernahmerechts keine Angebotspflicht besteht, es auch nach dem schweizerischen Übernahmerecht zu keiner Angebotspflicht kommt. Kommt es dagegen zu einem freiwilligen Angebot oder einem Pflichtangebot nach österreichischem Recht, so sind die Bestimmungen des schweizerischen Übernahmerechts weiterhin zu beachten. In diesem Fall wäre mit der schweizerischen Übernahmekommission zu prüfen, inwiefern gestützt auf Art. 125 Abs. 2 FinfraG auf die Anwendung der Vorschriften des schweizerischen Rechts im konkreten Einzelfall verzichtet werden könnte.

Weitere Ereignisse nach dem 31.12.2020, die für die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden materiell sind, sind entweder im vorliegenden Abschluss berücksichtigt oder nicht bekannt.

XII. KONZERNUNTERNEHMEN (BETEILIGUNGSSPIEGEL)

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

| Gesellschaft | Erstkonso- lierungs- zeitpunkt | 31.12.20 | | 31.12.19 | |
|--|--------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------|-------------------------|
| | | Anteilshöhe % | Konsolidie- rungsart | Anteilshöhe % | Konsolidie- rungsart |
| Vollkonsolidierte Gesellschaften: | | | | | |
| KTM AG, Mattighofen | 31.5.2005 | 51,71 | KVI | 51,71 | KVI |
| KTM Immobilien GmbH, Mattighofen | 31.5.2005 | 51,71 | KVI | 51,71 | KVI |
| KTM North America, Inc., Amherst, Ohio, USA | 31.5.2005 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM-Motorsports Inc., Amherst, Ohio, USA | 31.5.2005 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM Japan K.K., Tokyo, Japan | 31.5.2005 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM-Racing AG, Frauenfeld, Schweiz | 31.5.2005 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM Sportcar GmbH, Mattighofen | 31.5.2005 | 51,71 | KVI | 51,71 | KVI |
| KTM Motorcycles S.A. Pty. Ltd., Northriding, Südafrika | 1.3.2009 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM Sportmotorcycle Mexico C.V. de S.A., Lerma, Mexiko | 1.6.2009 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM Sportmotorcycle GmbH, Mattighofen | 31.3.2011 | 51,71 | KVI | 51,71 | KVI |
| KTM-Sportmotorcycle India Private Limited, Pune, Indien | 1.6.2012 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| Husqvarna Motorcycles GmbH, Mattighofen | 1.1.2013 | 51,71 | KVI | 51,71 | KVI |
| KTM Sportmotorcycle Deutschland GmbH, Ursensollen, Deutschland | 31.12.2013 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM Switzerland Ltd., Frauenfeld, Schweiz | 31.12.2013 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM Sportmotorcycle UK Ltd., Brackley, Großbritannien | 31.12.2013 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM-Sportmotorcycle Espana S.L., Terrassa, Spanien | 31.12.2013 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM Sportmotorcycle France SAS, Saint-Priest, Frankreich | 31.12.2013 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM Sportmotorcycle Italia S.r.l., Meran, Italien | 31.12.2013 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM-Sportmotorcycle Nederland B.V., Malden, Niederlande | 31.12.2013 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM Sportmotorcycle Scandinavia AB, Örebro, Schweden | 31.12.2013 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM-Sportmotorcycle Belgium S.A., Gembloux, Belgien | 31.12.2013 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM Canada Inc., Chambly, Kanada | 31.12.2013 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM Hungária Kft., Budapest, Ungarn | 31.12.2013 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM Central East Europe s.r.o., Bratislava, Slowakei | 31.12.2013 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM Österreich GmbH, Mattighofen | 31.12.2013 | 51,71 | KVI | 51,71 | KVI |
| KTM Nordic Oy, Vantaa, Finnland | 31.12.2013 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM Sportmotorcycle d.o.o., Marburg, Slowenien | 31.12.2013 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM Czech Republic s.r.o., Pilsen, Tschechien | 31.12.2013 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM Sportmotorcycle SEA PTE. Ltd., Singapur, Singapur | 1.1.2014 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| Husqvarna Motorcycles Deutschland GmbH, Ursensollen, Deutschland | 31.12.2013 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| Husqvarna Motorcycles UK Ltd., Brackley, Großbritannien | 31.12.2013 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| Husqvarna Motorcycles North America, Inc., Murrieta, CA, USA | 1.12.2013 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| Husqvarna Motorsports, Inc., Murrieta, CA, USA | 1.4.2015 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| Husqvarna Motorcycles S.A. Pty. Ltd., Northriding, Südafrika | 1.4.2015 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |

| Gesellschaft | Erstkonsolidierungszeitpunkt | 31.12.20 | | 31.12.19 | |
|--|------------------------------|---------------|--------------------|---------------|--------------------|
| | | Anteilshöhe % | Konsolidierungsart | Anteilshöhe % | Konsolidierungsart |
| KTM Logistikzentrum GmbH, Mattighofen | 16.9.2016 | 51,71 | KVI | 51,71 | KVI |
| WP Suspension GmbH, Mattighofen | 30.11.2016 | 51,71 | KVI | 51,71 | KVI |
| KTM Sportmotorcycle MEA DMCC, Dubai | 30.11.2016 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| WP Suspension North America, Inc., Murrieta, CA, USA | 31.8.2017 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM do Brasil Ltda., Sao Paulo, Brasilien | 31.12.2017 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| W Verwaltungs AG, Mattighofen | 30.6.2005 | - | - | 51,64 | KVI |
| KTM Components GmbH, Munderfing | 30.11.2007 | 51,71 | KVI | 51,64 | KVI |
| WP Immobilien GmbH, Munderfing | 30.4.2005 | 51,71 | KVI | 51,64 | KVI |
| WP Components GmbH, Munderfing | 31.12.2009 | - | - | 51,64 | KVI |
| KTM Beteiligungs GmbH, Mattighofen | 30.4.2018 | 51,71 | KVI | 51,71 | KVI |
| KTM Australia Holding Pty Ltd., West Perth, Australien | 1.7.2019 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM Australia Pty Ltd., Welshpool, Australien | 1.7.2019 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| HQVA Pty Ltd., West Perth, Australien | 1.7.2019 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| KTM Motorcycles Distributors NZ Limited Wellington Central, Neuseeland | 1.7.2019 | 51,71 | KVA | 51,71 | KVA |
| Cero Design Studio S.L., Barcelona, Spanien | 1.10.2019 | 25,86 | KVA | 25,86 | KVA |
| GASGAS Motorcycles GmbH, Mattighofen | 31.10.2019 | 51,71 | KVI | 51,71 | KVI |
| GASGAS Motorcycles Espana S.L.U. (vormals: Canepa Investments S.L.), Terrassa, Spanien | 1.1.2020 | 51,71 | KVA | | |
| KTM MOTOHALL GmbH, Mattighofen | 1.1.2020 | 46,54 | KVI | 5,17 | - |
| KTM Racing GmbH, Mattighofen | 29.2.2020 | 51,71 | KVI | - | - |
| PIERER E-Bikes GmbH, Munderfing | 25.2.2020 | 100,00 | KVI | - | - |
| bikes&wheels 2 Radhandels GmbH (vormals: (4) SPORTS GmbH), Wels | 30.4.2020 | 100,00 | KVI | - | - |
| PEXCO GmbH, Schweinfurt, Deutschland | 31.12.2019 | 100,00 | KVA | 100,00 | KVA |
| PEXCO Italia S.r.l, Meran, Italien | 31.12.2019 | - | - | 100,00 | KVA |
| bikes&wheels Suisse GmbH (vormals: PEXCO Suisse GmbH), Frauenfeld, Schweiz | 31.12.2019 | 100,00 | KVA | 100,00 | KVA |
| PEXCO France SAS, Saint-Priest, Frankreich | 31.12.2019 | 100,00 | KVA | 100,00 | KVA |
| bikes&wheels 2RUEDAS Espana S.L. (vormals: Husqvarna Motorcycles Espana S.L.), Terrassa, Spanien ¹⁾ | 31.12.2013 | 100,00 | KVA | 51,71 | KVA |
| bikes&wheels France SAS (vormals: Husqvarna Motorcycles France SAS), Saint-Priest, Frankreich ¹⁾ | 31.12.2013 | 100,00 | KVA | 51,71 | KVA |
| bikes&wheels Italia S.r.l. (vormals: Husqvarna Motorcycles Italia S.r.l.), Meran, Italien ¹⁾ | 31.12.2013 | 100,00 | KVA | 51,71 | KVA |
| bikes&wheels Scandinavia AB (vormals: HQV Motorcycles Scandinavia AB), Örebro, Schweden ¹⁾ | 31.12.2013 | 100,00 | KVA | 51,71 | KVA |
| bikes&wheels North America Inc., Murrieta, CA, USA | 1.10.2020 | 100,00 | KVA | - | - |
| HDC GmbH (vormals: PF Beteiligungsverwaltungs GmbH), Wels | 31.12.2016 | 100,00 | KVI | 100,00 | KVI |
| KTM E-Technologies GmbH (vormals: KTM Technologies GmbH), Anif | 1.10.2019 | 74,00 | KVI | 74,00 | KVI |
| KTM Innovation GmbH, Wels | 31.3.2018 | 100,00 | KVI | 100,00 | KVI |
| Avocado GmbH, Linz | 30.4.2019 | 100,00 | KVI | 70,00 | KVI |
| Platin 1483. GmbH, Schweinfurt, Deutschland | 31.12.2019 | 100,00 | KVA | 100,00 | KVA |

