



MOBILITY  
AG

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG | 2025



Über diese nichtfinanzielle Erklärung .....	2
Nachhaltigkeit bei Bajaj Mobility .....	3
4.1 ESRS 2 Allgemeine Angaben .....	4
4.2 EU-Taxonomie: Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-Verordnung) .....	19
4.3 ESRS E1 Klimawandel .....	26
4.4 ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft .....	36
4.5 ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens .....	40
4.6 ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette .....	52
4.7 ESRS S4 Verbraucher und Endnutzer .....	55
4.8 ESRS G1 Unternehmensführung .....	60
4.9 Anhang .....	66

## ÜBER DIESE NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

Diese nichtfinanzielle Erklärung wurde gemäß § 267a UGB als Teil des Lageberichts im Konzernabschluss in Übereinstimmung mit den Anforderungen des österreichischen Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (NaDiVeG) erstellt. Die nichtfinanzielle Erklärung wurde in Vorbereitung auf die Berichtspflicht nach der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) in Übereinstimmung mit den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) erstellt. Zudem umfasst die Erklärung Informationen und Kennzahlen der Bajaj Mobility AG auf der Grundlage der Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852.

Die wesentlichen Themen der Bajaj Mobility AG werden *gemäß NaDiVeG* in folgenden Kapiteln genauer behandelt:

- » Umweltbelange: [E1](#) und [E5](#)
- » Soziale und Arbeitnehmerbelange, Achtung von Menschenrechten: [S1](#), [S2](#) und [S4](#)
- » Achtung von Menschenrechten, Bekämpfung von Korruption und Bestechung: [G1](#)

## NACHHALTIGKEIT BEI BAJAJ MOBILITY

Das Geschäftsjahr 2025 war für die Bajaj Mobility-Gruppe ein Jahr des Wandels. Sowohl die organisatorischen Strukturen als auch die regulatorischen Rahmenbedingungen in der Europäischen Union haben sich deutlich verändert und damit auch die Herangehensweise der Gruppe an Nachhaltigkeit. Die Bearbeitung der Nachhaltigkeitsthemen wurde neu ausgerichtet und strukturiert. Im Zentrum dieser Entwicklung steht das ESG-Team, das künftig die unternehmensweiten Nachhaltigkeitsaktivitäten koordiniert.

### Wesentliche Themen

Die 32 identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen betreffen die Themenbereiche:

- » E1 Klimawandel
- » E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
- » S1 Arbeitskräfte des Unternehmens
- » S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- » S4 Verbraucher und Endnutzer
- » G1 Unternehmensführung

### Fokusthemen 2025 und darüber hinaus

#### » Dekarbonisierung

Die Bajaj Mobility-Gruppe ist sich der Relevanz der Dekarbonisierung des Verkehrs bewusst. Um dieses gesamtgesellschaftliche Ziel zu unterstützen, wurde mit der Erarbeitung einer Dekarbonisierungsstrategie begonnen.

#### » Personalstrategie

Die Geschäftsjahre 2024 und 2025 waren von Wandel und Restrukturierungen geprägt. Daher gilt es nun klare Strukturen und Vertrauen zu schaffen. Denn die Mitarbeiter sind ein wesentlicher Faktor, um erfolgreich die Herausforderungen der Zukunft zu meistern und Verantwortung zu übernehmen.

#### » Verantwortung in der Wertschöpfungskette

Durch die wachsende Komplexität in der vorgelagerten Wertschöpfungskette nimmt die soziale und ökologische Verantwortung in der Lieferkette eine zunehmend wichtige Rolle ein. Gleichzeitig stellt die Komplexität auch eine Herausforderung in der Überwachung der Wertschöpfungskette dar.

### Ausgewählte nichtfinanzielle Kennzahlen

	2025	2024
Energieintensität (Produktion)/Motorrad (MWh/Stück)	1,1	0,4
Scope 1 & 2 Treibhausgasemissionen/Motorrad (t CO <sub>2</sub> e / Stück)	0,2	0,1
CO <sub>2</sub> -Emissionen/Kilometer in der Nutzungsphase (g CO <sub>2</sub> / km)	103,5	96,1
Arbeitskräfte <sup>1)</sup>	3.782	5.310
davon Frauen (%)	26,3%	25,1%
Quote meldepflichtiger Arbeitsunfälle (Mitarbeiter) <sup>2)</sup>	7,3	3,9

1) Mitarbeiter & Fremdarbeitskräfte

2) Meldepflichtige Unfälle/1.000.000 Arbeitsstunden;

## 4.1 ESRS 2 ALLGEMEINE ANGABEN

### Grundlagen für die Erstellung

#### BP-1 Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung

Die Bajaj Mobility AG erstellte die vorliegende nichtfinanzielle Erklärung auf konsolidierter Basis. Der Konsolidierungskreis für die nichtfinanzielle Erklärung entspricht, mit den unten angeführten Ausnahmen, dem des Konzernabschlusses 2025 (siehe Kapitel XII. Konzernunternehmen (Beteiligungsspiegel des Konzernanhangs)). Die Inhalte der nichtfinanziellen Erklärung fokussieren sich auf die Aktivitäten der Bajaj Mobility-Gruppe (abgekürzt: Gruppe). Falls gefordert oder für die Verständlichkeit erforderlich, wurden Informationen über die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette der Gruppe bestmöglich einbezogen. Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse der Gruppe betrachtet ihre gesamte Wertschöpfungskette mit Fokus auf eigene Geschäftsbereiche sowie direkte Geschäftspartner. Weitere Informationen zur vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, auch hinsichtlich offengelegter Konzepte, Maßnahmen und Metriken, werden in den jeweiligen Abschnitten zu den Themenstandards (E1, E5, S2, S4 und G1) dargestellt. Bei der Zusammenstellung der Informationen insbesondere zur eigenen Geschäftstätigkeit wurde auf die Vollständigkeit geachtet. Dennoch kann die Vollständigkeit der qualitativen Angaben, vor allem in Bezug auf zukünftige Entwicklungen und Know-how, nicht garantiert werden.

Im Geschäftsjahr 2025 kam es zur Entkonsolidierung einiger Tochtergesellschaften. Ihre Daten und Informationen zu Umwelt, Sozialem und Unternehmensführung wurden, sofern sie als relevant und wesentlich erachtet waren, in die nichtfinanzielle Berichterstattung einbezogen.

Die im Kapitel XII. Konzernunternehmen (Beteiligungsspiegel) des Konzernanhangs genannten assoziierten Gesellschaften werden wie folgt berücksichtigt:

Gesellschaft	Beteiligung (31.12.2025)	Operative Kontrolle	Teil der Wertschöpfungs- kette	Berücksichtigung in der nichtfinanziellen Erklärung	
				Als Teil der Wertschöpfungs- kette	THG-Bilanz
Kiska GmbH	20,0%	Nein	Ja	Ja	Nein (nicht wesentlich)
KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc.	40,0%	Ja	Ja	Ja	In allen relevanten Scopes
CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co. (Joint Venture)	49,0%	Nein	Ja	Ja	In Scope 3
LX media GmbH	20,0%	Nein	Ja	Ja	Nein (nicht wesentlich)
AC styria Mobilitätscluster GmbH	12,3%	Nein	Nein	Nein	Nein (nicht wesentlich)

#### BP-2 Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen

##### Schätzungen und Ergebnisunsicherheit

Die Qualität und Validität nichtfinanzieller Informationen sind die Basis einer korrekten Berichterstattung und daher für die Bajaj Mobility-Gruppe von großer Bedeutung. Bei der Zusammenstellung der nichtfinanziellen Erklärung achtete die Gruppe auf die Vollständigkeit und Korrektheit der angegebenen Daten. Nach Möglichkeit nutzte sie Primärdaten zur Berechnung quantitativer Angaben in Bezug auf die eigenen Geschäftstätigkeiten. Aufgrund der eingeschränkten Datenverfügbarkeit in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette und deren hoher Komplexität konnte zur Berechnung der damit verbundenen Kennzahlen bisher nur eingeschränkt auf Primärdaten zurückgegriffen werden. Folglich wurden meist Annahmen und Schätzungen getroffen. Von besonders hoher Ergebnisunsicherheit betroffen sind quantitative Angaben zur vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, wie zum Beispiel Scope 3-Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) oder die erwartete Lebensdauer der Produkte der Gruppe im Vergleich zu Branchendaten. Darüber hinaus mussten zum Teil Hochrechnungen auf Basis der Mitarbeiteranzahl oder von Fertigungszahlen (Stück) durchgeführt werden. Dies traf insbesondere auf Umwelt-Kennzahlen (E1 und E5) zu. Weitere Informationen zu den Berechnungen und Schätzungen der Angaben sowie deren Ergebnissicherheit finden sich in den Berechnungsgrundsätzen und -annahmen der jeweiligen Abschnitte. Im Zuge der Berichterstattung wurden die Annahmen und Schätzungen des Geschäftsjahres 2024 elaboriert und bei neuen Erkenntnissen adaptiert, um die Datenqualität zu verbessern.

Änderungen bei der Erstellung oder Darstellung von Nachhaltigkeitsinformation

Die Bajaj Mobility-Gruppe berichtet in der vorliegenden nichtfinanziellen Erklärung in Übereinstimmung mit den ESRS. Bei der Erstellung der nichtfinanziellen Erklärung und der zugrundeliegenden Datensammlung und -konsolidierung wurde den Prozessen und Methoden des Vorjahres gefolgt und diese bei Bedarf adaptiert. Vergleichszahlen zum Vorjahr (Geschäftsjahr 2024) werden angegeben. Bei wesentlichen Änderungen im Erhebungsprozess wurden die Vorjahreszahlen korrigiert. Dies traf insbesondere auf Umweltkennzahlen (E1 und E5) zu. Die erstmalige Integration tabellarischer Übersichten über die Maßnahmen ermöglicht eine jahresübergreifende Nachverfolgung. Bei der Berichterstattung nach der EU-Taxonomie-Verordnung wurde gemäß der delegierten Verordnung (EU) 2026/73 für das Geschäftsjahr 2025 erstmals die De-minimis-Schwelle von 10% angewendet, wodurch bestimmte Wirtschaftsaktivitäten als finanziell nicht wesentlich identifiziert wurden. Die De-minimis-Schwelle fand dabei für die CapEx- und OpEx-Kennzahlen Anwendung. In weiterer Folge wurde auf die Beurteilung der Taxonomiefähigkeit und -konformität dieser finanziell nicht wesentlichen Wirtschaftsaktivitäten verzichtet. Ebenfalls wurden die durch die Omnibus-Initiative überarbeiteten Meldebögen, in der Berichterstattung berücksichtigt. Die zugrundeliegende Methodik wird im Abschnitt EU-Taxonomie detaillierter beschrieben.

Allgemeine Information hinsichtlich der offengelegten Kennzahlen und Informationen

Die in dieser nichtfinanziellen Erklärung offengelegten Kennzahlen wurden von keiner externen Stelle (mit Ausnahme der Wirtschaftsprüfung; siehe Zusicherungsvermerk über die unabhängige Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung gemäß § 267a UGB) validiert. Zusätzlich wird eine externe Prüfung der THG-Emissionen im Emissionshandelssystem erfolgen. Der Großteil der Verbrauchsdaten der Motorräder, welche zur Ermittlung der Scope 3.11 THG-Emissionen herangezogen wurden, basierte auf mittels World-harmonised Motorcycle Test Cycle (WMTC) ermittelten Daten. Die Erhebung dieser Werte wird durch den TÜV Rheinland überwacht. Dieser sowie das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt überprüfen die erhobenen Werte und stellen einen Bericht aus. Für weitere Informationen siehe Abschnitt E1-6 sowie die Beschreibung der Berechnungsgrundsätze und -annahmen in Bezug auf ESRS E1.

Der gesamte Produktentstehungsprozess der Motorräder – von der Marktanalyse, der Produktidee, dem Designstudium, der Konstruktion und Entwicklung, der Zusammenarbeit mit den Zulieferbetrieben und der Serienbeschaffung von Komponenten, der Teilefertigung und dem Zusammenbau von Motor und Fahrzeug bis hin zu der Verpackung und dem Versand – wird von einem integrierten Managementsystem nach ISO 9001:2015 (Qualität) und ISO 14001:2015 (Umwelt) erfasst und mit dem KTM-Prozessmanagementsystem gesteuert. Der Zertifizierungsumfang der ISO 9001:2015 umfasst die Produktionsstandorte in Mattighofen und Munderfing, die KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, die Logistikstandorte in Munderfing und Schalchen als auch die in Mattighofen ansässigen Vertriebsgesellschaften. Der Zertifizierungsumfang der ISO 14001:2015 umfasst die Produktionsstandorte in Munderfing und Mattighofen, die Logistikstandorte in Munderfing und Schalchen und die KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH.

Information zur aktuellen wirtschaftlichen Lage der Bajaj Mobility-Gruppe und deren Auswirkungen auf die Nachhaltigkeitsaktivitäten

Die KTM AG ist eine wesentliche Tochtergesellschaft der Konzernholding Bajaj Mobility AG. Am 29. November 2024 wurden über die KTM AG und zwei ihrer Tochtergesellschaften Sanierungsverfahren eröffnet. Die Verfahren wurden im Geschäftsjahr 2025 erfolgreich abgeschlossen. Die damit verbundene Restrukturierung dauert weiterhin an. Vor diesem Hintergrund richtete sich der Fokus der Vorstandsmitglieder der Bajaj Mobility AG, die zugleich auch dem Vorstand der KTM AG angehören, vorrangig auf die Fortführung insbesondere der KTM-Gruppe.

**Governance****GOV-1 Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane**

Die Bajaj Mobility AG ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Diese Rechtsform basiert auf einem dualen System, das eine klare Trennung zwischen der Geschäftsführung (Vorstand) und der Überwachungsfunktion (Aufsichtsrat) vorsieht. Der Vorstand der Bajaj Mobility AG und der KTM AG setzte sich zum 31. Dezember 2025 aus Gottfried Neumeister (Chief Executive Officer, CEO), Petra Preining (Chief Financial Officer, CFO) und Verena Schneglberger-Grossmann (Chief Legal Officer, CLO) zusammen. Der Aufsichtsrat umfasste vier Personen. Beide Organe verfügten über keine Vertretung von Arbeitnehmern und anderen Arbeitskräften. Die Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat erfolgte in regelmäßigen Abständen und basierte auf einer offenen und transparenten Diskussion.

Als an der österreichischen Börse notiertes Unternehmen bekennt sich die Bajaj Mobility AG zum Österreichischen Corporate Governance Kodex (ÖCGK), der die Regeln einer korrekten Unternehmensführung definiert. Als in der Schweiz börsennotierte Gesellschaft unterliegt die Bajaj Mobility AG außerdem den Regelungen der schweizerischen Richtlinie betreffend Informationen zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange (Schweizer Corporate Governance Richtlinie).

### Vorstand

Die Auswahlkriterien für Mitglieder des Vorstands sind die fachliche Qualifikation, Führungsqualität und bisherige Leistung sowie Kenntnis über das Unternehmen.

Das Alter und das 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. Der Vorstand setzte sich zum 31. Dezember 2025 aus einem Mann und zwei Frauen zusammen (Frauenanteil von 66,7%) und die Geburtsjahrgänge der Mitglieder lagen zwischen 1973 und 1979.

**Gottfried Neumeister** (1977, männlich, Österreich) ist seit 23. Jänner 2025 CEO der Bajaj Mobility AG und der KTM AG. Zuvor war er ab 1. September 2024 Co-CEO. Er war von März 2012 bis Juni 2023 in leitenden Positionen, unter anderem als Co-CEO, bei der DO & CO Aktiengesellschaft tätig. Zuvor hat Herr Neumeister gemeinsam mit Niki Lauda flyniki gegründet und war als Geschäftsführer für den erfolgreichen Aufbau des Luftfahrtgeschäfts (bis zum Verkauf an die Air Berlin) verantwortlich. Weiters ist er Aufsichtsratsvorsitzender der KTM Components GmbH.

**Petra Preining** (1973, weiblich, Österreich) fungiert seit 16. September 2025 als CFO der Bajaj Mobility AG und der KTM AG. Ab 2022 war Frau Preining als CFO bei der börsennotierten AT&S Austria Technologie & Systemtechnik AG tätig, davor in gleicher Position bei der börsennotierten Semperit AG Holding. Darüber hinaus hat sie verschiedene leitende Funktionen innerhalb der B&C-Gruppe ausgeübt. Frühere berufliche Stationen führten sie zu Unternehmen wie Deloitte, Kraft Foods und Unilever. Weiters ist sie Aufsichtsratsmitglied der Frequentis AG und der KTM Components GmbH.

**Verena Schneglberger-Grossmann** (1979, weiblich, Österreich) war von 1. Juni 2025 bis 31. Dezember 2025 als CLO der Bajaj Mobility AG und der KTM AG tätig. Von 2010 bis 2015 war Frau Schneglberger-Grossmann als Gesellschafterin und Junior Partner einer renommierten Wirtschaftskanzlei in Oberösterreich tätig. Der Einstieg bei KTM erfolgte als Vice President für den Bereich Legal und seit 2022 ist sie Prokuristin der KTM AG. Weiters ist sie Aufsichtsratsmitglied der KTM Components GmbH.

### Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat wurde zum November 2025 neu konstituiert und ist mit fachlich und persönlich qualifizierten Personen besetzt. Der Aufsichtsrat der Bajaj Mobility AG setzte sich seither aus vier Männern zusammen (Frauenanteil von 0,0%). Die Geburtsjahrgänge der Mitglieder des Aufsichtsrats lagen zwischen 1952 bis 1975.

Das Diversitätskonzept der Bajaj Mobility-Gruppe (siehe österreichischer Corporate Governance Bericht, 5. „Beschreibung des Diversitätskonzepts“) schreibt für den Aufsichtsrat Folgendes vor:

- » Dem Aufsichtsrat muss mindestens ein Finanzexperte angehören. Diese Anforderung wird von Dinesh Thapar erfüllt.
- » Dem Aufsichtsrat sollen insgesamt möglichst zwei Mitglieder angehören, die über internationale Erfahrung oder besonderen Sachverstand in einem oder mehreren für die Bajaj Mobility-Gruppe wichtigen Märkten außerhalb Österreichs verfügen. Diese Anforderung wird von Srinivasan Ravikumar, Dinesh Thapar und Pradeep Shrivastava erfüllt.
- » Dem Aufsichtsrat soll insgesamt möglichst ein Mitglied angehören, das aufgrund seiner Vorerfahrungen die Bajaj Mobility AG im Detail kennt. Diese Anforderung wird von Srinivasan Ravikumar und Wulf Gordian Hauser erfüllt.
- » Dem Aufsichtsrat soll insgesamt möglichst ein Mitglied angehören, das aufgrund seiner Erfahrung und Kenntnisse ESG Know-how innerhalb der Bajaj Mobility-Gruppe transferiert. Diese Anforderung wird von Dinesh Thapar und Pradeep Shrivastava erfüllt.

Die Aufsichtsratsmitglieder können ihr nachhaltigkeitsbezogenes Fachwissen durch diverse, jedoch nicht für den Aufsichtsrat spezifische, Schulungsmöglichkeiten und laufende Informationen zu aktuellen Entwicklungen erweitern. Definierte Schulungsmaßnahmen gibt es für Aufsichtsratsmitglieder derzeit noch nicht.

Zur Definition der Unabhängigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats zieht die Bajaj Mobility AG den Österreichischen Corporate Governance Kodex heran. Demzufolge waren von den vier Mitgliedern des Aufsichtsrats alle unabhängig gemäß C-Regel 53 (100%) und standen somit in keiner geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder deren Vorstand, die einen materiellen Interessenkonflikt begründet. Darüber hinaus waren vier Mitglieder unabhängig gemäß C-Regel 54 (100%).

**Srinivasan Ravikumar** (1957, männlich, Indien) ist seit dem Jahr 2022 Mitglied des Aufsichtsrats und seit 19. November 2025 dessen Vorsitzender. Er startete seine Karriere bei Bajaj Auto Ltd. im Jahr 1984 in der Abteilung Corporate Finance. Danach übernahm er im Jahr 1994 die Leitung der Abteilung Business Development. Derzeit ist Herr Ravikumar als Chief Business Development Officer tätig und für die Abteilung

Business Development & Assurance verantwortlich. Außerdem ist er Mitglied des Corporate Management Committees, Investment Committees und Foreign Exchange Management Committees von Bajaj Auto Ltd.

**Dinesh Thapar** (1975, männlich, Indien) ist seit 23. Juni 2025 Mitglied des Aufsichtsrats und seit 19. November 2025 stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender. Nach drei Jahren als Group Chief Financial Officer bei Reliance Retail wechselte Dinesh Thapar im März 2022 zu Bajaj Auto. Davor war er zwei Jahrzehnte bei Hindustan Unilever Limited (HUL) tätig. Darüber hinaus besetzte Herr Thapar Positionen bei Kimberly-Clark Lever JV und Unilever in den USA. Dinesh Thapar ist derzeit neben seiner Funktion als CFO auch Mitglied des Vorstands von Beteiligungsgesellschaften und des Ausschusses für Risikomanagement von Bajaj Auto Ltd.

**Wulf Gordian Hauser** (1952, männlich, Österreich) ist seit 19. November 2025 Mitglied des Aufsichtsrats. Nach Abschluss seines Studiums ist Herr Hauser als Rechtsanwalt tätig. Nach verschiedenen Stationen in Rechtsanwaltssozietäten in Österreich und in den USA, hat er die HAU-SER PARTNERS Rechtsanwälte GmbH in Wien gegründet. Zudem ist er seit 2012 Mitglied der ICC-Kommission für Schiedsgerichtsbarkeit und war unter anderem auch als Mitglied der Österreichischen Übernahmekommission tätig.

**Pradeep Shrivastava** (1960, männlich, Indien) ist seit 19. November 2025 Mitglied des Aufsichtsrats. Nach Abschluss seiner Ausbildung in Maschinenbau (Bachelor of Technology) und seinem Post Graduate Diploma in Management (PGDM) begann Herr Shrivastava seine Karriere im April 1986 bei Bajaj Auto. Nach mehreren erfolgreichen Stationen in der Produktion übernahm er die Position des Bereichsleiters Engineering und wurde anschließend im April 2010 zum Chief Operating Officer berufen. Seit April 2016 ist Herr Shrivastava als Mitglied des Vorstands von Bajaj Auto tätig.

#### Kanäle und Gremien zur Steuerung von Nachhaltigkeitsaspekten

**ESG-Management:** Das im Geschäftsjahr 2024 eingerichtete Sustainability Steering Committee (SSC) wurde im Geschäftsjahr 2025 aufgrund des Sanierungsverfahrens und der damit verbundenen Restrukturierung ausgesetzt. Auf Ebene der KTM AG wurden Aspekte der Nachhaltigkeit zentralisiert betrachtet und die Agenden des SSC durch das ESG-Team übernommen. Das Team ist organisatorisch im ESG- und Risikomanagement verankert. Es steuert die Themen der Nachhaltigkeit auf operativer Ebene und fördert die strategische Verankerung im Unternehmen. Ebenso verantwortet es die Erstellung der nichtfinanziellen Erklärung der Bajaj Mobility-Gruppe. Durch seine organisatorische Zusammengehörigkeit mit dem Risikomanagement der Gruppe können Synergien geschaffen werden, wie beispielsweise bei der Durchführung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse und in diesem Zuge der Identifikation von wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs). Die Gruppe plant für das Geschäftsjahr 2026 die Erarbeitung einer Nachhaltigkeitsstrategie, welche Ziele, Kennzahlen und Maßnahmen umfassen soll. Die Freigabe der Nachhaltigkeitsstrategie soll durch den Vorstand erfolgen. Die Mitglieder des ESG-Teams verfügen über mehrjährige Erfahrung im Bereich der Nachhaltigkeit und detailliertes, fundiertes Fachwissen.

**Steuerung durch die Vorstände:** Das ESG- und Risikomanagement-Team steht in Austausch mit dem Vorstand der Bajaj Mobility-Gruppe. Auf Ebene der Leitungsorgane ist der Fachbereich ESG und somit das Management der IROs im Verantwortungsgebiet der CFO Petra Preining angesiedelt. Dennoch sind im konkreten Anwendungsfall auch die weiteren Vorstandsmitglieder in ihrem jeweiligen Bereich für die Nachhaltigkeitsthemen zuständig. Nach vollständigem Abschluss der Restrukturierungsmaßnahmen soll eine regelmäßige (nachhaltigkeitsbezogene) Berichterstattung des ESG- und Risikomanagement-Teams an die CFO implementiert werden.

Definierte nachhaltigkeitsbezogene Schulungsmaßnahmen gibt es für den Vorstand derzeit noch nicht. Allerdings stehen den Mitgliedern des Vorstands bei Bedarf verschiedene Fachexperten, sowohl aus dem Unternehmen als auch Externe, zur Verfügung. Zudem ist im Vorstand das notwendige Fachwissen im Hinblick auf Komponenten der Nachhaltigkeit auch durch Ausübung von Managementfunktionen in anderen Unternehmen vorhanden. Unterjährig, wie zum Beispiel im Rahmen der Erstellung der Jahresabschlüsse, erfolgt ein Austausch zwischen den Vorstandsmitgliedern und den Mitgliedern des Aufsichtsrats.

**Ausschüsse des Aufsichtsrats und deren Verantwortung:** Der Aufsichtsrat der Bajaj Mobility AG verfügt über drei Ausschüsse: den Prüfungsausschuss, den Vergütungsausschuss und den Ausschuss für Compliance, IR und ESG. Der Prüfungsausschuss ist unter anderem für die Prüfung und Vorbereitung der Feststellung des Lageberichts zuständig. Die nichtfinanzielle Erklärung ist Bestandteil des Lageberichts. Dies impliziert die Zuständigkeit des Prüfungsausschusses für die Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung. Vor der Offenlegung der nichtfinanziellen Erklärung wird diese daher dem Ausschuss für Compliance, IR und ESG, dem Prüfungsausschuss und schließlich dem gesamten Aufsichtsrat zur Prüfung vorgelegt. Der Ausschuss für Compliance, IR und ESG befasst sich ebenfalls mit den Themen der Nachhaltigkeit und informiert sich über die Entwicklungen der Bajaj Mobility-Gruppe in den Bereichen Compliance, IR und ESG. Weitere Informationen zur Steuerung von Nachhaltigkeitsaspekten finden sich im Abschnitt GOV-2.

**GOV-2 Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen**

Die wesentlichen IROs der Bajaj Mobility-Gruppe sowie deren Management werden in den Abstimmungen des ESG-Teams mit den Verwaltungs- und Leitungsorganen besprochen. Aufgrund der unterjährigen Umstrukturierung und Änderungen in den Verantwortlichkeiten konnte bislang kein standardisierter Prozess implementiert werden. Zukünftig ist geplant, das Nachhaltigkeitsmanagement diesbezüglich weiterzuentwickeln und den Kommunikationsprozess zu systematisieren. Weitere Informationen zu den Abstimmungsprozessen finden sich im Abschnitt GOV-1, Kanäle zur Steuerung von Nachhaltigkeitsaspekten. Die wesentlichen Risiken und Chancen wurden im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse durch das Risikomanagement identifiziert (siehe IRO-1) und stehen somit in direktem Zusammenhang mit dem Risikomanagementprozess. Dieser umfasst die Berichterstattung an den Vorstand der Bajaj Mobility AG. Weitere Angaben zum Prozess finden sich im Lagebericht im Kapitel 6, Chancen- und Risikobericht.

Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse und die als wesentlich identifizierten IROs (siehe SBM-3) wurden im Geschäftsjahr 2024 durch den Ausschuss für Compliance, IR und ESG freigegeben. Bei wesentlichen Änderungen soll eine erneute Freigabe erfolgen. Die wesentlichen IROs fließen indirekt in die Unternehmensstrategie und in zugehörige Transaktionsentscheidungen ein. Da beinahe alle identifizierten wesentlichen Themen bereits in der Vergangenheit relevant waren, werden sie von der Bajaj Mobility-Gruppe in der Regel auf operativer Ebene behandelt. Bei strategischen und relevanten operativen Entscheidungen werden sie in den Gesamtkontext einbezogen. Im Zusammenhang mit der Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Strategie ist auf Abschnitt SBM-1 zu verweisen.

Neben den laufend bearbeiteten Nachhaltigkeitsthemen (z.B. IROs 03, 05, 10, 29) befassten sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane im Geschäftsjahr 2025 intensiver mit Implikationen der Personalstrategie und der Mitarbeiterzufriedenheit (z.B. IROs 12, 13, 14). Aufgrund der unterjährigen Berufung neuer Aufsichtsratsmitglieder im vierten Quartal konnten sich diese im Geschäftsjahr 2025 noch nicht intensiver mit den Themen der Nachhaltigkeit der Gruppe auseinandersetzen. Zukünftig ist geplant, dass sich Mitglieder des Ausschusses für Compliance, IR und ESG des Aufsichtsrats (siehe GOV-1) wieder vom Vorstand über Projekte sowie den Geschäftsverlauf und die Geschäftsplanung unter Einbezug der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren informieren lassen und den Vorstand auch bei wesentlichen strategischen Entscheidungen beratend begleiten.

**GOV-3 Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme**

Bei der variablen Vergütung des Vorstands werden ausschließlich finanzielle Kennzahlen und somit keine spezifischen nachhaltigkeitsbezogenen Ziele und/oder Auswirkungen berücksichtigt. Die Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats basiert auf der in der Hauptversammlung beschlossenen Vergütungspolitik. Die konkreten Parameter für die Vorstandsvergütung sind zwischen jedem Mitglied des Vorstands und dem Unternehmen – vertreten durch den Aufsichtsrat – vereinbart. Der vom Aufsichtsrat eingerichtete Vergütungsausschuss befasst sich mit allgemeinen Fragen zur Vergütung des Vorstands. Der Aufsichtsrat erachtet die festgelegten Vergütungsregelungen als geeignet für den Vorstand der Bajaj Mobility AG.

Die Aufsichtsratsvergütung besteht ausschließlich aus einem Sitzungsgeld für Aufsichtsrats- und Ausschusssitzungen. Zur Garantie einer unbefangenen Überwachung der Geschäftsführung durch den Aufsichtsrat werden den Aufsichtsratsmitgliedern keine variablen Vergütungen gewährt.

**GOV-4 Erklärung zur Sorgfaltspflicht**

Die nachfolgende Tabelle zeigt die wichtigsten Schritte der Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht, welche in vorliegender nichtfinanzieller Erklärung beschrieben werden.

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	Abschnitte in der nichtfinanziellen Erklärung
Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2 GOV-1: Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane
	ESRS 2 GOV-2: Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen
	ESRS 2 SBM-1: Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette
	ESRS 2 SBM-3: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Einbindung betroffener Interessensträger in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	ESRS 2 GOV-1: Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane
	ESRS 2 GOV-2: Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen
	ESRS 2 SBM-2: Interessen und Standpunkte der Interessensträger
	ESRS 2 IRO-1: Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen
	ESRS S1-2: Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen
	ESRS S1-3: Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können
	ESRS S2-2: Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen
	ESRS S2-3: Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können
	ESRS S4-2: Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen
	ESRS S4-3: Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können
	ESRS G1-1: Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur
	ESRS G1-3: Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung
	Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen
ESRS 2 IRO-1: Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	
ESRS S2-4: Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	
Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	„Management von Auswirkungen, Risiken und Chancen“-Abschnitte in den einzelnen Abschnitten zu den themenbezogenen Standards
Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	„Kennzahlen und Ziele“-Abschnitte in den einzelnen Abschnitten zu den themenbezogenen Standards

**GOV-5 Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung**

Das interne Kontrollsystem der Bajaj Mobility-Gruppe für die nichtfinanzielle Berichterstattung hat die Aufgabe, die Ordnungsmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Informationen, die Einhaltung der maßgeblichen regulatorischen Vorschriften sowie den Schutz der Daten sicherzustellen. Das in einer vom Vorstand freigegebenen Konzernrichtlinie festgelegte System definiert die Risiken in der nichtfinanziellen Berichterstattung sowie die zugehörigen Kontrollhandlungen und Verantwortlichkeiten. Der Organisationsaufbau der Gruppe bildet die Basis für das Kontrollumfeld und das interne Kontrollsystem. Aufgrund der Vielzahl beteiligter Fachbereiche bei der Erstellung der nichtfinanziellen Erklärung werden die Kompetenzen und Verantwortlichkeiten im ESG-Team gebündelt. Dadurch wird die Einhaltung einheitlicher Prozesse zur Datenerhebung und -konsolidierung sichergestellt. Zudem verantwortet das ESG-Team die Durchführung der prozessbezogenen Kontrollhandlungen, während systemspezifische Kontrollen von den betroffenen Fachabteilungen durchgeführt oder sichergestellt werden.

Risiken in Zusammenhang mit der nichtfinanziellen Erklärung werden durch das ESG- & Risikomanagement unter Berücksichtigung der Erfahrungswerte der Finanzberichterstattung erhoben und überwacht. Die identifizierten und als relevant bewerteten Risiken umfassen die nicht vollständige oder fehlerhafte Erfassung und Darstellung von relevanten Sachverhalten sowie Fehler in der Nachweissammlung oder fehlerhafte Berechnungen. Die Umsetzung neuartiger Berichterstattungsstandards erhöht die Komplexität in der Berichterstattung und kann zu Verzögerungen führen. Zudem besteht das Risiko eines Datenzugriffs von unberechtigten Personen, der Datenmanipulation, des Ausfalls von IT-Systemen und des Datenverlusts.

Ein umfassendes Änderungsmanagement ermöglicht die Rückverfolgung von Datenquellen und damit die Verbindung zwischen Rohdaten und berichteten Informationen. IT-Risiken werden durch ein stringentes Zugriffsmanagement sowie durch Sicherungskopien begegnet. Um auf etwaige Verzögerungen vorbereitet zu sein, wurde ein Projektplan erstellt, welcher diese bereits berücksichtigt, und eine umgehende Reaktion ermöglicht. Eine detaillierte Analyse der Anforderungen des Berichtsstandards wurde durchgeführt, um mögliche Problemfelder frühzeitig zu erkennen und geeignete Vorbereitungs-schritte treffen zu können. Zusätzlich erfolgt eine stichprobenartige Überprüfung von Primärnachweisen, ein Plausibilitätsvergleich mit Vorjahresdaten sowie die Umsetzung des Mehraugenprinzips. Die nichtfinanzielle Erklärung wird durch den Vorstand aufgestellt und durch den Aufsichtsrat geprüft.

## Strategie

### **SBM-1 Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette**

Die Bajaj Mobility AG ist die Muttergesellschaft der Bajaj Mobility-Gruppe. Sie gehört zu den führenden Motorradherstellern Europas mit dem Fokus auf das Premiumsegment. Zentrale Standorte für die Motorradproduktion befanden sich in Österreich, Italien und Spanien. Durch die Umstrukturierungsprozesse wurde im Geschäftsjahr 2025 die Produktion an den österreichischen Standorten forciert. In Italien und Spanien finden keine Produktionstätigkeiten mehr statt. Auf übergeordneter Ebene ist die Bajaj Mobility AG der Bajaj Auto International Holding AG zugeordnet. Mit CFMOTO existiert eine mehrjährige, strategische Partnerschaft.

Die Gruppe beschäftigte zum Stichtag 31. Dezember 2025 3.750 Mitarbeiter, davon 3.324 in Europa und 295 in Nordamerika (inkl. Mexiko). Die genaue Verteilung der Mitarbeiter nach Ländern ist im Abschnitt S1-6 dargestellt.

#### Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Die Wertschöpfungskette der Bajaj Mobility-Gruppe ist global aufgebaut und weit verzweigt. Zentrale Inputparameter umfassen Materialien, Halbfertigteile und Fertigteile beispielsweise zur Assemblierung der Motorräder. Bei den eingekauften Waren handelt es sich größtenteils um Produkte aus Stahl, Aluminium, Kunststoff und Gummi. Zur Verpackung und zum Versand werden häufig Mehrwegverpackungen und -ladungsträger oder Kartonagen verwendet. Weitere Informationen zu den Stoffströmen und zur Sicherung dieser finden sich im Abschnitt E5-4. Aufgrund der Komplexität der vorgelagerten Wertschöpfungskette ist es nur schwer möglich die eingekauften Waren bis zu ihrem Ursprung zurückzuerfolgen. Zentrale Prozessschritte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette sind der Rohstoffabbau, die Verarbeitung zu Primär- und Sekundärprodukte sowie Transport- und Lagerprozesse. Ferner ist die Wiederaufbereitung von End-of-Life-Produkten und die Rückführungen in den Kreislauf ein Teil der Wertschöpfungskette. Ein Großteil des Einkaufsvolumens für die Motorradserienproduktion an den österreichischen Standorten stammt aus Europa (siehe G1-2, Einkaufsvolumen nach Kontinenten).

Den größten Umsatzanteil erwirtschaftete die Gruppe im Geschäftsjahr 2025 im Motorrad-Segment, weshalb der Fokus dieser nichtfinanziellen Erklärung auf diesem Segment liegt. Die als wesentlich identifizierten IROs können größtenteils mit der Motorradproduktion und -nutzung in Verbindung gebracht werden. Im Vergleich zu den vorangegangenen Geschäftsjahren hat die Gruppe ihr Geschäftsmodell angepasst und zieht sich zunehmend aus dem Verkauf von (Elektro-) Fahrrädern zurück. Das Angebot von IT-Lösungen und Online-Marketingprodukten wurde vollständig eingestellt. Die Gruppe vertreibt ihre Produkte in zahlreichen Ländern über ein weltweites Händlernetzwerk. Die größten Absatzmärkte befinden sich in Europa, Nordamerika (inkl. Mexiko) sowie Indien/Indonesien (über Bajaj). Wesentliche Änderungen bei den geografischen Absatzmärkten im Vergleich zum Vorjahr waren im Geschäftsjahr 2025 nicht gegeben. Neben dem Händlernetzwerk arbeitet die Gruppe mit zahlreichen Vertragswerkstätten zusammen, welche fachgerechte Reparaturen und Instandhaltungen durchführen und somit die Lebensdauer der Fahrzeuge verlängern können. Nach dem Lebensende der Produkte ist von deren Demontage auszugehen. Bestimmte Rohstoffe, wie zum Beispiel Metalle können anschließend wieder dem Materialkreislauf zugeführt werden.

#### Nachhaltigkeitspositionierung

Der Nachhaltigkeitsfokus der Bajaj Mobility-Gruppe liegt auf dem Klimaschutz und auf den Arbeitskräften des Unternehmens. Durch diverse Maßnahmen soll die Nachhaltigkeitsentwicklung der Gruppe in diesen sowie den weiteren relevanten Bereichen gefördert werden.

Die Bajaj Mobility-Gruppe ist sich der Relevanz der Dekarbonisierung des Verkehrs bewusst (siehe Abschnitt E1). Um dieses gesamtgesellschaftliche Ziel zu unterstützen, wurde mit der Erarbeitung einer Dekarbonisierungsstrategie für die eigenen Geschäftstätigkeiten unter Einbezug der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette begonnen. Diese soll mittelfristig finalisiert werden. Die Dekarbonisierungsstrategie soll sich auf die Produktionsstandorte der Gruppe fokussieren und THG-Emissionen aller drei Scopes des Greenhouse Gas Protocol (GHG-Protokoll) umfassen. Aufgrund der komplexen, teilweise auch mehrstufigen, global weitverzweigten vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette können aus geographischer Sicht weitreichende Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeiten erwartet werden. Fokus der Dekarbonisierungsstrategie liegt auf dem Motorradsegment, dem der größte Anteil der THG-Emissionen zuzurechnen ist. Bereits in der Vergangenheit wurden Maßnahmen zur Emissionsreduktion der Motorräder umgesetzt. Beispielsweise wurden batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge entwickelt und auf dem Markt eingeführt. Dennoch sieht die Gruppe die nächsten Schritte in Richtung Dekarbonisierung sowie die zugehörigen, gesellschaftlichen Entwicklungen als Herausforderung, weshalb zukünftig weitere Maßnahmen umgesetzt werden müssen. Zum Teil werden diese im Abschnitt E1-3 beschrieben.

