



MOBILITY  
AG

GESCHÄFTSBERICHT | 2025



# KONZERNKENNZAHLEN<sup>1)</sup>

Wenn nicht anders angegeben, alle Werte in m€.

Ertragskennzahlen	2021	2022	2023	2024	2025	Δ <sup>2)</sup>
Umsatz	2.042	2.437	2.661	1.879	1.009	-46,3%
EBITDA <sup>*)</sup>	332	381	324	-481	874	281,7%
EBITDA-Marge	16,3%	15,6%	12,2%	-25,6%	86,6%	+112,2 PP
EBIT	194	235	160	-1.184	748	163,2%
EBIT-Marge	9,5%	9,6%	6,0%	-63,0%	74,1%	+137,1 PP
Periodenergebnis	143	171	76	-1.080	590	154,6%
Ergebnis je Aktie (EUR)	3,3	5,0	2,4	-29,3	17,6	160,1%

Bilanzkennzahlen	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2025	Δ <sup>2)</sup>
Bilanzsumme	2.034	2.551	2.953	2.396	1.586	-33,8%
Eigenkapital	766	914	909	-194	385	298,8%
Eigenkapitalquote	37,7%	35,8%	30,8%	-8,1%	24,3%	+32,4 PP
Working Capital Employed	161	187	531	525	343	-34,7%
Nettoverschuldung	190	257	776	1.643	798	-51,4%
Gearing	24,8%	28,1%	85,4%	-847,9%	207,3%	124,4%

Cashflow, Investitionen und F&E	2021	2022	2023	2024	2025	Δ <sup>2)</sup>
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	367	280	-111	-436	-22	94,9%
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-195	-283	-302	-341	-12	96,5%
Free Cashflow	172	-3	-413	-777	-34	95,6%
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-28	-91	399	695	3	-99,6%
Investitionen (exkl. Leasingzugänge)	178	268	284	233	73	-68,7%
F&E-Aufwendungen zum Umsatz	8,0%	8,7%	9,2%	13,1% <sup>3)</sup>	14,0%	+0,9 PP

Ausgewählte nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	2021	2022	2023	2024	2025	Δ <sup>2)</sup>
Energieintensität / produziertem Motorrad (kWh / Stück)	n/a	n/a	n/a	0,4	1,1	175,0%
Scope 1 & 2 Treibhausgasemissionen / Motorrad (in t CO <sub>2e</sub> / Stück)	n/a	n/a	n/a	0,1	0,2	100,0%
CO <sub>2</sub> -Emissionen / Motorrad in der Nutzungsphase <sup>4)</sup> (g CO <sub>2</sub> / km)	79,6	79,6	80,1	96,1	103,5	7,7%
Arbeitskräfte <sup>5)</sup> (Anzahl)	5.249	6.088	6.184	5.310	3.782	-28,8%
davon Frauen	24,2%	25,4%	25,8%	25,1%	26,3%	+1,2 PP
Quote meldepflichtiger Arbeitsunfälle <sup>6)</sup>	8,5	10,8	11,3	3,9	7,3	87,2%

1) Erklärungen zu den Alternative Performance Measures können dem Glossar entnommen werden. \*) Betreffend EBITDA: Berechnet als EBIT + Abschreibung, wobei der Betrag der Abschreibung um im Vorjahr wertgeminderte Anlagenabgänge im Umfang von 10,7 Mio. EUR angepasst wurde.

2) Veränderung 2025 zu 2024 oder 31. Dezember 2025 zu 31. Dezember 2024; PP = Prozentpunkte.

3) Wert angepasst: Die Berechnung bezieht sich nurmehr auf die Brutto-Aufwendungen zu Forschung und Entwicklung im Verhältnis zum Umsatz.

4) Seit dem Geschäftsjahr 2024 werden sowohl zulassungsfähige als auch nicht zulassungsfähige Fahrzeuge in der Berechnung berücksichtigt, woraus sich der Anstieg des durchschnittlichen Verbrauchs im Vergleich zu den Vorjahren ergibt.

5) Mitarbeiter & Fremdarbeitskräfte; zum Stichtag 31.12.2025.

6) Daten für die Jahre 2021 bis 2023 beziehen sich auf die Mitarbeiter in Österreich ohne Fremdarbeitskräfte; in meldepfl. Unfälle / 1 Mio. Arbeitsstunden.

# BAJAJ MOBILITY IM ÜBERBLICK

**1.009 m€**

UMSATZ  
2025

**874 m€**

EBITDA  
2025

**3.782**

MITARBEITER  
31.Dezember 2025

**209.704**

VERKAUFTE MOTORRÄDER  
2025

**64,5 m€**

IN DIE PRODUKTENTWICKLUNG  
INVESTIERT  
2025

Neuer Mehrheitseigentümer  
Bajaj Auto Ltd. (Indien)

Einer der führenden  
europäischen Motorradhersteller

Fokus auf das  
Premium-Segment

>530 Weltmeistertitel und  
zahlreiche Rennerfolge

Hauptproduktionsstandort  
in Österreich

Strategische Partnerschaft  
mit CFMOTO (China)



Photo: Rob Gray

MotoGP IRTA Test 2025 - Circuit Ricardo Tormo (ESP)

# INHALT

- » Über Bajaj Mobility AG
- » Vorstand und Aufsichtsrat
- » Vorwort des Vorstands
- » Absatzentwicklung 2025
- » Motorsport World Champions
- » Neue Modell-Highlights
- » Produktionsstandorte
- » Zusammenarbeit mit Bajaj und CFMOTO
- » Nachhaltigkeit und Mitarbeiter
- » Kapitalmarkt

## **CORPORATE GOVERNANCE-BERICHT (ÖSTERREICH)**

## **CORPORATE GOVERNANCE-BERICHT (SCHWEIZ)**

## **KONZERNLAGEBERICHT**

- » Entwicklung der Bajaj Mobility-Gruppe
- » Wirtschaftliches Umfeld und Marktentwicklung
- » Finanzielle Leistungsindikatoren
- » Nichtfinanzielle Erklärung
- » Forschung und Entwicklung und neue Modelle
- » Chancen- und Risikobericht
- » Angaben gemäß §243A (Abs 1) UGB
- » Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems §243A (Abs 2) UGB
- » Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- » Ausblick

## **KONZERNABSCHLUSS**

## **KONZERNANHANG**

## **BESTÄTIGUNGSVERMERK**

## **GLOSSAR**



Photo: Simon Cudby 2025 Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing Team Photoshoot

# ÜBER BAJAJ MOBILITY AG

Die Bajaj Mobility AG (ehemals PIERER Mobility AG) ist ein weltweit führender Hersteller im Premium-Motorradsegment und eine börsennotierte Tochtergesellschaft von Bajaj Auto Limited, dem wertvollsten Hersteller von zwei- und Dreirädern weltweit. Als Holdinggesellschaft der KTM AG vereint die Bajaj Mobility AG einige der renommiertesten und leistungsstärksten Marken der globalen Motorradindustrie – darunter KTM, eine der weltweit führenden Premium-Performance-Motorradmarken, sowie Husqvarna Motorcycles und GASGAS.

Mit Hauptsitz in Österreich steht das Unternehmen für europäische Ingenieurskunst auf höchstem Niveau: von Hochleistungs-Rennmotorrädern über Street- und Offroad-Modelle bis hin zu reiseorientierten Bikes, ergänzt durch Premium-Komponenten von WP. Dank einer starken Marktpräsenz in über 70 Ländern hat sich die Bajaj Mobility AG zu einem der innovativsten Hersteller von Straßenmotorrädern weltweit entwickelt und verfolgt das Ziel, der größte Hersteller von Sportmotorrädern zu werden. Dank ihrer Muttergesellschaft Bajaj Auto Ltd. ist die Bajaj Mobility AG strategisch hervorragend aufgestellt: modernste Technologien, effiziente Produktionskapazitäten und ein globales Vertriebsnetz ermöglichen konsequente Umsetzung und nachhaltige Wertschöpfung. Gemeinsam setzt der Konzern weiterhin Maßstäbe in Leistung, Qualität und internationaler Reichweite innerhalb der globalen Motorradindustrie.

## KERNMARKEN NACH BERICHTSSEGMENT

### MOTORRAD



**KTM** steht für *Kronreif-Trunkenpolz-Mattighofen*.

**WP** sind die Initialen des Gründers von WP Suspension, Wim Peters.

### FAHRRAD



## ENTWICKLUNG DER GRUPPE

**1934:** Hans Trunkenpolz gründet in Mattighofen eine Spenglerei und Autowerkstatt.

**1953:** Beginn der industriellen Motorradproduktion.

**1984:** Mit Heinz Kinigadner wird zum ersten Mal ein Österreicher auf einem österreichischen Rennmotorrad Motocross-Weltmeister.

**1992:** Nach dem Konkurs und der Aufspaltung der Gesellschaft übernahm Stefan Pierer und seine Cross Industries Gruppe (später *PIERER Mobility AG*) das Motorradgeschäft.

**1994:** KTM präsentiert das erste Straßenmotorrad, die 620 DUKE.

**2001:** Erster Sieg von KTM bei der Rallye Dakar.

**2007:** Beginn der Partnerschaft mit Bajaj (*Indien*).

**2014:** Nach der Übernahme der Marke Husqvarna wird sie mit Husaberg vereint und unter Husqvarna Motorcycles neu eingeführt.

**2016:** Debüt in der MotoGP™. Notierung der Bajaj Mobility-Aktien (damals *PIERER Mobility-Aktien*) an der Schweizer Börse.

**2018:** Notierung der Aktien an der Wiener Börse.

**2020:** GASGAS ist neues Mitglied der Bajaj Mobility-Gruppe (damals *PIERER Mobility-Gruppe*). Erster MotoGP™-Sieg für KTM.

**2025:** Change of Control: Bajaj Auto Ltd. übernimmt 74,9% der Anteile und wird Mehrheitseigentümer.

**2026:** Offizielle Umbenennung der *PIERER Mobility AG* zu *Bajaj Mobility AG*.



Photo: Rob Gray

Rnd. 22 MotoGP RC16 Circuit Ricardo Tormo (ESP)

# VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

## VORSTAND



### **Gottfried Neumeister, CEO**

(seit 23. Jänner 2025)

Geboren: 1977  
Bestellt: 09/2024 – 12/2028

Nach Abschluss seines Studiums der internationalen Betriebswirtschaft an der Universität Wien war Gottfried Neumeister als Berater bei der Siemens AG Austria tätig. Im Jahr 2003 gründete er gemeinsam mit Niki Lauda flyniki und war als Geschäftsführer für den erfolgreichen Aufbau des Luftfahrtgeschäfts (bis zum Verkauf an Air Berlin) verantwortlich. Im Jahr 2012 wechselte Herr Neumeister zur DO & CO Aktiengesellschaft, wo er verschiedene Positionen im Vorstand bekleidete, zuletzt (2021-2023) als Co-CEO. Seit dem 1. September 2024 ist Gottfried Neumeister Mitglied des Vorstands der Bajaj Mobility AG und der KTM AG und seit 23. Jänner 2025 CEO.



### **Petra Preining, CFO**

(seit 16. September 2025)

Geboren: 1973  
Bestellt: 09/2025 – 12/2028

Petra Preining studierte Betriebswirtschaftslehre an der Wirtschaftsuniversität Wien. Als ausgewiesene Finanzexpertin verfügt sie über langjährige internationale Erfahrung in unterschiedlichen Unternehmen. Seit 2022 war Frau Preining CFO der börsennotierten AT&S Austria Technologie & Systemtechnik AG tätig, davor in gleicher Position bei der börsennotierten Semperit AG Holding. Darüber hinaus hat sie verschiedene leitenden Funktionen innerhalb der B&C-Gruppe ausgeübt. Frühere berufliche Stationen führten sie zu Unternehmen wie Deloitte Tax Wirtschaftsprüfungs GmbH, Kraft Foods und Unilever. Frau Preining fungiert seit September 2025 als Chief Financial Officer der Bajaj Mobility AG und der KTMAG.



### **Verena Schneglberger-Grossmann, CLO**

Geboren: 1979  
Bestellt: 06/2025 – 12/2025

Verena Schneglberger-Grossmann absolvierte das Diplomstudium der Rechtswissenschaften an der Leopold-Franzens Universität in Innsbruck. Im Jahr 2008 erfolgte die Eintragung als Rechtsanwältin. Von 2010 bis 2015 war Verena 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. Seit 2022 ist Verena Schneglberger-Grossmann Prokuristin der KTM AG und war vom 01. Juni bis 31. Dezember 2025 als Chief Legal Officer tätig.

## AUFSICHTSRAT

### **Srinivasan Ravikumar**

Geboren: 1957

Bestellt: 29.04.2022  
Bestellt bis: oHV 2027

### **Dr. Wulf Gordian Hauser, LL.M**

Geboren: 1952

Bestellt: 19.11.2025  
Bestellt bis: oHV 2030

### **Dinesh Thapar**

Geboren: 1975

Bestellt: 23.06.2025  
Bestellt bis: oHV 2030

### **Pradeep Shrivastava**

Geboren: 1960

Bestellt: 19.11.2025  
Bestellt bis: oHV 2030



Photo: Rob Gray

MotoGP 2025

# VORWORT DES VORSTANDS

Das vergangene Geschäftsjahr war eines der schwierigsten in der Geschichte unseres Unternehmens.

Die Insolvenz der KTM AG stellte uns vor enorme operative, finanzielle und organisatorische Herausforderungen. Diese Phase hat uns jedoch nicht nur geprüft, sondern entscheidend geprägt. Wir haben das Sanierungsverfahren erfolgreich abgeschlossen, die Produktion wieder hochgefahren und das Vertrauen unserer langjährigen Partner, Lieferanten und Händler zurückgewonnen. Besonders ermutigend ist, dass in dieser anspruchsvollen Zeit neue Partnerschaften entstanden sind – Partnerschaften, die an KTM und an unsere Zukunft glauben und uns darin bestärken, den eingeschlagenen Weg konsequent fortzuführen.