| Gesellschaft | Erstkonso- lierungs- zeitpunkt | 31.12.20 | | 31.12.19 | | |
|--|--------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------|-------------------------|--|
| | | Anteilshöhe % | Konsolidie- rungsart | Anteilshöhe % | Konsolidie- rungsart | |
| Assoziierte Unternehmen: | | | | | | |
| KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., Binan, Laguna, Philippinen | - | 17,58 | KEA | 17,58 | KEA | |
| China Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd., Hangzhou City, Zhejiang, China | - | 25,34 | KEA | 25,33 | KEA | |
| Kiska GmbH, Anif | - | 50,00 | KEI | 50,00 | KEI | |
| DealerCenter Digital GmbH, Landshut, Deutschland | - | 45,00 | KEA | - | - | |
| Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte: | | | | | | |
| Wethje Immobilien GmbH, Vilshofen-Pleinting, Deutschland | - | 6,00 | - | 6,00 | - | |
| AC styria Mobilitätscluster GmbH, Grambach | - | 12,33 | - | 12,33 | - | |

1 im Vorjahr über die KTM-Gruppe gehalten

Legende:

KVI Vollkonsolidierung, Inland

KVA Vollkonsolidierung, Ausland

KEI Einbeziehung at-equity, Inland

KEA Einbeziehung at-equity, Ausland

XIII. FREIGABE DES KONZERNABSCHLUSSES

Der Konzernabschluss wird am 23.3.2021 (Vorjahr: 26.3.2020) vom Vorstand zur Prüfung durch den Aufsichtsrat, zur Vorlage an die Hauptversammlung und zur anschließenden Veröffentlichung freigegeben. Der Aufsichtsrat kann im Rahmen der ihm obliegenden Prüfung eine Änderung des Konzernabschlusses veranlassen.

Wels, am 12. März 2021

Der Vorstand der PIERER Mobility AG



Dipl.-Ing. Stefan Pierer



Mag. Friedrich Roithner



Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz



Mag. Viktor Sigl, MBA

BESTÄTIGUNGSVERMERK

BERICHT ZUM KONZERNABSCHLUSS

PRÜFUNGSURTEIL

Wir haben den Konzernabschluss der

PIERER Mobility AG, Wels,

und ihrer Tochtergesellschaften („der Konzern“), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020, 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 2020 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

GRUNDLAGE FÜR DAS PRÜFUNGSURTEIL

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr. 537/2014 (im Folgenden AP-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen Unternehmens- und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise bis zum Datum dieses Bestätigungsvermerks ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

BESONDERS WICHTIGE PRÜFUNGSACHVERHALTE

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

WERTHALTIGKEIT FIRMENWERT UND MARKE KTM AG

Siehe Konzernabschluss Note 21 und Note 22

Das Risiko für den Abschluss

Im Konzernabschluss der PIERER Mobility AG werden für die zahlungsmittelgenerierende Einheit KTM AG ein Firmenwert in Höhe von 110,1 Mio EUR sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer in Höhe von 74,4 Mio EUR ausgewiesen. Die PIERER Mobility AG überprüft daher mindestens einmal jährlich und bei Vorliegen von Anhaltspunkten die zahlungsmittelgenerierende Einheit KTM AG auf Wertminderung.

Hierfür ermittelt die PIERER Mobility AG den erzielbaren Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit KTM AG anhand eines Discounted-Cash-flow-Verfahrens. Der in Folge ermittelte erzielbare Betrag (Wertminderungstest) ergab eine ausreichende Deckung der Buchwerte.