Darüber hinaus erachtet die Gruppe die Weiterentwicklung ihrer Personalstrategie als relevanten Baustein. Dabei stehen die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeiter und deren Weiterentwicklung an oberster Stelle. Die Personalstrategie hat somit umfassende Auswirkungen auf die Arbeitskräfte der Gruppe (siehe Abschnitt S1).

Durch die wachsende Komplexität in der vorgelagerten Wertschöpfungskette nimmt die soziale und ökologische Verantwortung in der Lieferkette eine zunehmend wichtige Rolle ein. Gleichzeitig stellt die Komplexität auch eine Herausforderung in der Überwachung der Wertschöpfungskette dar (siehe Abschnitte S3 und G1-2). Auf weitere Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen wird in den Abschnitten zu SBM-3 in den themenbezogenen Standards eingegangen.

**SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessensträger**

Durch die Präsenz ihrer unterschiedlichen Produkte auf dem Weltmarkt hat die Bajaj Mobility-Gruppe verschiedene Anspruchsgruppen. Deren Interessen und Haltungen werden möglichst ausgewogen berücksichtigt. Die Gruppe ist stets bemüht einen kontinuierlichen Dialog mit ihren Stakeholdern zu führen. Dabei wurde im Geschäftsjahr 2025 vermehrt der Fokus auf die unternehmensinterne Nachhaltigkeitskommunikation gelegt. Dieser Prozess gliederte sich in die Bewusstseinsbildung sowie die Verbesserung der Partizipation in Bezug auf Nachhaltigkeitsbelange. Beispielsweise wurde eine Intranetseite mit Nachhaltigkeitsinformationen erstellt und eine Feedback-Option eingebunden. Arbeitskräfte der Gruppe können sich somit direkt an das ESG-Team wenden und nachhaltigkeitsbezogene Anliegen und Fragen kommunizieren. Die Stakeholder der Bajaj Mobility-Gruppe haben darüber hinaus die Möglichkeit mittels des Hinweisgeber-Systems ihre Anliegen an die Gruppe zu richten. Weitere Informationen zum Hinweisgeber-System finden sich im Abschnitt G1-1.

Hervorzuheben ist zudem ein im Geschäftsjahr 2025 durchgeführtes und intern publiziertes Interview mit CEO Gottfried Neumeister zur Bedeutung der Nachhaltigkeit für das Unternehmen sowie zu seiner persönlichen Haltung zur Nachhaltigkeit. Daraus konnten aufschlussreiche Erkenntnisse gewonnen und in das Nachhaltigkeitsmanagement überführt werden.

Die nachhaltigkeitsbezogenen Ergebnisse des Stakeholder-Dialogs werden in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse der Gruppe berücksichtigt und in den in Abschnitten GOV-1 und GOV-2 beschriebenen Abstimmungsterminen thematisiert. Sie fließen in die Entscheidungen des Managements ein und spielen in ihrem Handeln eine relevante Rolle.

<b>Einbezug</b>	<b>Zweck</b>	<b>Ergebnisse</b>
<b>Vorstand</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>» Abstimmungstermine</li> <li>» Interview</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Abstimmungstermine: Information der Vorstände zu den Nachhaltigkeitsmanagementprozessen der Gruppe, Treffen von Entscheidungen über künftige Entwicklungen</li> <li>» Interview: Einordnung der allgemeinen Ausrichtung des Nachhaltigkeitsmanagements im Unternehmenskontext</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Erkenntnisse in Bezug auf die mögliche Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitsmanagements</li> <li>» Grundlage für die Entwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie</li> </ul>
<b>Arbeitskräfte und deren Vertretungen</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>» Mitarbeitergespräche</li> <li>» Schulungen</li> <li>» Betriebsversammlungen</li> <li>» Arbeitnehmervertretungen</li> <li>» Informationsveranstaltungen</li> <li>» Schriftliche und mündliche Geschäftskorrespondenz</li> <li>» Intranet</li> <li>» Mitarbeiterapp: PITBOARD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Aufnahme der Interessen der Arbeitskräfte und im Rahmen der Wirtschaftlichkeit deren Umsetzung</li> <li>» Beitrag zur Verbesserung der Zufriedenheit der Arbeitskräfte</li> <li>» Schaffen von Aufmerksamkeit für interne Richtlinien und Prozesse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Einhaltung von Menschen- und Arbeitsrechten mit höchster Priorität; Berücksichtigung bei allen Prozessen</li> <li>» Ableitung von Maßnahmen und Prozessen im HR-Bereich</li> </ul>
<b>Anwender</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>» Orange Board</li> <li>» Customer Surveys</li> <li>» Customer Experience Camps &amp; Adventure Rallies</li> <li>» Austausch mit Händlern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Besseres Verständnis zu den Erwartungen und Anforderungen durch den Einbezug der Anwender</li> <li>» Informationen über relevante Entwicklungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Einfließen von Anforderungen und Rückmeldungen der Kunden in zukünftige Produktentwicklungen</li> <li>» Sicherstellung der Produktqualität und -sicherheit</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>» Marktforschung</li> <li>» Testrides</li> <li>» Software/Tools</li> <li>» Produktdatenblätter</li> <li>» Webseiten</li> <li>» Soziale Medien</li> <li>» Schriftliche und mündliche Geschäftskorrespondenz</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>» Maßnahmen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit</li> </ul>
<b>Lieferanten</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>» Messen</li> <li>» Online-Tools</li> <li>» Schriftliche und mündliche Geschäftskorrespondenz</li> <li>» Lieferantenbesuche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Operative Unterstützung</li> <li>» Sicherstellung der Anforderungen</li> <li>» Schnittstelle zur vorgelagerten Wertschöpfungskette</li> <li>» Förderung langfristiger Geschäftsbeziehungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Weitergabe der Mindeststandards entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette</li> <li>» Sammlung von Nachhaltigkeitsdaten entlang der Lieferkette</li> </ul>
<b>Händler</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>» Messen</li> <li>» Produktvorstellungen</li> <li>» Software-Lösungen</li> <li>» Schriftliche und mündliche Geschäftskorrespondenz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Schnittstelle zu den Endkunden</li> <li>» Einblick in die Anforderungen und Herausforderungen der Händler als auch der Kunden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Unterstützung durch Software-Lösungen und Finanzierungsmöglichkeiten</li> </ul>
<b>Kapitalmarkt</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>» Finanzberichte (halbjährlich, jährlich)</li> <li>» Ad hoc-Mitteilungen</li> <li>» Hauptversammlung</li> <li>» ESG-Ratings</li> <li>» Veranstaltungen und Roadshows</li> <li>» Persönliche Gespräche</li> <li>» Mitgliedschaft und Mitarbeit in (inter)nationalen Initiativen (z.B. CIRA, IR-Club Schweiz)</li> <li>» Webseiten</li> <li>» Social Media</li> <li>» Schriftliche und mündliche Geschäftskorrespondenz</li> <li>» Finanzmedien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Informationsvermittlung: Offenlegung von (kurs-)relevanten Informationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Regelmäßige Information über aktuelle Entwicklungen der Gruppe</li> <li>» Formulierung und Beantwortung von Fragen und Anliegen</li> <li>» Bereitstellen von Informationen für ESG-Ratings</li> <li>» Aktiver Austausch (mit Rating-agenturen, Peers, Branchenvertretern)</li> </ul>
<b>Politik, Netzwerke und Verbände</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>» Vertreter des Unternehmens in Netzwerken und Verbänden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Erfahrungsaustausch mit anderen Unternehmen und Organisationen</li> <li>» Gegenseitiger Know-how-Austausch</li> <li>» Nutzung von Synergien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Sicherstellung von Compliance</li> <li>» Informationsfluss</li> <li>» Erfahrungsaustausch</li> </ul>

Ergänzung in Bezug auf S1 SBM-2

Die Bajaj Mobility-Gruppe stellt über verschiedene Kommunikationswege sicher, dass Interessen der Arbeitskräfte erfasst und berücksichtigt werden. Das soll zur Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit beitragen und Aufmerksamkeit für interne Richtlinien und Prozesse schaffen. Gleichzeitig wird die Einhaltung von Menschen- und Arbeitsrechten als höchste Priorität in allen Unternehmensprozessen verankert. Entsprechende Maßnahmen und HR-Prozesse werden abgeleitet. Weitere Informationen zum Einbezug der Arbeitskräfte finden sich in der Tabelle oberhalb sowie im Abschnitt S1 Arbeitskräfte des Unternehmens.

Ergänzung in Bezug auf S2 SBM-2

Die Gruppe legt im Code of Conduct (siehe Abschnitt G1-1) Grundsätze zum fairen, vertrauensvollen und respektvollen Miteinander und der Einhaltung der Menschenrechte für sich und ihre Geschäftspartner fest. Der Anwendungsbereich des Codes of Conduct umfasst somit auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette und soll zum Schutz der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette beitragen. Es fand kein expliziter Einbezug dieser Arbeitskräfte statt. Die Interessen und Standpunkte der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette werden indirekt

über die Value Chain Risk Analysis (VCRA) berücksichtigt. Ferner können sie ihre Anliegen über das Hinweisgeber-System an die Gruppe melden. Weitere Informationen zu den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette finden sich im Abschnitt ESRS S2.

Ergänzung in Bezug auf S4 SBM-2

Die Verbraucher und Endnutzer bilden eine weitere wichtige Stakeholdergruppe. Ihre Interessen fließen unter anderem in das Produkt- und Qualitätsmanagement und somit in das Geschäftsmodell der Gruppe ein. Um diesen Prozess zu unterstützen, wurde im Geschäftsjahr 2025 das Orange Board implementiert. Das Orange Board besteht aus diversen Motorradfahrern, die KTM dabei unterstützen sollen, die bestmöglichen Produkte für ihre Endnutzer herzustellen. Es wird auf die Rechte der Verbraucher und Endnutzer, ihrer Menschenrechte einbezogen, geachtet. Weitere Informationen zum Umgang mit den Verbrauchern und Endnutzern finden sich im Abschnitt ESRS S4.

ESG-Ratings

ESG-Ratings dienen der Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung von Unternehmen oder Institutionen indem sie deren Exposition gegenüber ESG-Risiken und Auswirkungen auf das soziale und ökologische Umfeld dieser betrachten. Wie die Bajaj Mobility-Gruppe von verschiedenen ESG-Ratingagenturen für ihre Nachhaltigkeitsleistung bewertet wird, zeigen die Scores in der nachfolgenden Tabelle (Basis der Bewertungen waren Daten des Geschäftsjahrs 2024). Weiterführende Informationen zu den ESG-Ratings finden sich auf der Bajaj Mobility-Webseite.

	Score 2025	Score 2024
EthiFinance (vormals Gaia Research)	54	56
Inrate	B-	C+
S&P Global CSA	39 (Public Assessment) <sup>1)</sup>	46
Sustainalytics	8,9	10,4

1) Für den S&P Global CSA-Score 2025 wurden durch die Gruppe keine unternehmensspezifischen Daten eingereicht. Die Bewertung stützt sich daher ausschließlich auf öffentlich zugängliche Informationen.

**SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell**

Im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden 32 Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs) als wesentlich identifiziert. Sie werden in der vorliegenden nichtfinanziellen Erklärung genauer beschrieben. Zur leichteren Lesbarkeit wurden die IROs detaillierter in den jeweiligen ESRS-Abschnitten dargestellt. Die identifizierten IROs konnten den Themen und Sub-Themen nach ESRS 1 Application Requirement 16 zugeordnet werden und werden inhaltlich größtenteils durch die ESRS-Angabepflichten abgedeckt. Individuelle, unternehmensspezifische Angaben wurden ergänzend eingesetzt und tragen zu einem umfassenderen Bild bei, um die dargestellte Granularität zu stärken (zu finden in E1, E5, S1, S4, G1). Diese unternehmensspezifischen Angaben wurden in den Abschnitten zu den themenbezogenen Standards gesondert gekennzeichnet. Es wurden keine IROs identifiziert, welche ausschließlich mithilfe von unternehmensspezifischen Angaben dargestellt wurden. Folgende IROs wurden im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich bewertet:

ESRS	Thema	#	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs)	WSK <sup>1)</sup>	Umgang
E1 Klimawandel	Klimaschutz	01	Ausstoß von Treibhausgasemissionen (Scope 1 & 2)	OO	Etablierung von Klimaschutzmaßnahmen
		02	Ausstoß von Treibhausgasemissionen (Scope 3)	+VC+	
		03	Regulatorische Neuerungen im Nachhaltigkeitsbereich mit Fokus auf die Bekämpfung des Klimawandels	OO	
	Anpassung an den Klimawandel	04	Transitorische Risiken durch die Entwicklung hin zu einer treibhausgasarmen Gesellschaft	OO, +VC+	
	Energie	05	Verbrauch von (nicht)erneuerbaren Energien in der Produktion der Fahrzeuge	OO	
		06	Verbrauch von nichterneuerbaren Energien in der Produktnutzungsphase der Fahrzeuge	VC+	
		07	Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien	OO	
		08	Abhängigkeit von zuverlässiger Energieversorgung für die Produktions- und Assemblierungstätigkeiten	OO	

E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung	09	Verbrauch von Primär- und Sekundärmaterialien in den Produktionsprozessen	+VC	Multiple Sourcing & Förderung der Unabhängigkeit
		10	Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette und eingeschränkte Materialverfügbarkeit	OO, +VC	
	Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	11	Langfristige Bindung von Ressourcen in Produkten und nicht vollständig geschlossener Ressourcenkreislauf	OO, VC+	Förderung der Kreislaufwirtschaft
S1 Arbeitskräfte des Unternehmens	Sichere Beschäftigung	12	Durch Umstrukturierungen kann es zu Unsicherheiten, Kündigungen und Unzufriedenheit kommen	OO	IROs entstehen aus aktueller Situation (siehe BP-2)
		13	Temporäre Arbeitszeitreduktion	OO	
		14	Personalrisiko und Fachkräftemangel	OO	Verbesserung der Arbeitsbedingungen
	Gesundheitsschutz und Sicherheit	15	Auftreten schwerer Arbeitsunfälle in Produktion und bei Testfahrten	OO	
	Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	16	Sicherung der Zukunftsperspektiven und Kompetenzentwicklung von Mitarbeitern durch Weiterbildungsangebote	OO	
	Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	17	Interkulturelle Zusammenarbeit und individuelle Weiterentwicklung	OO	
		18	Geschlechterungleichheiten in Bezahlung und Führungspositionen	OO	
Datenschutz	19	Gefahr des Datenverlusts oder Datenmissbrauchs	OO	Datensicherheit, Datenschutz	
	20	Verletzung von Datenschutzvorschriften und daraus folgender Strafzahlungen	OO		
S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	Arbeitsbedingungen	21	Potenzielles Auftreten von Menschen- und Arbeitsrechtsverletzungen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette	+VC	Vertragliche Bedingungen mit direkten Geschäftspartnern und Mindestanforderungen hinsichtlich der Nachhaltigkeitsleistung insbesondere an Lieferanten
	Sonstige arbeitsbezogene Rechte	22	Potenzielles Auftreten von Zwangsarbeit und Kinderarbeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette	+VC	
S4 Verbraucher und Endnutzer	Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und/oder Endnutzern	23	Produktmängel können zu Sicherheitsrisiken führen	VC+	Forschung und Entwicklung, Kundenservicetätigkeiten
		24	Finanzielle Risiken aufgrund von Produktmängeln	VC+	
		25	Innovation neuer Technologien zum Schutz der Endnutzer und anderer Verkehrsteilnehmer	OO, VC+	
	Kundenzufriedenheit	26	Kundenzufriedenheit, erhöhte Wiederkaufs- und Weiterempfehlungsrate	VC+	Datensicherheit, Datenschutz
	Datenschutz	27	Gefahr des Datenverlustes oder Datenmissbrauchs	OO, VC+	
28		Risiko der Verletzung von Datenschutzvorschriften und daraus resultierenden Strafzahlungen	OO, VC+		
G1 Unternehmensführung	Unternehmenskultur	29	Förderung einer verantwortungsbewussten Unternehmenskultur	OO, +VC+	Bewusstseinsbildung, Transparenz
	Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken	30	Quotenbasierte Zahlungen an Lieferanten im Zuge des Sanierungsverfahrens	+VC	Endet mit/nach Abschluss des Sanierungsverfahrens bzw. in dessen Nachgang
	Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers)	31	Stärkung des Vertrauens und Sicherheitsgefühls von Hinweisgebern	OO, +VC+	Bewusstseinsbildung, Transparenz
	Korruption und Bestechung	32	Risiko von finanziellen Verlusten durch Korruptions- und Bestechungsfälle	OO, +VC+	

1) WSK: Wertschöpfungskette; OO: Own Operations – eigene Geschäftstätigkeiten; +VC: upstream Value Chain – vorgelagerte WSK; VC+: downstream Value Chain – nachgelagerte WSK

Die als wesentlich identifizierten IROs fließen indirekt in die Unternehmensstrategie und das Geschäftsmodell ein. Insbesondere die IROs mit Bezug zu den Produktionstätigkeiten und zur Produktnutzungsphase (siehe IROs in den Themenstandards E1, E5 und S4 ) sind eng mit dem Geschäftsmodell der Gruppe verknüpft. Bisher führte das jedoch zu keinen grundlegenden Änderungen des Geschäftsmodells. Weitere Informationen zum Umgang mit den wesentlichen IROs auf Ebene der Verwaltungs- und Leitungsorgane finden sich in den Abschnitten GOV-1 und GOV-2.

Die aktuellen finanziellen Effekte der wesentlichen Risiken und Chancen spiegeln sich im Wesentlichen in der Gewinn- und Verlustrechnung (v.a. Umsätze im Motorradsegment, Betriebsausgaben) sowie in den Investitionsausgaben der Gruppe wider und werden auch im Zuge der Risikobewertung verprobt. Aufgrund der wirtschaftlichen Situation der Gruppe im Geschäftsjahr 2025 (siehe BP-2) sind die Investitionsausgaben im Vergleich zum Vorjahr deutlich zurückgegangen. Zudem werden (potenzielle) klimabezogene Auswirkungen auf den Konzernabschluss evaluiert. Wie im Kapitel 6. Schätzungen und Ermessensentscheidungen im Konzernanhang 2025 angegeben, erfolgt unter anderem eine Berücksichtigung klimabezogener Faktoren im Rahmen der Beurteilung der Werthaltigkeit von Vermögenswerten.

#### Szenario- und Resilienzanalysen

Der Einfluss wesentlicher Risiken und Chancen auf das Geschäftsmodell wurde über verschiedene Zeiträume hinweg betrachtet. Physische Klimarisiken wurden im Zuge von Szenarioanalysen durch das Risikomanagement der Bajaj Mobility-Gruppe bewertet. Transitorische Klimarisiken wurden mittels einer qualitativen Analyse bewertet, welche sich am 1,5°C-Szenario orientierte. Bei der Auswahl der Szenarien wurde darauf geachtet, gegensätzliche Szenarien oder Szenarien am Rand des möglichen Spektrums zu berücksichtigen, um ein umfassendes Bild der möglichen Risiken und Chancen zu erhalten. Bei den transitorischen Klimarisiken wurde aus diesem Grund die gesellschaftliche und regulatorische Entwicklung im Einklang mit dem Pariser Klimaschutzabkommen angenommen. Das Szenario beschreibt die Entwicklung hin zu einer treibhausgasneutralen Gesellschaft. Daher ist anzunehmen, dass es zu einer Veränderung hinsichtlich des Kaufverhaltens in Bezug auf die verschiedenen Antriebstechnologien kommt. Dieser Wandel kann durch regulatorische Neuerungen verstärkt oder ergänzt werden. Bei den physischen Klimarisiken wurden die Szenarien SSP1-2.6, SSP2-4.5 und SSP5-8.5 betrachtet. Insbesondere beim Szenario SSP5-8.5 ist von deutlichen klimatischen Veränderungen auszugehen. Weitere Informationen zu den Szenarioanalysen (z.B. zu deren genauer Definition oder betrachteten Zeithorizonten) finden sich in Abschnitt IRO-1.

Sowohl die Erkenntnisse der physischen Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse als auch die Betrachtung der transitorischen Klimarisiken und -chancen flossen anschließend in die klimabezogene Resilienzanalyse ein. Hierbei wurden den wesentlichen klimabezogenen Risiken notwendige Maßnahmen zugeordnet und deren Umsetzbarkeit unter Berücksichtigung der Absatz- und Volumenplanung, analysiert. Aufgrund der aktuell sehr volatilen rechtlichen Situation in der europäischen Union im Rahmen des EU Green Deals und des Green Industrial Deals, kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu unerwarteten Änderungen in der regulatorischen Basis sowie des Verbraucherverhaltens kommt. Die Gruppe überwacht die Unsicherheiten in Bezug auf die Annahmen laufend und passt ihre Analysen bei neuen Erkenntnissen zeitnah an. Der Einfluss einzelner Risiken und Chancen auf das Geschäftsmodell sowie der Umgang mit diesen und den wesentlichen Auswirkungen wurden in den Abschnitten zu den Themenstandards (Abschnitte E1, E5, S1, S2, S4 und G1) beschrieben. Vorausgesetzt des Eintretens der erwarteten Entwicklungen und Annahmen kann das Geschäftsmodell der Bajaj Mobility-Gruppe als resilient gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels sowie den darin begründeten Anpassungen bewertet werden. Dies ist regelmäßig neu zu bewerten, da die Einschätzung von externen Faktoren sowie Annahmen abhängig ist.

#### Änderungen der als wesentlich identifizierten IROs im Vergleich zum vorangegangenen Berichtszeitraum

Im Geschäftsjahr 2025 wurde die im Vorjahr erstellte Wesentlichkeitsanalyse auf ihre Aktualität geprüft. Es ergaben sich zwei Änderungen bei den wesentlichen Themen und IROs im Vergleich zum Vorjahr. Im Bereich S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette wurde aufgrund der Aktualisierung das IRO 21 Potenziell schlechte Arbeitsbedingungen in bestimmten Branchen der Wertschöpfungskette durch das IRO 21 Potenzielles Auftreten von Menschenrechts- und Arbeitsrechtsverletzungen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette ersetzt. Weiters wurde die Definition von IRO 22 geringfügig angepasst. Die Bezeichnung der IROs 04 und 07 wurden geringfügig angepasst, jedoch ohne Auswirkung auf deren Definition.

### **Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen**

#### **IRO-1 Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen**

##### Doppelte Wesentlichkeitsanalyse

Zur Identifikation der wesentlichen Themen wurde im Jahr 2024 eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse nach ESRS durchgeführt. Die Wesentlichkeitsanalyse wird jährlich auf Aktualität geprüft und gegebenenfalls angepasst – so auch im Geschäftsjahr 2025. Es ergab sich lediglich eine geringfügige Änderung der Definition der wesentlichen IROs 21 und 22 aufgrund der Aktualisierung. Eine erneute Durchführung der zugrundeliegenden Stakeholder-Einbeziehung (wie zum Beispiel Fokusinterviews) für die Ermittlung der IROs ist für das Geschäftsjahr 2027 geplant. Bedarfsgegeben kann der Rhythmus verkürzt werden. Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse gliederte sich in die Inside-Out und die Outside-In Perspektive. Die Inside-Out Perspektive betrachtet den Einfluss der Gruppe auf ihr Umfeld und basierte auf einem Impact Assessment durch das ESG-Team. Die Outside-In Perspektive beschreibt den Einfluss von Nachhaltigkeitsthemen auf die Gruppe. Hierbei lag der

Fokus auf den finanziellen Risiken und Chancen unter Berücksichtigung von Abhängigkeiten, welche vom Risikomanagement-Team ermittelt und bewertet wurden. Somit wurden Nachhaltigkeitsrisiken auf die gleiche Weise wie sonstige Risiken des Unternehmens evaluiert. Der Erhebungsprozess wurde in den Risikomanagementprozess integriert und speist sich aus dessen Erkenntnissen. Im gesamten Prozess der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurde durch den regelmäßigen Austausch zwischen ESG- und Risikomanagement sichergestellt, dass wechselseitige Einflüsse berücksichtigt werden konnten.

**Kontextanalyse:** Im Zuge der Kontextanalyse wurden die vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsketten sowie eigenen Aktivitäten und Standorte der Gruppe bestmöglich hinsichtlich potenzieller IROs evaluiert. Zudem erfolgten Analysen der Peer-Gruppe und der Anforderungen sektorspezifischer Nachhaltigkeitsberichterstattungsstandards. Die Einbindung der Stakeholder (zum Beispiel Mitarbeiter, Kapitalmarkt) geschah im Geschäftsjahr 2024 in Form von Fokusinterviews und Fachgesprächen. Die Identifikation der IROs basierte auf der Long List des ESRS 1 Application Requirement 16. Ergänzt wurden die dort aufgeführten Themen mit den Erkenntnissen der Kontextanalyse. Weiters wurden öffentlich zugängliche Studien und Analysen<sup>1</sup> sowie die Informationen der Stakeholder herangezogen, um IROs zu identifizieren und in einem späteren Analyseschritt zu bewerten. Abgeschlossen wurde dieser Schritt durch eine erste Selektion an Themen und IROs, welche mit der Gruppe in Verbindung stehen. Fokus der gesamten Voranalyse lag auf dem Motorradsegment der Gruppe, mit welchem ein Großteil der Umsätze, Investitions- und Betriebskosten verbunden sind. Implikationen und sich daraus ergebende IROs der weiteren Geschäftsbereiche wurden dennoch analysiert und in die Wesentlichkeitsanalyse inkludiert.

**Bewertung der IROs:** Als Nächstes folgte die Bewertung der Wesentlichkeit der einzelnen IROs. Die Bewertung der Auswirkungen erfolgte hinsichtlich der Kriterien Ausmaß, Umfang, Reversibilität und Wahrscheinlichkeit auf jeweils einer fünfstufigen Skala, welche mit qualitativen und quantitativen Kenngrößen definiert wurde (siehe nachfolgende Tabellen). Im Falle positiver IROs entfiel das Kriterium der Reversibilität ersatzlos. Bei tatsächlichen Auswirkungen oder Auswirkungen mit Bezug auf die Menschenrechte wurde eine Wahrscheinlichkeit von 100% angenommen.

	<b>Ausmaß der Auswirkungen (Scale)</b>	<b>Umfang der Auswirkungen (Scope)</b>	<b>Reversibilität der Auswirkungen</b>
1	Minimal / unbedeutend	Lokal / vereinzelt Personen betroffen	Einfach und schnell wiederherstellbar
2	Klein / gering	Regional / wenige Personen betroffen	Mit gewissem Aufwand wiederherstellbar
3	Mittel / spürbar	National / einige Personen betroffen	Schwer wiederherstellbar
4	Hoch / kritisch	EU-weit / viele Personen betroffen	Sehr schwer wiederherstellbar
5	Absolut / katastrophal	Global / sehr viele Personen betroffen	Nicht wiederherstellbar/irreversibel

Die Bewertung der Risiken und Chancen erfolgte hinsichtlich des Ausmaßes und der Wahrscheinlichkeit – ebenfalls auf fünfstufigen Skalen (siehe nachfolgende Tabellen) – und berücksichtigte sowohl Implikationen der wesentlichen Auswirkungen sowie von Abhängigkeitssituationen. Die Grundlage für die Bewertung bildete das Risikomanagement der Bajaj Mobility-Gruppe, welches Risiken und Chancen mit Hilfe verschiedener Simulationsmodelle und Verteilungen (z.B. Binomialverteilung, PERT-Verteilung) bewertet. Durch diese Integration wird sichergestellt, dass Nachhaltigkeitsrisiken gleichermaßen, wie andere Risiken des Unternehmens betrachtet werden.

	<b>Ausmaß der Risiken und Chancen</b>
1	Sehr niedriges Risiko / sehr niedrige Chance
2	Niedriges Risiko / niedrige Chance
3	Mittleres Risiko / mittlere Chance
4	Hohes Risiko / hohe Chance
5	Sehr hohes Risiko / sehr hohe Chance

Zur Bewertung der Wahrscheinlichkeit der Auswirkungen wurde dieselbe Skala verwendet, wie für die Bewertung der Wahrscheinlichkeit der Risiken und Chancen.

<sup>1</sup> Natura 2000: <https://natura2000.eea.europa.eu>; Key Biodiversity Areas: <https://www.keybiodiversityareas.org/sites/search>; Unesco World Heritage Convention: <https://whc.unesco.org/en/interactive-map/>; Aqueduct Water Risk Atlas: <https://www.wri.org/data/aqueduct-water-risk-atlas>; Swiss Re rds4c: <https://identity.swissre.com/>; CICES: <https://www.cices.eu>; FEMA's international survey on motorcycle emissions: [https://www.femamotorcycling.eu/wp-content/uploads/documents\\_library/web\\_results\\_emissions\\_survey\\_fema2021.pdf](https://www.femamotorcycling.eu/wp-content/uploads/documents_library/web_results_emissions_survey_fema2021.pdf)

	<b>Wahrscheinlichkeit der Auswirkungen, Risiken und Chancen</b>	<b>in %</b>
1	Minimal wahrscheinlich	20
2	Wenig wahrscheinlich	40
3	Mittel wahrscheinlich	60
4	Sehr wahrscheinlich	80
5	Höchst wahrscheinlich	100

Sowohl die Auswirkungen als auch die Risiken und Chancen wurden für die jeweils anwendbaren Zeithorizonte (kurz-, mittel- und langfristig) spezifisch bewertet. Der Zeitraum mit der höchsten Bewertung war für die nachfolgende Kategorisierung in wesentliche und nicht wesentliche IROs auf Basis einer Wesentlichkeitsgrenze ausschlaggebend. Dabei wurden die Bewertungen der Auswirkungen sowie der Risiken und Chancen durch Division auf eine einheitliche Skala normalisiert. Als Wesentlichkeitsgrenze wurde der Wert 0,6 auf der möglichen Skala von 0-1 festgelegt, wobei Null Nicht-Wesentlichkeit und Eins den höchstmöglichen Wesentlichkeitswert repräsentierten. Für die Kategorisierung als wesentlich war es ausreichend, wenn das Thema aus der Inside-Out oder der Outside-In Perspektive den Schwellenwert der Wesentlichkeit überstieg. Die in Abschnitt GOV-5 beschriebenen internen Kontrollen wurden auch für die doppelte Wesentlichkeitsanalyse angewandt.

	<b>Kriterium</b>	<b>Zugrundlegende Fragestellungen</b>
Auswirkungen	Ausmaß (Scale)	Wie sehr beeinflusst die Auswirkung die Umwelt, betroffene Personen oder die Gesellschaft unter Berücksichtigung bereits bestehender Maßnahmen? Geplante Maßnahmen wurden nicht berücksichtigt.
	Umfang (Scope)	Wie groß ist die Tragweite gemessen an geografischen Skalen oder Anzahl betroffener Personen?
	Reversibilität	Wie leicht kann der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt werden?
Risiken und Chancen	Ausmaß	Wie groß und schwerwiegend ist das Risiko oder die Chance unter Berücksichtigung bestehender Maßnahmen?
Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wahrscheinlichkeit	Wie wahrscheinlich ist das Eintreten der Auswirkung, des Risikos oder der Chance innerhalb eines festgelegten Zeitraums?

Ergänzungen aufgrund der themenbezogenen Anforderungen an die Wesentlichkeitsanalyse

**E1 Klimawandel:** Die Gruppe trägt als Hersteller von motorbetriebenen Fahrzeugen durch den Ausstoß von THG zum Klimawandel bei. Ein Großteil der THG-Emissionen entsteht in der nachgelagerten Wertschöpfungskette – konkret in der Nutzungsphase der Fahrzeuge (Scope 3.11 des GHG-Protocol). Bei der Bewertung der Wesentlichkeit der THG-Emissionen berücksichtigte die Gruppe THG-Bilanzen der Vorjahre und konnte somit primäre Emissionstreiber identifizieren. Weitere Informationen zur aktuellen THG-Bilanz finden sich im Abschnitt E1-6. Ferner wurden externe Faktoren, wie der gesellschaftliche und regulatorische Wandel berücksichtigt.

Bei der Ermittlung klimabedingter physischer Risiken überarbeitete die Gruppe im Geschäftsjahr 2025 ihre zugrundeliegende Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse, um auf die zukünftig geforderte Quantifizierung der physischen Klimarisiken vorbereitet zu sein und bezog zusätzlich neue wissenschaftliche Erkenntnisse ein. Zu den möglichen Schadensfällen zählen Schäden an der Infrastruktur der Gruppe sowie Produktionsunterbrechungen aufgrund von physischen Klimaereignissen. Wie auch in der Vorjahresanalyse stützte sich die Gruppe auf Daten einer speziellen Software-Lösung, welche die aktuelle sowie zukünftige Exposition von Standorten hinsichtlich physischer Klimarisiken betrachtet. Es wurden die Zeiträume bis 2030 und bis 2060 sowie die Klimaszenarien SSP1-2.6, SSP2-4.5 und SSP5-8.5 berücksichtigt. Grund für die Auswahl der Zeithorizonte (kurz-, mittel- und langfristig) und Klimaszenarien waren zum einen externe Faktoren, wie zum Beispiel verbindliche Vorgaben in Regularien oder Verträgen. Zum anderen erlaubten diese einen breit gefächerten Blick auf mögliche Risiken, da jeweils Randpositionen betrachtet werden. Die Klimaszenarien definieren sich wie nachfolgend<sup>2</sup>:

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

Die überarbeitete Analyse basierte auf dem Hazard-Exposure-Modell (HEV-Modell) des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), das Risiken als Zusammenspiel von Gefahr (Hazard), Exponierung (Exposure) und Verletzlichkeit (Vulnerability) definiert. Die Analyse stellt

<sup>2</sup> Für weitere Informationen siehe: IPCC, 2023: Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team: H. Lee and J. Romero (eds.). IPCC, Geneva, Switzerland, 184 pp., doi: 10.59327/IPCC/AR6-9789291691647.

damit ein vollständiges Bild der Risikolage hinsichtlich physischer Klimarisiken sicher. Das Ergebnis der Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse ergab keine wesentlichen physischen Klimarisiken an den wesentlichen Produktionsstandorten der Gruppe.

Klimabedingte Übergangsrisiken und -Chancen wurden im Risikomanagementprozess über drei Zeiträume (kurz-, mittel- und langfristig) hinweg berücksichtigt. Dabei wurde als Bewertungsgrundlage eine Entwicklung angenommen, welche sich am SSP1-2.6 Szenario orientiert und somit in Einklang mit dem Pariser Klimaschutzabkommen steht. Dieser Ansatz ist aufgrund seiner transformativen Art mit den größten Übergangsrisiken und -chancen in Verbindung zu bringen. Besonderer Fokus lag auf der aktuellen klimapolitischen Situation in der europäischen Union, da diese den zentralen regulatorischen Rahmen für die Gruppe bildet. In die Analyse floss das Ausmaß der Risiken und Chancen sowie deren Wahrscheinlichkeit ein. Schwerpunkt der Analyse lag auf potenziell betroffenen Geschäftstätigkeiten. Da der Großteil der THG-Emissionen dem Scope 3.11 zuzuordnen sind, ist dieser verhältnismäßig am stärksten mit Übergangsrisiken und -chancen verbunden. Durch die Analyse konnten zwei wesentliche Übergangsereignisse identifiziert werden (IROs: 03, 04).

Die Erkenntnisse der auf physischen Klimarisiken basierenden Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse sowie der Analyse der transitorischen Klimarisiken und Chancen flossen in die Resilienzanalyse (zum Umfang, den Inhalten und Ergebnissen der Analyse inklusive einer Beurteilung des Geschäftsmodells siehe SBM-3) ein.

**E2 Umweltverschmutzung:** Bei der Bewertung der IROs im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung wurde das Vorhandensein von Abfallmanagementsystemen berücksichtigt. Es wurden die verwendeten gefährlichen Arbeits- und Betriebsstoffe analysiert und in besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe unterteilt. Fokus der Analyse war die eigene Geschäftstätigkeit der Gruppe. Unter Einbezug verschiedener Fachbereiche und Stakeholder wurden die Präventivmaßnahmen, welche ein Austreten der Stoffe verhindern sollen, betrachtet. Fokus der Analyse lag auf den Produktionsstandorten der Gruppe in Mattighofen und Munderfing. Des Weiteren wurden alle produzierenden Standorte hinsichtlich ihrer Entfernung zu besonders schützenswerten Umweltgebieten überprüft<sup>3</sup>. Lediglich ein Standort befand sich in Nähe zu einem derartigen Gebiet. Dieser Standort gehört zu einem im Geschäftsjahr 2025 entkonsolidierten Geschäftsbereich. Schutzmaßnahmen wurden hier bereits in der Vergangenheit implementiert. Lokale Gemeinschaften wurden am Standort Munderfing in Form von Fokusinterviews konsultiert. Es wurden keine wesentlichen IROs im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung identifiziert.

**E3 Wasser- und Meeresressourcen:** Die Bajaj Mobility-Gruppe führte eine datenbankgestützte<sup>4</sup> Standortanalyse bezüglich möglicher Wasserrisiken durch. Fokus der Analyse war die eigene Geschäftstätigkeit der Gruppe. Allerdings wurden auch die Hauptstandorte von Bajaj Auto und CFMOTO berücksichtigt. Bei wesentlichen Standorten in Gebieten mit erhöhtem Wasserrisiko wurde deren Wassermanagement unter Berücksichtigung der Tätigkeiten am Standort analysiert. Dabei handelte es sich um Standorte in Indien und den USA. Beim Standort in den USA handelt es sich primär um einen Bürostandort. Am Standort von Bajaj Auto in Indien ist bereits ein umfassendes Wassermanagement implementiert. Lokale Gemeinschaften wurden lediglich am Standort Munderfing in Form von Fokusinterviews konsultiert. Es wurden keine wesentlichen IROs im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen identifiziert.

**E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme:** Die Bewertung der Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme, welche auf mehreren Datenbanken<sup>5</sup> basierte, bezweckte die Identifikation von Standorten der Gruppe in der Nähe von besonders schützenswerten Umweltgebieten. Es wurde ein Standort in der Nähe eines besonders schützenswerten Gebietes identifiziert. Der Standort gehört zu einer inzwischen entkonsolidierten Gesellschaft und hatte in der Vergangenheit bereits ausreichende Schutzmaßnahmen gegen mögliche Auswirkungen auf die schützenswerte Umwelt umgesetzt, sodass kurz-, mittel- und langfristig keine negativen Einflüsse auf das Gebiet erwartet werden. Ergänzend berücksichtigte die Gruppe Auswirkungen durch die Gewinnung von Rohstoffen auf die biologische Vielfalt in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Die Abhängigkeit von Ökosystemdienstleistungen wurde durch das Risikomanagement auf Basis der Common International Classification of Ecosystem Services (CICES) V.5.2<sup>6</sup> in Betracht gezogen. Es wurde eine Abhängigkeit von den Ökosystemdienstleistungen 3.1.1.1 und 6.1.1.1 festgestellt. Eine gravierende Verschlechterung der Ökosystemdienstleistungen wird jedoch über alle drei Zeithorizonte (kurz-, mittel und langfristig) hinweg als unwahrscheinlich eingestuft und die Abhängigkeit somit als nicht wesentlich bewertet. Weitere Risiken und Chancen wurden nicht betrachtet. Lokale Gemeinschaften wurden nicht konsultiert. Es wurden keine wesentlichen IROs im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen identifiziert.