Der notwendige Transformationsprozess bedeutete, schwierige Entscheidungen zu treffen und unser Unternehmen klarer und konsequenter auszurichten. Wir haben uns bewusst von Aktivitäten getrennt, die nicht zu unserem strategischen Fokus gehörten – darunter das Fahrradsegment, MV Augusta und X-BOW. Diese Entscheidungen waren nicht leicht, aber sie waren entscheidend, um Komplexität zu reduzieren, Ressourcen zu bündeln und wieder echte unternehmerische Schlagkraft zu entwickeln.

Im Zuge dieser Neuausrichtung haben wir zudem unsere Organisationsstrukturen angepasst, um das Unternehmen operativ und strategisch optimal auf unser Kerngeschäft auszurichten. Dazu zählt unter anderem, Prozesse zu vereinfachen, Verantwortlichkeiten neu zu ordnen und die Grundlage für schnellere, effektivere Entscheidungen zu schaffen.

Heute sind wir ein fokussiertes Unternehmen mit einem eindeutigen Ziel: in unserem Kernsegment zu wachsen und unsere Premium Position langfristig auszubauen. Dabei orientieren wir uns nicht am größtmöglichen Volumen, sondern an Qualität, Performance und einem unverwechselbaren Kundenerlebnis. Diese Haltung ist tief in unserer Markenidentität verankert. Sie leitet unsere Produktentwicklung ebenso wie unsere Vertriebsstrategie und prägt unseren Anspruch, weltweit Maßstäbe im Premium Motorradbereich zu setzen.

Unser Anspruch bleibt unverändert: Wir wollen die besten Motorräder der Welt bauen – mit höchster Qualität, maximaler Performance und echtem Kundennutzen. Der Kunde steht im Zentrum unseres Handelns. In den kommenden Jahren werden wir gezielte Initiativen starten, um Service, Produktqualität und Kundennähe zu einem klaren Differenzierungsmerkmal im Wettbewerb zu machen. Gleichzeitig investieren wir gezielt in technologische Weiterentwicklungen, stärken unsere Innovationskraft und bereiten die nächste Generation unserer Produkte vor.

Dieser Neustart wäre ohne die Stärke, die Kompetenz und den unermüdlichen Einsatz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht möglich gewesen. Ihnen gilt mein besonderer Dank. Ebenso danke ich unseren Händlern, Lieferanten und Partnern, die uns durch eine außergewöhnlich herausfordernde Zeit begleitet und an KTM festgehalten haben. Ihr Vertrauen war und ist ein wesentlicher Baustein unseres Erfolgs.

Wir gehen zuversichtlich in die Zukunft. Unsere erste Aufgabe wird es sein, unsere Profitabilität konsequent zu stärken – und erst in einem zweiten Schritt wieder zu skalieren. Die Basis dafür ist gelegt: Wir sind schlanker, fokussierter und strategisch klar positioniert. Jetzt beginnt die nächste Etappe. Und wir sind entschlossen, sie mit Mut, Klarheit und Konsequenz zu gestalten, die KTM seit jeher auszeichnen.

*Mattighofen, im März 2026*



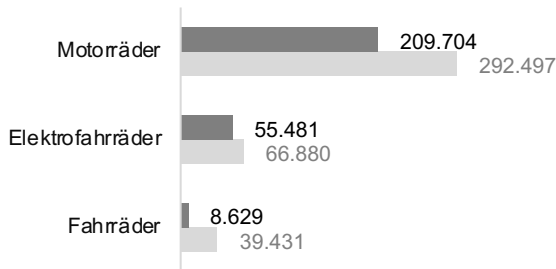
**Gottfried Neumeister**  
CEO

# ABSATZENTWICKLUNG 2025

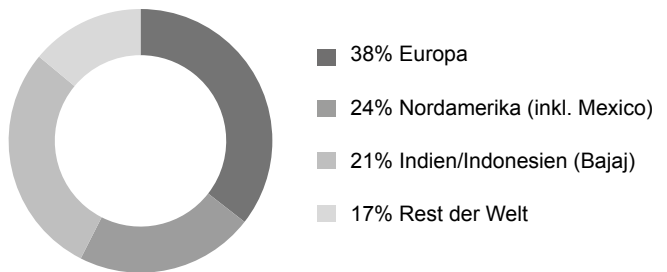
Im Geschäftsjahr 2025 verkaufte die Gruppe 209.704 Motorräder (-28,3%) und 64.110 Fahrräder (-39,7%). Die Motorradverkäufe umfassen auch jene Einheiten der Marken KTM und Husqvarna, die über den Mehrheitseigentümer und Partner Bajaj in Indien und Indonesien abgesetzt wurden. Das Fahrradsegment setzt sich aus 55.481 Elektrofahrräder und 8.629 Fahrräder ohne elektrische Unterstützung

zusammen. Im Zuge der strategischen Neuausrichtung hat sich die Bajaj Mobility-Gruppe im Geschäftsjahr 2025 aus dem Fahrradgeschäft zurückgezogen. Unter Absatz wird die Anzahl der an Händler und Importeure verkauften Motorräder, Elektrofahrräder und Fahrräder verstanden.

**Motorrad- und Fahrradabsatz**

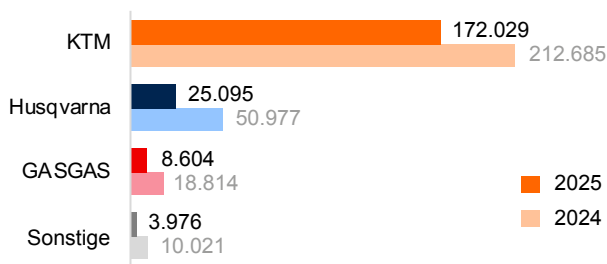


**Absatz nach Regionen**

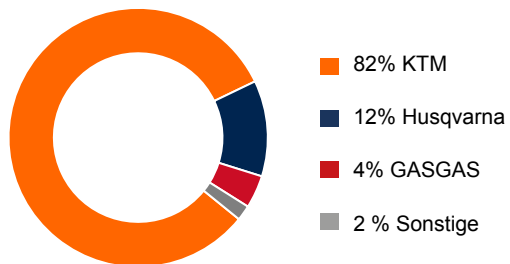


Die Anzahl der verkauften Motorräder verteilte sich auf die Marken KTM, Husqvarna, GASGAS, CFMOTO & MV Agusta.

**Motorradabsatz nach Marken**



**Markenanteil am Motorradabsatz**



Absatzentwicklung (in Stück)

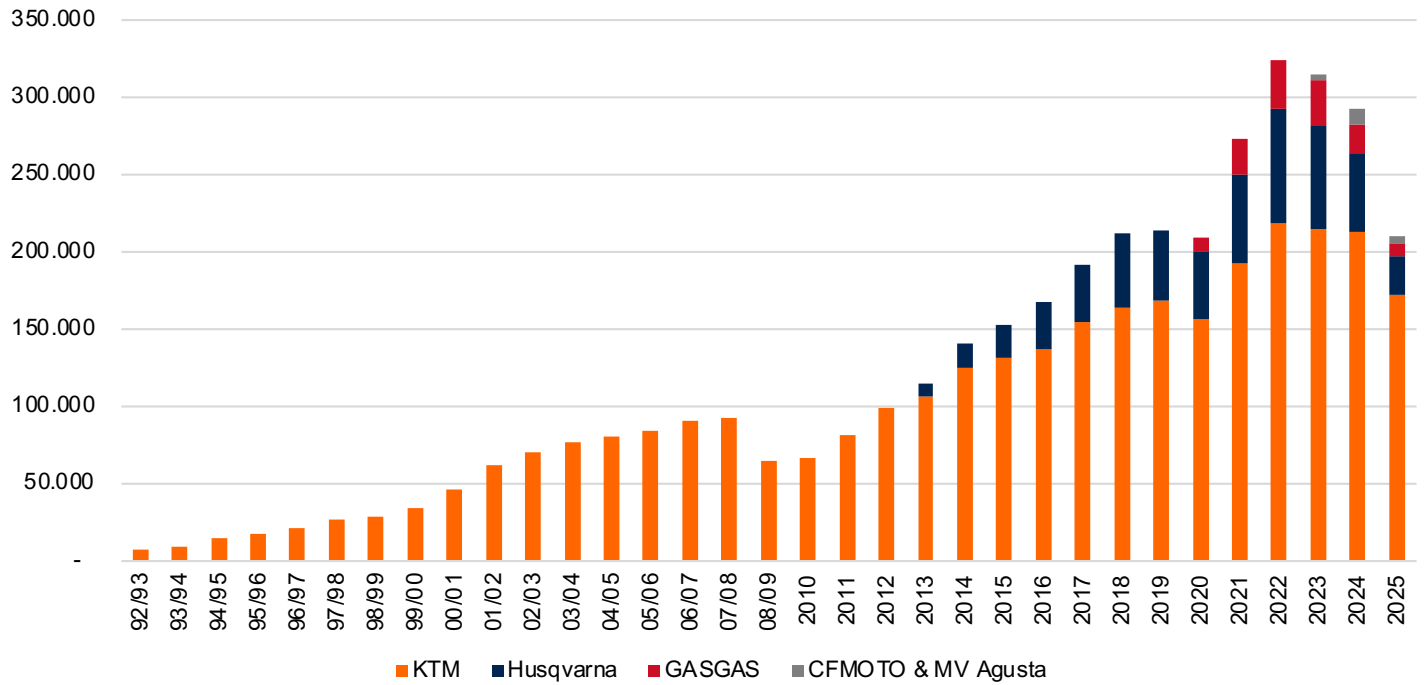


Photo: Marco Campelli

MY25 KTM 450 Rally Replica

# KTM CELEBRATES 29 CHAMPIONSHIP TITLES IN 2025



# 2025 BEST SEASON EVER!

29 OVERALL TITLES  
17 CHAMPIONS

# 537

TOTAL WORLD CHAMPIONSHIP TITLES

 **372**
 **122**
 **43**

## CHAMPIONSHIP TITLES 2025

- FIM MOTO3™ WORLD CHAMPION | JOSÉ ANTONIO RUEDA | **KTM**
- FIM MX2 WORLD CHAMPION | SIMON LÄNGENFELDER | **KTM**
- FIM ENDUROGP WORLD CHAMPION | JOSEP GARCIA | **KTM**
- FIM ENDURO1 WORLD CHAMPION | JOSEP GARCIA | **KTM**
- FIM HARD ENDURO WORLD CHAMPION | MANUEL LETTENBICHLER | **KTM**
- FIM RALLY-RAID WORLD CHAMPION - RALLYGP | DANIEL SANDERS | **KTM**
- FIM JUNIORGP WORLD CHAMPION & ROOKIES CUP WINNER | BRIAN URIARTE | **KTM**
- FIM RALLY-RAID WORLD CUP CHAMPION - RALLY2 | EDGAR CANET | **KTM**
- FIM MOTOCROSS 85 WORLD CHAMPION | RAFAEL MENNILLO | **KTM**
- FIM ENDURO YOUTH WORLD CHAMPION | ROMAIN DAGNA | **KTM**
- FIM FLAT TRACK WORLD CHAMPION | ERVIN KRAJČOVIČ | **KTM**
- FIM S1GP SUPERMOTO WORLD CHAMPION | LUKAS HÖLLBACHER | **KTM**
- AMA SUPERCROSS 250 SX EAST CHAMPION | TOM VIALLE | **KTM**
- DAKAR CHAMPION - RALLYGP | DANIEL SANDERS | **KTM**
- DAKAR CHAMPION - RALLY2 | EDGAR CANET | **KTM**
- FIM SUPERENDURO WORLD CHAMPION | BILLY BOLT | **HUSQVARNA**
- FIM ENDURO2 WORLD CHAMPION | ANDREA VERONA | **GASGAS**

# NEUE MODELL-HIGHLIGHTS



## KTM 990 RC R

Die 2026 KTM 990 RC R ist das lang erwartete Supersport-Motorrad der nächsten Generation, das eine Lücke im ansonsten umfassenden Produktportfolio von KTM schließen wird.



## KTM 1390 SUPER ADVENTURE S EVO

Die 2026 KTM 1390 SUPER ADVENTURE S EVO ist die technologisch fortschrittlichste Adventure-Maschine im KTM-Portfolio und setzt nicht nur neue Maßstäbe, sondern revolutioniert die gesamte Branche.

Die KTM 1390 SUPER ADVENTURE S EVO steht an der Spitze der KTM SUPER ADVENTURE-Reihe und bringt völlig neue technologische und mechanische Fortschritte in den Bereich des Abenteuer-Motorradfahrens.





## KTM 690 ENDURO R

Die KTM 690 ENDURO R hat dank ihres geringen Gewichts, ihrer hohen Leistung und ihrer Geländegängigkeit unter Dual-Sport-Enthusiasten Kultstatus erreicht. Obwohl sie in erster Linie für längere Offroad-Strecken konzipiert ist, ist die KTM 690 ENDURO R auch auf der Straße gleichermaßen leistungsfähig.

## KTM 390 ENDURO R

Die KTM 390 ENDURO R zeichnet sich durch ihr leichtes Handling und ihre kraftvolle Leistung sowohl auf Asphalt als auch auf unbefestigten Wegen aus. Dieser Kraftprotz der Mittelklasse ist bereit für jede Straße und jeden Weg zur Arbeit. Mit modernsten Fahrerassistenzsystemen, einer einstellbaren Federung und einem aggressiven, vom Enduro inspirierten Design in einem kompletten Mittelklasse-Paket ist die KTM 390 ENDURO R für alles bereit.



## KTM 390 ADVENTURE R

Die KTM 390 ADVENTURE R ist leicht, wendig und leistungsstark und damit das bislang geländegängigste Adventure-Bike mit kleinem Hubraum. Mit ihrem vom Rallyesport inspirierten Design, einem komplett neuen Fahrwerk, einer Federung mit langem Federweg und 21/18 Zoll Räder hat sie sich das R-Emblem redlich verdient.

The KTM logo, consisting of the letters 'KTM' in a bold, italicized, sans-serif font, set against a white background within an orange square.