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 erzielbaren Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit KTM AG 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 Einheit KTM AG wie folgt beurteilt:

- Zur Beurteilung der Angemessenheit der zugrunde gelegten internen Planungen haben wir uns ein Verständnis über den Planungsprozess verschafft, die Annahmen über Wachstumsraten und operative Ergebnisse 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.

SONSTIGE INFORMATIONEN

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum des Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald sie vorhanden sind, und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

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 auf Grund 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 auf Grund 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 auf Grund 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 auf Grund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichtes in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichtes 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 15. Mai 2020 als Abschlussprüfer gewählt und am 28. August 2020 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2020 endende Geschäftsjahr beauftragt.

Wir sind ohne Unterbrechung seit dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2014 Abschlussprüfer der Gesellschaft. Wir erklären, dass das Prüfungs-urteil im Abschnitt „Bericht zum Konzernabschluss“ mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der AP-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der AP-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Dr. Helge Löffler.

Linz, am 12. März 2021

KPMG Austria GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Dr. Helge Löffler
Wirtschaftsprüfer

Dieses Dokument wurde qualifiziert elektronisch signiert und ist nur in dieser Fassung gültig. Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs 2 UGB zu beachten.

ERKLÄRUNG DES VORSTANDES

Gemäß § 124 Abs. 1 Z 3 Börsegesetz

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt, dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht, und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Jahresabschluss des Mutterunternehmens ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens vermittelt, dass der Lagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Unternehmens so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage entsteht, und dass der Lagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen das Unternehmen ausgesetzt ist.

Wels, im März 2021

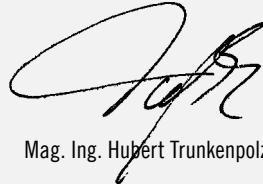
Der Vorstand der PIERER Mobility AG



Dipl.-Ing. Stefan Pierer



Mag. Friedrich Roithner



Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz



Mag. Viktor Sigl, MBA

FINANZKALENDER

| | |
|-----------------|--|
| 1. Februar 2021 | Veröffentlichung vorläufiger Jahreszahlen 2020 |
| 30. März 2021 | Veröffentlichung Jahresfinanzbericht 2020 |
| 19. April 2021 | Nachweisstichtag Hauptversammlung |
| 29. April 2021 | 24. ordentliche Hauptversammlung |
| 5. Mai 2021 | Ex-Dividenden-Tag |
| 6. Mai 2021 | Nachweisstichtag „Dividenden“ (Record Date) |
| 10. Mai 2021 | Dividenden-Zahltag |
| 31. August 2021 | Bericht zum 1. Halbjahr 2021 |

IMPRESSUM

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

KONTAKT

Mag. Michaela Friepeß
Investor Relations, Sustainability
Telefon: +43 7242 69 402
E-Mail: ir@pierermobility.com
Website: www.pierermobility.com

Grafische Umsetzung: Grafik-Buero Elena Gratzer, 4615 Holzhausen, www.grafik-buero.at
Fotos: KTM-Archiv, Husqvarna Motorcycles/Husqvarna E-Bicycles-Archiv, WP-Archiv, GASGAS-Archiv

Der vorliegende Geschäftsbericht wurde mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt und die Richtigkeit der Daten überprüft. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben geringfügige Rechendifferenzen bzw. Satz- und Druckfehler auftreten können.

Personenbezogene Begriffe wie „Mitarbeiter“ oder „Arbeitnehmer“ werden aus Gründen der Lesbarkeit geschlechtsneutral verwendet.

Dieser Bericht und die darin enthaltenen zukunftsweisenden Angaben wurden auf Basis aller während der Erstellung zur Verfügung stehenden Daten und Informationen erstellt. Wir weisen allerdings darauf hin, dass die tatsächlichen Ergebnisse von den in diesem Bericht angegebenen zukunftsbezogenen Aussagen aufgrund unterschiedlicher Faktoren abweichen können.

Dieser Geschäftsbericht erscheint in deutscher und englischer Sprache. Maßgeblich ist in Zweifelsfällen die deutschsprachige Version.