<sup>3</sup> Natura 2000: <https://natura2000.eea.europa.eu/>; Key Biodiversity Areas: <https://www.keybiodiversityareas.org/sites/search>; Unesco World Heritage Convention: <https://whc.unesco.org/en/interactive-map/>;

<sup>4</sup> Aqueduct Water Risk Atlas: <https://www.wri.org/data/aqueduct-water-risk-atlas>;

<sup>5</sup> Natura 2000: <https://natura2000.eea.europa.eu/>; Key Biodiversity Areas: <https://www.keybiodiversityareas.org/sites/search>; Unesco World Heritage Convention: <https://whc.unesco.org/en/interactive-map/>;

<sup>6</sup> Verfügbar unter: <https://cices.eu/>

**E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft:** Zur Ermittlung wesentlicher IROs im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft betrachtete die Gruppe ihre verschiedenen Geschäftstätigkeiten und die Ressourcenzu- und -abflüsse im Vorjahr. Für den Ressourcenzufluss wurde dabei die Herstellung der Fahrzeuge als wesentlich identifiziert. Die Fahrzeuge sind auch hinsichtlich des Ressourcenabflusses und der Kreislaufwirtschaft wesentlich. Im Geschäftsjahr 2025 beschaffte die Gruppe verschiedene Rohstoffe und Materialien, darunter Stahl, Aluminium, Kunststoff und Gummi. Eine Analyse der eingesetzten Materialien nach Gewicht findet sich im Abschnitt E5-4. Lokale Gemeinschaften wurden nicht konsultiert.

**G1 Unternehmensführung:** Mit Ausnahme des Managements der Lieferantenbeziehungen existieren in der Unternehmensführung keine signifikanten, relevanten Unterschiede zwischen den Gesellschaften, Standorten oder Geschäftstätigkeiten der Bajaj Mobility-Gruppe. Auf eine Unterscheidung nach Standort, Tätigkeit, Sektor oder Struktur der Transaktion zur Ermittlung der wesentlichen IROs im Zusammenhang mit der Unternehmensführung wurde demnach verzichtet, da die möglichen IROs in Bezug auf Governance bei der Bajaj Mobility AG holistisch vom Risikomanagement in Kooperation mit der Rechtsabteilung betrachtet und definiert werden. Bei Analyse des Managements der Lieferantenbeziehungen wurde die wirtschaftliche Lage der Gruppe im Geschäftsjahr 2025 sowie im Vorjahr in Betracht gezogen. Die IROs wurden zum Teil spezifisch für die Gesellschaften im Sanierungsverfahren identifiziert.

#### **IRO-2 In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten**

Für die Sicherstellung einer vollständigen Berichterstattung wurden die ESRS-Datenpunkte zunächst auf Grundlage der Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse abgeleitet. In einem weiteren Schritt wurden diese hinsichtlich ihrer Relevanz für die Gruppe und ihre Stakeholder analysiert und mögliche Übergangsbestimmungen evaluiert. Das verbleibende Set relevanter ESRS-Datenpunkte wurde ergänzt um einzelne unternehmensspezifische und zusätzliche Angaben. Datenpunkte zu Konzepten, Maßnahmen und Zielen wurden anhand der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen beurteilt und in der Berichterstattung diesen zugeordnet. Eine Übersicht zu den thematisierten Angabepflichten sowie zu den Informationen aufgrund weiterer EU-Rechtsvorschriften finden sich im Anhang der nichtfinanziellen Erklärung.

#### **4.2 EU-TAXONOMIE: ANGABEN NACH ARTIKEL 8 DER VERORDNUNG (EU) 2020/852 (TAXONOMIE-VERORDNUNG)**

Im Rahmen des EU-Aktionsplans zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums (EU Action Plan on Sustainable Finance) ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen eine wesentliche Zielsetzung. Vor diesem Hintergrund trat Mitte 2020 die EU-Taxonomie-Verordnung (Taxonomie-VO, Verordnung (EU) 2020/852) in Kraft, die als einheitliches und rechtsverbindliches Klassifizierungssystem festlegt, welche Wirtschaftstätigkeiten in der EU als ökologisch nachhaltig gelten. Ergänzend dazu hat die Europäische Kommission verschiedene delegierte Verordnungen erlassen, insbesondere die delegierte Verordnung (EU) 2021/2139 (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) iVm (EU) 2023/2485 (Umweltziele 1 bis 2), die delegierte Verordnung (EU) 2021/2178 (Verordnung zur Offenlegungspflicht) und die delegierte Verordnung (EU) 2023/2486 (Umwelt-Taxonomie, Umweltziele 3 bis 6). Im Jänner 2026 wurde die delegierte Verordnung (EU) 2026/73 zur Vereinfachung der Berichterstattung der EU-Taxonomie veröffentlicht. Die damit ergangenen Erleichterungsvorschriften für die EU-Taxonomie werden in der Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2025 bereits angewendet. Weitere Informationen zur Umsetzung der Erleichterung finden sich in den nachfolgenden Abschnitten.

Die EU-Taxonomie enthält folgende sechs Umweltziele:

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

Bei der Klassifizierung der Wirtschaftstätigkeiten wird zwischen Taxonomiefähigkeit und Taxonomiekonformität unterschieden. Eine Wirtschaftstätigkeit ist taxonomiefähig, wenn sie im Katalog der Taxonomie-VO erfasst wird und somit potenziell zur Erreichung eines oder mehrerer Umweltziele beitragen kann. Für die Taxonomiekonformität einer Wirtschaftstätigkeit ist die kumulative Prüfung und Erfüllung der drei folgenden Bedingungen nachzuweisen:

- » Wesentlicher Beitrag: Die Wirtschaftstätigkeit leistet einen wesentlichen Beitrag zu einem oder mehreren der sechs Umweltziele.
- » Do No Significant Harm (DNSH): Die Wirtschaftstätigkeit führt nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer Umweltziele.
- » Mindestschutz: Soziale Mindestschutz-Kriterien werden eingehalten.

Über die Ergebnisse der Klassifizierung ist jährlich zu berichten. Dabei sind die in der Verordnung definierten Kennzahlen zu Umsatz, Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) auszuweisen.

### **Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2025**

Aufgrund von Art. 8 Z. 1 der Taxonomie-VO iVm § 267a UGB ist die Bajaj Mobility AG dazu verpflichtet, die Regulatorik der Taxonomie-VO anzuwenden. Gemäß § 245a Abs. 1 UGB wurde der Konzernabschluss der Bajaj Mobility AG zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 nach den IFRS aufgestellt. Die zur Berechnung der Umsatz-, CapEx- und OpEx-Kennzahlen genutzten Beträge basierten auf den mittels Vollkonsolidierung berichteten Zahlen. Demzufolge sind Unternehmen, welche nach der Equity-Methode bilanziert wurden, nicht berücksichtigt. Der Konsolidierungskreis entspricht jenem der Finanzberichterstattung (für weitere Informationen siehe Kapitel II. Konsolidierungskreis und XII. Konzernunternehmen (Beteiligungsspiegel) des Konzernanhangs 2025).

Der Prozess zur Umsetzung der Anforderungen gemäß Taxonomie-VO basierte auf der bereits seit dem Geschäftsjahr 2023 angewendeten Bewertungsmethodik. Sie beinhaltet Kriterien für die eindeutige Zuordnung der eigenen Wirtschaftsaktivitäten zu den in der Taxonomie-VO gelisteten Wirtschaftstätigkeiten.

Eine relevante Änderung des Prozesses stellt die erstmalige Anwendung der De-minimis-Schwelle der delegierten Verordnung (EU) 2026/73 dar. Diese Regelung besagt, dass Wirtschaftstätigkeiten, die kumuliert einen geringeren Anteil als 10% des KPI-Nenners repräsentieren, als finanziell nicht wesentlich definiert werden können. Für diese Tätigkeiten ist daher keine Bewertung ihrer Taxonomiefähigkeit oder Taxonomiekonformität erforderlich.

Die Bearbeitung der Anforderungen aus der Taxonomie-VO erfolgte primär durch das ESG-Team in Zusammenarbeit mit den Abteilungen Controlling und Accounting. Bedarfsbezogen wurden weitere Bereiche involviert.

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

1. Abgrenzung der einzubeziehenden Unternehmen
2. Analyse umsatzbezogener Wirtschaftsaktivitäten
3. Analyse nicht umsatzbezogener Wirtschaftsaktivitäten
4. Unterscheidung der Wirtschaftsaktivitäten hinsichtlich ihrer Wesentlichkeit (De-minimis-Schwelle)
5. Zuordnung der finanziell wesentlichen Aktivitäten zu den Wirtschaftstätigkeiten (Taxonomiefähigkeit)
6. Prüfung der Konformitätsbedingungen (wesentlicher Beitrag, DNSH-Kriterien, Mindestschutzkriterien)
7. Berechnung der Taxonomie-Kennzahlen
8. Berichterstattung inklusive Meldebögen

### **Wirtschaftsaktivitäten**

Die Analyse der Wirtschaftsaktivitäten unterteilte sich in die Betrachtung der umsatzbezogenen und der nicht umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten. Umsatzbezogene Wirtschaftsaktivitäten generieren einen Umsatz für das Unternehmen und umfassen das gesamte Produktportfolio sowie die damit verbundenen Investitionen und Kosten. Nicht umsatzbezogene Wirtschaftsaktivitäten beziehen sich auf Investitionen und Kosten, die nicht mit dem Geschäftsmodell und den Umsätzen in Verbindung stehen, jedoch im Rahmen der unternehmerischen Tätigkeit erfolgen.

Ein wesentlicher Faktor für die Analyse und Klassifizierung der umsatzbezogenen Aktivitäten bestand insbesondere im Mobilitätsbereich der Bajaj Mobility-Gruppe in der Unterscheidung des Geschäftsmodells und der Antriebstechnologie. Das Geschäftsmodell wurde dabei in Handel

und Herstellung/Assemblierung unterteilt. Wurden Produkte zugekauft und ohne wesentliche Änderung wieder verkauft, erfolgte eine Zuweisung zum Geschäftsmodell Handel und demzufolge eine Ausweisung als nicht taxonomiefähig (siehe Abschnitt „Umsatzbezogene Wirtschaftsaktivitäten“). Die Differenzierung der Antriebstechnologie in Verbrennungsmotor und batterie-elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge war für die Prüfung der Taxonomiekonformität bedeutend und wird im Abschnitt „Konformitätsbedingungen“ genauer erläutert.

**Umsatzbezogene Wirtschaftsaktivitäten**

Das Geschäft der Bajaj Mobility-Gruppe umfasst die Entwicklung, Herstellung/Assemblierung und den Vertrieb von Kraftfahrzeugen. Alle Aktivitäten, die damit in direkter Verbindung stehen, wurden dem Umweltziel Klimaschutz (climate change mitigation: CCM) und in weiterer Folge der Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3. Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien zugeordnet. Damit erfolgte die Klassifizierung der Kraftfahrzeuge als taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit. Ausgenommen von der Zuordnung zu der Wirtschaftstätigkeit sind Fahrzeuge, die durch Partner der Gruppe assembliert oder extern bezogen werden und als Handelsware identifiziert wurden.

Einen weiteren Wirtschaftszweig stellt der Handel mit (Elektro-) Fahrrädern dar. Diese Produkte werden zu Handelszwecken bezogen und wurden somit nicht der Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3. Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien zugeordnet.

Produkte, welche nicht direkt einer Wirtschaftstätigkeit zugeordnet werden konnten, wurden als nicht taxonomiefähig klassifiziert. Darunter fiel unter anderem der Verkauf von PG&A-Artikeln (Parts, Garments & Accessories – Teile, Bekleidung & Accessoires), die zu Handelszwecken bezogen werden, sowie von Fahrwerkskomponenten und deren technischem Zubehör (zum Beispiel Produkte der Marke WP), da durch diese eine Verbesserung der Umwelleistung nicht gegeben ist. Darüber hinaus umfasst die Geschäftstätigkeit Leistungen in den Bereichen Forschung und Entwicklung sowie digitale Transformation, die größtenteils für interne Zwecke in Anspruch genommen werden. Leistungen an Dritte in diesen Bereichen konnten keiner Wirtschaftstätigkeit zugeordnet werden und wurden demnach als nicht taxonomiefähig ausgewiesen. Der Wirtschaftszweig Motorsport wurde ebenfalls als nicht taxonomiefähig klassifiziert.

Für das Geschäftsjahr 2025 wurde die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3. Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien, welche einen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leistet, als umsatzbezogene Wirtschaftstätigkeit in Verbindung mit der Taxonomie-VO definiert. Die der Wirtschaftstätigkeit zugeordneten Wirtschaftsaktivitäten umfassen die Assemblierung und den Verkauf von Kraftfahrzeugen.

**Nicht umsatzbezogene Wirtschaftsaktivitäten**

Die Analyse der nicht umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten im Geschäftsjahr 2025 basierte auf den im Geschäftsjahr 2024 geführten Gesprächen mit den Fachabteilungen, wobei der Schwerpunkt auf dem Bereich Immobilienmanagement lag. Im Rahmen der weiteren Analyse wurde die eindeutige Zuordenbarkeit der Kosten und Investitionen zur jeweiligen Wirtschaftstätigkeit geprüft und umgesetzt, um eine Doppelzählung in der Berechnung auszuschließen. Die Zuordnung erfolgte auf Basis einer klaren Methodik, welche auch die Vergleichbarkeit mit den Vorjahren sicherstellt.

**Konformitätsbedingungen**

**Finanziell wesentliche Wirtschaftstätigkeit**

Code	Wirtschaftstätigkeit	KPI	Wesentlicher Beitrag	DNSH
CCM 3.3.	Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	Umsatz, CapEx, OpEx	erfüllt	nicht erfüllt

**Wesentlicher Beitrag**

Um die Erfüllung der technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz zu prüfen, erfolgte für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3. Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien eine Klassifizierung der Kraftfahrzeuge nach den Antriebstechnologien Verbrennungsmotor und batterie-elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge. Fahrzeuge im Motorradsegment (Fahrzeuge der Klasse L) leisten ausschließlich mit einer CO<sub>2</sub>-Abgasemission von 0 g CO<sub>2</sub>e/km einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Umweltziels. Personenkraftfahrzeuge (Fahrzeuge der Klasse M1) dürfen bis 31. Dezember 2025 höchstens eine CO<sub>2</sub>-Emission von 50 g CO<sub>2</sub>/km ausstoßen, um die Anforderungen zu erfüllen. Anhand dieser Bewertungskriterien erfüllten ausschließlich die batterie-elektrisch betriebenen Motorräder der Bajaj Mobility-Gruppe die technischen Bewertungskriterien für den wesentlichen Beitrag.

### Do No Significant Harm (DNSH)

Das DNSH-Kriterium wurde für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien, welche die technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zu einem Umweltziel erfüllte, geprüft. Die Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse (Kriterium 2: Anpassung an den Klimawandel) wurde im Geschäftsjahr 2025 aktualisiert. Weitere Informationen zur Analyse finden sich in den Abschnitten IRO-1 und SBM-3. Die Gruppe konnte die erforderlichen Nachweise zur Erfüllung des DNSH-Kriteriums (insbesondere Kriterium 5: Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) nicht vollständig erbringen. Daher wurde für diese Wirtschaftstätigkeit keine Taxonomiekonformität erreicht.

### Mindestschutz

Abschließend ist sicherzustellen, dass Tätigkeiten in Übereinstimmung mit den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen, den UN-Prinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den ILO-Kernarbeitsnormen und der Internationalen Menschenrechtscharta stehen. Da bei der als finanziell wesentlich identifizierten Wirtschaftstätigkeit die kumulative Erfüllung der Konformitätskriterien des wesentlichen Beitrags und des DNSH-Kriteriums nicht gegeben war, wurde auf eine gesonderte Prüfung des Mindestschutzes im Zuge der EU-Taxonomie verzichtet.

Im Rahmen der unternehmerischen Sorgfaltspflicht setzte sich die Gruppe jedoch mit relevanten Risiken auseinander, wie zum Beispiel in Bezug auf die Menschenrechte (einschließlich Kinder- und Zwangsarbeit, Arbeits- und Verbraucherrechte), Bestechung, Bestechungsaufforderung und Erpressung. Weitere Informationen zur Sorgfaltspflicht der Bajaj Mobility AG sind im Abschnitt GOV-4 verfügbar.

### Berechnung der Kennzahlen

In die Berechnung der Kennzahlen gemäß Taxonomie-VO wurden alle vollkonsolidierten Gesellschaften einbezogen. Doppelzählungen wurden vermieden, da die Zuordnung zu einer Wirtschaftstätigkeit direkt erfolgte. Die Zuordnung erfolgte auf Basis einer klaren Methodik, welche auch die Vergleichbarkeit mit den Vorjahren sicherstellt.

#### Umsatz-Kennzahl

Die Umsatz-Kennzahl ergibt sich aus dem Verhältnis der Umsatzerlöse aus taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten eines Geschäftsjahres zu den Gesamtumsatzerlösen des Geschäftsjahres. Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dieser Position ausgewiesenen Beträge stellen die Basis für die Umsatzerlöse (Nenner) dar.

m€	2025	2024
Umsätze aus Kundenverträgen	1.002,8	1.866,9
Sonstige Umsatzerlöse	6,6	12,1
<b>Umsatzerlöse (Nenner)</b>	<b>1.009,4</b>	<b>1.879,0</b>

Die Gesamtumsatzerlöse des Geschäftsjahres 2025 von € 1.009,4 Mio. (2024: € 1.879,0 Mio.) (siehe Kapitel III. Segmentberichterstattung im Konzernanhang 2025) bildeten gemäß Taxonomie-VO den Nenner der Umsatz-Kennzahl. Durch eine Detailanalyse der Umsatzerlöse erfolgte die Zuordnung des jeweiligen Umsatzes zu den Wirtschaftstätigkeiten. Die jeweils zugeordneten Anteile der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten stellten den Zähler dar.

Im Vergleich zum Vorjahr gab es im Geschäftsjahr 2025 einen Umsatzrückgang von rund 46% (für weitere Details siehe Kapitel III Segmentberichterstattung im Konzernanhang 2025). Dieser wirkte sich auf die Höhe der taxonomiefähigen Umsatzerlöse sowie auf den Anteil des taxonomiefähigen Umsatzes am Gesamtumsatz der Bajaj Mobility AG aus (2025: 54,3%, 2024: 62,4%). Ein taxonomiekonformer Anteil konnte wie im Vorjahr nicht ausgewiesen werden.

#### CapEx-Kennzahl

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

Gemäß der Taxonomie-VO umfasst die Basis der Investitionsausgaben (Nenner) die Zugänge an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten vor Abschreibungen und etwaigen Neubewertungen und ohne Änderungen des beizulegenden Zeitwerts. Außerdem enthält der Nenner auch Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, die aus Unternehmenszusammenschlüssen resultieren (Anwendung von IFRS (IAS 16, 38, 40, 41, IFRS 16) oder nationalen Rechnungslegungsmethoden, falls IFRS nicht angewendet werden). Zugänge zum Goodwill sind nicht in die Berechnung miteinzubeziehen.

m€	2025	2024
IAS 16 Sachanlagen	25,5	206,9
IAS 38 Immaterielle Vermögenswerte	4,6	204,7
IFRS 16 Leasingverhältnisse	47,7	44,6
<b>Investitionsausgaben (Nenner)</b>	<b>77,8</b>	<b>456,2</b>

Den Nenner der CapEx-Kennzahl der Gruppe bildeten für das Geschäftsjahr 2025 somit die Zugänge zu den materiellen und immateriellen Vermögenswerten sowie die Zugänge aus aktivierten Nutzungsrechten an den vorher genannten Vermögenswerten in Höhe von € 77,8 Mio. (2024: € 456,2 Mio.) (siehe Zugänge in den Anhangangaben 23. Immaterielle Vermögenswerte und 24. Sachanlagen). Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2025 auf € 0 Mio. (2024: € 193,9 Mio.). Nicht enthalten sind Anzahlungen an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten.

Die kumulierten Investitionsausgaben, der als finanziell nicht wesentlich definierten Aktivitäten, betragen im Geschäftsjahr 2025 € 2,6 Mio. Das entspricht 3,4% der gesamten Investitionsausgaben. Die als finanziell nicht wesentlich definierten Aktivitäten umfassten Investitionen in Mitarbeitermobilität, Gütertransport und Gebäudeinfrastruktur.

Der Vergleich der Geschäftsjahre 2024 und 2025 zeigte einen Rückgang der Investitionen des Nenners gemäß Taxonomie-VO, der vor allem auf die Zugänge durch Unternehmenszusammenschlüsse im Geschäftsjahr 2024 zurückzuführen ist. Bei Betrachtung der Anteile der taxonomiefähigen Investitionsausgaben an den Investitionsausgaben des Nenners ist im Vergleich zum Vorjahr der Anteil des taxonomiefähigen CapEx leicht gestiegen (2025: 94,3%, 2024: 93,0 %). Ein taxonomiekonformer Anteil konnte nicht ausgewiesen werden (2024: 0,87%).

#### OpEx-Kennzahl

Der taxonomiefähige bzw. taxonomiekonforme OpEx gibt den Anteil der Betriebsausgaben (OpEx) im Sinne der Taxonomie-VO an, der entweder mit taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder mit dem Erwerb von Produkten und Leistungen aus taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden ist.

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

m€	2025	2024
Kurzfristiges Leasing	30,0	34,3
Wartung und Reparatur	10,7	17,8
Sämtliche andere direkte Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens	2,1	2,7
<b>Betriebsausgaben (Nenner)</b>	<b>42,8</b>	<b>54,8</b>

Beträge wurden derart gerundet, dass die Summen der Zeilen der Gesamtsumme entsprechen.

Für die Berechnung des Nenners der OpEx-Kennzahl wurden die Betriebsausgaben für kurzfristige Miete und kurzfristiges Leasing, Wartungs- und Instandhaltungsaufwendungen sowie sämtliche Kosten der Reinigung als andere direkte Ausgaben in Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens einbezogen. Die Betriebsausgaben im Nenner beliefen sich für das Geschäftsjahr 2025 auf € 42,8 Mio. (2024: € 54,8 Mio.).

Die kumulierten Betriebsausgaben, der als finanziell nicht wesentlich definierten Aktivitäten, betragen im Geschäftsjahr 2025 € 2,6. Das entspricht 6,1% der gesamten Betriebsausgaben. Die als nicht wesentlich definierten Aktivitäten umfassten Betriebsausgaben in Mitarbeitermobilität und Gütertransport.

Im Vergleich zum Geschäftsjahr 2024 sind die Betriebsausgaben im Geschäftsjahr 2025 aufgrund der reduzierten Produktionstätigkeiten gesunken. Der taxonomiefähige Anteil am Nenner ist ebenfalls zurückgegangen (2025: 78,5%, 2024: 90,3%). Ein taxonomiekonformer Anteil konnte nicht ausgewiesen werden (2024: 0,67%).

**Meldebogen: Übersicht**

Geschäftsjahr 2025	Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätigkeiten nach Umweltzielen															
	KPI	Insgesamt	Anteil taxonomie-fähiger Tätigkeiten	Taxonomie konforme Tätigkeiten	Anteil taxonomie-konformer Tätigkeiten	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	Anteil der ermöglichenden Tätigkeiten	Anteil der Übergangstätigkeiten	Nicht bewertete nicht wesentliche Tätigkeiten	Taxonomiekonforme Tätigkeiten im vorangegangenen Geschäftsjahr (2024)	Anteil taxonomiekonformer Tätigkeiten im vorangegangenen Geschäftsjahr (2024)
	m€	%	m€	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	m€	%
Umsatz	1.009,40	54,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-	-	0,00	0,00	0,00
CapEx	77,80	94,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-	-	3,40	3,90	0,87
OpEx	42,78	78,49	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-	-	6,08	0,40	0,67

**Meldebogen: Umsatz**

Geschäftsjahr 2025	Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätigkeiten nach Umweltzielen														
	Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie-fähiger KPI (Anteil des taxonomie-fähigen Umsatzes)	Taxonomie-konformer KPI (Geldwert des Umsatzes)	Taxonomie-konformer KPI (Anteil des taxonomie-konformen Umsatzes)	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	Ermöglichende Tätigkeit	Übergangstätigkeit	Taxonomiekonformer Anteil der taxonomie-fähigen Tätigkeiten	
		%	m€	%	%	%	%	%	%	%	%	Ggf. E	ggf. T	%	
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3.	54,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	E	-	0,00	
<b>Summe der Konformität nach Ziel</b>					<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>				
<b>KPI-Gesamtwert (Umsatz)</b>		<b>54,30</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>E</b>	<b>-</b>	<b>0,00</b>	

**Meldebogen: CapEx**

Geschäftsjahr 2025					Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätigkeiten nach Umweltzielen										
Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomiefähiger KPI (Anteil des taxonomiefähigen CapEx)	Taxonomiekonformer KPI (Geldwert des CapEx)	Taxonomiekonformer KPI (Anteil des taxonomiekonformen CapEx)	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	Ermöglichende Tätigkeit	Übergangstätigkeit	Taxonomiekonformer Anteil der taxonomiefähigen Tätigkeiten		
		%	m€	%	%	%	%	%	%	%	ggf E	ggf. T	%		
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3.	94,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	E	-	0,00		
<b>Summe der Konformität nach Ziel</b>					<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>					
<b>KPI-Gesamtwert (CapEx)</b>		<b>94,33</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>E</b>	<b>-</b>	<b>0,00</b>		

**Meldebogen: OpEx**

Geschäftsjahr 2025					Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätigkeiten nach Umweltzielen										
Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomiefähiger KPI (Anteil des taxonomiefähigen OpEx)	Taxonomiekonformer KPI (Geldwert des OpEx)	Taxonomiekonformer KPI (Anteil des taxonomiekonformen OpEx)	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	Ermöglichende Tätigkeit	Übergangstätigkeit	Taxonomiekonformer Anteil der taxonomiefähigen Tätigkeiten		
		%	m€	%	%	%	%	%	%	%	ggf E	ggf. T	%		
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3.	78,49	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	E	-	0,00		
<b>Summe der Konformität nach Ziel</b>					<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>					
<b>KPI-Gesamtwert (OpEx)</b>		<b>78,49</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>E</b>	<b>-</b>	<b>0,00</b>		

**4.3 ESRS E1 KLIMAWANDEL**

**Strategie**

**E1-1 Übergangsplan für den Klimaschutz**

Im Geschäftsjahr 2024 begann die Gruppe mit der Erarbeitung einer Dekarbonisierungsstrategie und eines Übergangsplans für den Klimaschutz. Aufgrund des Sanierungsverfahrens der KTM AG und zwei ihrer Tochtergesellschaften wurde die Erarbeitung des Übergangsplans vorübergehend ausgesetzt. Aus diesem Grund kann in der vorliegenden nichtfinanziellen Erklärung kein Übergangsplan offengelegt werden. Die Veröffentlichung ist mittelfristig geplant.

**ESRS 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell**

Thema	#	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs)		Zeithorizont
Klimaschutz	01	<b>Ausstoß von Treibhausgasemissionen (Scope 1 &amp; 2)</b> An den Standorten der Bajaj Mobility-Gruppe entstehen THG-Emissionen, welche zum Klimawandel beitragen.	Tatsächlich Negativ (OO)	●●●
	02	<b>Ausstoß von Treibhausgasemissionen (Scope 3)</b> In der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette der Gruppe entstehen THG-Emissionen, welche zum Klimawandel beitragen. Der überwiegende Anteil der Emissionen wird dabei in der Nutzungsphase der Fahrzeuge ausgestoßen (Scope 3.11).	Tatsächlich Negativ (VC)	●●●
	03	<b>Regulatorische Neuerungen im Nachhaltigkeitsbereich mit Fokus auf die Bekämpfung des Klimawandels</b> Bereits veröffentlichte oder noch in Entwicklung befindliche sowie zukünftige regulatorische Neuerungen können eine Anpassung des Geschäftsmodells der Gruppe erfordern und stellen ein klimabezogenes Übergangsrisiko dar.	Risiko (OO)	
Anpassung an den Klimawandel	04	<b>Transitorische Risiken durch die Entwicklung hin zu einer treibhausgasarmen Gesellschaft</b> Gesellschaftliche Entwicklungen aufgrund des Klimawandels und eines wachsenden Umweltbewusstseins (wie z.B. sinkende Akzeptanz für Verbrennungsmotoren) können eine Anpassung des Geschäftsmodells der Gruppe erfordern und stellen ein klimabezogenes Übergangsrisiko dar.	Risiko (OO, VC)	
Energie	05	<b>Verbrauch von (nicht)erneuerbaren Energien in der Produktion der Fahrzeuge</b> An den Standorten und vor allem in der Assemblierung der Fahrzeuge werden (nicht)erneuerbare Energien verbraucht.	Tatsächlich Negativ (OO)	●●●
	06	<b>Verbrauch von nichterneuerbaren Energien in der Produktnutzungsphase der Fahrzeuge</b> Der Betrieb der Verbrennungsmotoren findet überwiegend mit fossilen Brennstoffen statt.	Tatsächlich Negativ (VC)	●●●
	07	<b>Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien</b> Die Gruppe hat Photovoltaikanlagen und zugehörige Infrastruktur an ihren Standorten in Mattighofen (AT), Munderfing (AT), Terrassa (ES) und Murrietta (US) zur Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energie installiert.	Tatsächlich Positiv (OO)	●●●
	08	<b>Abhängigkeit von zuverlässiger Energieversorgung für die Produktions- und Assemblierungstätigkeiten</b> Durch den Ausfall der Energieversorgung kann es zu Einschränkungen in den Produktions- und Assemblierungsprozessen kommen.	Risiko (OO)	

OO: Own Operations – eigene Geschäftstätigkeiten, VC: Value Chain – vor- oder nachgelagerte Wertschöpfungskette  
 Kurzfristig: ●○○, Mittelfristig: ●●○, Langfristig: ○●●

Die Analyse des Einflusses des Klimawandels auf die Strategie und das Geschäftsmodell der Bajaj Mobility-Gruppe wurde in das Risikomanagement der Gruppe integriert. Diesbezügliche Analyseprozesse sind in Abschnitt IRO-1 dargestellt. Die darauf aufbauende klimabezogene Resilienzanalyse betrachtete transitorische und physische Klimarisiken und -chancen über drei Zeithorizonte hinweg und wird in Abschnitt SBM-3 detaillierter beschrieben. Mittels einer Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse wurden dabei physische Klimagefahren sowie bestehende Abhilfemaßnahmen untersucht. Im Ergebnis der Analyse wurde festgehalten, dass aufgrund der bestehenden Abhilfemaßnahmen, wie zum Beispiel Hochwasserrückhaltebecken und dem gegebenen Versicherungsschutz, keine wesentlichen physischen Klimarisiken berichtet werden. Im Prozess wurden zwei wesentliche Übergangsrisiken identifiziert, welche Einfluss auf das Geschäftsmodell der Gruppe haben können (siehe IRO 03 und IRO 04). Mit Ausnahme von IRO 07 stehen alle im Themenstandard E1 als wesentlich identifizierten IROs in Zusammenhang mit dem Geschäftsmodell der Gruppe. So entstehen etwa Energieverbräuche und THG-Emissionen sowohl durch die Produktionstätigkeiten als auch durch die Nutzung der Produkte.

**Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen**

**E1-2 Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel**

Umweltpolitik

Die Umweltpolitik bildet den Rahmen für umweltgerechtes Handeln. Sie wird in regelmäßigen Abständen aktualisiert und auf der Bajaj Mobility-Webseite veröffentlicht, wo sie für interne und externe Stakeholder jederzeit abrufbar ist. Die Umweltpolitik wurde im Rahmen des nach ISO 14001:2015 zertifizierten Umweltmanagementsystems erstellt und gilt für definierte Unternehmen an den Standorten Mattighofen, Munderfing und Schalchen. Die Verantwortung auf oberster Ebene liegt beim CEO der KTM AG. Die Umweltpolitik beschreibt Themen wie Ressourcenmanagement, das Bekenntnis zur Einhaltung rechtlicher Vorschriften (Umwelt-, Arbeitsschutz- und klimarelevante Gesetze, Verordnungen, Regularien und behördliche Auflagen), die Einbeziehung ökologischer Kriterien in der Beschaffung und den Umgang mit THG-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus hinweg. (IROs: 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08)

Umweltbericht

Der im Intranet zugängliche Umweltbericht umfasst die Unternehmensstandorte der KTM AG im Geltungsbereich der ISO 14001:2015 und wird regelmäßig aktualisiert. Der Bericht beschreibt die Umwelleistung der zertifizierten Gesellschaften beispielsweise hinsichtlich Stoff- und Materialströmen, dem Energiemanagement und Emissionen in die Umwelt. Ziele, Maßnahmen und Handlungsgrundsätze zur Verbesserung der Umwelleistung werden festgelegt. Auf oberster Ebene ist der CEO der KTM AG für den internen Umweltbericht verantwortlich. Erstellt wird der Bericht von der Qualitätsmanagement-Abteilung. (IROs: 01, 03, 05, 08)

Code of Conduct

Die wichtigsten Inhalte des Codes of Conduct, inklusive seiner allgemeinen Ziele, seines Anwendungsbereiches sowie der obersten Ebene, welche für die Umsetzung verantwortlich ist, finden sich im Abschnitt G1-1. (IROs: 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08)

**E1-3 Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten**

Eine Quantifizierung der erzielten und erwarteten Reduktion der THG-Emissionen durch die ergriffenen Maßnahmen war im Geschäftsjahr 2025 nicht möglich. Im Zuge der Erarbeitung des Übergangsplans für den Klimawandel wird die Quantifizierung der Reduktion erarbeitet. Dem Management der wesentlichen IROs im Zusammenhang mit dem Klimawandel und der Anpassung an den Klimawandel wurden finanzielle, personelle, organisationale und materielle Ressourcen zugewiesen, sodass die angeführten Maßnahmen initiiert oder umgesetzt werden konnten.

	Beschreibung	Status	IROs
<b>Regularienmanagement</b>			
Regularienmanagement	Zur Überwachung und Steuerung regulatorischer Neuerungen mit Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit und hierbei insbesondere auf den Umweltbereich der Bajaj Mobility-Gruppe, wurde im Geschäftsjahr 2025 eine zusätzliche Stelle geschaffen. Diese soll die Umsetzung relevanter Vorgaben koordinieren und die beteiligten Fachbereiche gezielt unterstützen.	○	03
<b>Forschung &amp; Entwicklung</b>			
Im Zuge der steigenden THG-Emissionen in der Erdatmosphäre und des voranschreitenden Klimawandels ist sich die Bajaj Mobility-Gruppe ihrer Verantwortung bewusst, zur Dekarbonisierung beizutragen. Dabei setzt die Gruppe auf Technologieoffenheit und forscht zur treibhausgasarmen Weiterentwicklung bestehender und neuer Systeme.			
LiONESS – Weiterentwicklung von Batteriesystemen	In Kooperation mit verschiedenen Forschungspartnern arbeitet KTM an energieeffizienten und sicheren Weiterentwicklungen von Batterien für Fahrzeuge der Klasse L. Das von der FFG (Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft) geförderte Projekt LiONESS zielt darauf ab, neue Simulations- und Messmethoden zu entwickeln. Ausgehend von einer multidisziplinären Bewertung ermöglichen sie die Optimierung dieser Batteriesysteme unter Berücksichtigung von Effizienz, Sicherheit und Nachhaltigkeit. Ebenfalls werden Potentiale zur Zweitnutzung der Batterien betrachtet. Im Geschäftsjahr 2025 war KTM unter anderem an experimentellen Untersuchungen und an der Entwicklung von effizienten und sicheren Recyclingprozessen für Batterien beteiligt. Ebenso sollen die im Rahmen des Projektes konzipierten Nachhaltigkeitsanforderungen in die allgemeinen Produkthanforderungen integriert werden. Das Projekt startete im März 2024 und soll im Jänner 2027 abgeschlossen werden.	●	01, 02, 03, 04, 06

Effizienzsteigerungen bei Verbrennungsmotoren	Die Gruppe arbeitet an Projekten zur Steigerung der Kraftstoffeffizienz sowie der Verbesserung und Neuentwicklung von Bauteilen und Komponenten bei Verbrennungsmotoren. Ziel ist die Steigerung der Energieeffizienz und die Reduktion des Kraftstoffverbrauchs sowie die Verbesserung des Fahrgefühls. Im Geschäftsjahr 2025 wurden hierzu mehrere Projekte fortgeführt, welche sich beispielsweise mit der Verbrennungsentwicklung, Leistungsdichte und Effizienz von Verbrennungsmotoren befassen.	☺	01, 02, 03, 04, 06
Austauschbare Batteriesysteme	Die Forschungsabteilung von KTM war Partner im von der EU im Rahmen des Horizon Europe geförderten Projektes Stan4SWAP. Im Zuge dessen wurde bis November 2025 eine Standardisierungs-Roadmap für Batteriewechselsysteme bei L-Kategorie-Fahrzeugen erstellt. Im abgelaufenen Geschäftsjahr leitete KTM das Arbeitspaket zur Identifikation von Lücken in der aktuellen Standardisierung sowie die Ausarbeitung von Grundlagen für die Standardisierung des Austauschs von Daten und Informationen innerhalb des Ökosystems für austauschbare Batterien. Die Arbeit im Projekt Stan4SWAP knüpfte an den Ergebnissen des SBMC (Swappable Battery Motorcycle Consortium) an, an dem sich KTM bis Ende 2024 beteiligte.	●	01, 02, 03, 04, 06
LENS – Projekt zur Verringerung von Lärm- und Luftemissionen	KTM war Partner des im Rahmen des Horizon Europe Forschungs- und Innovationprogramms geförderten Forschungsprojektes LENS. Das von September 2022 bis Ende November 2025 laufende Forschungsprojekt unterstützte Behörden, Städte und Gesetzgeber bei der Ausarbeitung geeigneter Maßnahmen, um die Lärm- und Luftemissionen von Fahrzeugen der L-Kategorie zu verringern. Es wurden Interventionen und Best Practices zur Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen von Leichtfahrzeugen entwickelt und gefördert. Darüber hinaus wurden Empfehlungen für Maßnahmen zur Anpassung der Emissionsvorschriften für zukünftige Fahrzeuge ausgearbeitet, einschließlich der Emissionen unter realen Fahrbedingungen und der regulatorischen Durchsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Manipulationssicherheit. KTM war bis Ende Juni 2025 Partner des Projektes, unterstützte dieses jedoch darüber hinaus im vorgesehenen Umfang bis zum Projektende im November 2025. Der Beitrag von KTM im abgelaufenen Berichtsjahr umfasste die Bereitstellung von Testmotorrädern und vorhandener Expertise, sowie die Unterstützung der Projektpartner bei der Ausarbeitung und Veröffentlichung der Ergebnisberichte.	●	01, 02, 03, 04, 06

**Batterie-elektrisch betriebene Motorräder**

Die Bajaj Mobility-Gruppe forscht zu alternativen Antriebstechnologien, wie zum Beispiel batterie-elektrisch betriebene Fahrzeuge und vertreibt diese unter ihren Kernmarken KTM, Husqvarna und GASGAS. Hierbei untergliedern sich die Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten in die Bereiche High Volt (> 60 Volt) und Low Volt (< 60 Volt). Im Geschäftsjahr 2025 angefallene Entwicklungskosten für die batterie-elektrisch betriebenen Fahrzeuge wurden der Wirtschaftstätigkeit 3.3 Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien nach EU-Taxonomie-Verordnung zugeordnet und als taxonomiefähig ausgewiesen.