## Husqvarna 701 Enduro

Die neueste 701 Enduro kennt keine Grenzen. Diese geländegängige Maschine, die fachmännisch um ein perfekt ausbalanciertes Fahrwerk herum aufgebaut wurde, steht an der Spitze der modernen Motorradherstellung.

Neben dem Einsatz modernster Technologie lässt sich die Leistung ihres fortschrittlichen Motors dank einer umfangreichen Liste elektronischer Fahrerassistenzsysteme individuell anpassen. Die 701 Enduro wurde für Langstreckenfahrten entwickelt und ist ein wirklich einzigartiges Modell, das sich auf Schotterpisten und unwegsamem Gelände ebenso auszeichnet wie auf offener Straße.

## Husqvarna Vitpilen 801

Die Vitpilen 801 ist ein leistungsstarker und dynamischer Roadster, der ein unvergleichliches Fahrerlebnis bietet. Das Design dieses wunderschön gearbeiteten, modernen Motorrads ist vom schwedischen Erbe der Marke inspiriert und zeichnet sich durch einen markanten LED-Projektionsscheinwerfer, einen reaktionsschnellen Parallel-Twin-Motor, eine voll einstellbare WP-Federung und eine umfassende Palette elektronischer Fahrerassistenzsysteme aus.



## Husqvarna TE 300 Pro

Mit ihrem unverwechselbaren Design und ihrer unübertroffenen Leistungsfähigkeit auf den Trails definiert die TE 300 Pro pure 2-Takt-Enduro-Performance. Ihre überragende Fahrbarkeit ist das Ergebnis der Kombination des renommierten Standardmodells mit einer umfangreichen Liste von im Rennsport getesteten und bewährten Komponenten.





## Husqvarna EE5

Durch die Einführung der Wasserkühlungstechnologie in die hochmoderne Motocross-Maschine hat sich die durchschnittliche Batteriebensdauer um 30 % erhöht, zusätzlich zu einer stabileren Leistungsabgabe während der gesamten Laufzeit.

Die EE 5 wurde außerdem mit dem gleichen Bodywork-Design wie Husqvarna's Fullsize-Motocross Modelle ausgestattet.



## GASGAS MC 250

Als unangefochtenes Flaggschiff der 2-Takt-Reihe setzt die MC 250 Maßstäbe in Sachen Leistung und Kontrolle. Die kraftvolle, gleichmäßige Leistungsentfaltung, das perfekt ausbalancierte Fahrwerk und die souveräne Federung sorgen gemeinsam für ein außergewöhnliches Fahrverhalten.



## GASGAS EC 300

Die EC 300 wurde von Grund auf für anspruchsvollstes Gelände entwickelt und kombiniert leichte Agilität mit beeindruckender Kraft, sodass sie unter allen Bedingungen mühelos Höchstleistungen erbringt.



# PRODUKTIONSSTANDORTE FÜR MOTORRÄDER





**CHINA** | Hangzhou (CFMOTO, JV)

~ 8.800 produzierte Motorräder 2025,  
davon 360 Stück für CFMOTO im Jänner 2025

**INDIEN** | Pune (BAJAJ)

~ 119.300 produzierte Motorräder 2025

# ZUSAMMENARBEIT MIT BAJAJ UND CFMOTO

## BAJAJ AUTO LTD., INDIEN

Bajaj Auto Ltd. ist das weltweit wertvollste Unternehmen im Zwei- und Dreiradsegment und zählt zu den führenden Herstellern dieser Fahrzeugkategorie. Die Marke Bajaj ist neben Indien in über 100 Ländern vertreten und gilt somit wahrhaftig als „The World's Favourite Indian“. Das Unternehmen verfügt über Tochtergesellschaften in Thailand, Spanien, Brasilien, den Niederlanden und Indonesien sowie über ein dichtes, globales Händlernetz.

Bajaj Auto ist ein weltweit bekannter Name im Automobilsektor und ein echtes „Made in India“-Unternehmen. Das Unternehmen entwirft, entwickelt und fertigt seine Produkte in Indien, sowohl für den heimischen Markt als auch für internationale Märkte in Afrika, Süd- und Südostasien, Lateinamerika, dem Nahen Osten und ausgewählten europäischen Ländern. Seine Zweiradmarken, wie Pulsar, Platina, Dominar und Chetak sowie Dreiradmarken RE und Maxima sind in der Branche bestens etabliert und haben im Laufe der Zeit Millionen Kunden überzeugt.

Als größter Exporteur von Zwei- und Dreirädern aus Indien verantwortet Bajaj Auto rund die Hälfte aller nationalen Ausfuhren dieser Kategorie. In den vergangenen fünf Jahren exportierte das Unternehmen fast neun Millionen Motorräder (über 50% der Branchenexporte) sowie über eine Million Dreiräder (fast 60% der Branchenexporte). Bajaj Auto führt über zehn eigenständige Marken in unterschiedlichen Segmenten. Von der Flaggschiffmarke Pulsar wurden im Geschäftsjahr 2025 nahezu 1,8 Millionen Motorräder verkauft. Seit 2023 produziert Bajaj Auto zudem Motorräder für den Kooperationspartner Triumph. Mit Zuflüssen von über 9 Milliarden US-Dollar in diesem Zeitraum zählt Bajaj Auto zu den bedeutendsten Devisenbringern des Landes. Das Unternehmen ist an der BSE Ltd. (Bombay Stock Exchange) und an der National Stock Exchange of India (NSE) notiert.

Bajaj und KTM sind seit 2007 partnerschaftlich verbunden. Damals erwarb Bajaj über seine hundertprozentige Tochtergesellschaft Bajaj Auto International Holdings BV (BAIH BV) zunächst einen Anteil von 14,5% an der damaligen KTM Power Sports AG und führte die Marke KTM auf dem indischen Markt ein. In den folgenden Jahren baute Bajaj seine Beteiligung sukzessive auf 48% aus.

Im Jahr 2021 tauschte Bajaj seine Anteile an der KTM Power Sports AG gegen Aktien der Bajaj Mobility AG (ehemals PIERER Mobility AG). Bis November 2025 hielt Bajaj Auto Ltd. über BAIH BV einen Anteil von 49,9% an der Holdinggesellschaft der KTM AG, der Bajaj Auto International Holdings AG (ehemals PIERER Bajaj AG).

Im November 2024 traten die KTM AG und ihre Tochtergesellschaften, die KTM Components GmbH sowie die KTM F&E GmbH, aufgrund akuter Liquiditätsprobleme in ein selbstverwaltetes Restrukturierungsverfahren ein. Diese Restrukturierung wurde durch Bajaj Auto Ltd. finanziell unterstützt – das Unternehmen stellte hierfür 800 Millionen Euro bereit. Nach erfolgreichem Abschluss und Erhalt aller aufsichtsrechtlichen Genehmigungen erwarb die BAIH BV im November 2025 eine 100%ige Mehrheitsbeteiligung an der Bajaj Auto International Holdings AG, der Holdinggesellschaft der KTM-Gruppe. Diese hält wiederum rund 75% der Anteile an der Bajaj Mobility AG. Damit wurde Bajaj Auto Ltd. zum Mehrheitseigentümer der KTM-Gruppe.

Seit 19.11.2025 ist Srinivasan Ravikumar, Director der niederländischen BAIH BV sowie Chief Business Development Officer bei Bajaj Auto Limited, der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Bajaj Mobility AG.

## STRATEGISCHE PARTNERSCHAFT ZWISCHEN BAJAJ UND KTM

Neben seiner Funktion als Mutterunternehmen der KTM-Gruppe ist Bajaj Auto seit 2007 auch ein bedeutender Lieferant und Vertriebspartner der Bajaj Mobility AG. Im Werk in Chakan im indischen Bundesstaat Maharashtra produziert Bajaj Motorräder der Marken KTM und Husqvarna im Hubraumbereich von 125 ccm bis 390 ccm. Bis heute wurden dort über 1,3 Millionen KTM-Motorräder gefertigt.

Die in Chakan produzierten Motorräder werden über das Bajaj-eigene Vertriebsnetz in Indien sowie in mehreren asiatischen Ländern vermarktet. Hierfür erhält die KTM-Gruppe Lizenzgebühren, die als Umsatz ausgewiesen werden.

## ZHEJIANG CFMOTO POWER CO., LTD., CHINA

CFMOTO ist ein chinesischer Hersteller von Motorrädern, ORVs (Off-Road Vehicles) und Elektromotorrädern.

Im Jahr 1989 eröffnete Herr Lai Guogui gemeinsam mit seiner Familie in der Stadt Wenzhou, 400 km südlich von Shanghai, eine Werkstatt für Motorradersatzteile. Zunächst konzentrierte sich das Unternehmen auf die Produktion einzelner Komponenten. Seit 1997 fertigt CFMOTO eigene Motoren, und ab dem Jahr 2000 wurde die Produktion auf komplette Motorräder ausgeweitet. In den folgenden Jahren wurde das Portfolio um ORVs und Elektromotorräder erweitert.

Im Jahr 2006 verlegte CFMOTO seinen Unternehmenssitz nach Hangzhou und etablierte sich in der Folge als international ausgerichteter Anbieter von Powersport-Produkten. Heute exportiert CFMOTO seine Produkte in zahlreiche Länder, darunter die USA, Europa und Australien. Die Gründerfamilie Lai ist nach wie vor Mehrheitsaktionär von CFMOTO.

## PARTNERSCHAFT UND JOINT VENTURE ZWISCHEN CFMOTO UND KTM

Die Partnerschaft zwischen CFMOTO und KTM besteht seit 2011. Seither unterstützt CFMOTO KTM beim Import und Vertrieb von Motorrädern in China. Im Jahr 2018 gründeten die beiden Unternehmen in Hangzhou ein Joint Venture unter dem Namen Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd. Dieses ermöglicht die Produktion

und den Vertrieb von KTM-Motorrädern in China unter der Marke „KTMR2R“. KTM hält 49% an dem Joint Venture, das im Geschäftsjahr 2021 seine operative Tätigkeit aufgenommen hat.

Im Jahr 2023 wurde die Partnerschaft intensiviert, insbesondere in den Bereichen Produktstrategie, Produktentwicklung, Industrialisierung und Vertrieb. Zudem erhöhte CFMOTO seine Beteiligung an der Bajaj Mobility AG (ehemals PIERER Mobility AG) auf 2,0%.

Das Joint Venture produziert Straßenmotorräder mit mittlerem Hubraum der Marken KTM, KTMR2R (Modelle 790) und CFMOTO (Modelle 450, 800 und 950) und assembliert zusätzlich Offroad-Modelle für den chinesischen Markt. Die produzierten Straßenmotorräder werden einerseits durch CFMOTO in China vertrieben und andererseits an die Bajaj Mobility AG für den weltweiten Vertrieb geliefert. Die Distribution von CFMOTO-Modellen durch die Bajaj Mobility AG wurde im Laufe des Geschäftsjahres 2025 beendet. Darüber hinaus exportiert das Joint Venture Motoren für die Husqvarna Svartpilen 801 und Vitpilen 801 an das KTM-Montagewerk in Mattighofen.

Der Ergebnisanteil des Joint Ventures wird in der Gewinn- und Verlustrechnung im EBIT, als Teil des Ergebnisses aus At-Equity Beteiligungen, ausgewiesen.



# NACHHALTIGKEIT BEI BAJAJ MOBILITY



Photo: Future7 Media

KTM 6DAYS 2025 - Day 3

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:

- Klimawandel
- Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
- Arbeitskräfte des Unternehmens
- Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- Verbraucher und Endnutzer
- 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.

	Einheit	2024	2025
Energieintensität (Produktion) / Motorrad	MWh / Stück	0,4	1,1
Scope 1 & 2 Treibhausgasemissionen / Motorrad	t CO <sub>2</sub> e / Stück	0,1	0,2
CO <sub>2</sub> -Emissionen / Motorrad in der Nutzungsphase	g CO <sub>2</sub> / km	96,1	103,5

### 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 PROJEKTE AUS 2025

- Vorstandsinterview mit CEO Gottfried Neumeister zu Nachhaltigkeit und unternehmerischer Verantwortung
- Forschungs und Entwicklungstätigkeiten mit Einfluss auf die Nachhaltigkeit der Produkte
- Installation einer Photovoltaikanlage in Mattighofen
- Festlegung einer Verpackungsvorschrift
- Einführung einer Richtlinie zur Vermeidung von sexueller Belästigung
- Führungskrafttraining mit dem Schwerpunkt Arbeitsrecht und Arbeitssicherheit
- Überarbeitung der Value Chain Risk Analysis
- Etablierung des Orange Boards
- Überarbeitung des Code of Conduct sowie zugehörige Richtlinien und Schulung

### AUSBLICK

Der organisatorische Wandel wirkt zunächst wie ein kurzfristiger Stopp, bietet jedoch die Chance für einen „Reset“ und die Möglichkeit, bestehende Prozesse kritisch zu hinterfragen. Mit diesen Erkenntnissen startet die Bajaj Mobility-Gruppe in das Geschäftsjahr 2026, um Nachhaltigkeit strategisch weiterzuentwickeln. Geplant ist dabei unter anderem die Entwicklung einer Nachhaltigkeitsstrategie.

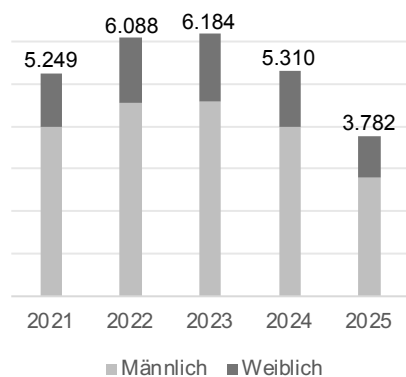
Weitere Information zu den Themenbereichen und zu den Erfolgen des Geschäftsjahres 2025 sind in der Nichtfinanziellen Erklärung enthalten.