SIEGE & ERFOLGE 2020

KTM

WELT- UND US-MEISTERSCHAFTEN

FIM MX2 Motocross World Championship
Tom Vialle (FRA)

FIM Moto3™ World Championship
Albert Arenas (ESP)

FIM Moto3™ Junior World Championship
Izan Guevara (ESP)

FIM Flat Track World Championship
Lasse Kurvinen (FIN)

Grand National Cross Country Overall Champion
Kailub Russell (USA)

Full Gas Sprint Enduro Champion
Kailub Russell (USA)

WORCS Champion
Taylor Robert (USA)

HERSTELLERTITEL

FIM MXGP World Championship

FIM Moto3™ Junior World Championship

FIM Flat Track World Championship

MOTORSPORT ERGEBNISSE

FIM SuperEnduro World Championship
Tadeusz Błażusiak (2. Platz)
Jonny Walker (3. Platz)

Dakar Rally
Toby Price (3. Platz)

MotoGP™
Pol Espargaró (5. Platz)

Moto2™
Jorge Martín (5. Platz)
Tetsuta Nagashima (8. Platz)

FIM MXGP Motocross World Championship
Tony Cairoli – MXGP (3. Platz)

Extreme Enduro (Wins)
Manuel Lettenbichler – Red Bull Romaniacs, RO
(1. Platz)

EnduroGP (Wins)
Josep Garcia – GP of Portugal 1 Day 2 E2 & EnduroGP
(1. Platz)
Josep Garcia – GP of Portugal 2 Day 2 E2 & EnduroGP
(1. Platz)

French Beach Race Series
Nathan Watson (1. Platz)

AMA 450SX Supercross Championship
Cooper Webb (2. Platz)

AMA 450MX Pro Motocross Championship
Marvin Musquin (4. Platz)

HUSQVARNA MOTORCYCLES

WELT- UND US-MEISTERSCHAFTEN

FIM SuperEnduro World Champion
Billy Bolt

AMA 450MX Pro Motocross Champion
Zach Osborne

AMA EnduroCross Champion
Colton Haaker

MOTORSPORT ERGEBNISSE

FIM SuperEnduro World Championship
Billy Bolt (1. Platz)
Alfredo Gómez (4. Platz)

AMA EnduroCross Championship
Colton Haaker (1. Platz)

Dakar Rally
Pablo Quintanilla (2. Platz)
Andrew Short (10. Platz)

FIM Motocross World Championship
Jed Beaton – MX2 (4. Platz)
Thomas Kjer Olsen – MX2 (6. Platz)
Arminas Jasikonis – MXGP (13. Platz)
Pauls Jonass – MXGP (31. Platz)

Extreme Enduro
Graham Jarvis – Sea To Sky, TU (1. Platz)
Billy Bolt – Sea To Sky, TU (3. Platz)
Graham Jarvis – Romaniacs, RO (2. Platz)
Alfredo Gómez – Romaniacs, RO (3. Platz)
Billy Bolt – Romaniacs, RO (5. Platz)

FIM Moto3™ World Championship
Romano Fenati (14. Platz)
Alonso López (23. Platz)

AMA 450SX Supercross Championship
Jason Anderson (4. Platz)
Zach Osborne (6. Platz)
Dean Wilson (8. Platz)

AMA 250SX Supercross Championship
Michael Mosiman 250SX West (5. Platz)
Jalek Swoll 250SX East (7. Platz)

AMA 450MX Pro Motocross Championship
Zach Osborne (1. Platz)
Dean Wilson (15. Platz)
Jason Anderson (19. Platz)

AMA 250MX Pro Motocross Championship
RJ Hampshire (7. Platz)
Stilez Robertson (18. Platz)
Jalek Swoll (30. Platz)

GASGAS

WELTMEISTERSCHAFTEN

Trial-E World Cup Champions
Albert Cabestany (ESP)

MOTORSPORT ERGEBNISSE

Dakar Rallye
Laia Sanz (18. Platz)

FIM Motocross World Championship
Glenn Coldenhoff – MXGP (8. Platz)
Ivo Monticelli – MXGP (15. Platz)
Isak Gifting – MX2 (12. Platz)
Michael Sandner – MX2 (29. Platz)
Simon Langenfelder – MX2 (30. Platz)
Jeremy Sydow – MX2 (32. Platz)

Trial GP World Championship
Jorge Casales – Trial GP (4. Platz)

Trial-E World Championship
Albert Cabestany – Trial-E (1. Platz)

X-Trial Indoor World Championship
Jorge Casales – Trial GP (5. Platz)

RFME Trial Championship
Jorge Casales – Trial GP (2. Platz)