KTM Freeride E	Die 2027 KTM Freeride E wird ab dem Geschäftsjahr 2026 zum Verkauf angeboten werden. Der neu entwickelte Lithium-Ionen-Akku verfügt über eine Kapazität von 5,5 kWh und kann leicht getauscht werden. Eine vollständige Batterieladung ist bei einer herkömmlichen Haushaltsstromversorgung in etwa acht Stunden möglich und erlaubt eine Enduro-Fahrzeit von bis zu drei Stunden. Ab dem Modelljahr 2028 soll eine vollständige Ladung mittels 3,3 kW Charger innerhalb von zwei Stunden möglich sein. Die Lebensdauer der Lithium-Ionen-Batterien beträgt mehr als 1.000 Ladezyklen bevor sie auf 80% SoH (State-of-Health) sinkt. Die KTM Freeride E verfügt über eine Straßenzulassung und darf mit der Führerscheinklasse A1 gefahren werden.	●	02, 03, 04, 05
GASGAS TXE	In Zukunft liegt ein Fokus der Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten auf der Weiterentwicklung des Modells GASGAS TXE, welches bereits bei der TrailGP in Rennsituationen zum Einsatz kommt. Im Vergleich zu anderen batterie-elektrisch betriebenen Motorrädern zeichnet sich dieses Modell insbesondere durch ein 4-Gang-Getriebe und eine hydraulisch betätigte mechanische Kupplung aus. Es wird erwartet, dass die GASGAS TXE im Jahr 2026 zum Produktportfolio der Gruppe hinzugefügt werden kann.	☹	02, 03, 04, 05
KTM E9	Die in Entwicklung befindliche KTM E9 stellt eine Synergie aus Elektrofahrrad und batterie-elektrisch betriebene Motocross dar und soll somit eine neue Zielgruppe ansprechen. Im Geschäftsjahr 2024 wurde ein erster Prototyp des Fahrzeugs gebaut und sowohl im Feld als auch auf dem Prüfstand getestet. Die Entwicklung soll mittelfristig zur Serienreife gebracht werden und anschließend in die Produktion übergehen. Die KTM E9 wird als emissions- und geräuscharmes Offroad-Fahrzeug zur Verfügung stehen, für das keine Fahrerlaubnis benötigt wird.	☹	02, 03, 04, 05

**Immobilienmanagement**

Um die Klima- und Umweltauswirkungen an ihren Standorten zu reduzieren, setzt die Bajaj Mobility-Gruppe Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Förderung erneuerbarer Energien. Fokus liegt auf den Standorten in Mattighofen, Munderfing und Schalchen, wobei aber auch an anderen Standorten Maßnahmen gesetzt werden.

Erneuerbare Energie aus Photovoltaik	Im Geschäftsjahr 2025 wurde der Ausbau erneuerbarer Energien weiter vorangetrieben und eine Photovoltaik-Anlage am Standort Mattighofen installiert. Diese soll im Jahr 2026 an das Netz angeschlossen werden und in Betrieb gehen.	☹	01, 03, 05, 07, 08
--------------------------------------	---	---	--------------------

Smart Meter, Energiemanagement, CAFM	Die Gruppe verfügt an den österreichischen Produktionsstandorten und an ausgewählten weiteren Standorten über ein Smart Meter-Netzwerk. Die Smart Meter zeichnen detaillierte Energie- und Verbrauchsdaten auf. Diese werden an eine Energiemanagementsoftware übertragen und sollen zu einem effizienteren Energieeinsatz beitragen. Das im Geschäftsjahr 2024 implementierte Computer-Aided Facility Management (CAFM) soll diesen Prozess unterstützen. Durch die Einführung des CAFM ist ein effizienteres Facility Management möglich. In Kombination verbessern die Maßnahmen die Datenverfügbarkeit und bilden die Grundlage für Effizienz- und Energiesparmaßnahmen, welche zukünftig zu einer Reduktion der THG-Emissionen im Scope 1 und 2 führen sollen. Nach einer Unterbrechung im Jahr 2025 soll das Projekt im Geschäftsjahr 2026 wieder aufgenommen und mittelfristig abgeschlossen werden.	☉	01, 03, 05, 07, 08
--------------------------------------	---	---	--------------------

**Effizienzsteigerung**

Effizienzsteigerungen sind eine zentrale Methode zur Reduktion des Ressourceneinsatzes und der THG-Emissionen. Durch die Förderung von Energieeffizienzmaßnahmen sollen Energiebedarfe und damit verbundene Kosten reduziert werden.

Energieeffizienz an den Produktionsstandorten	An den Standorten Mattighofen und Munderfing wurden Parkplatzbeleuchtungen auf Basis der Schichtmodelle optimiert und erste Kompressoranlagen für Druckluft durch energieeffizientere Modelle ersetzt. Im Geschäftsjahr 2026 sollen weitere Anlagen ersetzt werden. Ergänzend werden Sensibilisierungsmaßnahmen für die Mitarbeiter durchgeführt, welche diese in energiesparenden Verhaltensweisen schulen.	●	01, 03, 05, 08
Kalttest der Motoren	Durch die Einführung von Kalttests bei der Motorenprüfung können der Treibstoffverbrauch, Wartungsaufwände, Geräuschemissionen und Zykluszeiten im Vergleich zum Warmtest reduziert werden. Bei der neuen Testmethode werden die Motoren nicht mehr mit Treibstoff betrieben. Der Motor wird lediglich mit dem Asynchronmotor durchgedreht und anschließend werden die Gänge bei der Starterprüfung durchgeschaltet. Die Fehlererkennung ist mit jener der Warmmethode vergleichbar, sodass die Produktqualität weiterhin gesichert werden kann. Derzeit werden ausgewählte Motormodelle mit dem Kalttest überprüft. Die Ausweitung auf weitere Modelle ist in Arbeit und soll kurz- bis mittelfristig erfolgen.	●	01, 03, 05, 07, 08

■ Neu, ● In Bearbeitung, ☺ Laufend, ● Abgeschlossen, ☉ Ausgesetzt, ☒ Gestrichen

**Kennzahlen und Ziele**

**E1-4 Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel**

Mit der Erarbeitung der Dekarbonisierungsstrategie entwickelt die Gruppe Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel. Die Überwachung der Wirksamkeit der Konzepte und Maßnahmen in Bezug auf die wesentlichen IROs erfolgt individuell durch die verantwortlichen Fachbereiche. Es gibt jedoch noch kein übergeordnetes Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit.

**E1-5 Energieverbrauch und Energiemix**

Energieverbrauch aus fossilen, nuklearen und erneuerbaren Quellen (ESRS E1-5, 37-38)

Im Vergleich zum Vorjahr zeigt sich im Geschäftsjahr 2025 ein Rückgang des Energieverbrauchs, der unter anderem auf die Produktionsunterbrechung im ersten Halbjahr 2025 zurückzuführen ist. Die Anteile fossiler, nuklearer und erneuerbarer Energieträger blieben im Jahresvergleich weitgehend konstant. Es ist jedoch ein Rückgang des Anteils nuklearer und erneuerbarer Energien sowie ein leichter Anstieg des Anteils fossiler Energien zu verzeichnen.

MWh	2025	2024 <sup>1)</sup>
Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	0,0	0,0
Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen	14.772,5	11.366,8
Brennstoffverbrauch aus Erdgas	20.886,2	32.054,7
Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen	234,2	1.311,0
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus fossilen Quellen	1.169,4	2.340,6
<b>Verbrauch fossiler Energie</b>	<b>37.062,4</b>	<b>47.073,1</b>
<b>Verbrauch aus nuklearen Quellen</b>	<b>6,0</b>	<b>258,9</b>
Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfälle biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.)	16,1	60,0
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen	13.995,6	24.140,5
Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	3.746,0	3.232,5
<b>Verbrauch erneuerbarer Energie</b>	<b>17.757,7</b>	<b>27.433,0</b>
<b>Gesamter Energieverbrauch</b>	<b>54.826,0</b>	<b>74.765,0</b>
Anteil fossiler Energie	67,6%	63,0%
Anteil des Verbrauchs aus nuklearen Quellen	0,0%	0,3%
Anteil erneuerbarer Energie	32,4%	36,7%

1) Die in der nichtfinanziellen Erklärung 2024 ausgewiesenen Daten für das Geschäftsjahr 2024 wurden korrigiert. Grund hierfür war eine Anpassung der als relevant definierten Gesellschaften. Es wurden alle Bürostandorte, an welchen weniger als 50 Mitarbeiter tätig waren, aus der Berechnung ausgeschlossen.

Energieerzeugung aus nicht erneuerbaren Quellen und aus erneuerbaren Quellen (ESRS E1-5, 39)

MWh	2025	2024
Erneuerbare Quellen (Photovoltaik)	5.054,5	4.276,9
Nicht erneuerbare Quellen	0,0	0,0

Energieintensität je Nettoumsatzerlös (ESRS E1-5, 40)

Die Energieintensität aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren je Nettoumsatzerlös aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren belief sich im Geschäftsjahr 2025 auf 0,05 MWh/k€ (2024: 0,04 MWh/k€). Berücksichtigt sind hierbei nur Energieverbräuche, welche in direktem Zusammenhang mit der Bajaj Mobility-Gruppe stehen (entspricht Scope 1 & 2 nach GHG-Protocol).

Unternehmensspezifische Angabe: Energieintensität je produziertem Motorrad

Die Energieintensität je produziertem Motorrad belief sich im Geschäftsjahr 2025 auf 1,1 MWh/Stück (2024: 0,4 MWh/Stück). Berücksichtigt sind hierbei nur Energieverbräuche, welche in direktem Zusammenhang mit der Bajaj Mobility-Gruppe stehen (entspricht Scope 1 & 2 nach GHG-Protocol).

**E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 & 3 sowie THG-Gesamtemissionen**

THG-Gesamtemissionen der Kategorien Scope 1, 2 & 3 (ESRS E1-6, 48-52)

Im Vergleich zum Vorjahr wurden im Geschäftsjahr 2025 insgesamt weniger Treibhausgase emittiert. Dieser Rückgang zeigt sich in allen drei Scopes. In den Scopes 1 und 2 ist die Entwicklung unter anderem auf den reduzierten Energieverbrauch zurückzuführen. Darüber hinaus wirkten sich Veränderungen der zugrunde liegenden Emissionsfaktoren auf die Ergebnisse aus. Im Scope 3 führte, wie auch beim Energiebedarf, die geringere Produktionsmenge zu niedrigeren THG-Emissionen. Wie bereits in den Vorjahren entfiel der größte Teil der Emissionen auf die Produktionsphase. Die dort emittierte Menge lag allerdings aufgrund des Rückgangs verkaufter Motorräder unter dem Niveau des Vorjahres.

t CO <sub>2</sub> e	2025	2024 <sup>1)</sup>	Δ
<b>Scope 1 - Treibhausgasemissionen</b>			
Scope-1-THG-Bruttoemissionen	7.752,3	11.911,9	-34,9%
davon THG-Emissionen vollkonsolidierter Unternehmen	7.751,1	11.518,1	-32,7%
davon THG-Emissionen assoziierter Unternehmen mit operativer Kontrolle	1,2	393,8	-99,7%
Prozentsatz der Scope-1-Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen	0,12%	0,21%	-43,7%
<b>Scope 2 - Treibhausgasemissionen</b>			
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	1.442,7	5.739,1	-74,9%
davon THG-Emissionen vollkonsolidierter Unternehmen	1.439,6	3.885,3	-62,9%
davon THG-Emissionen assoziierter Unternehmen mit operativer Kontrolle	3,1	1.853,8	-99,8%
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	381,8	3.396,6	-88,8%
davon THG-Emissionen vollkonsolidierter Unternehmen	378,7	1.542,8	-75,5%
davon THG-Emissionen assoziierter Unternehmen mit operativer Kontrolle	3,1	1.853,8	-99,8%
<b>Signifikante Scope 3 - Treibhausgasemissionen</b>			
Gesamte indirekte (Scope-3-)THG-Bruttoemissionen	832.107,6	1.764.381,9	-52,8%
1 Erworbene Waren und Dienstleistungen	136.043,0	402.578,0	-66,2%
2 Investitionsgüter	12.742,9	26.494,1	-51,9%
3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)	Nicht wesentlich	Nicht wesentlich	
4 vorgelagerter Transport und Vertrieb	36.096,0	82.519,6	-56,3%
5 Abfallaufkommen in Betrieben	Nicht wesentlich	Nicht wesentlich	
6 Geschäftsreisen	Nicht wesentlich	Nicht wesentlich	
7 Pendelnde Arbeitnehmer	Nicht wesentlich	Nicht wesentlich	
8 vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Nicht wesentlich	Nicht wesentlich	
9 nachgelagerter Transport	Nicht wesentlich	Nicht wesentlich	
10 Verarbeitung verkaufter Produkte	Nicht relevant	Nicht relevant	
11 Verwendung verkaufter Produkte	647.225,7	1.252.790,2	-48,3%
12 Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	Nicht wesentlich	Nicht wesentlich	
13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Nicht relevant	Nicht relevant	
14 Franchise	Nicht relevant	Nicht relevant	
15 Investitionen	Nicht wesentlich	Nicht wesentlich	
<b>THG-Emissionen insgesamt</b>			
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen)	841.302,5	1.782.032,8	-52,8%
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen)	840.241,6	1.779.690,4	-52,8%

1) Die Daten des Geschäftsjahres 2024 wurden angepasst. Gründe hierfür waren die Aktualisierung der Datengrundlage für Scope 3.1 (siehe E5-4) sowie eine Anpassung der als relevant definierten Gesellschaften (siehe E1-5) (im Geschäftsjahr 2024 berichtete Scope 3.1-THG-Emissionen: 285.666,53 t CO<sub>2</sub>e).

THG-Intensität pro Nettoerlös (ESRS E1-6, 54)

t CO <sub>2</sub> e/k€	2025	2024 <sup>1)</sup>
THG-Gesamtemission (standortbezogen) pro Nettoerlös	0,83	0,95
THG-Gesamtemission (marktbezogen) pro Nettoerlös	0,83	0,95

1) Die Daten des Geschäftsjahres 2024 wurden angepasst. Gründe hierfür waren die Aktualisierung der Datengrundlage für Scope 3.1 (siehe E5-4) sowie eine Anpassung der als relevant definierten Gesellschaften (siehe E1-5).

Biogene Emissionen (ESRS E1-6, AR 43c, AR 45e, AR 46j)

t CO <sub>2</sub>	2025	2024
Scope 1	226,1	n/a
Scope 2	1,7	n/a
Scope 3	31.298,7	n/a
<b>Gesamt</b>	<b>31.526,6</b>	<b>n/a</b>

Unternehmensspezifische Angaben:

**Durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch:** Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der verkauften Motorräder betragen im Jahr 2025 103,51 g/km. Somit steigerte sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 7,69% im Vergleich zum Vorjahr 2024. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch ist im Vergleich zu 2024 um 0,34 l/100km gestiegen und lag im Geschäftsjahr 2025 bei 4,48 l/100km. Der Verbrauch ist im Vergleich zum Vorjahr um 8,34% gestiegen.

**Zweiräder ohne Verbrennungsmotor:** Im Geschäftsjahr 2025 wurden insgesamt 70.317 Stück (2024<sup>7</sup>: 115.500) batterie-elektrisch betriebene Motorräder, Elektrofahrräder und e-Scooter verkauft. Der Anteil aller verkauften Zweiräder ohne Verbrennungsmotor betrug 25,5%. Im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor emittieren batterie-elektrisch betriebene Fahrzeuge in der Nutzungsphase deutlich weniger THG-Emissionen.

**Investitionen in Forschung & Entwicklung (F&E) für alternative Antriebstechnologien:**

	2025	2024
Anzahl Mitarbeiter in der F&E	595	1.173
Anteil Mitarbeiter in der F&E	15,7%	22,1%
F&E Investitionen (gerundet, Entwicklungskosten inkl. Werkzeuge) in m€	64,5	175
davon Investitionen in alternative Antriebstechnologien in m€	7,9	27,8
F&E-Aufwendungen vom Umsatz <sup>1)</sup>	14,0%	13,1%

1) Die im Geschäftsjahr 2024 angegebenen F&E-Aufwendungen vom Umsatz wurden korrigiert.

<sup>7</sup> Die im Geschäftsjahr 2024 berichtete Zahl wurde korrigiert.

**Berechnungsgrundsätze und -annahmen**

ESRS Angabepflicht	Paragraf	Datenpunkt, Angabe	Berechnungsgrundsätze und -annahmen
E1-5	37a-c, 38a-e, 39	Energieverbrauch und Energiemix der Bajaj Mobility-Gruppe	<p>Die Berechnung der Energieverbräuche konzentriert sich auf die wesentlichen, als relevant definierten Standorte der Gruppe. Verbräuche und Aktivitäten an den Standorten der relevantesten Tochterunternehmen (Auswahlkriterien: Personalstand &gt; 49 zum Stichtag 31. Dezember 2025 oder produzierendes Unternehmen) wurden direkt erfasst. Waren die verfügbaren Verbrauchs- und Aktivitätsdaten unvollständig, wurden diese mittels Hochrechnungen (z.B. Verbräuche der MV Agusta Motor S.P.A.) ermittelt. Zudem wurden aufgrund der operativen Kontrolle durch die Bajaj Mobility-Gruppe die Energieverbräuche des assoziierten Unternehmen KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc. inkludiert. Hierbei wurden Hochrechnungen auf Basis von der assemblierten Stückzahl im Vergleich zum Standort in Terrassa (Spanien) vorgenommen. Energieverbräuche der weiteren assoziierten Unternehmen und Investments wurden nicht in der Berechnung berücksichtigt.</p> <p>Die Gruppe verbrauchte im Geschäftsjahr 2025 Kraftstoffe, die unter den Anwendungsbereich eines nationalen Emissionshandelssystem fielen. Die diesbezüglichen Verbrauchsdaten werden durch eine externe Stelle geprüft. Bei der Berechnung des Kraftstoffverbrauchs in MWh der österreichischen Gesellschaften wurde anders als im Vorjahr der Literverbrauch als Grundlage genutzt. Im Geschäftsjahr 2024 wurden die gefahrenen Kilometer als Basis verwendet. Aufgrund der unvollständigen Daten zum Kraftstoffverbrauch in den USA wurde die Annahme getroffen, dass der Verbrauch zu gleichen Anteilen aus Benzin und Diesel bestand.</p> <p>Waren keine Daten zur Zusammensetzung des bezogenen elektrischen Stromes verfügbar, wurde angenommen, dass dieser vollständig aus fossilen Energiequellen erzeugt wurde. Dies stellt eine Prozessänderung gegenüber dem Vorjahr dar. Im Geschäftsjahr 2024 wurde für Standorte ohne spezifische Angaben zum Strommix der nationale Strommix zur weiteren Berechnung herangezogen. Waren Informationen zur Zusammensetzung des Stromes verfügbar, wurden diese in beiden Geschäftsjahren verwendet. Je nach Standort basierten die erhobenen Daten auf Rechnungen oder Zählerständen sowie internen Auswertungen. Zum Teil mussten Umrechnungen durchgeführt werden. Hierzu nutzte die Gruppe folgende Umrechnungsfaktoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Heizöl: 1L <math>\triangleq</math> 10,4 kWh</li> <li>» Diesel: 1L <math>\triangleq</math> 9,4 kWh</li> <li>» Benzin: 1L <math>\triangleq</math> 8,5 kWh</li> </ul> <p>Aufgrund der getroffenen Annahmen und Schätzungen sind die Angaben in Bezug auf den Energieverbrauch und Energiemix mit einer gewissen Ergebnisunsicherheit behaftet.</p>
E1-5	40	Energieintensität der Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	<p>Zur Ermittlung der Energieintensität pro Nettoerlös in Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren wurde der Klassifikation der ESRS gefolgt. Demnach sind die Sektoren in den Abschnitten A bis H und in Abschnitt L der Verordnung (EU) 2022/1288 als klimaintensiv zu bewerten. Bei Betrachtung dieser Abschnitte und Analyse der umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten der Gruppe wird erkennbar, dass diese externen Umsätze in den Sektoren der Abschnitte C (verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren) und G (Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen) erwirtschaftet. Entsprechende Geschäftsbereiche wurden in der Auswertung berücksichtigt. Inkludiert wurden hierbei auch Tätigkeiten, welche in Verbindung mit der Herstellung oder dem Handel stehen, wie zum Beispiel Verbräuche im Bereich Forschung und Entwicklung. Sonstige Umsatzerlöse, wie zum Beispiel jene der Avocodo GmbH wurden als nicht klimaintensiv bewertet und entsprechend nicht in der Berechnung berücksichtigt. Die Nettoumsatzerlöse finden sich in Kapitel III. Segmentberichterstattung des Konzernanhangs 2025.</p>
Unternehmensspezifische Angabe	Energieverbrauch je produziertem Motorrad	<p>Zur Berechnung der Kennzahl wurden die Energieverbräuche wie in E1-5 37-38 angegeben, durch die Gesamtanzahl der von der Gruppe in Österreich, Italien und Spanien produzierten Motorräder dividiert.</p>	

E1-6	THG-Bruttoemissionen, allgemeine Angaben		<p>Grundlage zur Berechnung der THG-Emissionen der Gruppe waren die Vorgaben des GHG-Protokolls. Es wurde auf die Verwendung von Emissionsfaktoren geachtet, welche die klimawirksamen Treibhausgase CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, HFKW, PFC, SF<sub>6</sub> und NF<sub>3</sub>, zusammengefasst als CO<sub>2</sub>e, berücksichtigen. Weitere Informationen zu den verwendeten Emissionsfaktoren finden sich in direkter Verbindung mit den Scopes.</p> <p>Die Daten zur Berechnung der THG-Emissionen basieren zum Teil auf den in den Abschnitten E1-5 und E5-4 berichteten Verbräuchen. THG-Emissionen assoziierter Unternehmen wurden in der Bilanz berücksichtigt, wobei nach Unternehmen mit und ohne operative Kontrolle unter Berücksichtigung der Position der Unternehmen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette unterschieden wurde. Investments (&lt;20% Beteiligung) ohne operative Kontrolle, welche kein Teil der Wertschöpfungskette der Gruppe sind, wurden als nicht wesentlich für die THG-Bilanz bewertet und somit nicht berücksichtigt.</p> <p><u>Datengenauigkeit und Ergebnissicherheit:</u> Aufgrund der Verwendung von Hochrechnungen, Durchschnittsdaten sowie von Emissionsfaktoren unterliegt die THG-Bilanz einer Ungenauigkeit. Die getroffenen Annahmen werden in nachfolgenden Abschnitten detaillierter beschrieben. Zudem ist auf die Berechnungsgrundsätze und Annahmen zu E1-5 und E5-4 zu verweisen, da diese Folgeauswirkungen auf die Datengenauigkeit und Ergebnissicherheit der E1-6 Angaben haben.</p>
E1-6	48a-b, 50a-b	Scope-1-THG-Emissionen	<p>Die Scope-1-THG-Emissionen umfassen Emissionen, welche direkt durch die Gruppe emittiert werden (Verbrennungsprozesse). Hierzu zählen Emissionen aus lokalen Heizungsanlagen, den Prüfständen, von Kühlmitteln und durch den Fuhrpark der Gruppe. Für die Berechnung der THG-Emissionen wurden Emissionsfaktoren des britischen Ministeriums für Energiesicherheit und Net Zero (Department for Energy Security and Net Zero (DESNZ)) verwendet. In der Scope-1-Bilanz wurden auch Emissionen einbezogen, welche regulierten Emissionshandelssystemen unterliegen. Diese werden durch eine externe Stelle geprüft werden. Hierbei handelt es sich lediglich um 0,12% der gesamten Scope-1-THG-Emissionen. Für die Berechnung wurde der im Emissionshandelssystem hinterlegte Emissionsfaktor verwendet.</p>
E1-6	49a-b, 50a-b	Scope-2-THG-Emissionen	<p>Die THG-Emissionen des Scope 2 wurden sowohl mittels der marktbasieten als auch der standortbasierten Methode ermittelt. Zu den Emissionsquellen zählen die Stromverbräuche der Gruppe. Es wurde nach Möglichkeit auf die Nutzung marktspezifischer Emissionsfaktoren basierend auf Angaben der Energieanbieter für die marktbasierte Methode geachtet. Waren keine marktbasieten Emissionsfaktoren verfügbar, wurden die Emissionsfaktoren der standortbasierten Methode übernommen. Es wurden für 7,7% der verbrauchten Energie (in kWh) bei der marktbasieten Methode standortbasierte Emissionsfaktoren verwendet. Für die standortbasierte Methode wurde auf DESNZ-Emissionsfaktoren und Faktoren der Datenbank für Industriedesign und technische Materialien (Industrial Design &amp; Engineering MATerials database (IDEMAT)) zurückgegriffen.</p>
E1-6	51	Scope-3-THG-Emissionen	<p>Die Berechnung der Scope-3-THG-Emissionen basiert auf Aktivitätsdaten der Bajaj Mobility-Gruppe und damit verbundenen Emissionen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Es wurden keine konkreten Emissionsdaten (0%) der Lieferanten zur Berechnung der Scope-3-THG-Emissionen verwendet. Im Geschäftsjahr 2024 wurde die Wesentlichkeit von Sub-Scopes anhand einer 1% Wesentlichkeitsgrenze bewertet. Um die zwischenjährige Vergleichbarkeit sicherstellen zu können, wurde die Wesentlichkeitsbewertung im Geschäftsjahr 2025 übernommen und nur jene Sub-Scopes berechnet und berichtet, welche im Vorjahr als wesentlich bewertet wurden. Darüber hinaus wurde die Relevanz der Sub-Scopes für einzelne Gesellschaften berücksichtigt und diese ggf. für Teilbereiche als nicht gegeben identifiziert.</p>
3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen			<p>Zur Ermittlung der THG-Emission in Verbindung mit eingekauften Waren und Dienstleistungen wurde methodisch zwischen dem Serieneinkauf für die Motorradproduktion und dem Nicht-Serieneinkauf unterschieden. Zusätzlich wurden Warenströme von Produkten, die zu Handelszwecken bezogen werden mittels stückzahlenbasierter Hochrechnungen erfasst.</p> <p>Die THG-Emission des Serieneinkaufs wurden basierend auf Warengruppen mit DESNZ- und IDEMAT-Emissionsfaktoren berechnet (Durchschnittsdaten-Methode). Aufgrund komplexer Berechnungen liegen die Informationen nach Warengruppen der KTM-Gruppe zum Zeitpunkt der Berichtsveröffentlichung noch nicht vor. Aus diesem Grund wurden zur Berechnung entsprechender THG-Emissionen Vorjahresdaten verwendet und anhand der produzierten Stückzahlen angepasst.</p> <p>Zur Berechnung der Emissionen des Nicht-Serieneinkaufs wurde der ausgabenbasierte Ansatz mittels Emissionsfaktoren des britischen Ministeriums für Umwelt, Ernährung und ländliche Angelegenheiten (Department for Environment Food &amp; Rural Affairs (DEFRA))<sup>8</sup> gewählt.</p>

3.2 Investitionsgüter	THG-Emissionen aus Investitionsgütern wurden mittels des ausgabenbasierten Ansatzes auf Basis der CapEx-Daten (ohne Leasingverhältnisse) berechnet. Hierzu wurden DEFRA-Emissionsfaktoren verwendet. Investitionsgüter der assoziierten Unternehmen konnten nicht berücksichtigt werden oder wurden als nicht wesentlich klassifiziert.	
3.3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder 2 enthalten)	Scope 3.3 wurde als nicht wesentlich bewertet. Die Emissionen lagen im Geschäftsjahr 2024 unter 1% der gesamten Scope 3-THG-Emissionen. Für das Geschäftsjahr 2025 konnten keine Umstände festgestellt werden, die eine Änderung der Beurteilung veranlassen.	
3.4 vorgelagerter Transport und Vertrieb	THG-Emissionen durch Transport- und Logistikprozesse wurden mittels des ausgabenbasierten Ansatzes auf Basis der entsprechenden Kosten berechnet. Hierzu wurden DEFRA-Emissionsfaktoren verwendet. Transportemissionen der assoziierten Unternehmen konnten nicht gesondert berücksichtigt werden. Zum Teil sind diese in den berichteten Emissionen der Gruppe inkludiert.	
3.5 Abfallaufkommen in Betrieben	Scope 3.5 wurde als nicht wesentlich bewertet. Die Emissionen lagen im Geschäftsjahr 2024 unter 1% der gesamten Scope-3-THG-Emissionen. Für das Geschäftsjahr 2025 konnten keine Umstände festgestellt werden, die eine Änderung der Beurteilung veranlassen.	
3.6 Geschäftsreisen	Scope 3.6 wurde als nicht wesentlich bewertet. Die Emissionen lagen im Geschäftsjahr 2024 unter 1% der gesamten Scope-3-THG-Emissionen. Für das Geschäftsjahr 2025 konnten keine Umstände festgestellt werden, die eine Änderung der Beurteilung veranlassen.	
3.7 Pendelnde Arbeitnehmer	Scope 3.7 wurde als nicht wesentlich bewertet. Die Emissionen lagen im Geschäftsjahr 2024 unter 1% der gesamten Scope-3-THG-Emissionen. Für das Geschäftsjahr 2025 konnten keine Umstände festgestellt werden, die eine Änderung der Beurteilung veranlassen.	
3.8 vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	THG-Emissionen aus dem Betrieb von geleasteten Wirtschaftsgütern wurden bereits in Scope 1 und 2 berücksichtigt.	
3.9 nachgelagerter Transport	Nachgelagert finden keine relevanten Transporte der Produkte der Gruppe statt. Entstehende Emissionen sind der Produktnutzungsphase (Scope 3.11) zuzuordnen oder werden bereits in Scope 3.4 berichtet.	
3.10 Verarbeitung verkaufter Produkte	Es findet keine relevante Weiterverarbeitung der verkauften Produkte statt. Entsprechend dem GHG-Protokoll werden keine Emissionen in dieser Kategorie berichtet.	
3.11 Verwendung verkaufter Produkte	Es wurden Emissionen der verkauften Motorräder, Elektrofahrräder und Pkw berechnet. Für Erstere erfolgte die direkte Erfassung des Energiebedarfs in l/100km bzw. kWh/100km mittels des WMTC-Zyklus. Es wurden DESNZ-Emissionsfaktoren verwendet und auf die Erfassung von Well-to-Wheel-Emissionen geachtet. THG-Emissionen von Elektrofahrrädern und Pkw wurden anhand der Durchschnittsdaten-Methode mit Emissionsfaktoren von Mobitool (v 3.0) berechnet. Zur Berechnung der THG-Emissionen in der Produktnutzungsphase wurden zum Teil Annahmen hinsichtlich der Lebensfahrleistung der Fahrzeuge getroffen. Für nicht-homologierte Fahrzeuge wurden darüber hinaus Annahmen hinsichtlich des Verbrauchs in l/100km bzw. kWh/100km getroffen. Die THG-Emissionen der verkauften Motorräder der assoziierten Unternehmen wurden entsprechend der Wertschöpfungskettenbeziehung berücksichtigt.	
3.12 Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	Scope 3.12 wurde als nicht wesentlich bewertet. Die Emissionen lagen im Geschäftsjahr 2024 unter 1% der gesamten Scope-3-THG-Emissionen. Für das Geschäftsjahr 2025 konnten keine Umstände festgestellt werden, die eine Änderung der Beurteilung veranlassen.	
3.13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Das Angebot von Leasinggütern durch die Bajaj Mobility-Gruppe stellt keinen wesentlichen Geschäftszweig dar. Daraus resultierende Einnahmen sind im Vergleich zum Gesamtumsatz gering, weshalb Scope 3.13 als nicht wesentlich bewertet und somit daraus entstehende THG-Emissionen nicht ausgewiesen werden.	
3.14 Franchise	Die Gruppe hat kein Franchising. Folglich werden keine THG-Emissionen in diesem Sub-Scope ausgewiesen.	
3.15 Investitionen	THG-Emissionen assoziierter Unternehmen mit Beteiligungen $\geq 20\%$ (siehe BP-1) wurden in Scope 3.15 zusammengefasst. Scope 3.15 wurde als nicht wesentlich bewertet. Die Emissionen lagen im Geschäftsjahr 2024 unter 1% der gesamten Scope-3-THG-Emissionen.	
E1-6	54	<p>Treibhausgasintensität der Produkte</p> <p>Zur Ermittlung der THG-Intensität pro Nettoerlös wurden die THG-Gesamtemissionen (standortbasiert und marktbasierend) unter Berücksichtigung aller Geschäftszweige als Nenner genutzt. Der Zähler setzt sich zusammen aus den gesamten Nettoumsatzerlösen wie in Kapitel III. Segmentberichterstattung des Konzernanhangs 2025 angegeben.</p>

<sup>8</sup> Die Emissionsfaktoren wurden online abgerufen unter: [https://carbonsaver.org/tools/carbon\\_factors\\_database.php](https://carbonsaver.org/tools/carbon_factors_database.php)

E1-6	AR 43c, AR 45e, AR 46j	Biogene Emissionen	Biogene Emissionen der Scopes 1, 2 und 3 wurden mittels DESNZ-Emissionsfaktoren berechnet und gesondert dargestellt. Hierzu wurden die „outside of scopes“ Emissionsfaktoren verwendet. Insbesondere in Scope 3 können nicht alle biogenen Emissionen abgebildet werden. Hierbei wurden lediglich die biogenen Emissionen in der Produktnutzungsphase berücksichtigt. Im Geschäftsjahr 2024 wurden biogene Emissionen aus der Verbrennung von Pellets gesondert angegeben. Da diese Berechnung nicht die vollumfänglichen biogenen Emissionen in Verbindung mit Scope 1 darstellen, wurde in der nichtfinanziellen Erklärung 2025 n/a für das Geschäftsjahr 2024 berichtet.
Unternehmensspezifische Angabe		Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen und Kraftstoffverbrauch	Die Berechnung für CO <sub>2</sub> -Emissionen und Verbräuche der verkauften Fahrzeugflotte basiert auf den Vorgaben und Annahmen des Worldharmonised Motorcycle Test Cycle (WMTC). Diese Methode wurde gewählt, weil damit ein weltweit harmonisierter Ansatz vorliegt. Zum besseren Verständnis wird der Fahrzeugverbrauch nicht in Joule, sondern in l/100km angegeben.

**4.4 ESRS E5 RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT**

**Strategie**

**ESRS 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**

Thema	#	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs)		Zeithorizont
Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung	09	<b>Verbrauch von Primär- und Sekundärmaterialien in den Produktionsprozessen</b> Zur Herstellung der Produkte der Bajaj Mobility-Gruppe sind Primär- und Sekundärmaterialien notwendig, wie z.B. Aluminium, Stahl und Kunststoffe.	Tatsächlich Negativ (VC)	●●●
	10	<b>Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette und eingeschränkte Materialverfügbarkeit</b> Verzögerungen in der Lieferkette und eingeschränkte Materialverfügbarkeit können den Produktionsprozess verzögern.	Risiko (VC, OO)	
Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	11	<b>Langfristige Bindung von Ressourcen in Produkten und nicht vollständig geschlossener Ressourcenkreislauf</b> Wertvolle Ressourcen und Rohstoffe sind langfristig in den Produkten der Gruppe gebunden. Nach Ende des Produktlebenszyklus kann nicht garantiert werden, dass alle Rohstoffe vollständig in den Kreislauf zurückgeführt werden.	Tatsächlich Negativ (OO, VC)	○●●

OO: Own Operations – eigene Geschäftstätigkeiten, VC: Value Chain – vor- oder nachgelagerte Wertschöpfungskette  
 Kurzfristig: ●○○, Mittelfristig: ○●○, Langfristig: ○○●

Alle im Themenstandard E5 als wesentlich identifizierten IROs stehen in Verbindung mit dem Geschäftsmodell der Gruppe. Die IROs 09 und 11 ergeben sich unmittelbar aus dem Geschäftsmodell, während IRO 10 einen Einfluss darauf ausübt.

**Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen**

**E5-1 Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**

Code of Conduct

Die wichtigsten Inhalte des Codes of Conduct, inklusive seiner allgemeinen Ziele, seines Anwendungsbereiches sowie der obersten Ebene, welche für die Umsetzung verantwortlich ist, finden sich im Abschnitt G1-1. (IROs: 09, 10, 11)

Umweltpolitik und interner Umweltbericht

Die wichtigsten Inhalte der Umweltpolitik und des Umweltberichts, inklusive deren allgemeinen Ziele, Anwendungsbereiche sowie der obersten Ebene, welche für die Umsetzung verantwortlich ist, finden sich im Abschnitt E1-2. (IROs: 09, 11)

Verpackungsvorschrift

Zur Systematisierung der Verpackung von Artikeln, welche der Serienproduktion zugeordnet werden, hat die Bajaj Mobility-Gruppe eine Verpackungsvorschrift definiert. Die auf der KTM-Einkaufswebseite veröffentlichte Vorschrift dient als genereller Leitfaden und unterstützt zusätzlich

die Förderung umweltfreundlicherer Verpackungslösungen sowie die Verwendung recycelbarer Materialien. Die Vorschrift definiert Einsatzmöglichkeiten von Mehrwegverpackungen und Mehrwegladungsträgern, welche zur Ressourcenschonung und der Reduktion von Abfällen beitragen können und wird durch ein neu implementiertes Verpackungsdatenblatt ergänzt. Im Verpackungsdatenblatt sollen die Bestandteile der Verpackung genau aufgeschlüsselt werden, um mehr Informationen über die angelieferten Verpackungen zu erhalten und die Transparenz bezüglich der Verpackungen zu erhöhen. Die Vorschrift und das Datenblatt werden durch die Logistikabteilung betreut. (IRO: 09)

Bisher gehen die Konzepte der Gruppe in Bezug auf ihre Produkte nicht konkret auf die Abkehr von der Nutzung von Primärrohstoffen, einschließlich der Zunahme der Nutzung sekundärer (recycelter) Ressourcen, ein.

**E5-2 Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**

Die Schonung natürlicher Ressourcen ist ein vielseitiger Prozess und kann aus verschiedenen Perspektiven betrachtet werden: dem Produktdesign, dem Einsatz von Materialien und aus Prozesssicht. Das entsprechende Design der Produkte der Bajaj Mobility-Gruppe fördert deren Reparaturfähigkeit und Wiederverwendbarkeit. Der Tausch oder die Wartung einzelner Komponenten kann die Produktnutzung verlängern. Die Betriebs- und Bedienungsanleitungen der Produkte bieten den Kunden und Werkstätten Informationen über einzuhaltende Service-Intervalle. Zusätzlich erhalten die Vertragswerkstätten regelmäßige Schulungen, um die notwendigen Arbeiten fachgerecht durchführen zu können. Weitere Informationen hierzu finden sich im Abschnitt S4-5. Durch die Verwendung alternativer Materialien (wie zum Beispiel Sekundärkunststoffe) kann die Kreislaufwirtschaft gefördert werden.