## MITARBEITER

Der Einsatz, die Loyalität und die Kompetenzen der Mitarbeiter sind ein zentraler Erfolgsfaktor für die Bajaj Mobility-Gruppe, um die Herausforderungen der Zukunft erfolgreich zu meistern. Im Bereich der Mitarbeiterentwicklung beschäftigt sich die Gruppe vor allem mit diesen Themen:

- Gesundheitsschutz und Sicherheit
- Weiterbildung und Kompetenzentwicklung
- Gleichbehandlung und Chancengleichheit
- Datenschutz

## ANZAHL DER ARBEITSKRÄFTE



Zum 31.12.2025 beschäftigte die Bajaj Mobility-Gruppe insgesamt 3.782 Arbeitskräfte (-28,8%), davon 3.750 Mitarbeiter und 32 Fremdarbeitskräfte. Rund 26% der Mitarbeiter waren weiblich. Mehr als 81% aller Mitarbeiter waren in Österreich beschäftigt. Im Bundesland Oberösterreich zählt die Bajaj Mobility-Gruppe weiterhin zu den größten Industrie-Arbeitgebern.

Im Geschäftsjahr 2025 haben 27 weitere Lehrlinge ihre Ausbildung begonnen. Ende 2025 bildete die Gruppe insgesamt 158 Lehrlinge aus (26,6% davon weiblich).

Im Geschäftsjahr 2025 war die Gruppe im Zuge von Umstrukturierungsmaßnahmen gezwungen, weitere Stellen abzubauen. Dieser Prozess wurde von der Arbeiterkammer Oberösterreich sowie den Betriebsräten begleitet, um die betroffenen Mitarbeiter bestmöglich zu unterstützen.

## KENNZAHLEN

	2024	2025
Arbeitskräfte <sup>1)</sup>	5.310	3.782
Davon Frauen	25,1 %	26,3 %
Quote meldepflichtiger Arbeitsunfälle <sup>2)</sup>	3,9	7,3

<sup>1)</sup> Mitarbeiter & Fremdarbeitskräfte

<sup>2)</sup> Meldepfl. Unfälle/ 1.000.000 Arbeitsstunden

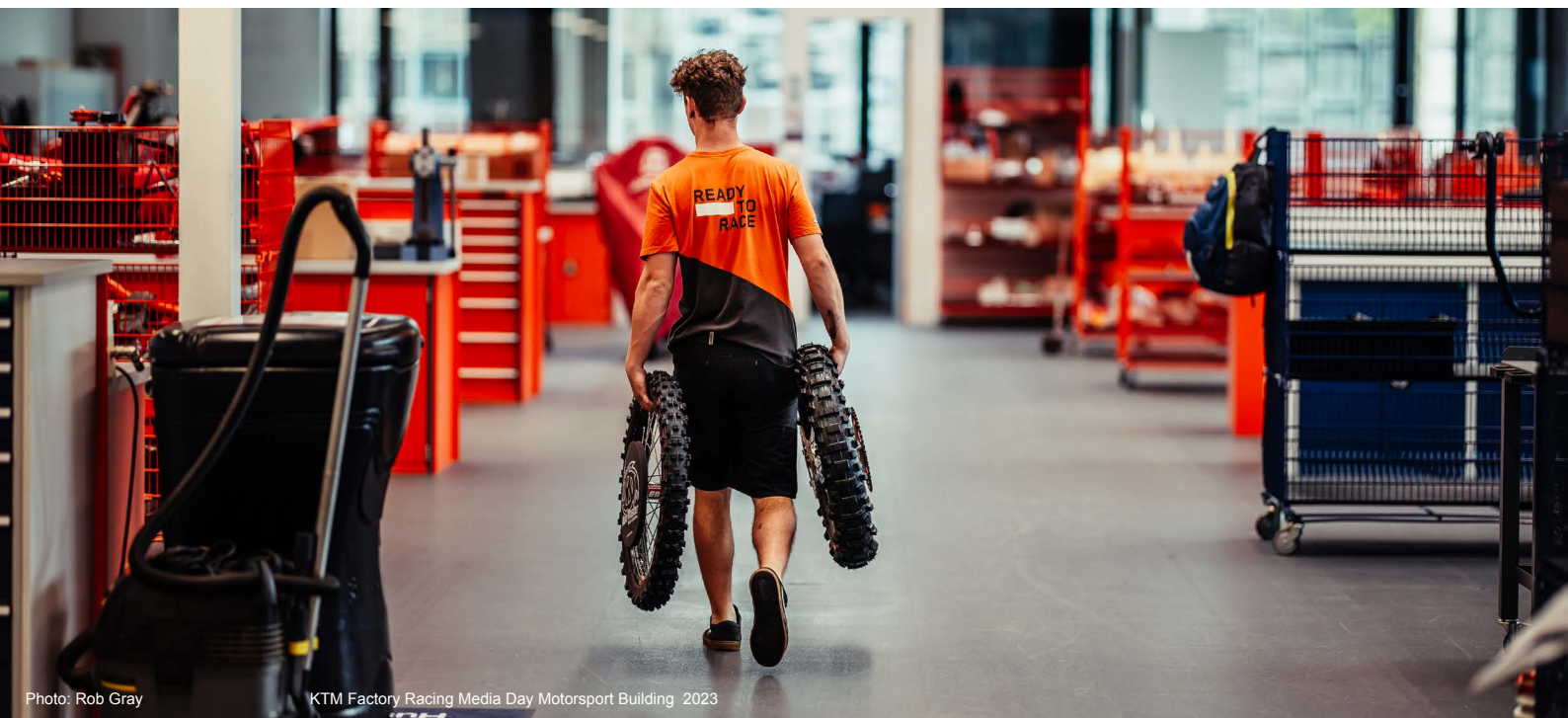


Photo: Rob Gray

KTM Factory Racing Media Day Motorsport Building 2023

# KAPITALMARKT

## DIE AKTIE

<b>Wertpapierkürzel:</b>	BMAG
<b>ISIN:</b>	AT0000KTM102
<b>Bloomberg:</b>	BMAG SW (SIX Swiss Exchange) BMAG AV (Wiener Börse)
<b>Reuters:</b>	BMAG.S (SIX Swiss Exchange) BMAG.VI (Wiener Börse)

Die Aktien der früheren PIERER Mobility AG, seit 13. Jänner 2026 Bajaj Mobility AG, sind seit dem 14. November 2016 im International Reporting Standard der SIX Swiss Exchange primärkotiert. Am 29. März 2017 wurden sie in den Swiss Performance Index (SPI) aufgenommen. Seit dem 19. September 2022 ist die Aktie (Börsenkürzel BMAG) zudem im Nachhaltigkeitsindex der SIX Swiss Exchange (SPI ESG / SPI ESG Weighted-Indizes) gelistet.

Seit dem 1. März 2022 notieren die Aktien der Bajaj Mobility AG zusätzlich im prime market-Segment der Wiener Börse.

Zur Unterstützung der Liquidität bestehen Market Maker-Vereinbarungen mit:

- der Zürcher Kantonalbank für die SIX Swiss Exchange sowie
- der Baader Bank und KeplerCheuvreux für die Wiener Börse.

## AKTIENKURSENTWICKLUNG 2025

Die Aktienkursentwicklung im Geschäftsjahr 2025 war vom Sanierungsverfahren der KTM AG, der wichtigsten Tochtergesellschaft der Bajaj Mobility AG, geprägt. Der Höchstkurs lag intraday an der SIX Swiss Exchange bei CHF 22,65 bzw. an der Wiener Börse bei EUR 24,50 und damit 55,4% bzw. 54,3% unter den jeweiligen Vorjahreshöchstkursen.

## AKTIENKURSENTWICKLUNG 2025



Bei den Tiefstkursen zeigte sich hingegen eine vergleichsweise bessere Entwicklung: An der SIX lag der Tiefstkurs bei CHF 9,46 und damit 55,1% über dem Vorjahrestiefstkurs; an der Wiener Börse betrug der Tiefstkurs EUR 9,93, was einem Anstieg von 37,9% gegenüber dem Vorjahrestiefstkurs entspricht.

Insgesamt verlief die Aktienkursentwicklung aufgrund des Sanierungsverfahrens zwar weiterhin negativ, der Rückgang fiel mit -30,4% jedoch moderater aus als im Vorjahresvergleichszeitraum. Mit den erfolgreichen Fortschritten in der Restrukturierung erholte sich die Aktie zum Jahresbeginn 2026 deutlich.

## AKTIENKENNZAHLEN

SIX in CHF	2024	2025
Anfangskurs (Schlusspreis)	46,50	20,10
Höchstkurs (Intraday)	50,80	22,65
Tiefstkurs (Intraday)	6,10	9,46
Schlusskurs Ende Dezember	19,56	13,98
Jahresentwicklung der Aktie	-57,9%	-30,4%

Wiener Börse in EUR	2024	2025
Anfangskurs (Schlusspreis)	52,20	21,90
Höchstkurs (Intraday)	53,60	24,50
Tiefstkurs (Intraday)	7,20	9,93
Schlusskurs Ende Dezember	19,70	14,76
Jahresentwicklung der Aktie	-62,3%	-32,6%

## INVESTOR RELATIONS-AKTIVITÄTEN IM GESCHÄFTSJAHR 2025

Im Geschäftsjahr 2025 lag der Schwerpunkt der Investor-Relations-Aktivitäten auf der transparenten Kommunikation zum Fortschritt des Restrukturierungsverfahrens. Die Anzahl der Ad-hoc-Veröffentlichungen verdoppelte sich von 12 auf 24.

Parallel dazu rückte anstelle der klassischen Investoren- und Kapitalmarktpflege die gezielte Suche nach Kapitalgebern zur Finanzierung eines Liquiditätsbedarfs in dreistelliger Millionenhöhe in den Vordergrund. Dieser Prozess wurde von der Citigroup Global Markets Europe AG begleitet.

Am 22. Mai 2025 schloss die Bajaj Auto International Holdings B.V. mit der Pierer Industrie AG eine Call-Optionsvereinbarung ab. Sie ermöglichte es der Bajaj Auto International Holdings B.V. bis spätestens Ende Mai 2026 sämtliche Anteile der Pierer Industrie AG an der

Pierer Bajaj AG, und somit indirekt die Kontrolle über die PIERER Mobility AG, zu erwerben. Die Call-Option wurde am 18. November 2025 ausgeübt. Infolge der Übertragung der Anteile ist die Bajaj Auto International Holdings B.V. seitdem alleinige Aktionärin der Pierer Bajaj AG (jetzt Bajaj Auto International Holdings AG) und hält mittelbar rund 74,9% der Aktien der Bajaj Mobility AG (vormals PIERER Mobility AG).

Ein weiterer Schwerpunkt der Investor-Relations-Arbeit waren neben der ordentlichen Hauptversammlung am 23. Juni 2025 drei außerordentliche Hauptversammlungen, die im Zusammenhang mit der Restrukturierung und dem Kontrollwechsel stattfanden. Zentrale Themen waren die Neuwahlen des Aufsichtsrates, die Umbenennung der Pierer Mobility AG in Bajaj Mobility AG sowie die damit verbundene Sitzverlegung nach Mattighofen.



Photo: Rob Gray

MotoGP 2025

# KONSOLIDIRTER CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

nach ÖCGK - Österreichischer Corporate Governance Kodex



1	Bekanntnis zum österreichischen Corporate Governance Kodex.....	2
2	Zusammensetzung der Organe .....	4
3	Angaben zur Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat.....	6
4	Massnahmen zur Förderung von Frauen.....	9
5	Beschreibung des Diversitätskonzepts .....	9
6	Externe Evaluierung .....	11
7	Veränderungen nach dem Abschlussstichtag.....	11

Die Bajaj Mobility AG teilt eingangs mit, dass bis zum 13. Jänner 2026 das Unternehmen unter dem Firmennamen PIERER Mobility AG im österreichischen Firmenbuch eingetragen war. Infolge der Ausübung der am 22. Mai 2025 von der Pierer Industrie AG an die Bajaj Auto International Holdings B.V. gewährten Call-Option in Bezug auf den Erwerb von Aktien an der Pierer Bajaj AG (nunmehr: Bajaj Auto International Holdings AG) hat Bajaj Auto International Holdings B.V. am 18. November 2025 indirekt die Kontrolle über die PIERER Mobility AG übernommen. Infolge des Kontrollwechsels wurde der Firmenname des Unternehmens auf nunmehr Bajaj Mobility AG geändert und der Firmensitz von 4600 Wels, Österreich nach 5230 Mattighofen, Österreich verlegt. Nachfolgend wird stets der Name Bajaj Mobility AG für das Unternehmen verwendet, unabhängig davon ob Aktivitäten vor oder nach der Namensänderung beschrieben werden.

Der vorliegende konsolidierte Corporate Governance Bericht enthält die relevanten Angaben nach dem Österreichischen Corporate Governance Kodex (ÖCGK) für die Bajaj Mobility AG inklusive der erforderlichen Anpassungen, um die Lage der in die Konsolidierung einbezogenen Unternehmen bewerten zu können.

Die Aktien der Bajaj Mobility AG kotieren seit dem 14. November 2016 an der SIX Swiss Exchange (SIX) im International Reporting Standard und seit dem 1. März 2022 im Amtlichen Handel (Segment: prime market) der Wiener Börse. Die Bajaj Mobility AG hat 33.796.535 auf Inhaber lautende Stückaktien mit Stimmrecht ausgegeben. Jede Stückaktie der Bajaj Mobility AG gewährt ein Stimmrecht. Es existieren keine Vorzugsaktien oder Einschränkungen für die ausgegebenen Stückaktien. Das Prinzip „one share – one vote“ kommt somit zum Tragen.

Hauptaktionär der Bajaj Mobility AG mit rund 74,9% der Anteile war per 31. Dezember 2025 die Bajaj Auto International Holdings AG, ein Unternehmen der Bajaj Auto International Holdings B.V. Die restlichen rund 25% befinden sich im Streubesitz.