	Beschreibung	Status	IROs
<b>Ressourcenschonung &amp; Kreislaufwirtschaft</b>			
Die Bajaj Mobility-Gruppe ist bestrebt, Klima- und Umweltauswirkungen ihrer Produkte bereits beim Design und für den gesamten Lebenszyklus zu berücksichtigen. So entstehen langlebigere, leicht zu reparierende Produkte, die am Ende ihrer Nutzung in möglichst wiederverwendbare oder recyclebare Teile und Materialien zerlegt werden können.			
Recycling-Kunststoffe	Das Projekt zur Nutzung von Recycling-Kunststoffen wurde im Geschäftsjahr 2025 fortgeführt. Die Abmusterung eines bestehenden Serienbauteils mit verschiedenen Recycling-Materialien und der darauf folgende Dauerlauf an einem Motorrad konnten erfolgreich abgeschlossen werden. Nach der Auswahl zweier Materialien und der Bestellung passender Musterplatten wurden diese verschiedenen Qualitätstest unterzogen. Aufgrund der positiven Testergebnisse konnten die Recycling-Kunststoffe als Serienmaterial freigegeben werden. Im Geschäftsjahr 2026 ist der erstmalige Serieneinsatz der Kunststoffe bei ausgewählten Bauteilen geplant.	●	09, 10, 11
Förderung von Systemsimulationen	Der F&E-Bereich erarbeitet verschiedene Simulationsmethoden, die einen Beitrag zur Ressourcenschonung und Reduktion von THG-Emissionen im Entwicklungsprozess leisten können. Durch die computergestützte Bauteilabsicherung, die Funktionsüberprüfung und Optimierungen im Entwicklungsprozess werden zukünftig weniger physische Prototypen benötigt. Das führt zu einer Reduktion des Material- und Energieverbrauchs. Auch in der Produktion kann durch das virtuell optimierte Motorrad und dessen Komponenten der Ressourcenverbrauch reduziert werden. Schließlich ermöglichen Simulationen Langzeitbetrachtungen für die Entwicklung langlebigerer Produkte, wodurch der Bedarf an Ersatzteilen und Neuproduktionen verringert werden kann. Im Rahmen eines Entwicklungsprojekts befindet sich ein umfassender virtueller Prototyp (Digital Twin) in Entwicklung. Dieser kann den Ressourcenverbrauch weiter minimieren, indem Simulationen besser vernetzt und mit Tests und physischen Prototypen synchronisiert werden. Aufgrund der Komplexität des Digital Twins ist der Abschluss des Projektes erst in einigen Jahren (mittel- bis langfristiger Zeithorizont) zu erwarten. Bereits im Geschäftsjahr 2026 sollen Optimierungen im Entwicklungsprozess ermöglichen, die Gesamterprobungsstanz von Prototypen deutlich zu reduzieren.	●	09, 10, 11
Leichtbauweise	Die F&E-Abteilung beschäftigt sich in verschiedenen Projekten mit der Entwicklung gewicht- und materialsparender Alternativen von Fahrzeugbauteilen. Dies kann sowohl Einfluss auf den Ressourcenbedarf als auch auf das Fahrverhalten und den Energiebedarf der Produkte haben. Konkrete Ergebnisse werden mittelfristig erwartet.	☺	09, 10, 11
Hybridbauweise / modulare Bauweise	Durch F&E-Tätigkeiten in alternative Verbindungskonzepte kann die Personalisierbarkeit der Fahrzeuge sowie die Stofftrennung am Ende des Lebenszyklus verbessert werden. Im Geschäftsjahr 2025 wurde beispielsweise an der Verbesserung von ausgewählten Heckrahmen und -auslegern sowie Tanksystemen gearbeitet. Ergebnisse werden mittelfristig erwartet.	☺	09, 10, 11

Operatives Verpackungsmanagement	Der Fokus auf den verstärkten Einsatz von Mehrwegladungsträgern und -verpackungen dient unter anderem der Effizienzsteigerung im Verpackungsmanagement. Hierbei werden gezielt Verpackungsversuche durchgeführt, um Verschwendungen zu identifizieren und universelle Verpackungslösungen für eine Vielzahl von Artikeln zu entwickeln. Zudem wurde im Geschäftsjahr 2025 das Leergutlager für die Mehrwegladungsträger und -verpackungen am Standort integriert und somit zentralisiert. Dies kann zu einer höheren Wiederverwendungsquote führen und die Wirtschaftlichkeit steigern.	☺	09, 10, 11
----------------------------------	---	---	------------

**Umgang mit dem Risiko verzögerter Lieferungen oder eingeschränkte Materialverfügbarkeit**

Diversifikation der Lieferkette	Zur Reduktion des Beschaffungsrisikos verfolgt die Gruppe eine Einkaufsstrategie, die auf der konsequenten Diversifikation der Lieferkette basiert. Ein zentrales Element dieser Strategie ist der Einsatz von „Second Sources“, um die Abhängigkeit von einzelnen Lieferanten zu minimieren und die Versorgungssicherheit zu erhöhen. Ergänzend werden für jede Warengruppe individuelle Strategien entwickelt, die sich an den jeweiligen Marktgegebenheiten orientieren und regelmäßig auf Basis der Unternehmensziele aktualisiert werden. Darüber hinaus führt die Gruppe eine systematische Risikobewertung der Tier-1-Lieferanten durch. Die Ergebnisse dieser Bewertung fließen direkt in die Warengruppenstrategien ein und bilden die Grundlage für gezielte Maßnahmen wie die Qualifizierung zusätzlicher Bezugsquellen, die Konsolidierung des Lieferantenportfolios für gewisse Warengruppe zur Sicherstellung strategischer Partnerschaften sowie die Entwicklung von Business-Continuity-Maßnahmen. Durch diese integrierte Vorgehensweise wird eine robuste, flexible und zukunftssichere Lieferkette gewährleistet.	☺	10
---------------------------------	--	---	----

■ Neu, ● In Bearbeitung, ☺ Laufend, ● Abgeschlossen, ☹ Ausgesetzt, ⊗ Gestrichen

**Kennzahlen und Ziele**

**E5-3 Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**

Es wurden bisher keine Ziele in Bezug auf die IROs im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft definiert. Die Überwachung der Wirksamkeit der Konzepte und Maßnahmen in Bezug auf die wesentlichen IROs erfolgt individuell durch die verantwortlichen Fachbereiche. Es gibt jedoch noch kein übergeordnetes Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit.

**E5-4 Ressourcenzuflüsse**

Ressourcenzuflüsse (ESRS E5-4, 31a-c)

	2025	2024 <sup>1)</sup>
Gewicht verwendeter wiederverwendeter oder recycelter sekundärer Komponenten, Produkte oder Materialien (t)	11.609,5	23.883,7
<b>Gesamtgewicht verwendeter Produkte und Materialien (t)</b>	<b>33.012,5</b>	<b>67.343,0</b>
Anteil verwendeter wiederverwendeter oder recycelte sekundäre Komponenten, Produkte oder Materialien	35,2%	35,5%
Anteil biologischer Materialien, die nachhaltig beschafft wurden <sup>2)</sup>	n/a	n/a

1) Die Daten des Geschäftsjahres 2024 wurden angepasst. Die in der Nichtfinanziellen Erklärung 2024 berichteten Daten wurden zunächst auf Basis von Vorjahreswerten geschätzt. Im Laufe des Geschäftsjahres 2025 war eine Erhebung der Daten für die Serienproduktion an den Standorten Mattighofen, Munderfing, Schalchen und Terrasse für 2024 möglich, welche nun berichtet werden (im Geschäftsjahr 2024 berichtete Daten: Gewicht verwendeter wiederverwendeter oder recycelter sekundärer Komponenten, Produkte oder Materialien: 16.520,73 t; Gesamtgewicht verwendeter Produkte und Materialien: 41.989,49 t; Anteil verwendeter wiederverwendeter oder recycelte sekundäre Komponenten, Produkte oder Materialien: 39,34%).

2) Der Anteil biologischer Materialien, die nachhaltig beschafft wurden, wurde als nicht wesentlich bewertet.

Unternehmensspezifische Angabe: Eingesetzte Materialien nach Gewicht

Im Geschäftsjahr 2025 wurden im Vergleich zum Vorjahr geringere Materialmengen eingesetzt. Dies ist auf die reduzierte Produktionsmenge im Geschäftsjahr 2025 zurückzuführen.

t	2025	2024 <sup>1)</sup>
Akkumulatoren (Elektrofahrräder)	257,0	264,7
Aluminium	9.920,3	20.346,8
Carbon (Fahrräder)	116,0	348,2
Elektronik	822,9	1.302,0
Gummi	1.352,7	2.595,6
Kartonagen	5.970,1	12.370,2
Kunststoff	3.592,4	7.413,6
Kupfer	220,0	455,7
Stahl	10.635,3	21.985,8
Textil	125,7	260,4
<b>Gesamtgewicht verwendeter Produkte und Materialien</b>	<b>33.012,5</b>	<b>67.343,0</b>

1) Die Daten des Geschäftsjahres 2024 wurden angepasst. Die in der Nichtfinanziellen Erklärung 2024 berichteten Daten wurden zunächst auf Basis von Vorjahreswerten geschätzt. Im Laufe des Geschäftsjahres 2025 war eine Erhebung der Daten für die Serienproduktion an den Standorten Mattighofen, Munderfing, Schalchen und Terrassa für 2024 möglich, welche nun berichtet werden (im Geschäftsjahr 2024 berichtetes Gesamtgewicht verwendeter Produkte und Materialien: 41.989,49 t).

### E5-5 Ressourcenabflüsse

Kernaktivität der Bajaj Mobility-Gruppe ist die Assemblierung von zweirädrigen Kraftfahrzeugen, welche bei normaler Nutzung über eine mehrjährige Lebensdauer verfügen, reparierbar sind und demontiert werden können. Somit kann ein Großteil der verwendeten Materialien in den Kreislauf zurückgeführt werden. Bei der Produktentwicklung wird vermehrt auf eine Leichtbauweise geachtet sowie Modularität in den Vordergrund gestellt.

Die erwartete Lebens- und Nutzungsdauer der Fahrzeuge der Gruppe ist von der Nutzungsart und den Instandhaltungstätigkeiten der Kunden abhängig und kann somit stark variieren. Bei Straßenmotorrädern erwartet die Gruppe eine durchschnittliche Lebensfahrleistung von ca. 70.000 Kilometern, bei Offroad-Motorrädern von ca. 10.000 Kilometern. Bei den Elektrofahrrädern wird eine Lebensfahrleistung von 10.000 – 12.000 Kilometern erwartet. Ähnliche Werte sind in auch im Branchenvergleich beobachtbar. Die Branchenvergleichswerte basieren auf Schätzungen und Onlinerecherchen und unterliegen somit einer großen Unsicherheit. Die Fahrzeuge der Gruppe können gut repariert werden und Ersatzteile sind verfügbar. Zur Verlängerung der Lebensdauer der Produkte trägt auch das geschulte Händler- und Werkstattnetzwerk der Gruppe bei. Weitere Informationen dazu finden sich im Abschnitt S4-4 und den zugehörigen Kennzahlen und Zielen. In etwa 91,2% der Produkte und ihrer Verpackungen (nicht berücksichtigt sind Mehrwegverpackungen) sind recycelbar.

### Berechnungsgrundsätze und -annahmen

ESRS Angabepflicht	Paragraf	Datenpunkt, Angabe	Berechnungsgrundsätze und -annahmen
E5-4	31a-c	Beschreibung der Ressourcenzuflüsse	<p>Für die Methode zur Erfassung des Gesamtgewichts verwendeter Produkte und Materialien wird auf die unternehmensspezifische Angabe: Eingesetzte Materialien nach Gewicht verwiesen.</p> <p>Primärdaten der vorgelagerten Wertschöpfungskette konnten aufgrund der Komplexität der Wertschöpfungskette nicht inkludiert werden. Es wurde versucht mittels der VCRA ein umfassenderes Bild der Wertschöpfungskette zu erhalten. Dies konnte jedoch noch nicht final abgeschlossen werden.</p> <p>Bei den beschafften Materialien handelte es sich zum Großteil um Metalle, Kunststoffe und Elektronikbauteile, für die keine biologischen Anteile ausgewiesen werden können. Daher wurde die Kennzahl „biologische Materialien, die nachhaltig beschafft wurden“ als nicht wesentlich bewertet.</p> <p>Der berichtete Wert an wiederverwendeten oder recycelten Komponenten repräsentiert den Anteil von Sekundäraluminium und Sekundärstahl. Zur Berechnung wurde der deutsche Aluminium- beziehungsweise Stahlmix verwendet<sup>9</sup>. Der berichtete Anteil unterliegt somit einer hohen Ergebnisunsicherheit.</p>

<sup>9</sup> Informationen abgerufen von: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/259779/umfrage/recyclinganteil-bei-der-produktion-ausgewaehlter-metalle-in-deutschland/>

Unternehmensspezifische Angabe	Eingesetzte Materialien nach Gewicht	Zur Ermittlung der eingesetzten Materialien für die Motorrad-Serienproduktion an den Standorten in Mattighofen, Munderfing, Schalchen und Terrassa führt die Gruppe jährlich eine Stoffstromanalyse durch. Aufgrund von deren Komplexität sind die Daten erst unterjährig im Folgejahr verfügbar. Die berichteten Stoffströme wurden aus diesem Grund auf Basis der produzierten Stückzahlen hochgerechnet. Zusätzlich wurden Stoffströme von Motorrädern und Fahrrädern, welche an anderen Standorten produziert wurden oder extern bezogen wurden auf Stückzahlenbasis hochgerechnet (z.B. Ressourcenzuflüsse der MV Agusta Motor S.P.A.). Der Nichtserieneinkauf wurde in diesem Zusammenhang als nicht wesentlich bewertet und somit nicht in der Zusammenstellung berücksichtigt.
E5-5	36a	Erwartete Haltbarkeit Die erwartete Haltbarkeit der vertriebenen Fahrzeuge der Gruppe wurde anhand von Testdaten (z.B. Lebensdauer der Motoren) sowie Auswertungen aus dem Kundendienst geschätzt. Die Angaben zur Wertschöpfungskette basieren auf Schätzungen und Online-Recherchen und unterliegen somit einer hohen Ergebnisunsicherheit. Für die Pkw wurde kein Vergleichswert angegeben, da es kaum vergleichbare Produkte (Hochleistungsportwagen mit Straßenzulassung) auf dem Markt gibt.
E5-5	36b	Reparierbarkeit Die vertriebenen Fahrzeuge der Gruppe können gut repariert werden. Ersatzteile sind verfügbar.
E5-5	36c	Recyclebarer Anteil in Produkten und Verpackungen Die Materialien Stahl, Aluminium, Kunststoff und Kartonagen wurden als recyclebar klassifiziert und die Anteile an den Produkten und Verpackungen entsprechend ausgewiesen.

**4.5 ESRS S1 ARBEITSKRÄFTE DES UNTERNEHMENS**

**Strategie**

**ESRS 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell**

Thema	#	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs)		Zeithorizont
Sichere Beschäftigung	12	<b>Durch Umstrukturierungen kam und kommt es zu Unsicherheiten, Kündigungen und Unzufriedenheit</b> Aufgrund von Umstrukturierungsmaßnahmen kam und kann es zu Kündigungen, Unsicherheiten, und Unzufriedenheit bei den Mitarbeitern kommen. Die negative Auswirkung entsteht aus der aktuellen wirtschaftlichen Situation der Bajaj Mobility-Gruppe. (individueller Vorfall)	Tatsächlich Negativ (OO)	●●○
	13	<b>Temporäre Arbeitszeitreduktion</b> Im Zuge von Kostenreduktionen wurde eine Arbeitszeit- und Entgeltreduktion vereinbart, welche negative Auswirkungen auf die Mitarbeiter haben könnte. (individueller Vorfall)	Tatsächlich Negativ (OO)	●○○
	14	<b>Personalrisiko und Fachkräftemangel</b> Durch die starke Mitarbeiterfluktuation kann es zu einem Abfluss von Wissen und langfristig zu einem Fachkräftemangel kommen.	Risiko (OO)	
Gesundheitsschutz und Sicherheit	15	<b>Auftreten schwerer Arbeitsunfälle in Produktion und bei Testfahrten</b> Schwere Arbeitsunfälle, insbesondere bei Mitarbeitern in der Produktion oder bei Testfahrern, können nicht immer vermieden werden. (individueller Vorfall)	Potentiell Negativ (OO)	●●●
Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	16	<b>Sicherung der Zukunftsperspektiven und Kompetenzentwicklung von Mitarbeitern durch Weiterbildungsangebote</b> Durch Weiterbildungsangebote sichert die Gruppe die Zukunftsperspektiven der Mitarbeiter und trägt zu ihrer Kompetenzentwicklung bei.	Tatsächlich Positiv (OO)	●●●
Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	17	<b>Interkulturelle Zusammenarbeit und individuelle Weiterentwicklung</b> Die Gruppe bringt Personen aus vielen unterschiedlichen Nationalitäten und Altersgruppen zusammen, wodurch neue Impulse geschaffen werden und die Mitarbeiter voneinander lernen können.	Tatsächlich Positiv (OO)	●●●
	18	<b>Geschlechterungleichheiten in Bezahlung und Führungspositionen</b> In der Gruppe überwiegt der Anteil männlicher Mitarbeiter sowohl in der Gesamtbelegschaft als auch bei den Führungskräften. Der Gender-Pay-Gap (österreichische Gesellschaften) betrug im Geschäftsjahr 2025 15,5% <sup>10</sup> . (systemisch)	Tatsächlich Negativ (OO)	●●●

Datenschutz	19	<b>Gefahr des Datenverlusts oder Datenmissbrauchs</b> Ein potentieller Verlust oder Missbrauch von personenbezogenen Daten greift in die Rechte der betroffenen Personen ein. (systemisch)	Potentiell Negativ (OO)	●●●
	20	<b>Verletzung von Datenschutzvorschriften und daraus folgender Strafzahlungen</b> Eine Verletzung von Datenschutzvorschriften kann zu hohen Strafzahlungen führen.	Risiko (OO)	

OO: Own Operations – eigene Geschäftstätigkeiten, VC: Value Chain – vor- oder nachgelagerte Wertschöpfungskette  
 Kurzfristig: ●OO, Mittelfristig: ○●○, Langfristig: ○○●

Bei der Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs) und bei der Berichterstattung im Zuge der ESRS 2 wurden die Arbeitskräfte (Mitarbeiter und Fremdarbeitskräfte) der Bajaj Mobility-Gruppe berücksichtigt. Identifiziert wurden die potenziell betroffenen Arbeitskräfte im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (siehe Abschnitt IRO-1), wobei die Tätigkeiten, das Arbeitsumfeld und die Merkmale der Arbeitskräfte berücksichtigt wurden. Bei der Analyse wurden unter anderem Gespräche mit Experten des Personalmanagements und mit Arbeitnehmervertretern geführt, um ein besseres Verständnis der potenziellen Auswirkungen zu gewinnen. Im Zuge der Umstrukturierungen kam es zu einer Reduktion des Produktionsvolumens und des Personalstands, wodurch für Mitarbeiter potenzielle Unsicherheiten und Unzufriedenheiten entstehen konnten. Es ergaben sich keine negativen Auswirkungen auf die Arbeitskräfte aufgrund von Übergangsplänen zur Verringerung der negativen Auswirkungen auf die Umwelt und zur Verwirklichung umweltfreundlicherer und klimaneutraler Tätigkeiten, da die Gruppe bisher noch keine Übergangspläne finalisiert hat (siehe Abschnitt E1-1). Die Gruppe beschäftigte zum Stichtag 31. Dezember 2025 insgesamt 3.750 Mitarbeiter, davon 1.400 Arbeiter, 2.190 Angestellte, 158 Lehrlinge und zwei Praktikanten. Weiters arbeiteten 32 Fremdarbeitskräfte für die Gruppe. Weitere Informationen zu den Arbeitskräften finden sich im Abschnitt S1-6 & S1-7.

**Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen**

**S1-1 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften des Unternehmens**

Die Bajaj Mobility-Gruppe achtet die Menschenrechte, einschließlich der Arbeitnehmerrechte, und setzt sich für faire Arbeitsbedingungen für ihre Arbeitskräfte ein. Die Arbeitskräfte können sich jederzeit an ihre jeweiligen Führungskräfte, den Betriebsrat, die Betriebsärzte, den Arbeitspsychologen, die Personal- oder die Rechtsabteilung und die Sicherheitsfachkräfte wenden oder über das Hinweisgeber-System kommunizieren. Der Umgang mit vulnerablen Gruppen ist in mehreren Konzepten der Gruppe verankert. Jedoch sind keine konkreten Fördermaßnahmen zugunsten dieser aufgeführt.

Code of Conduct

Die wichtigsten Inhalte des Codes of Conduct inklusive seiner allgemeinen Ziele, seiner Bezüge zu internationalen Rahmenwerken, seines Anwendungsbereiches sowie der obersten Ebene, welche für die Umsetzung verantwortlich ist, finden sich im Abschnitt G1-1. Es sind keine Fälle der Nichteinhaltung der internationalen Rahmenwerke, welche im Code of Conduct genannt werden, innerhalb der Wertschöpfungskette der Bajaj Mobility-Gruppe bekannt. (IROs: 12, 14, 15, 16, 17, 18)

Arbeitssicherheits- und Mitarbeitergesundheitsrichtlinie

Die Bajaj Mobility-Gruppe strebt danach, ein Arbeitsumfeld zu schaffen, in dem Arbeitskräfte durch geeignete Maßnahmen und Prozesse bestmöglich vor Gesundheits- oder Verletzungsgefahren geschützt sind. Die Richtlinie zur Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit umfasst die wichtigsten Grundsätze und Maßnahmen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz ihrer Arbeitskräfte. Zudem wurden zahlreiche Sicherheitstrainings und -schulungen etabliert, um das Sicherheitsniveau hochzuhalten und Arbeitsunfälle zu vermeiden. Die Richtlinie ist auf der Bajaj Mobility-Webseite zugänglich. Für die zielgerichtete Weiterentwicklung der Arbeitssicherheit und Gesundheitsförderung ist das Health & Safety-Team verantwortlich. Es wird von Sicherheitsfachkräften sowie arbeitsmedizinischen und arbeitspsychologischen Fachdienstleistern unterstützt. Auf oberster Ebene sind die Vorstände oder die Geschäftsführung für die Umsetzung der Richtlinie verantwortlich. (IROs: 14, 15)

Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel

Die wichtigsten Inhalte der Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel, inklusive ihrer allgemeinen Ziele, ihres Anwendungsbereiches sowie der obersten Ebene, welche für die Umsetzung verantwortlich ist, finden sich im Abschnitt S2-1. (IROs: 12, 14)

Diversitäts- und Antidiskriminierungsrichtlinie

Die Diversitäts- und Antidiskriminierungsrichtlinie regelt wie Diversität innerhalb der Bajaj Mobility-Gruppe gelebt und gefördert werden soll und wie den verschiedenen Formen der Diskriminierung und Belästigung vorgebeugt wird. Dabei beschränkt sich die Richtlinie nicht auf die Arbeitsplätze der Arbeitskräfte, sondern berücksichtigt explizit auch arbeitsbezogene Umgebungen sowie Online-Situationen. Sie gilt für alle

<sup>10</sup> Weitere Informationen zum Gender-Pay-Gap, einschließlich der Berechnungsmethode, finden sich in Abschnitt S1-16.

Arbeitskräfte und Organmitglieder weltweit. Die Richtlinie definiert relevante Begriffe und unterstützt die Arbeitskräfte bei der Identifikation von unangemessenen Verhaltensweisen. Als mögliche Gründe für Diskriminierung werden Nationalität, Hautfarbe, ethnische oder nationale Abstammung, Geschlecht, sexuelle Orientierung, Religionszugehörigkeit, Alter, Weltanschauung, Kultur, Gesundheitszustand oder andere Aspekte, die durch lokale Gesetze geregelt sind, genannt. Sollte es zu Verstößen gegen die Richtlinie kommen, werden Meldeoptionen aufgezeigt, wie zum Beispiel die interne Compliance-Anlaufstelle oder das Hinweisgeber-System. Dabei ist die Gruppe stets bestrebt, eine lückenlose Vertraulichkeit zu gewährleisten. Keiner Arbeitskraft sollen Nachteile entstehen, wenn sie im guten Glauben einen Verstoß im Sinne der Richtlinie meldet. Die Diversitäts- und Antidiskriminierungsrichtlinie ist auf der Bajaj Mobility-Webseite abrufbar. Für die Umsetzung der Richtlinie sind die zuständigen Führungskräfte und letztlich der Vorstand oder die Geschäftsführung verantwortlich. (IROs: 14, 17, 18)

#### Datenschutzstrategie

Die Bajaj Mobility-Gruppe hat eine umfassende Datenschutzstrategie entwickelt, um den Schutz personenbezogener Daten sicherzustellen und kontinuierlich zu verbessern. Die für Arbeitskräfte im Intranet zugängliche Strategie umfasst viele verschiedene Aspekte des Datenschutzes, die anhand spezifischer Richtlinien genauer erläutert werden. Die Datenschutzstrategie erstreckt sich bestmöglich auch auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette und alle relevanten geografischen Regionen. Sie wird vom Datenschutz-Team der Gruppe betreut. Für ihre Umsetzung sind die zuständigen Führungskräfte und letztlich der Vorstand oder die Geschäftsführung verantwortlich.

Teil der Datenschutzstrategie ist die interne Datenschutzrichtlinie für Arbeitskräfte, welche sämtliche Datenverarbeitungstätigkeiten der Bajaj Mobility-Gruppe, insbesondere in Bezug auf alle personenbezogenen Daten der aktuellen und ehemaligen Arbeitskräfte, Führungskräfte und Organmitglieder regelt. Auch der Code of Conduct (siehe oben und in Abschnitt G1-1 bezüglich Verfügbarkeiten, Verantwortlichkeiten und Anwendungsbereich) geht auf die Datenschutzvorschriften ein. Die Ausrichtung an der strengen europäischen Datenschutzgrundverordnung und anderen relevanten nationalen und internationalen Standards stellt sicher, dass die Gruppe den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Regelmäßige Schulungen, Aktualisierungen und Übermittlungen der Richtlinien gewährleisten, dass sowohl interne als auch externe Interessengruppen die Datenschutzerfordernisse verstehen und einhalten. (IROs: 19, 20)

#### Informationssicherheitsrahmenrichtlinie

Die interne Informationssicherheitsrahmenrichtlinie der Bajaj Mobility-Gruppe wurde im Geschäftsjahr 2024 umfassend überarbeitet und orientiert sich an den Anforderungen der ISO 27001. Die Richtlinie gilt für alle Arbeitskräfte der Gruppe sowie für verbundene Einheiten und Dritte, die mit entsprechenden Informationssystemen arbeiten, wie auch für alle an die Netzwerke der Gruppe angeschlossenen Systeme (z.B.: Mobil- und Netzwerkgeräte). Die Richtlinie dient als Rahmenwerk zur Gewährleistung der Informationssicherheit in der Gruppe. Die Informationssicherheit ist ein wesentlicher Teil des Datenschutzes. Neben der Beschreibung der Sicherheits-Governance enthält die Richtlinie Maßnahmen zur Sicherstellung der IT-Sicherheit, wie zum Beispiel die Verhinderung von Datenlecks, ein Identitäts- und Zugriffsmanagement, ein Informationsrisikomanagement sowie die Entwicklung sicherer Software. Für die Umsetzung dieser Richtlinie zeigt sich das IT-Security & Risk-Team verantwortlich. Spezifiziert wird die für Arbeitskräfte im Intranet zugängliche Informationssicherheitsrahmenrichtlinie durch weitere Dokumente, wie zum Beispiel die Leitlinie zur Datenklassifikation, die Richtlinie zur Sicherheitsgovernance oder das IT-Notfallhandbuch. (IROs: 19, 20)

#### Richtlinie zur Verwendung des Hinweisgeber-Systems

Die wichtigsten Inhalte der Richtlinie zur Verwendung des Hinweisgeber-Systems, inklusive ihrer allgemeinen Ziele, ihres Anwendungsbereiches sowie der obersten Ebene, welche für die Umsetzung verantwortlich ist, finden sich im Abschnitt G1-1. (IROs: 12, 14)

#### Zusätzliche Angabe: Richtlinie zur Vermeidung von sexueller Belästigung

Die wichtigsten Inhalte der Richtlinie zur Vermeidung von sexueller Belästigung, inklusive ihrer allgemeinen Ziele, ihres Anwendungsbereiches sowie der obersten Ebene, welche für die Umsetzung verantwortlich ist, finden sich im Abschnitt G1-1.

### **S1-2 Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen**

In der Bajaj Mobility-Gruppe werden 81,3% der Mitarbeiter durch die Betriebsräte der KTM AG, KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH und KTM Components GmbH vertreten. Sie werden bei personalbezogenen, weitreichenden Entwicklungen in den Entscheidungsprozess anlassenspezifisch einbezogen. Die Mitarbeiter können sich jederzeit mit ihren Anliegen an die Betriebsräte wenden und von diesen beraten und vertreten lassen. Zudem können die Mitarbeiter jederzeit ihre Anliegen an ihre Führungskräfte, die Betriebsärzte, die Personal- oder die Rechtsabteilung und die Sicherheitsfachkräfte richten oder über das Hinweisgeber-System einmelden. Ergänzend finden im Angestelltenbereich in Österreich jährlich Performance Talks statt, welchem dem strukturierten Austausch zwischen Mitarbeitern und Führungskräften dienen. Die Performance Talks werden durch die Personalabteilung koordiniert. Weitere Informationen zu den Performance Talks finden sich im Abschnitt S1-13. Nahezu alle Mitarbeiter (98,8%) der Gruppe sind durch Tarifverträge abgedeckt oder verfügen über Verträge mit tarifvertragsähnlichen

Bedingungen. Diese regeln die Rechte und Pflichten der Arbeitgeber und Arbeitnehmer (Mitarbeiter) im Rahmen des Arbeitsverhältnisses. Sowohl die Personalabteilung als auch die Rechtsabteilung sind organisatorisch dem CEO der Gruppe zugeordnet.

**S1-3 Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können**

Die Bajaj Mobility-Gruppe ist bemüht negative Auswirkungen auf die Arbeitskräfte zu vermeiden. Entsprechende Maßnahmen werden im Abschnitt ESRS S1-4 beschrieben. Darüber hinaus können die Arbeitskräfte Bedenken jederzeit gegenüber ihren Führungskräften, dem Betriebsrat, den Betriebsärzten, der Personal- oder der Rechtsabteilung und den Sicherheitsfachkräften äußern oder über das Hinweisgeber-System kommunizieren. Informationen zu diesen Meldemöglichkeiten, wie zum Beispiel die interne Richtlinie zum Hinweisgeber-System oder die konkreten Kontaktadressen, sind im Intranet zugänglich gemacht. Auf das Hinweisgeber-System wurde spezifisch in einer Mitarbeiterinformation (Intranetpost, PITBOARD-Beitrag) sowie im E-Learning Compliance & Code of Conduct hingewiesen, was zur internen Bekanntheit des Systems beiträgt. Der Code of Conduct, der auf das Hinweisgeber-System verweist, wird allen Mitarbeitern bei der Vertragsunterzeichnung übermittelt. Darüber hinaus erhalten alle Mitarbeiter jährlich den jeweils aktualisierten Code of Conduct im Zuge von dessen Überarbeitung. Der Schutz der Hinweisgeber ist fest in den Unternehmensprinzipien verankert. Die Beschwerden werden je nach Art der Meldung und des Meldekanals priorisiert bearbeitet und nachverfolgt. Die Rechtsabteilung überwacht die eingehenden Meldungen an das Hinweisgeber-System, wodurch die Wirksamkeit des Systems sichergestellt werden kann. Weitere Informationen zum Hinweisgeber-System, inklusive des Nachverfolgungsprozesses durch die Rechtsabteilung oder bei Bedarf durch externe Experten, finden sich in den Abschnitten G1-1 und G1-3.

Im Zuge des Sanierungsverfahrens kam es zu negativen Auswirkungen auf die Mitarbeiter der Bajaj Mobility-Gruppe. Die Prozesse wurden von der Arbeiterkammer Oberösterreich und den Betriebsräten begleitet, welche die Mitarbeiter unterstützten, und die negativen Auswirkungen verminderten. Auf die Vermeidung von Härtefällen wurde geachtet.

**S1-4 Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen**

Die Maßnahmen in Bezug auf die Arbeitsbedingungen und Mitarbeiterzufriedenheit, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Schulungen und Weiterbildungen und Diversität und Chancengleichheit wurden durch die Personalabteilung der Bajaj Mobility-Gruppe ermittelt und umgesetzt. Die internen Fachexperten berücksichtigen bei der Maßnahmenidentifikation sowohl gesetzliche Vorgaben als auch Anforderungen und Hinweise der Fachabteilungen. Maßnahmen zum Datenschutz werden durch die Rechtsabteilung identifiziert und betreut, wohingegen die IT Security-Abteilung die Maßnahmen zur Cybersicherheit verantwortet. Die verantwortlichen Abteilungen sind ferner für die Überwachung der Wirksamkeit ihrer Maßnahmen zuständig. Dies geschieht beispielsweise in Form von Wissensüberprüfungen zum Abschluss von Schulungen oder im Falle der Cybersicherheit-Maßnahmen durch die Auswertung von Fake-Phishing-Mails. Nach Absolvierung von systemtechnisch angelegten Schulungen haben die Arbeitskräfte die Möglichkeit, das Training hinsichtlich der Inhalte und Methoden sowie der Praxisrelevanz zu bewerten. Dies dient der Überwachung der Wirksamkeit der Trainings. Eine hohe Bewertung der Praxisrelevanz deutet auf eine gute Anwendbarkeit der Trainings im Arbeitsalltag der Arbeitskräfte hin. Weiters dienen die jährlich stattfindenden Performance Talks als Feedbackmöglichkeit. Dem Management der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs) wurden materielle, finanzielle, und personale Ressourcen zugeordnet, sodass die angeführten Maßnahmen initiiert oder umgesetzt werden konnten.

	Beschreibung	Status	IROs
<b>Arbeitsbedingungen &amp; Mitarbeiterzufriedenheit</b>			
Die Bajaj Mobility-Gruppe sieht sich ihren Arbeitskräften gegenüber in einer besonderen Verantwortung. Dabei wird ein Fokus auf faire und mitarbeiterfreundliche Arbeitsbedingungen gelegt. Die Maßnahmen werden durch die Personalabteilung gesteuert, nachverfolgt und überwacht. Arbeitskräfte können sich mit Verbesserungsvorschlägen stets an die Personalabteilung wenden.			
Self-Management Mastery	Gerade in herausfordernden Zeiten, ist es entscheidend, durch das richtige Mindset selbstwirksam zu bleiben. Mit diesem Ziel hat die KTM_academy ein halbtägiges Präsenztraining unter dem Titel „Die Self-Management Mastery“ konzipiert. Der Fokus liegt auf praxisnahen Tools zur Entwicklung eines Growth Mindsets und Stärkung der eigenen Resilienz. Aufgrund der großen Nachfrage werden noch weitere Termine (kurz- bis mittelfristiger Zeithorizont) angeboten.	○	12, 14
Begleitung und Unterstützung im Sanierungsverfahren	Im Zuge des Sanierungsverfahrens der KTM AG kam es zu negativen Auswirkungen auf die Mitarbeiter. Die Prozesse werden von der Arbeiterkammer Oberösterreich und den Betriebsräten begleitet, die die Mitarbeiter unterstützen und sollen voraussichtlich Ende 2026 abgeschlossen werden. Dabei wird auf die Vermeidung von Härtefällen geachtet.	●	12, 14

Spotlight: Widerstandskraft stärken	Das Spotlight, ein Lernformat für Führungskräfte, beschäftigt sich mit der Frage, wie Teams vom Überlebensmodus zurück in die Handlungsfähigkeit geführt werden können. Inhalte wie das Leuchtturmprinzip, der Einflussbereich (Circle of Influence), ein Resilienz-Check, eine Anleitung für einen Team-Workshop sowie ausgewählte Videos und Podcasts sollen die persönliche Widerstandskraft stärken und zeigen, wie diese auf das Team übertragen werden kann.	☺	12, 14
Kultur	Um die Umstrukturierungen im Unternehmen bestmöglich zu begleiten, setzt die Gruppe auf eine widerstandsfähige Kultur. Interne Experten für Organisationsentwicklung arbeiten eng mit Teams und Führungskräften zusammen, um Lösungen für Herausforderungen in Bezug auf Struktur, Team- und Wissensmanagement zu erarbeiten. Das umfasst insbesondere die Reflexionsarbeit zu Aufgaben und Abläufen in den Teams, Moderationen von Workshops wie z.B. Prozessanalysen und die aktive Förderung des Austausches in Teams und über die Teams hinaus mit deren Schnittstellen. Basierend auf aktuellen Modellen und Interventionen werden Workshopsettings erarbeitet, die den größtmöglichen Erfolg erzielen. Diese werden laufend in den aktuellen Umstrukturierungsprozessen eingesetzt.	☺	12, 14
Verpflegungszuschuss	In verschiedenen Bereichen der KTM AG sowie der KTM Components GmbH wird aufgrund einer Vereinbarung zwischen Betriebsrat und betrieblicher Vertretung pro aktiven Arbeitstag ein Verpflegungszuschuss gewährt. Dieser beträgt € 2,00 pro Mitarbeiter und Arbeitstag. Ziel dabei ist die Wahrnehmung als attraktiver Arbeitgeber und die damit verbundene Mitarbeiterbindung und Wertschätzung.	☺	12, 14
Betriebsverpflegung in Mattighofen und Munderfing	Seit August 2025 bietet die KTM AG ihren Arbeitskräften an den Standorten Mattighofen und Munderfing wieder eine Betriebsverpflegung an. Dabei wird auf Qualität und Regionalität gesetzt. Für die Standorte ohne eigene Kantine wurde im Geschäftsjahr 2025 ein Lieferservice eingeführt.	●	12, 14

**Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz**

Die Bajaj Mobility-Gruppe strebt an, eine hohe Arbeitssicherheitsleistung an allen Standorten und in allen Geschäftsbereichen sicherzustellen. Essenzieller Bestandteil der Arbeitssicherheitsmaßnahmen ist die regelmäßige Überprüfung von Arbeitsplätzen und Prozessen hinsichtlich ihrer Sicherheit, welche auch der Überwachung und Nachverfolgung von Maßnahmen dient. Bei Bedarf werden Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt. Neben den regelmäßig stattfindenden Untersuchungen finden fallbezogene Analysen von Unfällen und Beinaheunfällen statt, um weiterhin die Sicherheit an den Arbeitsplätzen gewährleisten zu können. Ergänzend zu den folgenden Maßnahmen sind standardisierte Maßnahmen zur Arbeitskräftesicherheit und -gesundheit in der veröffentlichten Richtlinie zur Arbeitssicherheit- und Mitarbeitergesundheit der Gruppe festgelegt (siehe Abschnitt S1-1).

Ausbildung zur Sicherheitsfachkraft	Um die Kompetenzen in Richtung Arbeitssicherheit im Unternehmen zu steigern, starteten im Geschäftsjahr 2025 zwei weitere Mitarbeiter mit der Ausbildung zur Sicherheitsfachkraft. Dies trägt wesentlich dazu bei, die Abteilungen noch intensiver und präsenter in sicherheitsrelevanten Fragestellungen beraten zu können. Zusätzlich wurde für eine Gruppe bereits bestehender Sicherheitsvertrauenspersonen ein Auffrischkurs der AUVA angeboten, um das Wissen zu erneuern und über aktuelle Änderungen aus dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (AschG) zu informieren. Die Ausbildungen sollen im kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont abgeschlossen werden.	○	14, 15
Awarenesskampagne für Führungskräfte	Im Geschäftsjahr 2025 wurde ein spezielles Führungskräfte-Training mit den Schwerpunkten Arbeitsrecht und Arbeitssicherheit gestartet. Ziel ist es, das Training im kommenden Jahr (kurzfristiger Zeithorizont) fortzuführen und allen Führungskräften der Gruppe zugänglich zu machen. Vorrangig soll die Awareness für das Thema Arbeitssicherheit unter den Führungskräften gesteigert und Bewusstsein für die Verantwortung und Pflichten einer Führungskraft geschaffen werden. Dies trägt dazu bei das Bewusstsein für Arbeitssicherheit im gesamten Unternehmen zu steigern.	○	14, 15
Bestellprozess von Gefahrstoffen	In Zusammenarbeit mit der Einkaufsabteilung wird an einem neuen Bestellprozess für Gefahrstoffe gearbeitet. Ziel ist die Awareness für den Umgang mit Gefahrstoffen zu steigern. Der strukturierte Prozess soll eine klare Nachvollziehbarkeit fördern und eine transparente Grundlage für verantwortungsvolles Handeln mit Gefahrstoffen schaffen. Die Erarbeitung des Prozesses soll im kurz- bis mittelfristigem Zeithorizont abgeschlossen werden.	○	14, 15
Health & Safety-Software	Im Geschäftsjahr 2025 wurde die Nutzung der Health & Safety-Software fortgeführt. Das System wird vom Health & Safety-Team intensiv genutzt, um die Arbeitssicherheit zu verbessern. Dazu zählt unter anderem die Dokumentation von Evaluierungen, Unterweisungen, Unfällen sowie die dazugehörigen Maßnahmen, um diese systematisch und ressourcenschonend abwickeln zu können. Der Roll-out an den österreichischen Standorten in Mattighofen, Munderfing, Schalchen und Anif wurde zeitlich verschoben, ist jedoch für die nahe Zukunft (kurz- bis mittelfristiger Zeithorizont) vorgesehen.	●	14, 15
Verbesserung der Ergonomie	Laufend werden Maßnahmen und Projekte zur Verbesserung der Arbeitsplatzergonomie umgesetzt. Im Geschäftsjahr 2025 konnten beispielsweise die Materialanordnung in der Gehäusevormontage im Motorenwerk optimiert sowie der Arbeitsplatz zur Tankvormontage- und Prüfung neugestaltet werden.	☺	14, 15

Einführung eines Systems für Sicherheitsunterweisungen	Zur Stärkung von Arbeitssicherheit, Compliance und Effizienz wurde im Geschäftsjahr 2025 im Komponentenwerk ein dokumentiertes, digital gesteuertes Unterweisungssystem eingeführt. Grundlage bildet die systematische Evaluierung sämtlicher Arbeitsplätze, auf deren Basis spezifische Betriebsanweisungen erstellt wurden. Ein Ampelsystem visualisiert transparent den Status der sicherheitsrelevanten Unterweisungen hinsichtlich Vollständigkeit, Aktualität und Fristgerechtigkeit.	☺	14, 15
Lehrlingscoaching: Lehre statt Leere	Die Gruppe legt Wert darauf, bereits während der Lehre einen aktiven Beitrag für die psychische Gesundheit der Lehrlinge zu leisten. Seit November 2024 wird Lehrlingen und Ausbildern an den österreichischen Standorten die Konsultation eines Lehrlingscoachings auf Anfrage angeboten.	☺	14, 15, 16
Sicherheitsunterweisung als E-Learning	Zusätzlich zur allgemeinen Sicherheitsunterweisung, welche von jeder Arbeitskraft zu Beginn des Arbeitsverhältnisses gemeinsam mit der zuständigen Führungskraft absolviert werden muss, wurde im Geschäftsjahr 2025 eine weitere Sicherheitsunterweisung als E-Learning etabliert. Die Sicherheitsunterweisung umfasst Themen wie allgemeine Verhaltensregeln, Pflichten der Arbeitskräfte, wichtige Symbole rund um die Arbeitssicherheit, Gesundheit und Ergonomie am Arbeitsplatz sowie Informationen rund um psychische Belastungen. Dieser Kurs wird verpflichtend jeder Arbeitskraft regelmäßig zugewiesen. Durch die Digitalisierung des Trainings können die Inhalte nicht nur in mehreren Sprachen bereitgestellt werden, sondern auch zeit- und ortsunabhängig absolviert werden.	●	14, 15
VEXAT Schulung als E-Learning	Im Geschäftsjahr 2025 wurde eine neue VEXAT E-Learning Schulung als gezielte Maßnahme zur Stärkung des betrieblichen Explosionsschutzes eingeführt. Zielgruppe sind alle Arbeitskräfte, welche in einem VEXAT Bereich tätig sind. Mit dieser Maßnahme wird ein aktiver Beitrag zur Prävention von Arbeitsunfällen und zur Förderung eines sicheren Arbeitsumfeldes geleistet.	●	14, 15

**Schulungen & Weiterbildungen**

Die Bajaj Mobility-Gruppe verfolgt den Ansatz, durch Weiterbildungsangebote interne Karrierewege und lebenslanges Lernen zu fördern. Die Maßnahmen werden durch das KTM\_academy-Team gesteuert, nachverfolgt und überwacht. Mitarbeiter können sich mit Fragen oder Verbesserungsvorschlägen stets an das Team wenden.

Orange Future Day	Bei den Bewerbungsprozessen für Lehrlinge wird ein großer Wert auf die individuellen Stärken der künftigen Mitarbeiter gelegt. Beim Orange Future Day wird auf ein individuelles Bewerbungsverfahren gesetzt. Nach einer Online-Bewerbung stellen sich die Kandidaten in praktischen und sozialen Challenges vor, um ihre Fach-, Methoden- sowie persönliche und soziale Kompetenz zu zeigen. Eine Abschlussbesprechung mit Feedback zu Stärken und Entwicklungspotenzialen legt schließlich den Grundstein für eine erfolgreiche Karriere.	☺	14, 16
Förderung der Lehrlinge: Auslandspraktika	Lehrlinge haben bereits während ihrer Ausbildungszeit die Möglichkeit, Berufserfahrung im Ausland zu sammeln. So werden ihnen ab dem zweiten Lehrjahr mehrwöchige Auslandspraktika sowohl innerhalb der Gruppe als auch bei anderen Unternehmen angeboten. Im Geschäftsjahr 2025 haben sieben Lehrlinge ein Auslandspraktikum gemacht. Durch die Auslandspraktika sollen neben der Erweiterung von fachlichen Kenntnissen auch die Englischkenntnisse verbessert und der interkulturelle Wissensaustausch zwischen den Lehrlingen gefördert werden. Um dieses Programm laufend aktuell zu halten, wurde im Geschäftsjahr 2025 auch das Sicherheitskonzept für Lehrlingen auf Auslandsreisen aktualisiert.	☺	14, 16
Onlinekurse zu Künstlicher Intelligenz (KI)	Die KTM_academy hat gemeinsam mit der IT-Abteilung zwei überarbeitete Onlinekurse zu KI veröffentlicht: Der erste Teil der Kursreihe „Einführung in die Welt der künstlichen Intelligenz“ vermittelt den richtigen Umgang mit KI-Programmen, erklärt rechtliche, technische und ethische Grundlagen sowie Chancen und Risiken im Umgang mit KI und deckt somit die rechtlichen Verpflichtungen ab. Seit September 2025 ist der Onlinekurs verpflichtend für alle Arbeitskräfte der Gruppe zu absolvieren. Der zweite Onlinekurs „KI in der Praxis: Effektive Nutzung von Microsoft Copilot“ zeigt in interaktiven Lektionen, wie Copilot effektiv im Arbeitsalltag genutzt werden kann.	●	14, 16
Lehrlingsseminare: Begleitung durch einen Ausbilder in der Lehrzeit	Eine enge Begleitung durch einen Ausbilder in der Lehrzeit ist wichtig für die Lehrlinge. Gerade um den Prozess des Übergangs der Schulzeit in die Lehrzeit zu begleiten, werden Lehrlingsseminare angeboten. Das Konzept des Lehrlingsseminars im ersten Lehrjahr wurde im Geschäftsjahr 2025 von den Ausbildern konzipiert und begleitet.	●	14, 16

**Diversität & Chancengleichheit**

Die Gruppe legt besonderen Wert darauf, dass alle Arbeitskräfte fair und respektvoll behandelt werden. Soziale Gerechtigkeit soll gefördert werden, während Diskriminierung und Ungleichheit bekämpft und vermieden werden sollen. Die Maßnahmen werden durch die Personalabteilung gesteuert, nachverfolgt und überwacht. Arbeitskräfte können sich mit Fragen oder Verbesserungsvorschlägen stets an die Personalabteilung wenden.

Welcome to Austria	Seit 2024 bietet die Gruppe für neue Mitarbeiter aus dem Ausland die Online-Kursreihe „Welcome to Austria“ an. In drei E-Learning-Einheiten wird Wissenswertes zur gesetzlichen Orientierung und zur Integration in Österreich vermittelt. Ziel ist es, den neuen Mitarbeitern das Ankommen in Österreich zu erleichtern und bereits vor ihrem ersten Arbeitstag viele offene Fragen zu beantworten.	☺	14, 17
Girls' Day	Um potenziellen künftigen Mitarbeiterinnen neue Berufsfelder näherbringen zu können, beteiligte sich die Gruppe auch im Geschäftsjahr 2025 am EUREGIO Girls' Day. Im April 2025 konnten 11 junge Frauen Einblicke in die Metall- und Kfz-Technik gewinnen und praktische Erfahrungen in ausgewählten technischen Prozessschritten sammeln.	☺	14, 18
Sommerferienbetreuung	Seit einigen Jahren bietet die Gruppe in Kooperation mit den Kinderfreunden und der Volksschule Schalchen eine kostenlose Kinderbetreuung in den Sommerferien an. Dabei bekommen die Kinder auch einen Einblick in die Lehrwerkstatt und die KTM Motohall. Das Angebot soll Eltern die Berufstätigkeit während der Sommerferien erleichtern und richtet sich primär an Mitarbeiter an den Standorten Mattighofen, Munderfing und Schalchen.	☺	14, 18

**Datenschutz**

Die Datenschutzmaßnahmen der Bajaj Mobility-Gruppe wurden präventiv ergriffen, um hohe Standards im Umgang mit personenbezogenen Daten sicherzustellen. Bislang sind keine Fälle bekannt, in denen Personen in ihrem Recht auf Datenschutz so wesentlich geschädigt wurden, dass ein hohes Risiko für die persönlichen Rechte und Freiheiten natürlicher Personen entstanden wäre. Die Einführung des verpflichtenden E-Learnings sowie die regelmäßige Anpassung der Richtlinien dienen daher der proaktiven Verhinderung solcher Fälle.

Schulungen zu Datenschutz	Mit dem jährlich zu absolvierenden E-Learning Data Privacy werden alle Arbeitskräfte über die Datenschutzerfordernungen informiert. Das E-Learning wurde im Jahr 2024 vollständig überarbeitet, um allen datenschutzrechtlichen Anforderungen gerecht zu werden. Die Teilnahme wird jährlich ausgewertet, um gegebenenfalls Folgemaßnahmen zu ergreifen. Neben dem verpflichtenden E-Learning bietet die Gruppe bei Bedarf zusätzliche Fortbildungen an, um spezifische Anforderungen und Szenarien, die über die Inhalte des E-Learnings hinausgehen, abzudecken. Die Schulungen werden durch Audits und Risikobewertungen ergänzt.	☺	19, 20
---------------------------	--	---	--------

**Cybersicherheit**

Die Bajaj Mobility-Gruppe begegnet IT- und Cyberrisiken durch die kontinuierliche Weiterentwicklung der Sicherheitsmaßnahmen, den Einsatz aktueller Technologien und ein mehrstufiges Sicherheitskonzept.

Security Operation Center (SOC)	Im Geschäftsjahr 2024 begann die Gruppe mit der Überarbeitung des SOC, die im Geschäftsjahr 2025 abgeschlossen wurde. Ein SOC dient der Vereinheitlichung und Koordination von Technologien und Prozessen für die Cybersicherheit. Das Feintuning findet laufend statt und ist in einen kontinuierlichen Prozess übergegangen.	☺	19, 20
Informationssicherheitsrichtlinien	Im Geschäftsjahr 2024 wurden die Informationssicherheitsrichtlinien der Gruppe grundlegend überarbeitet, aktualisiert und auf die einzelnen Unternehmensbereiche ausgerollt. Schulungen zur Informationssicherheitsrahmenrichtlinie wurden im Geschäftsjahr 2025 in bestehende IT-Security-Awareness-Schulungen integriert.	●	19, 20

○ Neu, ● In Bearbeitung, ☺ Laufend, ● Abgeschlossen, ☹ Ausgesetzt, ⊗ Gestrichen

**Kennzahlen und Ziele**

Die angegebenen Kennzahlen beziehen sich, sofern nicht anders angegeben, auf die Personenzahl zum Stichtag 31.12.2025. Die Daten des Geschäftsjahres 2024 wurden teilweise angepasst, um zwischen Mitarbeitern und Fremdarbeitskräften differenzieren zu können.

**S1-5 Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen**

Es wurden bisher keine Ziele in Bezug auf die IROs im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens definiert. Die Überwachung der Wirksamkeit der Konzepte und Maßnahmen in Bezug auf die wesentlichen IROs erfolgt individuell durch die verantwortlichen Fachbereiche. Beispiele hinsichtlich der Überwachung der Maßnahmen sind im Abschnitt S1-4 zu finden. Es gibt jedoch noch kein übergeordnetes Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit dieser.

**S1-6 Merkmale der Arbeitnehmer (Mitarbeiter) des Unternehmens & S1-7 Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens**

Anzahl der Arbeitskräfte (Mitarbeiter und Fremdarbeitskräfte)

Zum 31. Dezember 2025 beschäftigte die Bajaj Mobility-Gruppe 3.782 Arbeitskräfte (Mitarbeiter und Fremdarbeitskräfte). Dies entspricht einer deutlichen Verkleinerung der Belegschaft und einem Rückgang von 28,8% gegenüber dem Vorjahr. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Restrukturierungsmaßnahmen sowie die Entkonsolidierung von Gesellschaften innerhalb der Gruppe zurückzuführen. Die korrespondierende Darstellung findet sich in der Anhangsangabe 21. Mitarbeiter des Konzernabschlusses 2025.

	2025	2024
Arbeiterbereich	1.400	1.876
Angestelltenbereich	2.190	3.216
Lehrlinge	158	212
Praktikanten	2	0
<b>Mitarbeiter</b>	<b>3.750</b>	<b>5.304</b>
Stiftungslehrlinge	0	2
Leiharbeiter	32	4
<b>Fremdarbeitskräfte</b>	<b>32</b>	<b>6</b>
<b>Arbeitskräfte</b>	<b>3.782</b>	<b>5.310</b>

#### Eintritte, Austritte und Fluktuation der Mitarbeiter (ESRS S1-6, 50c)

Das Geschäftsjahr 2025 war durch umfangreiche Personalveränderungen geprägt. Aufgrund des Sanierungsverfahrens wurden deutlich weniger neue Mitarbeiter eingestellt. Insgesamt traten 242 Personen ihre Tätigkeit in der Bajaj Mobility-Gruppe an. Gleichzeitig verließen 1.509 Mitarbeiter die Gruppe. Dies entspricht einer Fluktuationsrate von 36,0% und damit einer Verdoppelung gegenüber dem Vorjahr. Die hohe Fluktuation ist im Wesentlichen auf die Mitarbeiterreduktion im Zuge der Restrukturierung der KTM AG sowie auf die Entkonsolidierung mehrerer Gesellschaften zurückzuführen.

	2025	2024
Eintritte	242	654
Austritte	1.509	1.034
Fluktuation	36,0%	18,6%

#### Mitarbeiter nach Geschlecht und Land (ESRS S1-6, 50a)

Die Geschlechterverteilung war im Vergleich zum Vorjahr weitgehend stabil. Der Frauenanteil erhöhte sich leicht und lag im Geschäftsjahr 2025 bei 26,0%. Wie im Vorjahr identifizierte sich kein Mitarbeiter als divers.

	2025		2024	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
Männlich	2.774	74,0%	3.972	74,9%
Weiblich	976	26,0%	1.332	25,1%
Divers	0	0,0%	0	0,0%
Keine Angaben	0	0,0%	0	0,0%
<b>Mitarbeiter gesamt</b>	<b>3.750</b>		<b>5.304</b>	

Mit einem Anteil von 81,3% war der überwiegende Teil der Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2025 in Österreich beschäftigt. Dieser Anteil ist im Vergleich zum Vorjahr leicht angestiegen. Deutlich rückläufig waren hingegen der Mitarbeiteranteil in Italien sowie, in geringerem Ausmaß, in Spanien. Dies ist vor allem auf die Veräußerung von MV Agusta (Italien) sowie auf den Personalabbau in Spanien zurückzuführen.

	2025		2024	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
Österreich	3.048	81,3%	4.097	77,2%
USA	263	7,0%	306	5,8%
Spanien	92	2,5%	175	3,3%
Australien	43	1,1%	47	0,9%
Deutschland	35	0,9%	86	1,6%
Italien	31	0,8%	273	5,1%
Sonstige	238	6,3%	320	6,0%
<b>Mitarbeiter gesamt</b>	<b>3.750</b>		<b>5.304</b>	

Mitarbeiter nach Art des Vertrages und nach Geschlecht (ESRS S1-6, 50b)

Am 31.12.2025 waren sechs Mitarbeiter mit einem befristeten Arbeitsvertrag bei der Bajaj Mobility-Gruppe beschäftigt. Befristete Dienstverträge werden grundsätzlich nur mit freien Dienstnehmern sowie Praktikanten und Ferialmitarbeitern abgeschlossen. Der überwiegende Teil der Mitarbeiter (99,8%) verfügte über einen unbefristeten Arbeitsvertrag. Abrufrkräfte waren zum Stichtag 31. Dezember 2025 nicht in der Gruppe tätig.

<b>2024</b>	<b>Weiblich</b>	<b>Männlich</b>	<b>Divers</b>	<b>Nicht angegeben</b>	<b>Insgesamt</b>
Zahl der Mitarbeiter	1.332	3.972	0	0	5.304
Zahl der Mitarbeiter mit unbefristeten Arbeitsverträgen	1.331	3.962	0	0	5.293
Zahl der Mitarbeiter mit befristeten Arbeitsverträgen	1	10	0	0	11
Zahl der Abrufrkräfte	0	0	0	0	0

<b>2025</b>	<b>Weiblich</b>	<b>Männlich</b>	<b>Divers</b>	<b>Nicht angegeben</b>	<b>Insgesamt</b>
Zahl der Mitarbeiter	976	2.774	0	0	3.750
Zahl der Mitarbeiter mit unbefristeten Arbeitsverträgen	976	2.768	0	0	3.744
Zahl der Mitarbeiter mit befristeten Arbeitsverträgen	0	6	0	0	6
Zahl der Abrufrkräfte	0	0	0	0	0

**S1-9 Diversitätskennzahlen**

Geschlechterverteilung der Mitarbeiter in Führungspositionen (ESRS S1-9, 66a)

Die Gesamtanzahl der Führungspositionen ist im Zuge der Umstrukturierung der Gruppe zurückgegangen. Der Anteil der weiblichen Führungskräfte lag zum Stichtag 31. Dezember 2025 bei 8,2% und damit unter dem Vorjahrswert von 9,5%.

	<b>2025</b>		<b>2024</b>	
	<b>Anzahl</b>	<b>Anteil</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Anteil</b>
Männlich	67	91,8%	86	90,5%
Weiblich	6	8,2%	9	9,5%
Divers	0	0,0%	0	0,0%
Nicht angegeben	0	0,0%	0	0,0%
<b>Gesamt</b>	<b>73</b>		<b>95</b>	

Mitarbeiter nach Altersgruppen (ESRS S1-9, 66b)

Trotz des deutlichen Rückgangs der Mitarbeiteranzahl blieb die Altersstruktur insgesamt weitgehend stabil. Die Belegschaft weist nach wie vor einen hohen Anteil an jüngeren Mitarbeitern auf.

	<b>2025</b>		<b>2024</b>	
	<b>Anzahl</b>	<b>Anteil</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Anteil</b>
< 30 Jahren	824	22,0%	1.339	25,2%
30 – 50 Jahre	2.230	59,5%	3.051	57,5%
> 50 Jahre	696	18,6%	914	17,2%
<b>Gesamt</b>	<b>3.750</b>		<b>5.304</b>	

**S1-13 Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung**

Mitarbeiter mit regelmäßiger Laufbahnbeurteilung nach Geschlecht (ERSR S1-13, 83b)

Im Geschäftsjahr 2025 wurden insgesamt 320 Performance Talks im Angestelltenbereich sowie Feedback-Gespräche mit den Lehrlingen in Österreich durchgeführt. Damit erhielten 8,5% der Mitarbeiter eine Laufbahnbeurteilung. Aufgrund der Restrukturierung wurde die Verpflichtung der Performance Talks ausgesetzt, weshalb der Anteil an durchgeführten Laufbahnbeurteilungen im Geschäftsjahr 2025 deutlich zurückgegangen ist.

	2025		2024	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
Männlich	219	7,9%	1.473	37,1%
Weiblich	101	10,3%	497	37,3%
Divers	0	0,0%	0	0,0%
Nicht angegeben	0	0,0%	0	0,0%
<b>Gesamt</b>	<b>320</b>	<b>8,5%</b>	<b>1.970</b>	<b>37,1%</b>

Durchschnittliche Anzahl der Schulungsstunden pro Jahr nach Geschlecht (ESRS S1-13, 83b)

Die durchschnittliche Anzahl der Schulungsstunden im Geschäftsjahr 2025 betrug 29,7 Stunden pro Mitarbeiter. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einer Steigerung von 19,3%.

	2025	2024
<b>Schulungsstunden</b>		
Männlich	31,8	24,5
Weiblich	23,7	25,9
Divers	0,0	0,0
Nicht angegeben	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>29,7</b>	<b>24,9</b>

Unternehmensspezifische Angabe: Datenschutz geschulte Mitarbeiter

Die Datenschutz-Schulung ist für alle Mitarbeiter, die Zugang zu dem System haben, verpflichtend. Im Geschäftsjahr 2025 wurden 2.445 Mitarbeiter zu Datenschutz geschult (2024: 3.763). Das entspricht 65,2% aller Mitarbeiter (2024: 70,9%).

**S1-14 Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit**

Zum Stichtag 31.12.2025 waren 81,4% (2024: 73,7%) der Arbeitskräfte der Gruppe von einem nicht extern zertifizierten Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit abgedeckt. Das entspricht allen Arbeitskräften an den österreichischen Standorten. (ESRS S1-14, 88a)

Todesfälle und Arbeitsunfälle (ESRS S1-14, 88b-d)

Im Geschäftsjahr 2025 lag die Quote der Arbeitsunfälle der Mitarbeiter bei sieben meldepflichtigen Unfällen je eine Million Arbeitsstunden und damit über dem Vorjahresniveau. Bei den Fremdarbeitskräften wurde ein Arbeitsunfall verzeichnet. Dabei handelte es sich um einen freien Dienstnehmer, der als Testfahrer befristet angestellt war.

	2025		2024	
	Mitarbeiter	Fremdarbeitskräfte	Mitarbeiter	Fremdarbeitskräfte
Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen	0	0	0	0
Todesfälle infolge arbeitsbedingter Erkrankungen	0	0	0	0
Meldepflichtige arbeitsbedingte Erkrankungen	0	0	0	0
Meldepflichtige arbeitsbedingte Arbeitsunfälle	36	1	43	0
Quote meldepflichtiger Arbeitsunfälle (Meldepfl. Unfälle / 1.000.000 Arbeitsstunden)	7	36	4	0

Arbeitsbedingte Ausfalltage (ESRS S1-14, 88e)

Die Anzahl der Ausfalltage aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen infolge von Arbeitsunfällen betrug bei den Mitarbeitern 1.020 Tage. Ein wesentlicher Grund für den Anstieg der Ausfalltage ist ein schwerer Arbeitsunfall im Juni 2025, infolgedessen der betroffene Mitarbeiter für den Rest des Jahres ausgefallen ist. Bei den Fremdarbeitskräften wurden keine Ausfalltage verzeichnet.

Ausfalltage nach Gründen	2025		2024	
	Mitarbeiter	Fremdarbeitskräfte	Mitarbeiter	Fremdarbeitskräfte
Grund 1: arbeitsbedingte Verletzungen infolge von Arbeitsunfällen	1.020	0	849	n/a
Grund 2: Todesfälle infolge von Arbeitsunfällen	0	0	0	n/a
Grund 3: arbeitsbedingte Erkrankungen	0	0	0	n/a
Grund 4: Todesfälle infolge arbeitsbedingter Erkrankungen	0	0	0	n/a
<b>Gesamt</b>	<b>1.020</b>	<b>0</b>	<b>849</b>	<b>7</b>

**S1-16 Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung) (ESRS S1-16, 97a-b)**

Der geschlechtsspezifische Verdienstunterschied (Gender-Pay-Gap) ist definiert als die Differenz zwischen dem Durchschnittseinkommen weiblicher und männlicher Mitarbeiter. Im Geschäftsjahr 2025 betrug dieser bei den österreichischen Gesellschaften der Bajaj Mobility-Gruppe 15,5%. Der Unterschied ist überwiegend durch die unterschiedlichen Positionen innerhalb der Gruppe erklärbar.

Im Geschäftsjahr 2025 betrug das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Mitarbeiter der österreichischen Gesellschaften 24,3:1.

Für die Gesellschaften außerhalb Österreichs lagen im Geschäftsjahr 2025 keine plausiblen Daten vor. Da jedoch 81,3% aller Mitarbeiter der Bajaj Mobility-Gruppe in den österreichischen Gesellschaften beschäftigt waren, wird der überwiegende Teil der Belegschaft durch die vorliegenden Informationen abgedeckt. Für die nicht-österreichischen Gesellschaften (weniger als 20% der Gesamtbelegschaft) wird derzeit daran gearbeitet, die Daten analog zur Vorgehensweise in Österreich aufzubereiten, um zukünftig eine gruppenweite Berichterstattung zu ermöglichen.

	2025	2024
Gender-Pay-Gap (österreichische Gesellschaften)	15,5%	18,9%
Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung (österreichische Gesellschaften)	24,3:1	25,9:1

**S1-17 Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten**

Diskriminierung und Belästigung (ESRS S1-17, 103)

Im Geschäftsjahr 2025 wurden insgesamt 18 Beschwerden über verschiedene Kanäle (z.B. über das Hinweisgeber-System) gemeldet. Davon entfielen sechs Fälle auf Meldungen zu Diskriminierung oder Belästigung.

	2025	2024
Gesamtanzahl der im Berichtszeitraum gemeldeten Fälle von Diskriminierung, einschließlich Belästigung	6	3
Zahl der Beschwerden, die über Kanäle und ggf. nationale Kontaktstellen für multinationale Unternehmen der OECD eingereicht wurden (exklusive der gemeldeten Fälle von Diskriminierung und Belästigung)	12	5
Gesamtbetrag wesentlicher Geldbußen, Sanktionen und Schadensersatzzahlungen im Zusammenhang mit den beschriebenen Vorfällen und Beschwerden aufgrund von Diskriminierung (€)	0	0

Menschenrechte (ESRS S1-17, 104)

Wie im Vorjahr gab es im Geschäftsjahr 2025 keine schwerwiegenden Fälle in Bezug auf Menschenrechte.

	2025	2024
Anzahl der schwerwiegenden Fälle in Bezug auf Menschenrechte	0	0
Gesamtbetrag wesentlicher Geldbußen, Sanktionen und Schadensersatzzahlungen im Zusammenhang mit den schwerwiegenden Fällen in Bezug auf Menschenrechte (€)	0	0

**Berechnungsgrundsätze und -annahmen**

<b>ESRS Angabepflicht</b>	<b>Paragraf</b>	<b>Datenpunkt, Angabe</b>	<b>Berechnungsgrundsätze und -annahmen</b>
<p>Allgemeine Information zu den quantitativen Datenpunkten bezüglich der Arbeitskräfte der Bajaj Mobility-Gruppe</p>			
S1-6	50a	Mitarbeiter nach Geschlecht und Land	Die Auswertungen erfolgten, falls nicht anders angegeben, aus dem ERP-System der Gruppe. Ausgenommen davon sind Gesellschaften ohne ERP-Zugang (DealerCenter Digital GmbH, KTM Motohall GmbH). Die Daten dieser Gesellschaften wurden nach Möglichkeit manuell hinzugefügt. Arbeitskräfte umfassen sowohl Mitarbeiter als auch Fremdarbeitskräfte. Die Kennzahlen beziehen sich auf die Anzahl der beschäftigten Personen (Personenzahl). Alle Angaben und Berechnungen beziehen sich auf den Stichtag 31. Dezember 2025, sofern nicht anders vermerkt. Weitere Informationen finden sich in den folgenden Zeilen.
S1-6	50b	Mitarbeiter nach Art des Vertrags und nach Geschlecht	Bisher hat kein Mitarbeiter sein Geschlecht als divers angegeben. Diese Auswahlmöglichkeit besteht global. Das Geschlecht wurde bei allen Mitarbeitern erfasst. Daten der KTM Motohall GmbH wurden manuell hinzugerechnet.
S1-6	50c	Eintritte, Austritte und Fluktuation der Mitarbeiter	Befristete Dienstverträge wurden mit freien Dienstnehmern, Praktikanten und Ferialmitarbeitern abgeschlossen. Alle weiteren Mitarbeiter verfügten über dauerhafte Dienstverträge. Die Gruppe beschäftigt keine Abrufkräfte (definiert als Arbeitnehmer ohne ein garantiertes Minimum an Arbeitsstunden). Daten der KTM Motohall GmbH wurden manuell hinzugerechnet.
S1-6	50c	Eintritte, Austritte und Fluktuation der Mitarbeiter	Die Austritte und Fluktuation der Mitarbeiter schließen freiwillige Austritte, Kündigungen oder Entlassungen, Austritt durch Veräußerung der Gesellschaft, Eintritt in den Ruhestand oder Tod mit ein. Austritte aufgrund des Auslaufens befristeter Dienstverträge und von Fremdarbeitskräften wurden nicht berücksichtigt. Für die Berechnung der Kennzahlen wurden sämtliche Eintritte und Austritte im Zeitraum 01.Jänner 2025 bis 31.Dezember 2025 berücksichtigt. Die Quote der Mitarbeiterfluktuation wurde auf Basis der durchschnittlichen Personalzahl im Geschäftsjahr 2025 berechnet.
S1-9	66a	Geschlechterverteilung der Mitarbeiter in Führungspositionen	Die verwendete Definition von Führungskräften umfasst bis zu zwei Ebenen (Geschäftsführer/Senior Vice President/Vice President) unter der Ebene des Vorstands. Die Vorstände wurden nicht mitberücksichtigt.
S1-13	83a	Mitarbeiter mit regelmäßiger Laufbahnbeurteilung nach Geschlecht	Zur Berechnung wird jeweils nur ein Gespräch pro Mitarbeiter und Jahr berücksichtigt. Die Performance Talks sind für Mitarbeiter im Angestelltenbereich in Österreich jährlich durchzuführen und werden im ERP-System erfasst.
S1-13	83b	Durchschnittliche Anzahl der Schulungsstunden pro Jahr nach Geschlecht	Zur Berechnung der durchschnittlichen Schulungsstunden pro Mitarbeiter nach Geschlecht wurde die Gesamtzahl der Schulungsstunden der zum Stichtag 31. Dezember 2025 im Unternehmen beschäftigten Mitarbeiter je Geschlecht aufsummiert und durch die Mitarbeiteranzahl je Geschlecht geteilt. Die Überwachung der erfolgreich absolvierten Schulungen erfolgt online durch das KTM_academy Team sowie durch das ERP-System der Gruppe.
Unternehmensspezifische Angabe		Datenschutz geschulte Mitarbeiter	Die Überwachung der erfolgreich absolvierten Schulungen zu Datenschutz erfolgt online durch das KTM_academy Team sowie durch das ERP-System der Gruppe. Es wurden ausschließlich Gesellschaften mit ERP-Zugang berücksichtigt.
S1-14	88a	Management für Gesundheit und Sicherheit	Die Gruppe hat ein Managementsystem für Gesundheit und Arbeitssicherheit an den österreichischen Standorten. Alle Arbeitskräfte an den inkludierten Standorten sind von diesem Managementsystem abgedeckt.

S1-14	88b-e	Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit (Todesfälle und Arbeitsunfälle, Arbeitsbedingte Ausfalltage)	<p>Die Erfassung der Kennzahlen für die österreichischen Gesellschaften erfolgt über ein dezidiertes Tool. Für die Berechnung der Kennzahlen wurden Daten aus dem Zeitraum vom 1. Jänner 2025 bis zum 31. Dezember 2025 berücksichtigt. Arbeitsunfälle bei den nicht-österreichischen Gesellschaften wurden manuell in dieses Tool nachgetragen. Die Arbeitsstunden und die Ausfalltage der Mitarbeiter der nicht-österreichischen Gesellschaften wurden auf Basis der österreichischen Daten sowie der jeweiligen Personenzahlen hochgerechnet. Zukünftig wird daran gearbeitet, die Kennzahlen der nicht-österreichischen Gesellschaften gemäß S1-14 ebenfalls vollständig über das Tool abzubilden. Die Kennzahlen für Fremdarbeitskräfte wurden nicht hochgerechnet, da diese im Geschäftsjahr 2025 ausschließlich in Österreich tätig waren.</p> <p>Für die Berechnung der Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle wurde die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle durch die Gesamtzahl der von den Arbeitskräften geleisteten Arbeitsstunden geteilt und mit 1.000.000 multipliziert. Die Anzahl an Arbeitsstunden für die Quote meldepflichtiger Arbeitsunfälle wurde mittels des ERP-Systems erfasst. Zur Vorgehensweise bei den nicht-österreichischen Gesellschaften siehe bitte oben.</p> <p>Bei den arbeitsbedingten Ausfalltagen wurden sämtliche Tage vom ersten vollen Abwesenheitstag bis einschließlich des letzten Abwesenheitstags, inklusive Wochenenden und Feiertagen, berichtet.</p>
S1-16	97a-b	Vergütungskennzahlen (Gender-Pay-Gap, Verdienstgefälle zwischen allen Mitarbeitern und der am höchsten bezahlten Person)	<p>Die Erfassung der geschlechtsspezifischen Gesamtgehälter und -löhne sowie Arbeitsstunden der Mitarbeiter der österreichischen Gesellschaften (81,3% aller Mitarbeiter der Gruppe) erfolgte mittels des ERP-Systems. Für die Berechnung der Kennzahlen wurden sämtliche im Zeitraum 1. Jänner 2025 bis 31. Dezember 2025 ausgezahlten Gehälter und Löhne berücksichtigt.</p> <p>Für die Gesellschaften außerhalb Österreichs (weniger als 20% der Gesamtbelegschaft) lagen keine plausiblen Daten vor. Es wird derzeit daran gearbeitet, die Daten analog zur Vorgehensweise in Österreich aufzubereiten, um zukünftig eine gruppenweite Berichterstattung zu ermöglichen.</p> <p>Bei den Berechnungen wurden alle ausbezahlten Bruttogehälter und -löhne (inkl. Prämien, Zulagen etc.) sowie Sachbezüge berücksichtigt. Bei All-in-Verträgen ohne Überstundenpauschale wurde die SOLL-Arbeitszeit als vergütete Stundenbasis herangezogen, bei All-in-Verträgen mit Überstundenpauschale zusätzlich die tatsächlich ausbezahlten Überstunden.</p> <p>Der Gender-Pay-Gap wurde als Prozentsatz des durchschnittlichen Lohnniveaus der männlichen Mitarbeiter berechnet, indem die Differenz zwischen dem durchschnittlichen Bruttostundenverdienst der männlichen Mitarbeiter und jenem der weiblichen Mitarbeiter durch den Wert der Männlichen geteilt und anschließend mit 100 multipliziert wurde. Der Vorstand wurde in der Berechnung nicht berücksichtigt.</p> <p>Zur Berechnung des Verdienstgefälles zwischen allen Mitarbeitern und der am höchsten bezahlten Person wurde die Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Person durch den Median der Gesamtvergütung aller übrigen Mitarbeiter (ohne der am höchsten bezahlten Person) dividiert. Der Vorstand wurde in der Berechnung des Medians nicht berücksichtigt.</p>
S1-17	103, 104	Diskriminierung und Belästigung, Menschenrechte	Die Überwachung der Meldesysteme in Bezug auf Diskriminierung und die Überwachung der schwerwiegenden Fälle in Bezug auf Menschenrechte erfolgt durch die Rechtsabteilung.

**4.6 ESRS S2 ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE**

**Strategie**

**ESRS 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell**

Thema	#	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs)	Potenziell	Zeithorizont
Arbeitsbedingungen	21	<b>Potenzielles Auftreten von Menschen- und Arbeitsrechtsverletzungen</b> Es kann zu Menschen- und Arbeitsrechtsverletzungen in bestimmten Ländern und Branchen der vorgelagerten Wertschöpfungskette kommen. (systemisch)	Potenziell Negativ (VC)	●●●
Sonstige arbeitsbezogene Rechte	22	<b>Potenzielles Auftreten von Zwangsarbeit und Kinderarbeit</b> Es kann zu Zwangsarbeit und/oder Kinderarbeit in bestimmten Ländern (z.B. China) und Branchen der vorgelagerten Wertschöpfungskette kommen. (systemisch)	Potenziell Negativ (VC)	●●●

OO: Own Operations – eigene Geschäftstätigkeiten, VC: Value Chain – vor- oder nachgelagerte Wertschöpfungskette  
 Kurzfristig: ●○○, Mittelfristig: ○●○, Langfristig: ○○●

Bei den identifizierten negativen Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette handelt es sich um Auswirkungen, welche potenziell in der vorgelagerten Wertschöpfungskette der Bajaj Mobility-Gruppe auftreten können. Sie wurden im Zuge der Value Chain Risk Analysis (VCRA) identifiziert (weitere Informationen finden sich im Abschnitt S2-4). Der Fokus der Analyse lag auf den direkten Geschäftspartnern der Gruppe. Durch den umfassenden Ansatz der VCRA können jedoch auch Auswirkungen erkannt werden, die tiefer in der Wertschöpfungskette auftreten.