# 1 BEKENNTNIS ZUM ÖSTERREICHISCHEN CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Der ÖCGK wurde am 1. Oktober 2002 der Öffentlichkeit vorgestellt und seither mehrmals angepasst. Er wird vom „Österreichischen Arbeitskreis für Corporate Governance“ herausgegeben und ist unter <https://www.corporate-governance.at/> abrufbar. Die Regeln des ÖCGK unterteilen sich in:

- » L-Regeln (Legal Requirement): Beruhen auf zwingenden Rechtsvorschriften
- » C-Regeln (Comply or Explain): Eine Abweichung ist zu erklären und zu begründen
- » R-Regeln (Recommendation): Regeln mit Empfehlungscharakter; Nichteinhaltung ist weder offenzulegen noch zu begründen

Die Bajaj Mobility AG erklärt die freiwillige Selbstverpflichtung zum ÖCGK in der geltenden Fassung. Der konsolidierte Corporate Governance Bericht 2025 ist auf der Webseite der Gesellschaft ([www.bajajmobility.com](http://www.bajajmobility.com)) unter der Rubrik Investor Relations öffentlich zugänglich.

**Die Bajaj Mobility AG erfüllte in dem per 31. Dezember 2025 zu Ende gegangenen Geschäftsjahr mit folgenden Erklärungen alle geforderten Bestimmungen des ÖCGK in der Fassung des Jänners 2025:**

C-Regel 18: Der Vorstand und der Aufsichtsrat erachten die Einrichtung einer Stabsstelle für Interne Revision als derzeit nicht zielführend für die Bajaj Mobility AG. Trotz der nun etablierten, managementgeführten Organisationsstruktur verfügt das Unternehmen weiterhin über eine klare und stabile Eigentümerstruktur mit Bajaj Auto Ltd. als Hauptaktionär. Die Managementführung stellt sicher, dass operative Abläufe sowie die Einhaltung von Richtlinien und Prozessen eng begleitet werden und Transparenz über wesentliche Kontrollmechanismen gewährleistet ist.

Mangels Einrichtung einer Stabsstelle Interne Revision besteht kein formaler Revisionsplan. Der Aufsichtsrat wird jedoch regelmäßig und umfassend über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagement sowie über wesentliche Erkenntnisse aus diesen Kontrollmechanismen informiert.

C-Regel 26: Stefan Pierer hatte bis zu seinem Ausscheiden aus dem Vorstand der Bajaj Mobility AG per 30.06.2025 mehr als vier Aufsichtsratsmandate außerhalb der Bajaj Mobility-Gruppe inne. Er hatte innerhalb des damals noch übergeordneten Pierer Konzerngesellschaft mbH-Konzerns („Pierer-Gruppe“) zusätzliche Aufsichtsratsmandate übernommen. Abgesehen davon war Stefan Pierer in weiteren zwei Gesellschaften außerhalb der Pierer-Gruppe als Aufsichtsrat tätig.

C-Regel 27: Die variablen Jahresvergütungskomponenten waren der Höhe nach bei Stefan Pierer (Mandat bis 30.06.2025) nicht begrenzt. Bei der variablen Vergütung waren hier ausschließlich finanzielle Kriterien einbezogen.

Aufgrund der ursprünglich auf zwei Jahre begrenzten Laufzeit des Vorstandsmandats von Gottfried Neumeister wurde für das Geschäftsjahr 2025 ausschließlich eine fixe Vergütung vereinbart.

Aufgrund der lediglich bis zum Ende des Geschäftsjahres 2025 begrenzten Laufzeit des Vorstandsmandats von Verena Schneglberger-Grossmann wurde ausschließlich eine fixe Vergütung vereinbart.

Betreffend das Kalenderjahr 2025 war der zeitanteilige variable Teil der Vergütung zu Gunsten Petra Preining infolge des Mandatsantritts erst gegen Ende des 3. Quartals von der tatsächlichen Erreichung von Zielen unabhängig.

Der Aufsichtsrat geht von einem ganzheitlichen Ansatz des Vorstands aus, bei dem nichtfinanzielle Belange immanent für eine nachhaltig erfolgreiche Unternehmensführung sind.

C-Regel 36: Die Selbstevaluierung des Aufsichtsrats wird üblicherweise in der Dezembersitzung durchgeführt. Aufgrund des am 18. November 2025 eingetretenen Change of Controls und der daran anschließenden grundlegenden Neuzusammensetzung des Aufsichtsrats wurde im Berichtsjahr ausnahmsweise keine Selbstevaluierung vorgenommen.

C-Regel 38b: Im Geschäftsjahr 2024 wurde Gottfried Neumeister zum Mitglied des Vorstands bestellt. Dem ging kein strukturierter Auswahlprozess voraus. Vielmehr war Herr Neumeister in seiner Rolle als Investorenvertreter dem Management und zentralen Mitgliedern des Aufsichtsrats länger bekannt. Er wurde als ideale Ergänzung für den Vorstand der Bajaj Mobility AG gesehen. In diesem Sinne erfolgte gegen Ende des Geschäftsjahres 2025 die Verlängerung des Mandats von Gottfried Neumeister bis einschließlich 31. Dezember 2028.

Bezüglich der Bestellung von Verena Schneglberger-Grossmann war eine den Anforderungen der C-Regel 38b entsprechende Besetzung organisatorisch nicht umsetzbar. Hintergrund dieser ohne definiertes Besetzungsverfahren erfolgten Bestellung war das im November 2024 eingeleitete Insolvenz- bzw. Sanierungsverfahren der KTM AG, einer 100%-igen Tochtergesellschaft der Bajaj Mobility AG, das einen außergewöhnlich hohen Bedarf an juristischer Expertise auf Vorstandsebene mit sich brachte. Um den Konzern in dieser Phase umfassend handlungsfähig zu halten und die rechtliche Komplexität des Verfahrens professionell zu steuern, wurde die Vorständin für den Zeitraum von Juni bis Ende Dezember 2025 berufen.

C-Regel 38c: Die Bestellung von Verena Schneglberger-Grossmann in den Vorstand erfolgte auf eine lediglich bis zum Ende des Geschäftsjahres 2025 begrenzten Laufzeit. Hintergrund dieser befristeten Bestellung war das im November 2024 eingeleitete Insolvenz- bzw. Sanierungsverfahren der KTM AG, das einen außergewöhnlich hohen Bedarf an juristischer Expertise auf Vorstandsebene mit sich brachte. Um den Konzern in dieser Phase umfassend handlungsfähig zu halten und die rechtliche Komplexität des Verfahrens professionell zu steuern, wurde die Vorständin für den Zeitraum von Juni bis Ende Dezember 2025 berufen.

C-Regel 49: Im Konzernanhang werden etwaige zustimmungspflichtige Verträge in Anhangsangabe 48 detailliert dargestellt. Mit diesem Verweis erachtet der Vorstand eine nochmalige Darstellung in diesem Bericht als nicht zielführend.

C-Regel 54: Seit dem Ausscheiden von Iris Filzwieser aus dem Aufsichtsrat (Mandat bis 20. November 2025) gehört dem Aufsichtsrat kein unabhängiger Kapitalvertreter an, der nicht Anteilseigner mit einer Beteiligung von mehr als 10% ist oder dessen Interessen vertritt.

C-Regel 58: Das Aufsichtsratsmitglied Rajiv Bajaj war im Geschäftsjahr 2025 an der Mehrheit der Aufsichtsratssitzungen entschuldigt abwesend.

## 2 ZUSAMMENSETZUNG DER ORGANE

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

### 2.1 VORSTAND

#### Zusammensetzung des Vorstands

Der Vorstand der Bajaj Mobility AG setzte sich im Geschäftsjahr 2025 wie folgt zusammen:

Name (Geburtsjahr)	Funktion <sup>1)</sup>	Erstbestellung	Ende laufende Funktionsperiode
Gottfried Neumeister (1977)	Vorsitzender (CEO)	01.Sep. 2024	31.Dez. 2028
	Verantwortungsbereiche: Strategie, Projektmanagement, Design, F&E, Produktion / Logistik, Qualitätsmanagement, Vertrieb / Marketing, Kundendienst, Motorsport, Kommunikation, Personal		
Petra Preining (1973)	Mitglied (CFO)	16.Sep. 2025	31.Dez. 2028
	Verantwortungsbereiche: Controlling, Accounting / Tax, Einkauf, IT, Dealer Finance, Treasury, Risk Management, ESG, Investor Relations		
Verena Schneglberger-Grossmann (1979)	Mitglied (CLO)	01.Jun. 2025	31.Dez. 2025
	Verantwortungsbereiche: Recht, Real Estate, Joint Ventures		
Stefan Pierer (1956)	Stv. Vorsitzender (Co-CEO)	2. Jun. 2015 <sup>2)</sup>	30.Jun. 2025

1) Stv. = stellvertretende(r)

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

#### Mag. Gottfried Neumeister (CEO)

Nach Abschluss seines Studiums der internationalen Betriebswirtschaft an der Universität Wien war Gottfried Neumeister als Berater bei der Siemens AG Austria tätig. Im Jahr 2003 gründete er gemeinsam mit Niki Lauda flyniki und war als Geschäftsführer für den erfolgreichen Aufbau des Luftfahrtgeschäfts (bis zum Verkauf an Air Berlin) verantwortlich. Im Jahr 2012 wechselte Herr Neumeister zur DO & CO Aktiengesellschaft, wo er verschiedene Positionen im Vorstand bekleidete, zuletzt (2021-2023) als Co-CEO. Seit 1. September 2024 ist Gottfried Neumeister Mitglied des Vorstands der Bajaj Mobility AG und der KTM AG und seit 23. Jänner 2025 CEO.

Wesentliche Aufsichtsratsmandate bei anderen börsennotierten bzw. sonstigen Gesellschaften:

» Aufsichtsratsvorsitzender der KTM Components GmbH

#### Mag. Petra Preining (CFO)

Petra Preining studierte Betriebswirtschaftslehre an der Wirtschaftsuniversität Wien. Als ausgewiesene Finanzexpertin verfügt sie über langjährige internationale Erfahrung in unterschiedlichen Unternehmen. Seit 2022 war Frau Preining CFO der börsennotierten AT&S Austria Technologie & Systemtechnik AG tätig, davor in gleicher Position bei der börsennotierten Semperit AG Holding. Darüber hinaus hat sie verschiedene leitenden Funktionen innerhalb der B&C-Gruppe ausgeübt. Frühere berufliche Stationen führten sie zu Unternehmen wie Deloitte Tax Wirtschaftsprüfungs GmbH, Kraft Foods und Unilever. Frau Preining fungiert seit 16. September 2025 als Chief Financial Officer der Bajaj Mobility AG und der KTM AG.

Wesentliche Aufsichtsratsmandate bei anderen börsennotierten bzw. sonstigen Gesellschaften:

» Aufsichtsratsmitglied der Frequentis AG

» Stellvertreterin des Aufsichtsratsvorsitzenden der KTM Components GmbH

#### Mag. Verena Schneglberger-Grossmann, MBA

Verena Schneglberger-Grossmann absolvierte das Diplomstudium der Rechtswissenschaften an der Leopold-Franzens-Universität in Innsbruck. Im Jahr 2008 erfolgte die Eintragung als Rechtsanwältin. Von 2010 bis 2015 war Verena 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, seit 2022 war Verena Schneglberger-Grossmann Prokuristin der KTM AG und im Zeitraum zwischen 01. Juni bis 31. Dezember 2025 als Chief Legal Officer tätig.

Wesentliche Aufsichtsratsmandate bei anderen börsennotierten bzw. sonstigen Gesellschaften:

» Aufsichtsratsmitglied der KTM Components GmbH

#### DI Stefan Pierer

Nach dem Abschluss seiner Ausbildung an der Montanuniversität Leoben (Betriebs- und Energiewirtschaft) begann Stefan Pierer seine Karriere 1982 bei der HOVAL GmbH in Marchtrenk als Vertriebsassistent und später als Vertriebsleiter und Prokurist. 1987 gründete er die Bajaj Mobility Gruppe, in der er bis zum 30. Juni 2025 als Vorstandsmitglied (zuletzt Co-CEO) und bis zum Change-of-Control am 18. November 2025 mittelbar als Mehrheitseigentümer agierte. Seit 1992 war er Aktionär und Vorstand der KTM AG (Mandat bis 04. März 2025). 2011 begann er mit dem Aufbau der Pierer Industrie AG, deren indirekter Alleinaktionär er ist.

## 2.2 AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat hielt im Geschäftsjahr 2025 acht ordentliche Sitzungen ab. Zusätzlich gab es weitere telefonische Abstimmungsgespräche sowie Beschlussfassungen im elektronischen, fernmündlichen oder schriftlichen Verfahren.

### Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der Gesellschaft setzte sich im Geschäftsjahr 2025 wie folgt zusammen:

Name (Geburtsjahr)	Funktionen für die Bajaj Mobility AG <sup>1)</sup>	Unabhängig nach C-Regel 53 ÖCGK	Erstbestellung	Ende laufende Funktionsperiode <sup>2)</sup>
Srinivasan Ravikumar (1957)	AR: Vorsitzender PA: Stv. Vorsitzender VA: Vorsitzender	Ja	2022	2027
Dinesh Thapar (1975)	AR: stv. Vorsitzender PA: Vorsitzender VA: Mitglied AfCIRN: Mitglied	Ja	2025	2030
Pradeep Shrivastava (1960)	AR: Mitglied VA: Stv. Vorsitzender AfCIRN: Stv. Vorsitzender	Ja	2025	2030
Dr. Wulf Gordian Hauser LL.M. (1952)	AR: Mitglied PA: Mitglied AfCIRN: Vorsitzender	Ja	2025	2030
Josef Blazicek (1956)	AR: Vorsitzender VA: Vorsitzender AfCIRN: Stv. Vorsitzender	Ja	2008	2026 <sup>3)</sup>
Rajiv Bajaj (1966)	AR: Stv. Vorsitzender	Nein	2022	2027 <sup>4)</sup>
Dr. Iris Filzwieser (1971)	AR: Mitglied	Ja	2022	2027 <sup>5)</sup>
Mag. Michaela Friepeß (1972)	AR: Mitglied PA: Stv. Vorsitzende VA: Stv. Vorsitzende AfCIRN: Vorsitzende	Ja	2022	2027 <sup>5)</sup>
Mag. Friedrich Roithner (1963)	AR: Mitglied PA: Stv. Vorsitzender	Nein	2023	2028 <sup>4)</sup>
Mag. Stephan Zöchling (1972)	AR: Vorsitzender PA: Stv. Vorsitzender VA: Vorsitzender AfCIRN: Stv. Vorsitzender	Ja	2025	2029 <sup>4)</sup>
Mag. Ewald Oberhammer (1974)	AR: Vorsitzender PA: Mitglied AfCIRN: Mitglied	Ja	2025	2026 <sup>5)</sup>
Dr. Ernst Chalupsky (1954)	AR: Mitglied	Ja	2025	2026 <sup>5)</sup>

1) AR = Aufsichtsrat, PA = Prüfungsausschuss, VA = Vergütungsausschuss, AfCIRN = Ausschuss für Compliance, Investor Relations (IR) und Nachhaltigkeit (ESG), Stv. = stellvertretende(r) / angeführt ist jeweils die letzte Funktion für die Bajaj Mobility AG

2) Genau: Ende der Hauptversammlung im genannten Jahr, die über das vorangegangene Geschäftsjahr beschließt

3) Josef Blazicek legte sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ende der außerordentlichen Hauptversammlung vom 27. Jänner 2025 zurück.

4) Stephan Zöchling, Rajiv Bajaj und Friedrich Roithner legten ihr Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ende der ordentlichen Hauptversammlung vom 23. Juni 2025 zurück.

5) Iris Filzwieser, Michaela Friepeß, Ewald Oberhammer und Ernst Chalupsky legten ihr Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ende der außerordentlichen Hauptversammlung vom 19. November 2025 zurück.

## Unabhängigkeit des Aufsichtsrats

Ein Aufsichtsratsmitglied ist als unabhängig anzusehen, wenn es in keiner geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zur Gesellschaft oder zu deren Vorstand steht, die einen materiellen Interessenskonflikt begründet und daher geeignet ist, das Verhalten des Mitgliedes zu beeinflussen. Die Unabhängigkeit der Aufsichtsratsmitglieder wird anhand folgender Leitlinien definiert:

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

Der vormalige stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats, Rajiv Bajaj (Mandat bis 23. Juni 2025), ist Managing Director, CEO und Aktionär der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien. Seit dem Jahr 2007 besteht eine Kooperation zwischen Bajaj Auto Ltd. und der KTM AG, einer 100%-igen Tochtergesellschaft der Bajaj Mobility AG. Bajaj Auto Ltd., an welcher Rajiv Bajaj ein erhebliches wirtschaftliches Interesse hat, unterhält somit ein Geschäftsverhältnis mit einer Tochtergesellschaft der Bajaj Mobility AG in bedeutendem Umfang. Daher erfüllt Rajiv Bajaj das Unabhängigkeitskriterium 2 nicht.

Friedrich Roithner schied unmittelbar vor seiner Wahl zum Aufsichtsrat der Gesellschaft in der 26. ordentlichen Hauptversammlung vom 21. April 2023 aus dem Vorstand der Gesellschaft aus und erfüllt daher das Unabhängigkeitskriterium 1 nicht. Die Wahl zum Aufsichtsratsmitglied erfolgte aufgrund Vorschlages der Hauptaktionärin Bajaj Auto International Holdings AG gemäß § 86 Abs 4 Z 2 AktG und somit entsprechend den Vorgaben des österreichisches Aktienrechts zum Cooling-Off.

Die übrigen Mitglieder des Aufsichtsrats der Bajaj Mobility AG bekennen sich zu sämtlichen Kriterien der Unabhängigkeit gemäß C-Regel 53 und deklarieren sich als unabhängig.

Josef Blazicek (Mandat bis 27. Jänner 2025) vertrat als Vorsitzender des Aufsichtsrats die Interessen eines Anteilseigners mit einer unternehmerischen Beteiligung, weswegen die zeitliche Beschränkung der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat gemäß Kriterium 5 auf ihn nicht anzuwenden war.

Frau Filzwieser (Mandat bis 19. November 2025) war als Aufsichtsratsmitglied unabhängig gemäß C-Regel 54.

## 3 ANGABEN ZUR ARBEITSWEISE VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

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

Die Abstimmung innerhalb des Vorstands erfolgt in regelmäßigen Sitzungen aber auch in Gestalt eines informellen Informationsaustausches. In den Vorstandssitzungen werden das laufende Geschäft und die unternehmensstrategischen Themen offen diskutiert. Ebenso werden die

jeweils anstehenden Maßnahmen der Leitung und Geschäftsführung abgestimmt, die von den geschäftsordnungsgemäß zuständigen Vorstandsmitgliedern umzusetzen sind.

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

Der Aufsichtsrat hat auch im Geschäftsjahr 2025 die ihm nach Gesetz, Satzung, ÖCGK und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben und Pflichten gewissenhaft wahrgenommen.

Der Aufsichtsrat hat entsprechend den Satzungsbestimmungen einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Die Sitzungen werden vom Vorsitzenden und bei dessen Verhinderung von seinem Stellvertreter geleitet.

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

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

Die Beschlüsse des Aufsichtsrats werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst; bei Stimmgleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden des Aufsichtsrats den Ausschlag. Die Übertragung des Eigentums an Aktien bzw. Geschäftsanteilen sowie Kapitalerhöhungen jeder Art hinsichtlich der KTM AG, PIERER New Mobility GmbH, Kiska GmbH und deren Tochtergesellschaften, sowie die Veräußerung oder Übertragung des Eigentums am gesamten wesentlichen Gesellschaftsvermögen der Bajaj Mobility AG, KTM AG, PIERER New Mobility GmbH und der Kiska GmbH und deren Tochtergesellschaften bedarf der Zustimmung aller Kapitalvertreter im Aufsichtsrat.

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

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2025 wurden keine neuen Verträge zwischen der Gesellschaft und Mitgliedern des Aufsichtsrats geschlossen, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen (C-Regel 48 des ÖCGK).

In Aufsichtsratssitzungen finden offene Diskussionen zwischen den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats statt.

### **3.1 AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS**

Der Aufsichtsrat hat drei Ausschüsse eingerichtet:

- » Prüfungsausschuss
- » Vergütungsausschuss
- » Ausschuss für Compliance, Investor Relations (IR) und Nachhaltigkeit (ESG)

Die Aufgaben eines Nominierungsausschusses werden aus Effizienzgründen vom gesamten Aufsichtsrat wahrgenommen, da der Aufsichtsrat aus nicht mehr als sechs Mitgliedern besteht.

#### **Prüfungsausschuss**

- » Vorsitz: Dinesh Thapar (Finanzexperte)
- » Stv. Vorsitz: Srinivasan Ravikumar
- » Mitglied: Wulf-Gordian Hauser

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

Der Prüfungsausschuss ist im Geschäftsjahr 2025 zu zwei Sitzungen zusammengekommen, an denen auch ein Vertreter des Wirtschaftsprüfers teilgenommen hat.

#### **Vergütungsausschuss**

- » Vorsitz: Srinivasan Ravikumar
- » Stv. Vorsitzende: Pradeep Shrivastava
- » Mitglied: Dinesh Thapar

Der Vergütungsausschuss ist im Geschäftsjahr 2025 zu einer Sitzung zusammengekommen. In dieser Sitzung hat er sich mit dem Vergütungsbericht befasst und allgemeine Fragen zur Vergütung des Vorstands behandelt.

#### **Ausschuss für Compliance, Investor Relations (IR) und Nachhaltigkeit (ESG)**

- » Vorsitz: Wulf-Gordian Hauser
- » Stv. Vorsitzender: Pradeep Shrivastava
- » Mitglied: Dinesh Thapar

Der Ausschuss für Compliance, IR und ESG ist im Geschäftsjahr 2025 zu einer Sitzung zusammengetreten. Darüber hinaus stehen seine Mitglieder in einem regelmäßigen Austausch mit sämtlichen ESG-Stakeholdern im Konzern. Der Ausschuss befasst sich unter anderem mit der Nachhaltigkeitserklärung und überprüft laufend, ob die von der Bajaj Mobility AG verfolgten Ziele in den Bereichen Compliance, IR und ESG erreicht werden. Zu diesem Zweck überwacht er die zur Zielerreichung gesetzten Maßnahmen und unterstützt deren Umsetzung in allen Unternehmensbereichen der Bajaj Mobility AG. Zudem unterzieht der Ausschuss die verfolgten Ziele einer kontinuierlichen Evaluierung.

## 4 MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG VON FRAUEN

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

Die Bajaj Mobility AG unterstützt und fördert die Anstellung von Frauen, insbesondere im technischen Bereich. Als Hürde erweist sich, dass viele Führungspositionen eine technische Ausbildung erfordern und in vielen Ländern – insbesondere in Österreich – immer noch deutlich weniger Frauen als Männer technische Berufe ergreifen sowie technische Studien absolvieren. Dennoch will die Unternehmensgruppe die Tätigkeit in einem Industriebetrieb auch für weibliche Arbeitskräfte attraktiver machen und noch mehr Frauen für technische Berufe, die zukünftig noch stärker angefragt werden, begeistern. Für die Akquirierung von weiblichen Lehrlingen setzt die Abteilung Human Resources auf den Kernaspekt regelmäßiger Information, um die Zielgruppe zu erreichen und die technischen Ausbildungen nahbar zu präsentieren.

Zu den ergriffenen Maßnahmen, die sich insbesondere an Frauen mit Interesse an MINT-Berufen richten, gehören verschiedene Informationsveranstaltungen wie Lehrlingsmessen und das Besuchen von Schulen. Dabei sollen Mädchen ermutigt werden, neue Berufsfelder zu erkunden, um so ihre beruflichen Neigungen leichter herauszufinden. Aus diesem Grund beteiligte sich die KTM-Gruppe auch im Geschäftsjahr 2025 am EUREGIO Girls' Day. Im April 2025 konnten 8 junge Frauen Einblicke in die Metall- und Kfz-Technik gewinnen und praktische Erfahrungen in ausgewählten technischen Prozessschritten am Standort Mattighofen sammeln. Im Geschäftsjahr 2025 waren rund 26,6% der in der Unternehmensgruppe beschäftigten Lehrlinge weiblich.

Zum 31. Dezember 2025 betrug der Anteil an Frauen am gesamten Mitarbeiterstand 26,3%. Zum 31.12.2025 waren im Vorstand zwei Frauen, im Aufsichtsrat keine Frau vertreten. In leitenden Stellungen waren in der Bajaj Mobility AG 8,2% Frauen (in Österreich: 7,5%) vertreten. Seit 2018 ist der Frauenanteil im Konzern um rund 14,5% gestiegen und im Vergleich zum Vorjahr um 1,2 Prozentpunkte gestiegen.

## 5 BESCHREIBUNG DES DIVERSITÄTSKONZEPTS

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

Der Aufsichtsrat hat für die Zusammensetzung des Vorstands und des Aufsichtsrats ein Diversitätskonzept gemäß § 243c Abs 2 Z 3 UGB verabschiedet, das folgendes vorsieht:

### 5.1 BESETZUNG DES VORSTANDS

#### Konzept

Die Auswahl von Kandidaten für eine Vorstandsposition der Bajaj Mobility AG als Konzernholding erfolgt aufgrund ihrer fachlichen Qualifikation für das zu übernehmende Ressort, ihrer Führungsqualitäten und bisherigen Leistungen sowie ihrer Kenntnisse über das Unternehmen.

Bei der Auswahl und Besetzung von Mitgliedern des Vorstands der Gesellschaft liegt der Fokus auf der erforderlichen Kompetenz und Expertise zur Führung eines internationalen Industriebetriebs. Darüber hinaus werden der Bildungs- und Berufshintergrund sowie allgemeine Aspekte der jeweiligen Persönlichkeit berücksichtigt und in die Entscheidung eingebunden. Alter und Geschlecht einer Person spielen bei der Entscheidung über die Besetzung des Vorstands keine Rolle und führen weder zu einer Bevorzugung noch zu einer Benachteiligung im Auswahlverfahren.

## Ziele

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

## Umsetzung

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

## Ergebnisse im Berichtszeitraum

Am 23. Jänner 2025 übergab Stefan Pierer die Rolle des CEO an Gottfried Neumeister. Herr Pierer übernahm die Rolle des Co-CEO bis er am 30. Juni 2025 sein Mandat zurücklegte. Per 01. Juni 2025 wurde Verena Schneglberger-Grossmann bis einschließlich 31. Dezember 2025 als CLO in den Vorstand berufen. Per 16. September 2025 wurde der Vorstand von zwei Mitgliedern auf drei Personen vergrößert infolge der Bestellung von Petra Preining zum CFO. Die im Geschäftsjahr 2025 neu berufenen Mitglieder des Vorstands wurden unter Berücksichtigung des Diversitätskonzepts vom Aufsichtsrat bestellt.

## 5.2 BESETZUNG DES AUFSICHTSRATS

### Konzept

Der Aufsichtsrat wird mit fachlich und persönlich qualifizierten Personen besetzt. Dabei ist auf eine im Hinblick auf die Struktur und die Geschäftsfelder der Bajaj Mobility-Gruppe fachlich ausgewogene Zusammensetzung zu achten. Aspekte der Diversität des Aufsichtsrats sind im Hinblick auf die Geschlechtervertretung und die Altersstruktur angemessen zu berücksichtigen. Mit zunehmender Anzahl an Aufsichtsratsmitgliedern ist in erhöhtem Maß auf diese Kriterien zu achten.

- » Dem Aufsichtsrat muss mindestens ein Finanzexperte angehören.
- » Dem Aufsichtsrat sollen 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.
- » Dem Aufsichtsrat soll möglichst ein Mitglied angehören, das aufgrund seiner Vorerfahrungen die Bajaj Mobility AG im Detail kennt.
- » Dem Aufsichtsrat soll möglichst ein Mitglied angehören, das aufgrund seiner Erfahrung und Kenntnisse ESG Know-how innerhalb der Bajaj Mobility-Gruppe transferiert.

### Ziele

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

### Umsetzung

Vorschläge an die Hauptversammlung für die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern sollen die im Diversitätskonzept festgelegten Kriterien berücksichtigen. Die Besetzungsziele des Aufsichtsrats beschränken die Hauptversammlung jedoch nicht in ihrer Wahlfreiheit.