## **Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen**

### **S2-1 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette**

Die Bajaj Mobility-Gruppe achtet die Menschenrechte (siehe Code of Conduct) und setzt sich für faire Arbeitsbedingungen ein. Zur besseren Analyse der Nachhaltigkeit in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette nutzte die Gruppe im Geschäftsjahr 2025 die VCRA, welche Risikoidikatoren betrachtet und somit die Identifikation von Nachhaltigkeitsrisiken erlaubt. (IRO: 22)

#### Code of Conduct

Die wichtigsten Inhalte des Codes of Conduct inklusive seiner allgemeinen Ziele, seiner Bezüge zu internationalen Rahmenwerken, seines Anwendungsbereiches sowie der obersten Ebene, welche für die Umsetzung verantwortlich ist, finden sich im Abschnitt G1-1. Der Code of Conduct gilt ebenso für die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und behandelt zentrale Themen wie Menschenrechte, Zwangsarbeit und Kinderarbeit. Es sind keine Fälle der Nichteinhaltung der internationalen Rahmenwerke, welche im Code of Conduct genannt werden, bekannt. (IROs: 21, 22)

#### Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel

Die Erklärung fasst das Vorgehen der Bajaj Mobility-Gruppe zur Verhinderung von moderner Sklaverei und Menschenhandel innerhalb der Gruppe zusammen und soll auch für ihre Wertschöpfungskette gelten. Besonderer Fokus liegt auf der Achtung der Menschenrechte, deren Schutz durch den Code of Conduct gegeben ist. Ergänzend hat die Gruppe eine Nachhaltigkeitsbewertung für ihre Lieferanten etabliert und stellt Nachhaltigkeitsanforderungen an ihre Vertragspartner. Im Geschäftsjahr 2025 blieben die Anforderungen an die Lieferanten unverändert bestehen, aufgrund der Restrukturierung wurde deren Prüfung jedoch ausgesetzt. Für das Geschäftsjahr 2026 sind wieder regelmäßige Prüfungen vorgesehen. Die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel ist als integraler Bestandteil des Codes of Conduct (siehe Abschnitt G1-1) für alle Vertragspartner verbindlich und auf der Bajaj Mobility-Webseite veröffentlicht. Die Erklärung wird regelmäßig von der Rechtsabteilung überprüft und bei Bedarf aktualisiert, um den hohen Standards zu entsprechen. Die Umsetzung der Erklärung wird durch die Fachbereiche, die zuständigen Führungskräfte und letztlich den Vorstand oder die Geschäftsführung sichergestellt. (IROs: 21, 22)

Sollte es trotz der Präventionsmaßnahmen zu Verstößen gegen die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel kommen, werden seitens der Gruppe angemessene Maßnahmen eingeleitet. Zentrales Ziel ist es, Verstöße zu verhindern sowie die Nachhaltigkeitsperformance der Geschäftspartner aktiv und wirksam zu verbessern. In schwerwiegenden Fällen oder bei Verweigerung der Maßnahmen behält sich die Gruppe vor, die laufende Geschäftsbeziehung zu beenden.

Weitere Maßnahmen in Bezug auf die Rechte und Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette finden sich im Abschnitt S2-3.

#### Richtlinie zum Hinweisgeber-System

Die wichtigsten Inhalte der Richtlinie zum Hinweisgeber-System inklusive ihrer allgemeinen Ziele, ihres Anwendungsbereiches sowie der obersten Ebene, welche für die Umsetzung verantwortlich ist, finden sich im Abschnitt G1-1.

### **S2-2 Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen**

Die Bajaj Mobility-Gruppe verfügt derzeit über kein Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen. Die potenziellen Auswirkungen in der Wertschöpfungskette wurden mittels der VCRA ermittelt (für weitere Informationen siehe Abschnitt S2-4), welche als indirekter Einbezug der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette angesehen wird. Darüber hinaus können sich die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette jederzeit an das etablierte Hinweisgeber-System (siehe Abschnitt G1-1) wenden. Alle eingehenden Hinweise werden individuell geprüft und bei Bedarf werden Folgemaßnahmen abgeleitet.

### **S2-3 Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können**

Meldemöglichkeiten für die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette sowie weitere Maßnahmen zur Förderung der Umsetzung des Codes of Conduct werden im Detail im Abschnitt G1-1 beschrieben. Die Meldemöglichkeiten sind für Arbeitskräfte und Dritte, inklusive Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, zugänglich. Die Nachverfolgung vorgebrachter und gemeldeter Probleme wird ebenfalls im Abschnitt G1-1 detailliert beschrieben und von der Rechtsabteilung koordiniert. Die im Abschnitt G1-1 beschriebene Richtlinie zum Hinweisgeber-System definiert Regelungen zum Schutz der Hinweisgeber. Es gibt derzeit keine Prozesse, mit denen die Verfügbarkeit von Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanälen, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können, am Arbeitsplatz der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette gefördert wird. Bisher wurden die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette nicht explizit in die Implementierung der Meldekanäle einbezogen.

### **S2-4 Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen**

Die Bajaj Mobility-Gruppe achtet auf eine kontinuierliche Überwachung, Evaluierung und Verbesserung ihrer Bemühungen, damit sie ihrer Sorgfaltspflicht in Bezug auf Menschenrechte gerecht wird. Dabei stützt sich die Gruppe auf einen risikobasierten Ansatz. In einem ersten Schritt wurden mittels der VCRA länder- und branchenspezifische Nachhaltigkeitsrisiken in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ermittelt. Um weitere Einblicke in die Risikolandschaft in der vorgelagerten Wertschöpfungskette zu erhalten, wertet die Gruppe nachhaltigkeitspezifische Lieferantenselbstauskünfte aus, welche von den Lieferanten mit Nachweisen untermauert werden müssen. Der im Geschäftsjahr 2025 aufgrund der Sanierungsmaßnahmen ausgesetzte Prozess der Lieferantenselbstauskünfte soll im Geschäftsjahr 2026 wieder implementiert und weiterentwickelt werden. Der Fokus liegt hierbei auf Unternehmen, welche aufgrund ihrer Tätigkeit oder geografischen Lage mit einer höheren Wahrscheinlichkeit Herausforderungen oder Missstände aufzeigen. (IROs 21, 22)

Der Code of Conduct dient als zentrales Dokument zur Steuerung der Sorgfaltspflichten und definiert die Kultur und Werte, nach denen die Bajaj Mobility-Gruppe ihr wirtschaftliches Handeln ausrichtet und setzt Vorgaben für Arbeitskräfte, Organmitglieder sowie Geschäftspartner. Er bildet die Grundlage für die Zusammenarbeit und schützt somit Menschenrechte inklusive Kinder- und Arbeitsrechte in der Wertschöpfungskette der Gruppe. (IROs 21, 22)

Weitere Informationen zum Umgang mit den Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette finden sich im Abschnitt G1-2, da die Gruppe soziale und ökologische Auswirkungen und Risiken in ihrer Wertschöpfungskette gleichermaßen betrachtet.

Die Gruppe nimmt sämtliche Meldungen, welche über das Hinweisgeber-System eingehen, ernst und verfolgt diese nach. Bisher sind keine Meldungen von Verstößen eingegangen, welche zu rechtlich relevanten Compliance-Fällen geführt haben. Weiters gab es im Geschäftsjahr 2025, wie bereits im Vorjahr, keine gemeldeten Fälle von Nichteinhaltung des Codes of Conduct oder Verletzungen der Menschenrechte. Maßnahmen im Zusammenhang mit Meldungen, die über das Hinweisgeber-System eingehen, werden von der Rechtsabteilung unter Einbeziehung der jeweils zuständigen Fachabteilungen einzelfallabhängig abgestimmt. Abhängig von der konkreten Situation können Maßnahmen auch ausschließlich durch die Rechtsabteilung ergriffen werden. Diese werden in den Abschnitten G1-1 und G1-2 beschrieben. Der Code of Conduct bildet die Rahmenbedingungen für das wirtschaftliche Handeln der Gruppe und ihrer Geschäftspartner und trägt zur Vermeidung von negativen Auswirkungen der Tätigkeiten der Gruppe auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette bei.

Dem Management der wesentlichen IROs wurden materielle, finanzielle, und personale Ressourcen zugeordnet, sodass die oben angeführten Maßnahmen initiiert oder umgesetzt werden konnten.

### **Kennzahlen und Ziele**

#### **S2-5 Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen**

Bisher hat die Bajaj Mobility-Gruppe keine Ziele in Bezug auf die IROs im Zusammenhang mit den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette gesetzt. Die Überwachung der Wirksamkeit der Konzepte und Maßnahmen in Bezug auf die wesentlichen IROs erfolgt individuell durch die

verantwortlichen Fachbereiche. Es gibt jedoch noch kein übergeordnetes Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit. Unternehmensspezifische Angaben im Zusammenhang mit den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette finden sich in Abschnitt G1-2.

**Berechnungsgrundsätze und -annahmen**

ESRS Angabepflicht	Paragraf	Datenpunkt, Angabe	Berechnungsgrundsätze und -annahmen
ESRS S2-4	36	Gemeldete Fälle der Nichteinhaltung des Codes of Conduct	Ausgewertet wurden Fälle, welche über das Hinweisgeber-System der Gruppe eingegangen sind. Dieses wird durch die Rechtsabteilung überwacht. Die Rechtsabteilung dient auch als Kontakt für die nationale Kontaktstelle im Zusammenhang mit den OECD-Leitsätzen. Im Geschäftsjahr 2025 wurden keine Beschwerden über die Kontaktstelle an die Gruppe weitergegeben.

**4.7 ESRS S4 VERBRAUCHER UND ENDNUTZER**

**Strategie**

**ESRS 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell**

Thema	#	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs)		Zeithorizont
Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und/oder Endnutzern	23	<b>Produktmängel können zu Sicherheitsrisiken führen</b> Produktmängel an den Mobilitätsprodukten der Bajaj Mobility-Gruppe können zu Verkehrsunfällen und Verletzungen der Nutzer und anderer Verkehrsteilnehmer führen. (systemisch)	Tatsächlich Negativ (VC)	●●●
	24	<b>Finanzielle Risiken aufgrund von Produktmängeln</b> Produktmängel erhöhen das Klagerisiko. Darüber hinaus können Schadenersatzzahlungen, Kosten in Zusammenhang mit Rückrufaktionen und Reputationsschäden sowie weitere finanzielle Schäden entstehen.	Risiko (OO, VC)	
	25	<b>Innovation neuer Technologien zum Schutz der Endnutzer und anderer Verkehrsteilnehmer</b> Die Gruppe forscht kontinuierlich an neuen Technologien, um den Sicherheitsstandard ihrer Mobilitätsprodukte zu erhöhen. Dies kann sich positiv auf die Endnutzer und andere Verkehrsteilnehmer auswirken, indem die Verkehrssicherheit erhöht wird.	Tatsächlich Positiv (OO, VC)	●●●
Kunden-zufriedenheit	26	<b>Kundenzufriedenheit, erhöhte Wiederkaufs- und Weiterempfehlungsrate</b> Eine hohe Kundenzufriedenheit erhöht die Wiederkaufs- und Weiterempfehlungsrate.	Chance (VC)	
Datenschutz	27	<b>Gefahr des Datenverlustes oder Datenmissbrauchs</b> Durch potenziellen Datenverlust und Datenmissbrauch kann es zur Verletzung der Rechte von Betroffenen kommen. (systemisch)	Potenziell Negativ (OO, VC)	●●●
	28	<b>Risiko der Verletzung von Datenschutzvorschriften und daraus resultierenden Strafzahlungen</b> Verstöße gegen Datenschutzbestimmungen können hohe Strafzahlungen nach sich ziehen.	Risiko (OO, VC)	

OO: Own Operations – eigene Geschäftstätigkeiten, VC: Value Chain – vor- oder nachgelagerte Wertschöpfungskette  
 Kurzfristig: ●○○, Mittelfristig: ○●○, Langfristig: ○○●

Bei der Ermittlung der wesentlichen IROs in Bezug auf Verbraucher und Endnutzer lag der Fokus der doppelten Wesentlichkeitsanalyse auf den Motorrad-Endkunden, da diese die mit Abstand größte Kundengruppe der Bajaj Mobility-Gruppe darstellen. Die weiteren Geschäftsbereiche der Gruppe wurden in den Analysen ebenfalls berücksichtigt. Identifiziert wurden die potenziell betroffenen Verbraucher und Endnutzer auf Basis einer Kontextanalyse, die unter anderem eine Analyse der Wertschöpfungsketten und Geschäftsbereiche beinhaltete. Die Analyse wird ausführlicher im Abschnitt IRO-1 beschrieben. Die wesentlichen Risiken und Chancen, die sich aus den Auswirkungen und Abhängigkeiten im Zusammenhang mit Endnutzern ergeben, sind im IRO 26 dargestellt.

Durch die zunehmende Konnektivität der Motorräder erhöht sich das Risiko eines Datenverlustes oder Datenmissbrauchs, welches das Recht auf Privatsphäre und den Schutz personenbezogener Daten inkludiert. Das Recht auf freie Meinungsäußerung wird nicht beeinflusst. Aufgrund rechtlicher Vorgaben haben nicht alle Personen Zugang zu den Produkten der Gruppe (z.B. erforderliche Lenkberechtigungen für Fahrzeuge der Klasse L). Um die sichere Nutzung der Motorräder zu ermöglichen, veröffentlicht die Gruppe Bedienungsanleitungen für jedes Motorradmodell in mehreren Sprachen. Die Bedienungsanleitungen beinhalten Servicepläne und Informationen zur korrekten Nutzung der Motorräder.

Der Hauptgeschäftszweig der Gruppe ist die Assemblierung und der Verkauf von Motorrädern. Dementsprechend sind sowohl die persönliche Sicherheit der Motorrad-Endkunden als auch die Kundenzufriedenheit eng mit dem Geschäftsmodell der Gruppe verknüpft.

## **Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen**

### **S4-1 Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern**

#### Qualitätspolitik

Die Qualitätspolitik der Bajaj Mobility-Gruppe bildet die Grundlage des Qualitätsmanagements auf Ebene der KTM AG und bekräftigt den Fokus auf die vom Unternehmen festgelegten vier Säulen: Innovation, Globalisierung, Marken und Menschen. Besonderer Fokus wird auf die Aus- und Weiterbildung der Arbeitskräfte gelegt. Die Qualitätspolitik wird regelmäßig aktualisiert und gilt für alle Unternehmen der Gruppe im Anwendungsbereich der ISO 9001:2015 an den Standorten Mattighofen, Munderfing und Schalchen. Die Politik ist im Intranet für die Mitarbeiter zugänglich. Die Verantwortung auf oberster Ebene liegt beim CEO der KTM AG. (IROs: 23, 24, 26)

#### Code of Conduct

Die wichtigsten Inhalte des Codes of Conduct inklusive seiner allgemeinen Ziele, seiner Bezüge zu internationalen Rahmenwerken, seines Anwendungsbereiches sowie der obersten Ebene, welche für die Umsetzung verantwortlich ist, finden sich im Abschnitt G1-1. Der Code of Conduct gilt auch für Verbraucher und Endkunden und umfasst zentrale Themen wie den Schutz der Menschenrechte. Es sind keine Fälle der Nichteinhaltung der internationalen Rahmenwerke, welche im Code of Conduct genannt werden, bekannt. (IROs: 23, 24, 25, 26, 27, 28)

#### Cybersecurity Policy

Die Cybersecurity Policy beschreibt das Cybersecurity Management System (CSMS) der Bajaj Mobility-Gruppe und legt Verantwortlichkeiten fest. Besonderer Fokus wird dabei auf die Identifikation, Bewertung und Minimierung von Risiken der Cybersicherheit gelegt. Das CSMS verfolgt das Ziel, alle Serienfahrzeuge der Gruppe über ihren gesamten Lebenszyklus vor Cybersicherheits-Risiken zu schützen (siehe dazu auch Abschnitt S4-4). Auf der obersten Ebene zeigen sich die Vorstände der Bajaj Mobility-Gruppe für die im Intranet zugängliche Policy verantwortlich. (IROs: 27, 28)

### **S4-2 Verfahren zur Einbeziehung der Verbraucher und Endnutzer in Bezug auf Auswirkungen**

Die Ansichten der Verbraucher und Endnutzer werden in Unternehmensentscheidungen beachtet. Um dies weiter zu fördern, wurde im Geschäftsjahr 2025 das Orange Board implementiert. Das Orange Board besteht aus diversen Motorradfahrern, die KTM dabei unterstützen sollen, die bestmöglichen Produkte herzustellen. Das Orange Board trifft sich in regelmäßigen Abständen, um unterschiedliche Themen zu besprechen. Weiters ist beispielsweise der Kundenservice der Gruppe im Austausch mit den Händlern und Werkstätten, welche in direktem Kontakt mit den Verbrauchern und Endnutzern (v.a. Motorradfahren) stehen. Um Rückmeldungen zu Qualitätsthemen ausgewählter Händler zu sammeln und identifizierte Herausforderungen proaktiv zu lösen, wurde im Geschäftsjahr 2025 der Händlerstammtisch erneut etabliert. Zusätzlich organisiert die Gruppe jährlich Veranstaltungen wie Trainings (Straße, Offroad, Rennstrecken) oder Tourenfahrten, wodurch der direkte Kontakt zu den Endkunden hergestellt werden kann. Der Austausch mit den Verbrauchern und Endnutzern besteht auch über Newsletter und soziale Medien. Alle Verbraucher und Endnutzer können jederzeit ihre Anliegen an das Hinweisgeber-System der Gruppe richten (weitere Informationen zur Verfügbarkeit des Systems, dessen Anwendungsbereich und Verantwortlichkeiten finden sich im Abschnitt G1-1). Die Sichtweisen und Anforderungen der Verbraucher und Endnutzer werden in den Produktspezifika berücksichtigt. Sowohl der Kundenservice als auch die Vertriebsabteilung sind organisatorisch dem CEO der Gruppe zugeordnet.

### **S4-3 Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können**

Meldemöglichkeiten für die Verbraucher und Endnutzer sowie weitere Maßnahmen zur Förderung der Umsetzung des Codes of Conduct sind im Abschnitt G1-1 detailliert beschrieben. Der Code of Conduct ist auf der Bajaj Mobility-Webseite veröffentlicht und somit für die Verbraucher und Endnutzer jederzeit zugänglich. Das Hinweisgeber-System, welches im Abschnitt G1-1 ebenfalls beschrieben wird, ist für alle Interessierten zugänglich. Ergänzend wurde auf den Webseiten der Kernmarken eine Kontaktmöglichkeit zur Meldung von potenziellen Cybersicherheitslücken eingerichtet. Die Meldemöglichkeiten stehen Arbeitskräften und Dritten, inklusive Verbrauchern und Endnutzern, offen. Es gibt derzeit keine Verfahren, mit denen die Verfügbarkeit der Verfahren für die Verbraucher und Endnutzer gefördert wird. Ebenso wurden bisher die Verbraucher und Endnutzer nicht explizit in den Implementierungsprozess der Meldekanäle einbezogen. Maßnahmen zur Reduktion negativer Auswirkungen und zur Förderung positiver Auswirkungen finden sich im Abschnitt S4-4.

**S4-4 Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen**

Die Bajaj Mobility-Gruppe achtet auf eine kontinuierliche Überwachung, Evaluierung und Verbesserung ihrer Bemühungen, ihrer Sorgfaltspflicht in Bezug auf Menschenrechte nachzukommen. Dazu gehört auch die Herstellung sicherer Produkte. Die Maßnahmen wurden auf Basis der langjährigen Erfahrung der Gruppe im Bereich der Mobilität sowie durch die Analyse rechtlicher Anforderungen identifiziert und erarbeitet. Durch die laufenden F&E-Tätigkeiten können Eigenschaften der Motorräder verbessert werden, sodass negative Auswirkungen auf die Verbraucher und Endnutzer verringert werden und positive Auswirkungen erwirkt werden können. Die Herstellergarantie kann im Fall wesentlicher negativer Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer Abhilfe schaffen. Die interne Task Force (siehe nachfolgende Tabelle) überwacht dabei die Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen. Im Geschäftsjahr 2025 wurden der Gruppe keine Fälle der Nichteinhaltung des Codes of Conduct und somit der Verletzung von Menschenrechten in der nachgelagerten Wertschöpfungskette gemeldet. Für das Management der wesentlichen IROs wurden materielle, finanzielle und personelle Ressourcen bereitgestellt, sodass die angeführten Maßnahmen initiiert oder umgesetzt werden konnten.

	Beschreibung	Status	IROs
<b>Qualitätsmanagement</b>			
Die Bajaj Mobility-Gruppe hat sich zum Ziel gesetzt, besonders sichere und hochqualitative Produkte herzustellen. Eine hohe Qualität ermöglicht eine zuverlässige und sichere Produktnutzung. Diese wird durch ein nach ISO 9001:2015 zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem an relevanten Standorten (z. B. Produktion, Logistik sowie F&E) der KTM-Gruppe sichergestellt. Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen fokussieren sich auf die Produktionsstandorte in Österreich.			
Laufende Maßnahmen des Qualitätsmanagements	Zur Sicherung einer hohen Produktqualität und der frühzeitigen Erkennung von Nichtkonformitäten setzt das Qualitätsmanagement eine Reihe von Maßnahmen um. Dazu zählen regelmäßige interne System-, Prozess- und Produktaudits, fertigungsbegleitende Prüfungen, sowie die Erstellung von Produktionslenkungsplänen. Werden Abweichungen in den Audits festgestellt, erfolgt die unmittelbare Meldung an den entsprechenden Fachbereich. Ursachenanalysen und Korrekturmaßnahmen werden durch diesen durchgeführt bzw. umgesetzt und bei Bedarf in Folgeaudits neu bewertet. Überdies verantwortet das Qualitätsmanagement die Dokumentenlenkung, das Prozess- und Wissensmanagement und die Koordination von Qualitätssteuerkreisen, die ebenfalls zur kontinuierlichen Verbesserung der Produktqualität beitragen.	☺	23, 24, 26
Assemblierungsprozess & End-of-Line-Test	Jede Fahrzeugkomponente wird nach einem Prüfplan durch eine erfahrene und geschulte Arbeitskraft überprüft. Im Zuge der Fahrzeugassemblierung werden 100% aller Motorräder einem End-of-Line-Test unterzogen (Prüfstandlauf). Dieser Prozessschritt ist systemtechnisch abgesichert, sodass kein Fahrzeug ohne Freigabe die Produktion verlassen kann. Wird ein Fehler im Assemblierungsprozess entdeckt, wird er vom Nachmontagepersonal im ERP-System erfasst und anschließend korrigiert. Die Daten werden täglich ausgewertet und den relevanten Arbeitskräften sowie dem Management zur Verfügung gestellt. Wird eine systematische Nichteinhaltung der Produktkonformität festgestellt, werden fallspezifisch Ursachenanalysen durchgeführt.	☺	23, 24, 26
Lieferantenmanagement	Neben der Überwachung der eigenen Fertigungsprozesse ist auch die Qualitätssicherung in der vorgelagerten Wertschöpfungskette relevant. Diese wird laufend durch ein systematisches Lieferantenmanagement, inklusive Lieferantenbewertungen und -audits, gefördert. Ergänzend führt die Gruppe Wareneingangsprüfungen durch, um mögliche Abweichungen frühzeitig erkennen zu können. Bei Abweichungen wird ein Maßnahmenplan erarbeitet und umgesetzt, welcher auch der Maßnahmenachverfolgung dient.	☺	23, 24, 26
<b>Kundenzufriedenheit</b>			
Die Kundenansprüche haben sich in den letzten Jahren aufgrund der allgemeinen Marktentwicklung stark verändert. Die Wirksamkeit der Maßnahmen des Kundendienstes und des Qualitätsmanagements werden unter anderem durch die Erfassung der Garantieanträge überwacht.			
Händlerperformance	Im Geschäftsjahr 2025 wurde die bisherige Werkstatt-Evaluierung durch effizientere Methoden ersetzt. Die Händlerperformance wird nun anhand von zwei zentralen KPIs bewertet, die direkt auf die Servicezufriedenheit abzielen: » Servicevolumen: Anteil des Servicegeschäfts im Verhältnis zum Verkaufsvolumen » Umsetzung von Marktaktionen: Bewertung nach Werkstatt-Besuchen Für 2026 sind zusätzliche KPIs geplant. Diese Kennzahlen ermöglichen eine Bewertung der Servicequalität und stärken die Ausrichtung auf Kundenbedürfnisse.	○	23, 24, 26

Verlängerte Herstellergarantie	Die Premium Herstellergarantie für ausgewählte Straßenmodelle (LC8c-Modelle sowie LC8 Street- und Travel-Modelle) wurde im Geschäftsjahr 2025 auf insgesamt 48 Monate verlängert, um das Vertrauen in die Produktzuverlässigkeit und das Image der Premiummarken zu stärken. Kunden müssen dazu lediglich einen Servicetermin bei einer Vertragswerkstatt wahrnehmen. Weitere Informationen hierzu finden die Verbraucher und Endnutzer auf den Marken-Webseiten. Diese Maßnahme kann Abhilfe bei negativen Auswirkungen auf die Verbraucher und Endnutzer schaffen, das Vertrauen in die Produktqualität stärken und die Markenwahrnehmung nachhaltig verbessern. Die Premium Herstellergarantie soll im Jahr 2026 weiter ausgebaut werden.	●	23, 24, 26
Händlerschulungen	Ziel ist es, Motorrad-Händlern weltweit das notwendige Wissen und die Kompetenzen zu vermitteln, um verkaufsfördernde Methoden und Prozesse im gesamten Netzwerk zu implementieren. Um Skalierbarkeit und Effizienz zu gewährleisten, werden digitale Lernmethoden, wie Online-Schulungen, verstärkt eingesetzt. Zur Modernisierung des Schulungsangebots und Verbesserung der globalen Zugänglichkeit wird die Integration von KI in das Schulungssystem systematisch vorangetrieben. Die vollständige Implementierung ist für 2026 geplant.	●	23, 24, 26
Orange Board	Im Geschäftsjahr 2025 wurde das Orange Board eingeführt, ein Gremium aus 15 Motorradfahrern, das KTM dabei unterstützen soll, die bestmöglichen Produkte zu entwickeln. Das Orange Board trifft sich regelmäßig, um relevante Themen zu besprechen. Ziel ist es, wertvolle Einblicke in Kundenanforderungen zu gewinnen und die Kundenzufriedenheit zu steigern.	☺	23, 24, 26
Schulungen für Zweiradtechniker	Im Geschäftsjahr 2025 wurden Maßnahmen zur Verbesserung des Zugangs zur KTM-Servicewelt fortgeführt. Neue Händler und Techniker wurden gezielt zu Produkten, Technologien, Systemen und Prozessen (Details siehe Abschnitt „Kennzahlen und Ziele“) geschult. Das Schulungsangebot wird jährlich aktualisiert. Wesentliche Verbesserungen 2025: » Erweiterung des Schulungskonzepts um Produkt- und Serviceschulungen » Weiterentwicklung des SAP-Schulungsberichts für marktspezifische Anforderungen » Restrukturierung der “Knowledge Base” für bessere Übersicht und Benutzerfreundlichkeit » Optimierung der Suchfunktion für schnellere, präzisere Ergebnisse Diese Maßnahmen vereinfachen den Informationszugriff und steigern die Effizienz im Kundenservice.	☺	23, 24, 26
Interne Task Force für Kundenzufriedenheit	Im Geschäftsjahr 2024 wurde in der Gruppe eine bereichsübergreifende Task Force zum Thema Kundenzufriedenheit eingerichtet, die im Jahr 2025 weitergeführt wurde. Führungskräfte aus F&E, Qualitätsmanagement und Kundendienst arbeiten proaktiv an Initiativen, die sich positiv auf die Kundenzufriedenheit auswirken. Es werden technische und strukturelle Herausforderungen identifiziert, analysiert und Lösungsansätze erarbeitet.	☺	23, 24, 26
Händlerstammtisch	Der Händlerstammtisch wurde im Geschäftsjahr 2025 weitergeführt. Er dient dazu, Feedback zu Qualitätsthemen ausgewählter Motorrad-Händler einzuholen und identifizierte Herausforderungen proaktiv zu lösen. Ziel ist es, gemeinsam Maßnahmen zu entwickeln, die die Servicequalität und Kundenzufriedenheit nachhaltig verbessern.	☺	23, 24, 26
Garantiehandbuch	Im Geschäftsjahr 2025 wurde ein neues Garantiehandbuch eingeführt, das klare Regeln und Prozesse für eine einheitliche Abwicklung definiert und den Ablauf für Händler und Kunden optimiert. Ein besonderer Fokus liegt auf erhöhter Kulanz, um die Kundenzufriedenheit zu steigern. Zur Sicherstellung globaler Standards wurden weltweit Trainings durchgeführt, damit alle Händler auf dem aktuellen Wissensstand sind.	●	26

**Forschung & Entwicklung zur Verbesserung der Ergonomie & Produktsicherheit**

Der F&E-Bereich der Gruppe arbeitet an Lösungen zur Steigerung der Produkt- und Fahrsicherheit, welche nach Abschluss der F&E-Tätigkeiten in den Motorrädern verbaut werden können und somit den Verbrauchern und Endnutzern zur Verfügung stehen. Zum Teil sind auch Nachrüstungen bereits verkaufter Modelle möglich.

Over-The-Air-Technologie (OTA)	Die Gruppe arbeitet daran, dass Endnutzer technische Softwareupdates und -upgrades zukünftig nicht mehr beim Händler durchführen müssen, sondern diese selbstständig online vornehmen können. Im ersten Schritt wird OTA in der Produktion eingeführt und soll kurz- bis mittelfristig auch für alle Endnutzer verfügbar sein.	○	25, 26
--------------------------------	--	---	--------

Unfallvermeidung durch Funkkontakt	Die F&E-Abteilung arbeitet weiterhin mit anderen Motorrad- und Pkw-Herstellern an der Analyse von Unfallszenarien und deren Vermeidung mithilfe von Funkkommunikation. Die nächste Fahrzeuggeneration ist für die Nachrüstung der Funktechnologie vorbereitet. Ausstehend ist weiterhin eine Einigung bezüglich des Funkstandards. Sobald diese vorhanden sind, können Motorräder der Gruppe mit der neuen Technologie ausgerüstet werden, wodurch die Sicherheit der Endnutzer erhöht wird.	●	25, 26
Notruf vom Motorrad	Das F&E-Team hat verschiedene Möglichkeiten untersucht, wie ein automatischer oder manueller Notruf direkt vom Motorrad aus erfolgen kann. Dabei wurden die Vor- und Nachteile technisch umsetzbarer Varianten analysiert und schließlich eine Lösung für ein konkretes Serienmodell entwickelt. Es wird weiterhin an der Standardisierung gearbeitet und die Implementierung ist im langfristigen Zeithorizont vorgesehen.	●	25, 26
Ergonomie der Motorräder	Ziel der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Motorrad-Ergonomie ist die Steigerung der Fahrsicherheit und des Komforts durch die Berücksichtigung individueller Nutzereigenschaften und -präferenzen. Im Geschäftsjahr 2025 wurde unter anderem ein besonderer Fokus auf die Schnittstelle zwischen Fahrern und Fahrzeug gelegt.	🔄	25, 26
Akustische Warnmeldungen	Das Projekt zur Entwicklung akustisch optimal wahrnehmbarer Warnmeldungen in Zusammenarbeit mit der Universität Dresden wurde erfolgreich abgeschlossen. Zukünftig werden die optischen Warnmeldungen auf dem Dashboard durch besser wahrnehmbare akustische Meldungen ergänzt. Mit der zunehmenden Nutzung von Headsets wird ein wachsender Nutzerkreis und damit eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erwartet. Die Implementierung in ausgewählten Serienfahrzeugen ist mit der neuen Elektronikgeneration ab 2026 vorgesehen.	●	25, 26
SOS-Signal	Um das Auffinden von Verunglückten zu erleichtern, hat die Gruppe akustische und optische SOS-Signale entwickelt, die nach Unfällen automatisch ausgelöst werden. Dadurch werden Passanten und Rettungsorganisationen schneller aufmerksam gemacht und gezielt zur Unfallstelle geleitet. Die Integration des SOS-Signals in Serienfahrzeugen ist kurz- bis mittelfristig vorgesehen.	●	25, 26

**IT-Sicherheit der Produkte**

Neben den im Abschnitt S1-4 beschriebenen Maßnahmen zur Sicherung der Cybersicherheit der Systeme, fokussiert sich diese auch auf die IT-Sicherheit der Motorräder. Nach dem geltenden europäischen Recht muss die Sicherheit der IT-Systeme in Fahrzeugen erhöht und ein strengerer Cybersicherheits-Schutz gewährleistet werden. Eine Regelung, die für eine Typgenehmigung den Nachweis der Cybersicherheit für den gesamten Produktlebenszyklus einfordert, ist derzeit nur für vierrädrige Fahrzeuge in Kraft. Die RED DA (Radio Equipment Directive der Europäischen Union) sieht die Absicherung der entsprechenden Komponenten auch in motorisierten Zweirädern (Motorräder, Elektrofahrräder) vor. Zusätzliche Regularien hinsichtlich Cybersicherheit – Cyber Resilience Act (CRA), UNECE WP.29 R155 – werden ab 2027 für Komponenten und motorisierte Zweiräder umsetzungspflichtig.

Cybersecurity Management System (CSMS)	Wie bereits in der Cybersecurity Policy festgelegt, implementiert die Gruppe ein CSMS nach ISO/SAE 21434 bzw. UNECE WP.29 R155, um die gesetzlichen Anforderungen bei Inkrafttreten zu erfüllen. Das CSMS wird vom Vehicle Security-Team betreut, welches eng mit Verantwortlichen aus der F&E zusammenarbeitet. Das System soll bis 2027 vollständig aufgebaut werden und sicherstellen, dass neu entwickelte Komponenten und Zweiräder den gesetzlichen Anforderungen entsprechen.	●	26, 27, 28
Vulnerabilitätsmanagement	Die Gruppe verwendet anerkannte Sicherheitsmechanismen, um Risiken effektiv zu minimieren. Dennoch können Schwachstellen in Produkten, Dienstleistungen oder Systemen nicht ausgeschlossen werden. Um potenzielle IT-Risiken frühzeitig zu erkennen, wurde ein Vulnerabilitätsmanagementsystem implementiert. Dieses wird im Rahmen der CSMS-Entwicklung bis ins Geschäftsjahr 2026 weiterentwickelt. Das Vulnerabilitätsmanagementsystem regelt laufend die Überwachung externer Entwicklungen und steuert den Umgang mit Warnmeldungen, die über verschiedene Kommunikationskanäle eingehen.	●	26, 27, 28

■ Neu, ● In Bearbeitung, 🔄 Laufende, ● Abgeschlossen, ⊙ Ausgesetzt, ⊗ Gestrichen

**Kennzahlen und Ziele**

**S4-5 Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen**

Die Bajaj Mobility-Gruppe hat bisher keine Ziele in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern festgelegt. Die Überwachung der Wirksamkeit der Konzepte und Maßnahmen in Bezug auf die wesentlichen IROs erfolgt individuell durch die verantwortlichen Fachbereiche. Es gibt jedoch noch kein übergeordnetes Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit.

Unternehmensspezifische Angaben:

**Rückrufe:** Im Geschäftsjahr 2025 gab es sechs Produktrückrufe (2024: 0) aufgrund von Mängeln, die einen sicherheitskritischen Defekt darstellten. Weiterführende Informationen zu den Rückrufen (auch aus den Vorjahren) finden sich auf den Marken-Webseiten. Als zusätzliches Sicherheitsfeature kann sich jeder KTM, Husqvarna und GASGAS Motorrad-Endkunde auf der entsprechenden Webseite unter Service und Safety-Check informieren, ob sein Fahrzeug von einem Rückruf oder einer Sicherheitswarnung betroffen ist. (IROs: 23, 24, 26)

**Schulungen für Zweirad-Mechaniker:** Im Geschäftsjahr 2025 kam es aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Situation der Bajaj Mobility-Gruppe (siehe BP-2) zu einem Rückgang der Schulungen im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt fanden 19 (2024: 73) teilweise parallele Präsenzs Schulungen an insgesamt 70 Schulungstagen statt. Zusätzlich wurden 13 neue Kurse in die Online-Lernplattform aufgenommen. 93 (2024: 496) Teilnehmer aus 13 Ländern konnten in Präsenz geschult werden. Im Geschäftsjahr 2025 wurden 798 (2024: 806) neue Techniker auf Bronze-Niveau in das Händlernetzwerk aufgenommen, was bedeutet, dass 77,2% (2024: 97,8%) der Händler einen Techniker auf diesem Niveau in ihrer Werkstatt beschäftigen. Die Anzahl der abgeschlossenen Online-Schulungen betrug 41.052 (2024: 71.408) mit 3.835 Teilnehmern von 2.655 Händlern.

**Berechnungsgrundsätze und -annahmen**

ESRS Angabepflicht	Datenpunkt, Angabe	Berechnungsgrundsätze und -annahmen
Unternehmensspezifische Angabe	Rückrufe	Die Rückrufe und Sicherheitswarnungen werden vom Kundendienst koordiniert.
Unternehmensspezifische Angabe	Schulungen für Zweirad-Mechaniker	Die Schulungen für Zweirad-Mechaniker werden von der unternehmensinternen Händlertrainingsabteilung koordiniert und überwacht. Die Auswertung erfolgt im ERP-System der Gruppe unter Berücksichtigung der absolvierten Schulungen.

**4.8 ESRS G1 UNTERNEHMENSFÜHRUNG**

Thema	#	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs)		Zeithorizont
Unternehmenskultur	29	<b>Förderung einer verantwortungsbewussten Unternehmenskultur</b> In Zusammenarbeit mit den Arbeitskräften und externen Geschäftspartnern entlang der Wertschöpfungskette soll eine verantwortungsbewusste Unternehmenskultur gefördert werden.	Tatsächlich Positiv (OO, VC)	●●●
Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken	30	<b>Quotenbasierte Zahlungen an Lieferanten im Zuge des Sanierungsverfahrens</b> Aufgrund des Sanierungsverfahrens der KTM AG, KTM Components GmbH und KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH kam es zu quotenbasierten Zahlungen.	Tatsächlich Negativ (VC)	●○○
Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers)	31	<b>Stärkung des Vertrauens und Sicherheitsgefühls von Hinweisgebern</b> Durch die Ermöglichung von mehreren, zum Teil anonymen Meldemöglichkeiten und zur Förderung der Nutzung dieser stärkt die Bajaj Mobility-Gruppe das Vertrauen und Sicherheitsgefühl der Hinweisgeber.	Tatsächlich Positiv (OO, VC)	●●●
Korruption und Bestechung	32	<b>Risiko von finanziellen Verlusten durch Korruptions- und Bestechungsfälle</b> Verletzungen von Anti-Korruptions- und Bestechungsvorschriften können zu finanziellen Verlusten führen.	Risiko (OO, VC)	

OO: Own Operations – eigene Geschäftstätigkeiten, VC: Value Chain – vor- oder nachgelagerte Wertschöpfungskette  
Kurzfristig: ●○○, Mittelfristig: ○●○, Langfristig: ○○●

Es wurden keine Konzepte, Maßnahmen oder Ziele in Bezug auf die quotenbasierte Zahlung von Lieferanten im Zuge des Sanierungsverfahrens festgelegt, da es sich um eine zeitlich begrenzte Auswirkung handelte.

**Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen**

**G1-1 Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur**

Code of Conduct

Der Code of Conduct der Bajaj Mobility-Gruppe bildet die Grundlage für eine verantwortungsbewusste und ethische Unternehmenskultur. Er gilt für alle Arbeitskräfte und Organmitglieder sowie für Geschäftspartner. Der Code of Conduct umfasst detaillierte Richtlinien zur Einhaltung von

Menschenrechten, Diversität, Umweltschutz, fairen Arbeitsbedingungen, Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit, Zwangs- und Pflichtarbeit, Kinderarbeit, Menschenhandel und ethischen Geschäftsgebaren. Gleichzeitig verpflichtet er die Gruppe und ihre Geschäftspartner zur strikten Einhaltung der jeweils gültigen nationalen und internationalen Gesetze, Verordnungen und Regularien sowie internationaler Standards, wie den OECD-Leitsätzen, ILO-Konventionen (insbesondere ILO C138 über das Mindestalter für die Zulassung zur Beschäftigung, ILO 182 über das Verbot und unverzügliche Maßnahmen zur Beseitigung der schlimmsten Formen der Kinderarbeit, ILO 29 über Zwangs- oder Pflichtarbeit und ILO 105 über die Abschaffung der Zwangsarbeit) und Übereinkommen gegen Kinder- und Zwangsarbeit. Der Code of Conduct ist auf der Bajaj Mobility-Webseite permanent abrufbar, wodurch dieser für alle relevanten Interessengruppen transparent und leicht zugänglich ist.

Um Bedenken hinsichtlich möglicher Verstöße gegen den Code of Conduct effektiv ermitteln und untersuchen zu können, hat die Gruppe ein System von internen und externen Meldekanälen etabliert, darunter ein anonymes Hinweisgeber-System. Dies ermöglicht es Arbeitskräften und Dritten, Verstöße sicher, vertraulich und, wenn gewollt, anonym zu melden. Der Schutz der Hinweisgeber ist fest in den Unternehmensprinzipien verankert und Sanktionen gegen Hinweisgeber, die in gutem Glauben handeln, sind ausgeschlossen. Weiters achtet die Gruppe auf die Einhaltung nationaler und internationaler Bestimmungen zur Korruptionsbekämpfung (z.B. UNCAC, OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen). Siehe auch weitere Erläuterungen unter Abschnitt S1-3.

Um sicherzustellen, dass alle Mitarbeiter – unabhängig von ihrer Position oder Aufgabe – die ethischen Standards der Gruppe verstehen und in ihrem Arbeitsalltag anwenden, wurde ein jährlich verpflichtendes E-Learning zu Compliance und dem Code of Conduct implementiert. Das E-Learning wird regelmäßig aktualisiert. Im Rahmen des E-Learnings werden konkrete Beispiele zu Korruption und Bestechung behandelt, um den Mitarbeitern praxisnahe Szenarien näherzubringen und das Verständnis für mögliche Risiken zu fördern. Zudem wurde eine Richtlinie erstellt, die klare Verhaltensrichtlinien und Handlungsempfehlungen zur Verhinderung von Korruption und Bestechung enthält (siehe Richtlinie zum Umgang mit Einladungen). Direkt im E-Learning werden die Kontaktdaten der Rechtsabteilung angegeben, sodass Mitarbeiter bei spezifischen Rückfragen oder Unsicherheiten individuelle Beratung durch die Rechtsabteilung erhalten können.

Die Gruppe hält sich strikt an nationale und internationale Richtlinien zur Korruptionsbekämpfung und hat im Code of Conduct eine klare Null-Toleranz-Politik gegenüber Korruption und Bestechung festgelegt. Diese Politik wird durch Schulungen aller Mitarbeiter, insbesondere der Führungskräfte, unterstützt. Bestimmte Funktionen, insbesondere leitende Positionen mit direktem Kontakt zu externen Partnern, sind aufgrund ihrer Entscheidungsbefugnisse besonders dem Korruptionsrisiko ausgesetzt. Korruption kann jedoch bereits in kleinen, zunächst unscheinbaren Handlungen beginnen, weshalb grundsätzlich jede Funktion innerhalb der Gruppe potenziell gefährdet ist. Das unterstreicht die Notwendigkeit der gruppenweit durchgeführten Sensibilisierungen.

Bei Verdacht auf Verstöße gegen die Compliance-Richtlinien werden unverzüglich interne Untersuchungen eingeleitet, die unabhängig durch die Rechtsabteilung durchgeführt und bei Bedarf mit Unterstützung externer Experten vorgenommen werden. Sobald eine Meldung eingeht, erfolgt eine Prüfung sowie eine erste Bewertung durch die Rechtsabteilung. Einzelfallbezogen werden spezifische Schritte eingeleitet. Zunächst werden relevante Informationen gesammelt und Gespräche mit den betroffenen Personen geführt. Bei Bedarf finden Besprechungen mit Vorgesetzten, der Personalabteilung und/oder externen Experten statt. Diese Gespräche dienen dazu, den Sachverhalt umfassend zu klären und die notwendigen Maßnahmen zu planen. Compliance-Themen werden in den Aufsichtsratssitzungen regelmäßig behandelt. Dabei erfolgt unter anderem die Darstellung der im jeweiligen Berichtszeitraum festgestellten Compliance Verstöße, einschließlich solcher, die potenziell Vorstandsmitglieder betreffen.

Anschließend werden geeignete Maßnahmen ergriffen, die von Abmahnungen über arbeitsrechtliche Schritte bis hin zu strafrechtlichen Verfolgungen reichen können. Jede Maßnahme wird sorgfältig mit den entsprechenden internen Stellen abgestimmt und konsequent umgesetzt. Aus den Meldungen können zudem weitere Schritte abgeleitet werden, wie beispielsweise die Erstellung neuer Richtlinien durch die Rechtsabteilung zur Sensibilisierung der Mitarbeiter. Führungskräfte sind darüber hinaus verpflichtet, präventive Maßnahmen zu ergreifen, um Gefährdungen zu vermeiden und sichere sowie regelkonforme Arbeitsabläufe zu gewährleisten. Der Code of Conduct wird regelmäßig von der Rechtsabteilung überprüft und bei Bedarf aktualisiert, um den hohen Standards zu entsprechen. Im Jahr 2025 wurde der Code of Conduct sowie die damit verbundenen Richtlinien, einschließlich jener zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung, aktualisiert und überarbeitet. Die Umsetzung des Codes of Conduct wird durch die Fachbereiche, die zuständigen Führungskräfte und letztlich den Vorstand oder die Geschäftsführung sichergestellt. Grundsätzlich gilt der Code of Conduct für alle Bajaj Mobility-Gesellschaften.

Fokus ist es, Verstöße in der Wertschöpfungskette zu beheben und zu verhindern sowie die Nachhaltigkeitsperformance der Geschäftspartner aktiv und wirksam zu verbessern. In schwerwiegenden Fällen oder bei Verweigerung der Maßnahmen behält sich die Gruppe vor, die laufende Geschäftsbeziehung zu beenden. Im Geschäftsjahr 2025 wurden keine Fälle der Nichteinhaltung des Codes of Conduct und somit der darin angeführten internationalen Standards in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette gemeldet. (IROs: 29, 31, 32)

Richtlinie zum Umgang mit Einladungen

Die Bajaj Mobility-Gruppe verfügt über eine intern verfügbare Richtlinie zum richtigen Umgang mit Einladungen. Um Interessenkonflikte zu vermeiden, wurden klare und strenge Regeln für das Aussprechen und Annehmen von Einladungen durch die Mitarbeiter der Gruppe festgelegt. Ziel ist die Vermeidung von Bestechung, Korruption oder anderen strafbaren Handlungen. Geschäftspartner sind ebenfalls verpflichtet, Entscheidungen ausschließlich auf sachlicher Grundlage und im Einklang mit den Vorgaben des Codes of Conduct zu treffen. Die Richtlinie wurde von der Rechtsabteilung erstellt und wird bei Bedarf aktualisiert. Für die Förderung der Umsetzung sind die Fachbereiche, die zuständigen Führungskräfte und letztlich der Vorstand oder die Geschäftsführung verantwortlich. (IRO: 32)

Richtlinie zur Verwendung des Hinweisgeber-Systems

Die im Intranet verfügbare Richtlinie für Hinweisgeber dient der Prozessstrukturierung und schützt den Hinweisgeber bei der Meldung im Rahmen des Hinweisgeber-Systems. In der Richtlinie sind der Meldeprozess sowie Informationen zu Geheimhaltung und Datenschutz festgeschrieben. Die Richtlinie wurde von der Rechtsabteilung erstellt und wird bei Bedarf aktualisiert. Für deren Umsetzung sind die zuständigen Führungskräfte und letztlich der Vorstand oder die Geschäftsführung verantwortlich. Das globale Hinweisgeber-System ist für Arbeitskräfte als auch Dritte zugänglich. Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette können sich jederzeit an das Hinweisgeber-System wenden. (IROs: 29, 30, 32)

Zusätzliche Angabe: Richtlinie zur Vermeidung von sexueller Belästigung

Die Bajaj Mobility-Gruppe bekennt sich zu einem respektvollen, sicheren und professionellen Arbeitsumfeld. Zu diesem Zweck wurde eine Richtlinie zur Vermeidung von sexueller Belästigung und sonstigen unangebrachten Verhaltensweisen entwickelt, die im Intranet jederzeit für alle Mitarbeiter abrufbar ist. Sie dient der Prävention und definiert, welche Verhaltensweisen nicht toleriert und welche Formen des respektvollen Umgangs erwartet werden. Besonderes Augenmerk liegt auf der Verantwortung der Führungskräfte bei der Umsetzung und Einhaltung dieser Standards. Die Richtlinie erläutert zudem mögliche Konsequenzen bei Verstößen sowie die Vorgehensweise im Verdachtsfall. Für die Umsetzung und Einhaltung der Richtlinie sind die jeweiligen Fachbereiche, die Führungskräfte sowie letztlich der Vorstand oder die Geschäftsführung verantwortlich. (IRO: 29)

Weitere Informationen zur Begründung, Entwicklung und Förderung der internen Unternehmenskultur finden sich im Abschnitt S1-4.

**G1-2 Management der Beziehungen zu Lieferanten**

Die Bajaj Mobility-Gruppe hat Standard Einkaufsbedingungen festgelegt, welche die Beschaffung und Zahlung inklusive verbundener Bedingungen, wie zum Beispiel Qualität, regeln. Dabei unterscheidet die Gruppe nicht nach Größe der Lieferanten. Ergänzend können spezifische Vereinbarungen mit den Lieferanten getroffen werden.

Die Gruppe hat zur Einhaltung der Sorgfaltspflicht in der Wertschöpfungskette mehrere Vorkehrungen getroffen. Rahmenwerke, wie zum Beispiel der Code of Conduct, regeln die Zusammenarbeit mit den Lieferanten und anderen Geschäftspartnern (siehe Abschnitt G1-1). Die darin beschriebenen Grundwerte basieren zum Teil auf internationalen Rahmenwerken, wie den ILO-Konventionen oder den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen zu verantwortungsvollem unternehmerischem Handeln und beinhalten neben sozialen und Governance-Anforderungen auch ökologische Anforderungen und Vorgaben. In schwerwiegenden Fällen oder bei Verweigerung der Maßnahmen behält sich die Gruppe vor, die laufende Geschäftsbeziehung zu beenden. Zugehörige IROs finden sich auch in den weiteren themenbezogenen Standards, wie E5 und S2 (z.B. IROs 09, 10, 21, 22).

	<b>Beschreibung</b>	<b>Status</b>	<b>IROs</b>
Value Chain Risk Analysis (VCRA)	Zur frühzeitigen Erkennung von möglichen Nachhaltigkeitsrisiken oder -auswirkungen in der Wertschöpfungskette analysiert die Gruppe diese bestmöglich. Die zugrundeliegende VCRA wurde im Geschäftsjahr 2025 überarbeitet und weiterentwickelt. Dabei wurden die jeweiligen Länder- und Branchenrisiken anhand von Datenbanken analysiert und bewertet. Aufgrund der beschränkten Datenverfügbarkeit wurde im Geschäftsjahr 2025 auf die Berücksichtigung des konkreten Risikos verzichtet. Im Geschäftsjahr 2026 soll der risikobasierte Ansatz weiter vertieft und konkrete Risiken sollen wieder detaillierter berücksichtigt werden. Die VCRA umfasst vor- und nachgelagerte (direkte) Geschäftspartner und eigene Geschäftsbereiche. Einbezogen werden sowohl ökologische, soziale sowie Governance-Indikatoren.	●	09, 10, 21, 22

Nachhaltigkeitsspezifische Lieferantenselbstauskunft mit Einfluss auf die Lieferantenbewertung	Die vorgelagerte Wertschöpfungskette der Gruppe birgt, gemäß der Auswertung der VCRA, die größten Risiken hinsichtlich der Nichteinhaltung von sozialen und ökologischen Standards. Um weitere Einblicke in die Risikolandschaft in der vorgelagerten Wertschöpfungskette zu erhalten, wertet die Gruppe nachhaltigkeitsspezifische Lieferantenselbstauskünfte aus, welche mit Nachweisen untermauert werden müssen. Dabei werden ebenfalls ökologische, soziale und Governance-Indikatoren berücksichtigt. Die Ergebnisse der nachhaltigkeitsspezifischen Lieferantenselbstauskunft fließen mit einer definierten Gewichtung in die allgemeine Lieferantenbewertung ein. Im Geschäftsjahr 2025 wurde der Prozess aufgrund der Sanierungsmaßnahmen ausgesetzt, soll aber im Geschäftsjahr 2026 wieder implementiert und weiterentwickelt werden.	⊖	09, 10, 21, 22
Schulung zur CSDDD	Im Geschäftsjahr 2024 wurde eine neue Schulung zur Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD) mit ihren Anwendungsbereichen, rechtlichen Rahmenbedingungen und Anforderungen erarbeitet, um die betroffenen Mitarbeiter im Einkauf und dem Qualitätsmanagement auf den Umgang mit der Richtlinie vorzubereiten. Aufgrund der Volatilität der gesetzlichen Grundlagen wurde die Implementierung der Schulung im Geschäftsjahr 2025 ausgesetzt.	⊖	09,10, 21, 22

■ Neu, ● In Bearbeitung, ↻ Laufend, ● Abgeschlossen, ⊖ Ausgesetzt, ⊗ Gestrichen

Unternehmensspezifische Angabe: Einkaufsvolumen nach Kontinenten

Das Einkaufsvolumen für die Motorrad-Serienproduktion belief sich im Geschäftsjahr 2025 auf ca. € 287 Mio. Durch den hohen Anteil am Serieneinkauf aus Europa (89,0%) kann das Risiko mangelhafter Arbeitsbedingungen verringert werden. (IROs: 21, 22)

	2025	2024
Europa	89,0%	85,0%
Asien	9,0%	12,0%
Nordamerika	2,0%	2,0%

**G1-3 Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung**

Code of Conduct und verbundene Richtlinien

Der Code of Conduct sowie die damit verbundenen Richtlinien bilden die verbindliche Grundlage zur Prävention und Bekämpfung von Korruption und Bestechung. Sie sind von Mitarbeitern und Geschäftspartnern der Gruppe verpflichtend einzuhalten. Weitere Informationen zu den relevanten Richtlinien, wie zum Beispiel zu deren Verfügbarkeit und relevanten Verantwortlichkeiten, finden sich im Abschnitt G1-1.

Schulungen zu Compliance & Code of Conduct

Im Jahr 2025 wurde das E-Learning Compliance & Code of Conduct überarbeitet und aktualisiert, um weiterhin den aktuellen Anforderungen zu entsprechen. Die regelmäßige Aktualisierung der Richtlinien und E-Learnings wird auch künftig fortgeführt, um flexibel auf Veränderungen im Umfeld der Bajaj Mobility-Gruppe reagieren zu können.

Im E-Learning werden nachfolgende Themen behandelt:

- » Definition von Compliance
- » Code of Conduct und Unternehmenskultur
- » Menschenrechte, Respekt, Integrität, Diversität, Ethische Rekrutierung, Faire Arbeitsbedingungen, Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit
- » Aspekte der Nachhaltigkeit, des Umwelt-, Klima- und Tierschutzes sowie der Lieferkettencompliance
- » Fairer Wettbewerb und Kartellverbot
- » Korruptionsbekämpfung (Bestechung, Einladungen, Geschenke)
- » Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung und Exportkontrolle
- » Steuern, Steuerstrategie, Steuercompliance und Internationale Steuerrichtlinien
- » Interessenskonflikte, Verbot von Insiderhandel, Politische Aktivitäten, Spenden und Sponsoring
- » Umgang mit Unternehmenseigentum, Unternehmensvermögen, Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen, Datenschutz, geistigem Eigentum und KI-Tools
- » Einfluss des Codes of Conduct auf Geschäftsbeziehungen
- » Folgen der Nichteinhaltung von Compliance-Vorschriften

Korruption und Bestechung können bereits im Kleinen beginnen, weswegen die Gruppe einen präventiven Ansatz verfolgt: Potenziell können alle Mitarbeiter mit entsprechenden Risiken in Berührung kommen, unabhängig von Funktion oder Bereich. Aus diesem Grund richtet sich

das E-Learning an alle Mitarbeiter der Gruppe. Das E-Learning Compliance & Code of Conduct dauert ungefähr eine Stunde und muss von allen Mitarbeitern, die Zugang zu dem System haben, jährlich absolviert werden.

Die Zahlen zu den Führungskräften umfassen Führungskräfte bis zu zwei Ebenen unterhalb des Vorstandes. Der Vorstand selbst ist nicht enthalten. Darüber hinaus werden Vorstände und Aufsichtsräte unterjährig gesondert zu allen genannten Punkten geschult.

	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Geschulte Arbeitskräfte ohne Führungskräfte	2.262	3.481
Gesamtanzahl der Arbeitskräfte ohne Führungskräfte	3.677	5.209
<b>Anteil geschulter Arbeitskräfte ohne Führungskräfte</b>	<b>61,5%</b>	<b>66,8%</b>
Geschulte Führungskräfte	30	49
Gesamtanzahl der Führungskräfte	73	95
<b>Anteil geschulter Führungskräfte</b>	<b>41,1%</b>	<b>51,6%</b>

Compliance-Themen werden in den Aufsichtsratssitzungen regelmäßig behandelt. Dabei wird transparent dargestellt, ob im jeweiligen Zeitraum Compliance-Verstöße festgestellt wurden.

Förderung des Hinweisgeber-Systems

Zur Förderung der Nutzung des Hinweisgeber-Systems wurde im System ein zusätzlicher Meldekanal eingerichtet, der auch externen Geschäftspartnern und Dritten die (anonyme) Abgabe von Meldungen ermöglicht. Dieser ist über den Code of Conduct der Bajaj Mobility-Gruppe öffentlich zugänglich. Die Überwachung und Auswertung der gemeldeten Fälle erfolgt durch die Rechtsabteilung direkt im System, um eine effiziente Kontrolle und schnelle Bearbeitung zu gewährleisten. Weitere Informationen zur Nachverfolgung von Meldungen und zur Veröffentlichung der zugehörigen Richtlinien finden sich im Abschnitt G1-1. Diese Maßnahmen sind Teil der kontinuierlichen Bemühungen, die Prävention von Korruption und Bestechung weiter zu stärken und die Unternehmenspolitik noch wirksamer zu gestalten. Rückmeldungen, die über die Meldekanäle eingehen, geben wertvolle Hinweise auf das Vertrauen in die Unternehmenskultur sowie auf die Integrität und ethische Ausrichtung der Geschäftsführung.

Weiters ist geplant, im Geschäftsjahr 2026 einen direkten Link zum System im Footer der Bajaj Mobility-Webseite zu integrieren, um den Zugang zum Hinweisgeber-System weiter zu erleichtern und dessen Sichtbarkeit zu erhöhen. Diese Maßnahme soll dazu beitragen, die Erreichbarkeit für alle potenziellen Hinweisgeber weiter zu verbessern und die Nutzung des Systems zu fördern.

**Kennzahlen und Ziele**

Zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit der Maßnahmen in Bezug auf wesentliche interne Richtlinien und Vorgaben hat die Bajaj Mobility-Gruppe spezifische Parameter definiert. Diese ermöglichen eine Überwachung der Fortschritte, insbesondere in den Bereichen Unternehmenskultur, Schutz von Hinweisgebern sowie Prävention von Korruption und Bestechung. Die festgelegten Kennzahlen stehen in direktem Zusammenhang mit dem Code of Conduct sowie den zugehörigen Richtlinien und sollen eine verantwortungsbewusste Unternehmenskultur, den Schutz von Hinweisgebern sowie die Prävention von Korruption und Bestechung gewährleisten. Regelmäßige Audits und Evaluierungen tragen zur Sicherstellung der Einhaltung von Compliance-Richtlinien bei. Diese Validierungen erhöhen die Glaubwürdigkeit und Datenverlässlichkeit.

**G1-4 Korruptions- oder Bestechungsfälle (ESRS G1-4, 24-25)**

Im Geschäftsjahr 2025 wurden keine Verstöße gegen Korruptions- und/oder Bestechungsvorschriften oder andere Compliance-Fälle festgestellt, die rechtliche Verfahren nach sich gezogen hätten. Es mussten keine Verträge mit Geschäftspartnern aufgrund von Verstößen beendet oder aus diesem Grund nicht verlängert werden. Auch wurden keine öffentlichen Gerichtsverfahren wegen Korruption oder Bestechung eingeleitet oder abgeschlossen. Diese Abwesenheit von Verstößen spiegelt die Wirksamkeit der präventiven Maßnahmen wider, die durch regelmäßige Schulungen unterstützt werden.

	2025	2024
Anzahl der Verurteilungen aufgrund von Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	0	0
Höhe der Geldstrafen aufgrund von Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften (in €)	0	0
Gesamtzahl und Art der bestätigten Fälle von Korruption und Bestechung	0	0
Zahl der bestätigten Fälle, in denen eigene Arbeitskräfte wegen Korruption und Bestechung entlassen oder diszipliniert wurden	0	0
Zahl der bestätigten Fälle in Bezug auf Verträge mit Geschäftspartnern, die aufgrund von Verstößen im Zusammenhang mit Korruption und Bestechung beendet oder nicht verlängert wurden	0	0

**Unternehmensspezifische Angabe: Hinweisgeber-System**

Im Jahr 2025 wurden 18 Fälle (2024: 17) über das Hinweisgeber-System gemeldet, davon waren 18 nicht compliance-relevant (2024: 17). Durch die Ausweitung des Systems auf Dritte konnte die bereits etablierte Integrität in der Bajaj Mobility-Gruppe gezielt weiter verbessert werden.

**G1-6 Zahlungspraktiken (ESRS G1-6, 33)**

Die KTM AG hat Standardzahlungsbedingungen in ihren Einkaufsbedingungen festgelegt. Diese sind auf der KTM Einkaufs-Webseite verfügbar. Bei Erfüllung aller Voraussetzungen erfolgt demnach die Rechnungsbegleichung innerhalb von 90 Tagen, ab dem Eingang der Rechnung auf das hinterlegte Bankkonto. Ergänzend können spezifische Vereinbarungen mit den Lieferanten getroffen werden. Zahlungen wurden in der Regel fristgerecht (unter Berücksichtigung von Skonto) getätigt. Durchschnittlich wurden 63,9 Tage (2024: 86 Tage) zur Begleichung von Rechnungen benötigt. Tatsächlich ist die Zahl im Geschäftsjahr 2025 in vielen Fällen geringer, da Lieferanten Zahlungsziele aufgrund der Situation nur in eingeschränktem Ausmaß gewährten. Im Geschäftsjahr 2025 wurden keine Gerichtsverfahren gegen die Gruppe aufgrund von Zahlungsverzug eröffnet.

**Berechnungsgrundsätze und -annahmen**

ESRS Angabepflicht	Paragraf	Datenpunkt, Angabe	Berechnungsgrundsätze und -annahmen
Unternehmensspezifische Angabe		Einkaufsvolumen nach Kontinent	Die Auswertung erfolgt mittels des ERP-Systems der Gruppe. Es wurde lediglich das Einkaufsvolumen für die Motorradserienproduktion berücksichtigt.
G1-3	21	Informationen zur Schulung zu Korruption und Bestechung	Die Themen Korruptionsbekämpfung (inklusive Bestechung) sind in der Schulung zu Compliance & Code of Conduct enthalten. Die Überwachung der erfolgreich absolvierten Schulungen erfolgt online durch das E-Learning System des Unternehmens.
G1-4	24, 25	Korruptions- oder Bestechungsfälle	Die Überwachung von Korruptions- und Bestechungsvorfällen sowie von rechtlichen Schritten in Folge von Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften erfolgt durch die Rechtsabteilung.
Unternehmensspezifische Angabe		Hinweisgeber-System	Die Überwachung des Hinweisgeber-Systems erfolgt durch die Rechtsabteilung. Das System ist für interne und externe Stakeholder zugänglich.
G1-6	33a	Zahlungszeiträume	Zur Berechnung der durchschnittlichen Zeit zur Begleichung von Rechnungen durch die Bajaj Mobility-Gruppe wurde der durchschnittliche Verbindlichkeitsstand aus Lieferungen und Leistungen mit 365 Tagen multipliziert und anschließend durch die Aufwendungen für den Materialzukauf inklusive Umsatzsteuer dividiert. Der durchschnittliche Verbindlichkeitsstand wurde als arithmetisches Mittel aus den Werten zum Bilanzstichtag des Geschäfts- und des Vorjahrs ermittelt. Dabei wurden für das Vorjahr jene Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen exkludiert, die Teil der Sanierungsverfahren waren und im Rahmen dieser Verfahren bereits abgegolten wurden. Darüber hinaus wurden ausschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten berücksichtigt. Da Lieferanten aufgrund der abgeschlossenen Sanierungsverfahren in wesentlichem Umfang Vorauszahlungen fordern, wurden diese bei der Ermittlung der relevanten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ebenfalls in Abzug gebracht.
G1-6	33c	Gerichtsverfahren aufgrund von Zahlungsverzug	Die Überwachung von rechtlichen Schritten in Folge von Zahlungsverzug wird durch die Rechtsabteilung überwacht.

**4.9 ANHANG**

**ESRS-Index (ESRS 2 IRO-2)**

**ESRS 2 Allgemeine Angaben**

<b>Angabepflicht</b>		<b>Abschnitt</b>	<b>Auslassung, Erklärung</b>
BP-1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung	BP-1	
BP-2	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	BP-2	Die Angaben finden sich im Abschnitt ESRS 2 BP-2 sowie in den Kapiteln in den Themenstandards.
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	GOV-1	
GOV-2	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	GOV-2	
GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	GOV-3	
GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	GOV-4	
GOV-5	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	GOV-5	
SBM-1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	SBM-1	Anwendung der Möglichkeit zur schrittweisen Einführung nach ESRS 1 Anlage C in Bezug auf die Angabe SBM-1 40 b-c)
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessensträger	SBM-2	
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	SBM-3	Die Angaben finden sich im Abschnitt ESRS 2 SBM-3 sowie in den Kapiteln in den Themenstandards. Anwendung der Möglichkeit zur schrittweisen Einführung nach ESRS 1 Anlage C in Bezug auf die Angaben SBM-3 48 e)
IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	IRO-1	
IRO-2	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	IRO-2	

**ESRS E1 Klimawandel**

<b>Angabepflicht</b>		<b>Abschnitt</b>	<b>Auslassung, Erklärung</b>
ESRS 2 GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	ESRS 2 GOV-3	
E1-1	Übergangsplan für den Klimaschutz	E1-1	
ESRS 2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2 SBM-3; E1 ESRS 2 SBM-3	Die Angaben finden sich im Abschnitt ESRS 2 SBM-3 sowie im Themenstandard.
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen	ESRS 2 IRO-1	
E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	E1-2	
E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	E1-3	
E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	E1-4	
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	E1-5	
E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtreduktionen	E1-6	
E1-9	Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen		Anwendung der Möglichkeit zur schrittweisen Einführung nach ESRS 1 Anlage C

**ESRS E2 Umweltverschmutzung**

<b>Angabepflicht</b>		<b>Abschnitt</b>	<b>Auslassung, Erklärung</b>
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	ESRS 2 IRO-1	

**ESRS E3 Wasser- und Meeresressourcen**

<b>Angabepflicht</b>		<b>Abschnitt</b>	<b>Auslassung, Erklärung</b>
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	ESRS 2 IRO-1	

**ESRS E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme**

<b>Angabepflicht</b>		<b>Abschnitt</b>	<b>Auslassung, Erklärung</b>
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	ESRS 2 IRO-1	

**ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**

<b>Angabepflicht</b>		<b>Abschnitt</b>	<b>Auslassung, Erklärung</b>
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	ESRS 2 IRO-1	
E5-1	Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	E5-1	
E5-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	E5-2	
E5-3	Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	E5-3	
E5-4	Ressourcenzuflüsse	E5-4	
E5-5	Ressourcenabflüsse	E5-5	
E5-6	Erwartete finanzielle Effekte durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft		Anwendung der Möglichkeit zur schrittweisen Einführung nach ESRS 1 Anlage C

**ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens**

<b>Angabepflicht</b>		<b>Abschnitt</b>	<b>Auslassung, Erklärung</b>
ESRS 2 SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessensträger	ESRS 2 SBM-2	
ESRS 2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2 SBM-3; S1 ESRS 2 SBM-3	
S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	S1-1	
S1-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern	S1-2	
S1-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	S1-3	
S1-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit der Maßnahmen	S1-4	
S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	S1-5	
S1-6	Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	S1-6	

S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens		
S1-9	Diversitätskennzahlen	S1-9	
S1-13	Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	S1-13	
S1-14	Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	S1-14	
S1-15	Kennzahlen für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	S1-15	
S1-16	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	S1-16	
S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	S1-17	

**ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette**

Angabepflicht		Abschnitt	Auslassung, Erklärung
ESRS 2 SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessensträger	ESRS 2 SBM-2	
ESRS 2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2 SBM-3; S2 ESRS 2 SBM-3	
S2-1	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	S2-1	
S2-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	S2-2	
S2-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	S2-3	
S2-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit der Maßnahmen	S2-4	
S2-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	S2-5	

**ESRS S4 Verbraucher und Endnutzer**

Angabepflicht		Abschnitt	Auslassung, Erklärung
ESRS 2 SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessensträger	ESRS 2 SBM-2	
ESRS 2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2 SBM-3; S4 ESRS 2 SBM-3	
S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	S4-1	
S4-2	Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern	S4-2	
S4-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können	S4-3	
S4-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit der Maßnahmen	S4-4	
S4-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	S4-5	

**ESRS G1 Unternehmensführung**

Angabepflicht		Abschnitt	Auslassung, Erklärung
ESRS 2 GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	ESRS 2 GOV-1	
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	ESRS 2 IRO-1	
G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	G1-1	
G1-2	Management der Beziehung zu Lieferanten	G1-2	
G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	G1-3	
G1-4	Korruptions- und Bestechungsfälle	G1-4	
G1-6	Zahlungspraktiken	G1-6	

**Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben (ESRS 2 Anlage B)**

<b>Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt</b>	<b>Wesentlich</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>SFDR-Referenz</b>	<b>Säule-3-Referenz</b>	<b>Benchmark-Verordnungsreferenz</b>	<b>EU-Klimagesetz</b>
ESRS 2 GOV-1 Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen Absatz 21 Buchstabe d	Ja	ESRS 2 GOV-1	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS 2 GOV-1 Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind, Absatz 21 Buchstabe e	Ja	ESRS 2 GOV-1			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS 2 GOV-4 Erklärung zur Sorgfaltspflicht Absatz 30	Ja	ESRS 2 GOV-4	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i	Ja	ESRS 2 SBM-1	Indikator Nr. 4 in Anhang 1 Tabelle 1	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Tabelle 1: Qualitative Angaben zu Umweltrisiken, und Tabelle 2: Qualitative Angaben zu sozialen Risiken	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii	Ja	ESRS 2 SBM-1	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 2		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii	Ja	ESRS 2 SBM-1	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iv	Ja	ESRS 2 SBM-1			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	
ESRS E1-1 Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 Absatz 14	Ja	ESRS E1-1				Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1

ESRS E1-1 Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind Absatz 16 Buchstabe g	Ja	ESRS E1-1		Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2	
ESRS E1-4 THG-Emissionsreduktionsziele Absatz 34	Ja	ESRS E1-4	Indikator Nr. 4 in Anhang 1 Tabelle 2	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 6	
ESRS E1-5 Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren) Absatz 38	Ja	ESRS E1-5	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1 und Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 2			
ESRS E1-5 Energieverbrauch und Energiemix Absatz 37	Ja	ESRS E1-5	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1			
ESRS E1-5 Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren Absätze 40 bis 43	Ja	ESRS E1-5	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 1			
ESRS E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen Absatz 44	Ja	ESRS E1-6	Indikatoren Nr. 1 und 2 in Anhang 1 Tabelle 1	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1	
ESRS E1-6 Intensität der THG-Bruttoemissionen Absätze 53 bis 55	Ja	ESRS E1-6	Indikator Nr. 3 in Anhang 1 Tabelle 1	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 8 Absatz 1	

ESRS E1-7 Entnahme von Treibhausgasen und CO <sub>2</sub> -Zertifikate Absatz 56	Nein					Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1
ESRS E1-9 Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken Absatz 66	Ja, Anwendung der Möglichkeit zur schrittweisen Einführung nach ESRS 1 Anlage C					Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II
ESRS E1-9 Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko Absatz 66 Buchstabe a ESRS E1-9 Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischem Risiko befinden Absatz 66 Buchstabe c	Ja, Anwendung der Möglichkeit zur schrittweisen Einführung nach ESRS 1 Anlage C			Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absätze 46 und 47; Meldebogen 5: Anlagebuch – Physisches Risiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Risikopositionen mit physischem Risiko		
ESRS E1-9 Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen Absatz 67 Buchstabe c	Ja, Anwendung der Möglichkeit zur schrittweisen Einführung nach ESRS 1 Anlage C			Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absatz 34; Meldebogen 2: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Durch Immobilien besicherte Darlehen – Energieeffizienz der Sicherheiten		
ESRS E1-9 Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen Absatz 69	Ja, Anwendung der Möglichkeit zur schrittweisen Einführung nach ESRS 1 Anlage C					Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission, Anhang II
ESRS E2-4 Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird, Absatz 28	Nein		Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 1 Indikator Nr. 2 in Anhang 1 Tabelle 2 Indikator Nr. 1 in Anhang 1 Tabelle 2 Indikator Nr. 3 in Anhang 1 Tabelle 2			

ESRS E3-1 Wasser- und Meeresressourcen Absatz 9	Nein		Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 2			
ESRS E3-1 Spezielles Konzept Absatz 13	Nein		Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 2			
ESRS E3-1 Nachhaltige Ozeane und Meere Absatz 14	Nein		Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2			
ESRS E3-4 Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers Absatz 28 Buchstabe c	Nein		Indikator Nr. 6,2 in Anhang 1 Tabelle 2			
ESRS E3-4 Gesamtwasserverbrauch in m3 je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten Absatz 29	Nein		Indikator Nr. 6,1 in Anhang 1 Tabelle 2			
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i	Nein		Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 1			
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe b	Nein		Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 2			
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe c	Nein		Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 2			
ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft Absatz 24 Buchstabe b	Nein		Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 2			
ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere Absatz 24 Buchstabe c	Nein		Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2			
ESRS E4-2 Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung Absatz 24 Buchstabe d	Nein		Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 2			
ESRS E5-5 Nicht recycelte Abfälle Absatz 37 Buchstabe d	Ja	ESRS E5-5	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 2			
ESRS E5-5 Gefährliche und radioaktive Abfälle Absatz 39	Ja	ESRS E5-5	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 1			
ESRS 2 SBM-3 – S1 Risiko von Zwangsarbeit Absatz 14 Buchstabe f	Ja	S1 ESRS 2 SBM-3	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS 2 SBM-3 – S1 Risiko von Kinderarbeit Absatz 14 Buchstabe g	Ja	S1 ESRS 2 SBM-3	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 3			

ESRS S1-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 20	Ja	ESRS S1-1	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1			
ESRS S1-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 21	Ja	ESRS S1-1			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS S1-1 Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels Absatz 22	Ja	ESRS S1-1	Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS S1-1 Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen Absatz 23	Ja	ESRS S1-1	Indikator Nr. 1 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS S1-3 Bearbeitung von Beschwerden Absatz 32 Buchstabe c	Ja	ESRS S1-3	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS S1-14 Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle Absatz 88 Buchstaben b und c	Ja	ESRS S1-14	Indikator Nr. 2 in Anhang 1 Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS S1-14 Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage Absatz 88 Buchstabe e	Ja	ESRS S1-14	Indikator Nr. 3 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS S1-16 Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle Absatz 97 Buchstabe a	Ja	ESRS S1-16	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS S1-16 Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane Absatz 97 Buchstabe b	Ja	ESRS S1-16	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS S1-17 Fälle von Diskriminierung Absatz 103 Buchstabe a	Ja	ESRS S1-17	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS S1-17 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 104 Buchstabe a	Ja	ESRS S1-17	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1 und Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1	
ESRS 2 SBM-3 – S2 Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette Absatz 11 Buchstabe b	Ja	S2 ESRS 2 SBM-3	Indikatoren Nr. 12 und 13 in Anhang 1 Tabelle 3			

ESRS S2-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 17	Ja	ESRS S2-1	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1			
ESRS S2-1 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette Absatz 18	Ja	ESRS S2-1	Indikatoren Nr. 11 und 4 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS S2-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 19	Ja	ESRS S2-1	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1	
ESRS S2-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 – 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 19	Ja	ESRS S2-1			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS S2-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette Absatz 36	Ja	ESRS S2-4	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS S3-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte Absatz 16	Nein		Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1			
ESRS S3-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien Absatz 17	Nein		Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1	
ESRS S3-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 36	Nein		Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS S4-1 Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern Absatz 16	Ja	ESRS S4-1	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1			

ESRS S4-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 17	Ja	ESRS S4-1	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1	
ESRS S4-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 35	Ja	ESRS S4-4	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS G1-1 Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption Absatz 10 Buchstabe b	Ja	ESRS G1-1	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS G1-1 Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers) Absatz 10 Buchstabe d	Ja	ESRS G1-1	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS G1-4 Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften Absatz 24 Buchstabe a	Ja	ESRS G1-4	Indikator Nr. 17 in Anhang 1 Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS G1-4 Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung Absatz 24 Buchstabe b	Ja	ESRS G1-4	Indikator Nr. 16 in Anhang 1 Tabelle 3			

# FINANZKALENDER

14.04.2026	Nachweisstichtag: Hauptversammlung
24.04.2026	29. ordentliche Hauptversammlung
29.04.2026	Ex-Dividenden-Tag
30.04.2026	Nachweisstichtag: Dividende (Record Date)
05.05.2026	Dividenden-Zahltag
13.05.2026	Bericht zum 1. Quartal 2026
27.08.2026	Bericht zum 1. Halbjahr 2026
13.10.2026	Bericht zum 3. Quartal 2026

## KONTAKT

Investor Relations  
Bajaj Mobility AG  
Stallhofnerstraße 3  
5230 Mattighofen  
+43 (0)7742 / 60 00  
ir@bajajmobility.com  
www.bajajmobility.com

## HAFTUNGSHINWEIS

Der vorliegende Bericht

- » wurde mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt und die Richtigkeit der Daten überprüft. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben geringfügige Rechendifferenzen sowie Satz- und Druckfehler auftreten können. Personenbezogene Begriffe wie „Mitarbeiter“ oder „Arbeitnehmer“ werden aus Gründen der Lesbarkeit geschlechtsneutral verwendet.
- » enthält zukunftsbezogene Aussagen. Die tatsächlichen Ergebnisse können aufgrund unterschiedlicher Faktoren wesentlich von der erwarteten Entwicklung abweichen. Weder Bajaj Mobility AG noch eine andere Person übernehmen eine Haftung für solche zukunftsbezogenen Aussagen. Die Bajaj Mobility AG wird diese zukunftsbezogenen Aussagen weder aufgrund geänderter tatsächlicher Umstände noch aufgrund geänderter Annahmen oder Erwartungen aktualisieren.
- » erscheint in deutscher und englischer Sprache. Maßgeblich ist die deutschsprachige Version.
- » enthält Ergebnisse des laufenden Geschäftsjahres, die weder geprüft noch einer prüferischen Durchsicht unterzogen wurden.
- » stellt keine Empfehlung oder Einladung dar, Wertpapiere der Bajaj Mobility AG zu kaufen oder zu verkaufen.

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

# IMPRESSUM

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Bajaj Mobility AG  
Stallhofnerstraße 3, 5230 Mattighofen, Österreich  
FN 78112 x / Landes- und Handelsgericht Ried im Innkreis  
Konzeption: Bajaj Mobility AG  
Inhouse erstellt mit firesys

Bajaj Mobility AG  
Stallhofnerstraße 3  
5230 Mattighofen, Österreich

[www.bajajmobility.com](http://www.bajajmobility.com)