## Ergebnisse im Berichtszeitraum

Im Geschäftsjahr 2025 kam es zu folgenden Neubesetzungen von Aufsichtsratspositionen der Bajaj Mobility AG:

Name (Geburtsjahr)	Erstbestellung
Dinesh Thapar (1975)	23. Juni 2025
Pradeep Shrivastava (1960)	19. November 2025
Dr. Wulf Gordian Hauser LL.M. (1952)	19. November 2025
Mag. Stephan Zöchling (1972)	27. Jänner 2025 <sup>1)</sup>
Mag. Ewald Oberhammer (1974)	23. Juni 2025 <sup>2)</sup>
Dr. Ernst Chalupsky (1954)	23. Juni 2025 <sup>2)</sup>

1) Stephan Zöchling legte sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ende der ordentlichen Hauptversammlung vom 23. Juni 2025 zurück.

2) Ewald Oberhammer und Ernst Chalupsky legten ihr Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ende der außerordentlichen Hauptversammlung vom 19. November 2025 zurück.

## 6 EXTERNE EVALUIERUNG

Gemäß C-Regel 62 ÖCGK hat die Gesellschaft regelmäßig im Abstand von drei Jahren eine externe Institution mit der Evaluierung zur Einhaltung der C-Regeln des Kodex zu beauftragen. Der Corporate Governance-Bericht 2024 wurde von Oberhammer Rechtsanwälte GmbH extern evaluiert. Es gab keine Beanstandungen. Der vollständige Bericht zur Evaluierung vom Geschäftsjahr 2024 ist auf der Webseite der Gesellschaft unter <https://www.bajajmobility.com/investor-relations/corporate-governance> abrufbar. Die nächste planmäßige Evaluierung erfolgt im Geschäftsjahr 2028 über das vorangegangene Geschäftsjahr.

## 7 VERÄNDERUNGEN NACH DEM ABSCHLUSSSTICHTAG

Nach dem 31.12.2025 haben sich weder in der Zusammensetzung des Vorstands noch des Aufsichtsrats der Bajaj Mobility AG Änderungen ergeben.

Mattighofen, im März 2026



Mag. Gottfried Neumeister  
CEO



Mag. Petra Preining  
CFO

# CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

nach RLCG - Richtlinie zur Corporate  
Governance der Six Swiss Exchange



1 Konzernstruktur und Aktionariat.....	3
2 Kapitalstruktur .....	4
3 Aufsichtsrat.....	6
4 Vorstand .....	12
5 Entschädigungen, Beteiligungen und Darlehen .....	13
6 Mitwirkungsrechte der Aktionäre .....	14
7 Kontrollwechsel und Abwehrmassnahmen .....	15
7.A Transparenz über nichtfinanzielle Belange .....	16
8 Revisionsstelle.....	17
9 Informationspolitik.....	17
10 Handelssperrezeiten .....	18
Anhang 1: Mit den Aktien der Bajaj Mobility AG verbundenen Rechte .....	19
Anhang 2: Tätigkeiten von Mitgliedern des Aufsichtsrats in Verwaltungs-, Geschäftsführungs- oder aufsichtsorganen .....	20
Anhang 3: Wesentliche weitere Funktionen der Mitglieder des Vorstands .....	22

Die Bajaj Mobility AG teilt eingangs mit, dass bis zum 13. Jänner 2026 das Unternehmen unter dem Firmennamen PIERER Mobility AG im österreichischen Firmenbuch eingetragen war. Infolge der Ausübung der am 22. Mai 2025 von der Pierer Industrie AG an die Bajaj Auto International Holdings B.V. gewährten Call-Option in Bezug auf den Erwerb von Aktien an der Pierer Bajaj AG (nunmehr: Bajaj Auto International Holdings AG) hat Bajaj Auto International Holdings B.V. am 18. November 2025 indirekt die Kontrolle über die PIERER Mobility AG übernommen. Infolge des Kontrollwechsels wurde der Firmenname des Unternehmens auf nunmehr Bajaj Mobility AG geändert und der Firmensitz von 4600 Wels, Österreich nach 5230 Mattighofen, Österreich verlegt. Nachfolgend wird stets der Name Bajaj Mobility AG für das Unternehmen verwendet, unabhängig davon ob Aktivitäten vor oder nach der Namensänderung beschrieben werden.

Die Bajaj Mobility AG unterliegt als in der Schweiz primärkotierte österreichische Gesellschaft zwingend den Regelungen der schweizerischen Richtlinie betreffend Informationen zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange („Schweizer Corporate Governance-Richtlinie“). Die Schweizer Corporate Governance-Richtlinie ist unter folgendem Link verfügbar: <https://www.ser-ag.com/dam/downloads/regulation/listing/directives/dcg-de.pdf>

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

## **VORSTAND**

Dem Vorstand obliegen die eigenverantwortliche Geschäftsführung und Vertretung der Gesellschaft; er besitzt das Geschäftsführungs- und Vertretungsmonopol. Der Vorstand unterliegt keinen Weisungen der Aktionäre oder des Aufsichtsrats, sondern agiert eigenverantwortlich und weisungsfrei. Lediglich für die Vornahme bestimmter außergewöhnlicher Geschäfte hat der Vorstand die Zustimmung des Aufsichtsrats und/oder der Hauptversammlung einzuholen. Wo die Schweizer Corporate Governance-Richtlinie Angaben zur Geschäftsleitung verlangt, werden analog Angaben zum Vorstand gemacht. Die Funktion des Vorstands entspricht jedoch nicht genau derjenigen der Schweizer Geschäftsleitung.

## **AUFSICHTSRAT**

Dem Aufsichtsrat sind die Bestellung und die Abberufung des Vorstands sowie insbesondere auch dessen Überwachung zugewiesen. Bestimmte Rechtsgeschäfte bedürfen überdies seiner Zustimmung. Wo die Schweizer Corporate Governance-Richtlinie Angaben zum Verwaltungsrat verlangt, werden analog Angaben zum Aufsichtsrat gemacht. Die Funktion des Aufsichtsrats entspricht jedoch nicht genau derjenigen des Schweizer Verwaltungsrates.

## **HAUPTVERSAMMLUNG**

Der Hauptversammlung als dem obersten willensbildenden Organ der Gesellschaft obliegt die Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Aufsichtsrats und die Bestellung des Abschlussprüfers. Wo die Schweizer Corporate Governance-Richtlinie Angaben zur Generalversammlung verlangt, werden analog Angaben zur Hauptversammlung gemacht. Bezüglich dieser beiden Institute bestehen Unterschiede zwischen der österreichischen und der schweizerischen Rechtsordnung.

# 1 KONZERNSTRUKTUR UND AKTIONARIAT

## 1.1 KONZERNSTRUKTUR

Die Bajaj Mobility AG ist die Holdinggesellschaft der KTM AG, einem der führenden Motorradhersteller Europas. Mit dem Fokus auf das Premiumsegment vereint das Unternehmen die Marken wie KTM, GASGAS und Husqvarna unter einem Dach. Zum Premium-Markensortiment zählen auch die Hochleistungskomponenten der Marke WP.

Die Bajaj Mobility AG hat ihren Sitz in 5230 Mattighofen, Stallhofnerstraße 3, und ist in das Firmenbuch beim Landes- als Handelsgericht Ried im Innkreis unter der Nummer FN 78112 x eingetragen. Die Gesellschaft steht mit der Bajaj Auto Ltd. (oberstes Konzernmutterunternehmen) und deren verbundenen Unternehmen in einem Konzernverhältnis („Bajaj-Gruppe“) und wird in deren Konzernabschluss einbezogen.

Die Bajaj Mobility-Gruppe berichtet nach den Segmenten Motorrad, Fahrrad und Sonstige. Das Geschäft gliederte sich im Geschäftsjahr 2025 in die strategischen Kernbereiche "Motorcycles“, „Bicycles“, „Design, R&D“, „Digital Transformation, IT“ und „Motorsport“.

Der Geschäftsbereich „Bicycles“ wurde mit dem Verkauf der Marke „Felt“ im Geschäftsjahr 2025 aufgegeben.

Der Konsolidierungskreis der Bajaj Mobility AG kann dem Anhang zum Konzernabschluss 2025, Abschnitt XII „Konzernunternehmen“ (Beteiligungsspiegel), entnommen werden. Keine der Tochtergesellschaften ist kotiert.

Die organisatorische Struktur der Bajaj Mobility-Gruppe wird durch ein Managementteam realisiert, das Bereichsverantwortliche umfasst, die für die Führung eines Produktbereichs im Rahmen der vom Vorstand vorgegebenen Strategie verantwortlich sind. Sie berichten direkt an den Vorstand der Bajaj Mobility AG. Weiterführende Informationen zur Führungsstruktur des Konzerns befinden sich in den Kapiteln zu Vorstand und Aufsichtsrat.

## 1.2 BEDEUTENDE AKTIONÄRE

Die Aktionärsstruktur der Bajaj Mobility AG setzte sich zum Stichtag 31. Dezember 2025 („Bilanzstichtag“) wie folgt zusammen (gerundet):

» Bajaj Auto International Holdings AG	74,9%
» Streubesitz	25,1%

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

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

## 1.3 KREUZBETEILIGUNGEN

Es existieren keine Kreuzbeteiligungen.

## 2 KAPITALSTRUKTUR

### 2.1 KAPITAL

Die Bajaj Mobility AG verfügt über ein (zur Gänze aufgebrachtes) Grundkapital in Höhe von EUR 33.796.535 und ist in ebenso viele auf Inhaber lautende Stückaktien mit Stimmrecht unterteilt.

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

Die Bajaj Mobility AG verfügte zum Bilanzstichtag sowohl über ein bedingtes als auch über ein genehmigtes Kapital:

- » Genehmigtes Kapital: EUR 16.898.267, noch nicht ausgenutzt
- » Bedingtes Kapital: EUR 16.898.267, noch nicht ausgenutzt

### 2.2 GENEHMIGTES UND BEDINGTES KAPITAL IM BESONDEREN

#### Genehmigtes Kapital (Satzungsbestimmung)

Der Vorstand ist ermächtigt, bis 29.04.2027 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft von EUR 33.796.535,00, allenfalls in mehreren Tranchen, gegen Bar- und / oder Sacheinlagen um bis zu EUR 16.898.267,00 durch Ausgabe von bis zu 16.898.267 Stück auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien auf bis zu EUR 50.694.802,00 zu erhöhen und den Ausgabebetrag sowie die Ausgabebedingungen und die weiteren Einzelheiten der Durchführung der Kapitalerhöhung im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat festzusetzen sowie allenfalls die neuen Aktien im Wege des mittelbaren Bezugsrechts den Aktionären zum Bezug anzubieten.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre ganz oder teilweise auszuschließen,

1. wenn die Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen erfolgt und in Summe der rechnerisch auf die gegen Bareinlagen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegebenen Aktien entfallende Anteil am Grundkapital der Gesellschaft die Grenze von 10% (zehn Prozent) des Grundkapitals der Gesellschaft zum Zeitpunkt der Einräumung nicht übersteigt,
2. wenn die Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen erfolgt,
3. zur Bedienung einer Mehrzuteilungsoption (Greenshoe), und/oder
4. für den Ausgleich von Spitzenbeträgen.

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

#### Bedingtes Kapital (Satzungsbestimmung)

Das Grundkapital der Gesellschaft wird gemäß § 159 Abs 2 Z 1 AktG um bis zu EUR 16.898.267,00 durch Ausgabe von bis zu 16.898.267 auf Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennwert (Stückaktien) zur Ausgabe an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG (Österreich) im Sinne des Hauptversammlungsbeschlusses vom 27.01.2025, die unter Ausnutzung der in dieser Hauptversammlung eingeräumten Ermächtigung von der Gesellschaft ausgegeben werden, erhöht. Die Kapitalerhöhung darf nur so weit durchgeführt werden, als die Gläubiger der Finanzinstrumente von ihrem Umtausch und/oder Bezugsrecht auf Aktien der Gesellschaft Gebrauch machen. Der Ausgabebetrag und das Umtausch- und/oder Bezugsverhältnis sind nach Maßgabe marktüblicher finanzmathematischer Methoden sowie des Kurses der Aktien der Gesellschaft in einem marktüblichen Preisfindungsverfahren zu ermitteln (Grundlagen der Berechnung des Ausgabebetrags). Die neu ausgegebenen Aktien der bedingten Kapitalerhöhung sind im gleichen Maße wie die bereits bestehenden Aktien der Gesellschaft dividendenberechtigt. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, Änderungen der Satzung, die sich durch die Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital ergeben, zu beschließen.

**Finanzinstrumente (Satzungsbestimmung)**

Die Hauptversammlung der Bajaj Mobility AG hat in der Hauptversammlung am 27. Jänner 2025 den Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis 27.01.2030 Finanzinstrumente im Sinne des § 174 AktG (Österreich), insbesondere Wandelschuldverschreibungen, Gewinnschuldverschreibungen und Genussrechte, mit einem Gesamtnennbetrag von bis zu EUR 900.000.000,00 die auch das Bezugs- und/oder das Umtauschrecht auf den Erwerb von insgesamt bis zu 16.898.267 Aktien der Gesellschaft einräumen können und/oder auch so ausgestaltet sind, dass ihr Ausweis als Eigenkapital erfolgen kann, auch in mehreren Tranchen und in unterschiedlicher Kombination, auszugeben, und zwar auch mittelbar im Wege der Garantie für die Emission von Finanzinstrumenten durch ein verbundenes Unternehmen der Gesellschaft mit Umtausch- und/oder Bezugsrechten auf Aktien der Gesellschaft.

Für die Bedienung der Umtausch- und/oder Bezugsrechte kann der Vorstand das bedingte Kapital und/oder eigene Aktien oder eine Kombination aus bedingtem Kapital und eigenen Aktien verwenden.

Der Vorstand darf im Rahmen der Ermächtigung Finanzinstrumente, die dem Gläubiger ein Bezugsrecht auf den Erwerb von Aktien der Gesellschaft einräumen, nur insoweit begeben, als bei Ausübung sämtlicher Bezugsrechte dieser Finanzinstrumente und unter Berücksichtigung sämtlicher Aktien, die auch aus dem Genehmigten Kapital 2022 (wie in der Hauptversammlung vom 21.04.2022 zu Tagesordnungspunkt 9 beschlossen) ausgegeben wurden oder ausgegeben werden sollen, nicht mehr als 16.898.267 neue Aktien der Gesellschaft geschaffen werden.

Ausgabebetrag und Ausgabebedingungen der Finanzinstrumente sind vom Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats festzusetzen, wobei der Ausgabebetrag nach Maßgabe anerkannter finanzmathematischer Methoden sowie des Kurses der Aktien der Gesellschaft in einem anerkannten Preisfindungsverfahren zu ermitteln ist.

Das Bezugsrecht der Aktionäre auf Finanzinstrumente im Sinne des § 174 Abs 4 AktG ist ausgeschlossen.

**2.3 KAPITALVERÄNDERUNGEN DER LETZTEN DREI BERICHTSJAHRE**

In den letzten drei Berichtsjahren fanden bei der Bajaj Mobility AG keine Änderungen des Grundkapitals statt.

Die Summe des Konzerneigenkapitals betrug zum 31. Dezember 2023 EUR 909,3 Mio., zum 31. Dezember 2024 EUR -193,7 Mio., und zum 31. Dezember 2025 EUR 385,2 Mio. Informationen über die Veränderung des Eigenkapitals sind in der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung des Konzernabschlusses dargelegt.

**2.4 / 2.5 / 2.6 / 2.7 AKTIEN UND PARTIZIPATIONSSCHEINE/GENUSSSCHEINE/WANDELANLEIHEN UND OPTIONEN**

Die Bajaj Mobility AG verfügt über 33.796.535 auf Inhaber lautende Stückaktien mit Stimmrecht. Es existieren keine Einschränkungen für diese Stückaktien – weder in Bezug auf die Ausübung der Aktionärsrechte noch in Bezug auf die Übertragbarkeit. Weiters existieren keine gesellschaftlichen Regeln zu Nominee-Eintragungen.

Das Unternehmen hat weder Partizipations- oder Genussrechte noch Wandel- oder Optionsrechte ausgegeben.

Die mit den Aktien der Bajaj Mobility AG verbundenen Rechte können Anhang 1 entnommen werden.

## 3 AUFSICHTSRAT

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

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

Der Aufsichtsrat besteht aus mindestens drei von der Hauptversammlung einzeln gewählten Mitgliedern (Kapitalvertreter) und so vielen Arbeitnehmervertretern, wie gemäß § 110 Abs 1 des österreichischen Arbeitsverfassungsgesetzes erforderlich (aktuell keine Arbeitnehmervertreter). Die Kapitalvertreter werden von der Hauptversammlung höchstens für die Zeit bis zur Beendigung der Hauptversammlung gewählt, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach der Wahl beschließt; hierbei wird das Geschäftsjahr, in dem das einzelne Aufsichtsratsmitglied gewählt wird, nicht mitgerechnet. Die Wahl der Kapitalvertreter durch die Hauptversammlung erfolgt in aller Regel (und in jedem Fall auf Antrag eines Aktionärs) einzeln und nicht „en-bloc“. Eine Gesamterneuerung des Aufsichtsrats sieht weder das österreichische Aktienrecht noch die Satzung der Gesellschaft vor. Die Wahl von Mitgliedern in den Aufsichtsrat erfolgt somit üblicherweise (sofern nicht etwa die Anzahl durch die Hauptversammlung geändert wird oder ein Mitglied zurücktritt) nach Ablauf einer Funktionsperiode.

Der Aufsichtsrat der Bajaj Mobility AG setzte sich im Geschäftsjahr 2025 zunächst aus sechs und ab November 2025 aus vier Mitgliedern wie folgt zusammen:

Name (Geburtsjahr)	Funktionen für die Bajaj Mobility AG <sup>1)</sup>	Von - bis	Erstbestellung	Ende laufende Funktionsperiode <sup>2)</sup>
Srinivasan Ravikumar (1957)	AR: Mitglied AR: Stv. Vorsitzender AR: Vorsitzender PA: Vorsitzender PA: Stv. Vorsitzender VA: Vorsitzender	01.01. - 23.03. 23.02. - 19.11. 19.11. - 31.12. 01.01. - 23.06. 19.11. - 31.12. 23.06. - 31.12.	2022	2027
Dinesh Thapar (1975)	AR: Mitglied AR: Stv. Vorsitzender PA: Vorsitzender VA: Mitglied AfCIRN: Stv. Vorsitzender AfCIRN: Mitglied	23.06. - 19.11. 19.11. - 31.12. 23.06. - 31.12. 19.11. - 31.12. 23.06. - 19.11. 19.11. - 31.12.	2025	2030
Pradeep Shrivastava (1960)	AR: Mitglied VA: Stv. Vorsitzender AfCIRN: Stv. Vorsitzender	19.11. - 31.12. 19.11. - 31.12. 19.11. - 31.12.	2025	2030
Dr. Wulf Gordian Hauser LL.M. (1952)	AR: Mitglied PA: Mitglied AfCIRN: Vorsitzender	19.11. - 31.12. 19.11. - 31.12. 19.11. - 31.12.	2025	2030
Josef Blazicek (1956)	AR: Vorsitzender VA: Vorsitzender AfCIRN: Stv. Vorsitzender	01.01. - 27.01. 01.01. - 27.01. 01.01. - 27.01.	2008	2026 <sup>3)</sup>
Rajiv Bajaj (1966)	AR: Stv. Vorsitzender	01.01. - 23.06.	2022	2027 <sup>4)</sup>
Dr. Iris Filzwieser (1971)	AR: Mitglied	01.01. - 19.11.	2022	2027 <sup>5)</sup>
Mag. Michaela Friepeß (1972)	AR: Mitglied PA: Mitglied PA: Stv. Vorsitzende VA: Stv. Vorsitzende AfCIRN: Vorsitzende	01.01. - 19.11. 01.01. - 27.01. 23.06. - 19.11. 01.01. - 19.11. 01.01. - 19.11.	2022	2027 <sup>5)</sup>
Mag. Friedrich Roithner (1963)	AR: Mitglied PA: Stv. Vorsitzender	01.01. - 23.06. 01.01. - 23.06.	2023	2028 <sup>4)</sup>
Mag. Stephan Zöchling (1972)	AR: Vorsitzender PA: Stv. Vorsitzender VA: Vorsitzender AfCIRN: Stv. Vorsitzender	27.01. - 23.06. 27.01. - 23.06. 27.01. - 23.06. 27.01. - 23.06.	2025	2029 <sup>4)</sup>

Mag. Ewald Oberhammer (1974)	AR: Vorsitzender PA: Mitglied AfCIRN: Mitglied	23.06. - 19.11. 23.06. - 19.11. 23.06. - 19.11.	2025	2026 <sup>5)</sup>
Dr. Ernst Chalupsky (1954)	AR: Mitglied	23.06. - 19.11.	2025	2026 <sup>5)</sup>

- 1) AR = Aufsichtsrat, PA = Prüfungsausschuss, VA = Vergütungsausschuss, AfCIRN = Ausschuss für Compliance, Investor Relations (IR) und Nachhaltigkeit (ESG), Stv. = stellvertretende(r)
- 2) Genau: Ende der Hauptversammlung im genannten Jahr, die über das vorangegangene Geschäftsjahr beschließt
- 3) Josef Blazicek legte sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ende der außerordentlichen Hauptversammlung vom 27. Jänner 2025 zurück.
- 4) Stephan Zöchling, Rajiv Bajaj und Friedrich Roithner legten ihr Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ende der ordentlichen Hauptversammlung vom 23. Juni 2025 zurück. Mit dem Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat endeten auch die Funktionen in den Ausschüssen des Aufsichtsrates.
- 5) Iris Filzwieser, Michaela Friepeß, Ewald Oberhammer und Ernst Chalupsky legten ihr Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ende der außerordentlichen Hauptversammlung vom 19. November 2025 zurück. Mit dem Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat endeten auch die Funktionen in den Ausschüssen des Aufsichtsrates.

**Srinivasan Ravikumar** (1957, Indien) hat den Bachelor of Commerce und ist konzessionierter Wirtschaftsprüfer und Steuerberater. Seine Karriere startete er bei Bajaj Auto Ltd. im Juni 1984 in der Abteilung Corporate Finance. Im Jahr 1994 übernahm er die Leitung der Abteilung Business Development. Derzeit ist Srinivasan Ravikumar als Chief Business Development Officer tätig und für die Abteilung Business Development & Assurance verantwortlich. Außerdem ist er Mitglied des Corporate Management Committee, Investment Committee und Foreign Exchange Management Committee von Bajaj Auto Ltd. Zu seinem Verantwortungsbereich zählen Corporate Strategy, Business Development, Foreign Collaborations sowie IP-Management. Im Aufsichtsrat der Gesellschaft ist Herr Ravikumar seit 2022 vertreten.

**Dinesh Thapar** (1975, Indien) wechselte nach drei Jahren als Group Chief Financial Officer bei Reliance Retail im März 2022 zu Bajaj Auto. Davor war er zwei Jahrzehnte bei Hindustan Unilever Limited (HUL) tätig, wo er verschiedene Führungspositionen in den Bereichen Corporate Finance, Business Finance und Supply Chain innehatte. In seiner letzten Funktion als Vice President bei HUL war er als Divisional CFO für das Beauty & Personal Care-Geschäft in Indien und dem Südasien-Cluster zuständig. In dieser Position war er auch für die Leitung des Business Finance Teams in Indien verantwortlich. Er war Mitglied des Vorstands der HUL-Gruppe, zudem gehörte er dem Functional Leadership Teams an. In früheren Positionen war Dinesh Thapar als General Manager & Head of Treasury sowie in den Bereichen Mergers & Acquisitions und Investor Relations bei HUL und als CFO & Head of Supply Chain für das Unternehmen Kimberly-Clark Lever JV tätig. Außerdem arbeitete er einige Jahre bei Unilever in den Vereinigten Staaten.

Dinesh Thapar ist derzeit neben seiner Funktion als CFO auch Mitglied des Vorstands von Beteiligungsgesellschaften und des Ausschusses für Risikomanagement von Bajaj Auto Limited. Im Aufsichtsrat der Bajaj Mobility AG ist er seit Juni 2025 vertreten.

**Pradeep Shrivastava** (1960, Indien) erlangte nach Abschluss seiner Ausbildung in Maschinenbau (Bachelor of Technology) am Indian Institute of Technology in Delhi (IIT Delhi) 1986 ein Post Graduate Diploma in Management (PGDM) am Indian Institute of Management in Bangalore (IIM Bangalore). Herr Shrivastava begann 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. Im Aufsichtsrat der Gesellschaft ist Pradeep Shrivastava seit November 2025 vertreten.

**Dr. Wulf Gordian Hauser LL.M.** (1952, Österreich) ist nach Abschluss seines Studiums der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Wien und der Wirtschaftsuniversität Wien und seiner Ausbildung als Rechtsanwaltsanwärter an der Georgetown University Law Center seit 1983 als Rechtsanwalt tätig. Nach verschiedenen Stationen in Rechtsanwaltssozietäten in Österreich und in den USA, hat er die HAUSER PARTNERS Rechtsanwälte GmbH in Wien gegründet. Seit 1987 ist Herr Hauser Seniorpartner dieser Rechtsanwaltssozietät. Zudem ist er seit 2012 Mitglied der ICC-Kommission für Schiedsgerichtsbarkeit und war unter anderem auch als Mitglied der Österreichischen Übernahmekommission tätig. Im Aufsichtsrat der Gesellschaft ist Herr Hauser seit November 2025 vertreten.

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

**Rajiv Bajaj** (1966, Indien) hat den Master of Science in Manufacturing Systems Engineering. Seine Karriere startete er bei Bajaj Auto Ltd. im Jahr 1990 in der Abteilung „Streamlines Manufacturing Systems“. 1995 wechselte Rajiv Bajaj die Abteilung und arbeitete als General Manager und Vice President in der Abteilung „R + D und Engineering“. Im Jahr 2000 begann er als stellvertretender Geschäftsführer mit der Neuausrichtung der Marketing-, Vertriebs- und Serviceschnittstellen und förderte Exportinitiativen. Im April 2005 wurde er Geschäftsführer der Bajaj Auto Ltd. Rajiv Bajaj, ist Managing Director, CEO und Aktionär der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien. Bajaj Auto Ltd. steht mit der KTM AG, einer Tochtergesellschaft der Bajaj Mobility AG, in einer wesentlichen geschäftlichen Beziehung. In diesem Zusammenhang wird auf den Anhang zum Konzernabschluss (Anhangsangabe 48 „Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen“) verwiesen.

**DI Dr. Iris Filzwieser** (1971, Österreich) graduierte, nach der Ausbildung an der HTL für Maschinenbau und Betriebswirtschaft in Wolfsberg, zum Diplomingenieur an der Montanuniversität Leoben. Im Juni 2005 promovierte sie zur Doktorin der Montanwissenschaften. Iris Filzwieser ist Gründerin und Geschäftsführerin der UrbanGold GmbH und Geschäftsführerin der Mettop GmbH. Zudem fungiert sie als Präsidentin des Austrian Cooperativ Research und sitzt im Leitungsbeirat der Deltaakademie, Montanuniversität Leoben. Darüber hinaus ist Iris Filzwieser in weiteren Funktionen aktiv, unter anderem als Jurymitglied der österreichischen Forschungsgesellschaft FFG, Mitglied der Delegiertenversammlung des Wissenschaftsfonds FWF sowie Ratsmitglied der Technischen Universität Wien.

**Mag. Michaela Friepeß** (1972, Österreich) begann nach dem Studium der Handelswissenschaften ihre berufliche Karriere 1998 als Financial Analyst sowie im Bereich Business Development bei der GE Capital Bank in Wien und in Paris. Im September 2003 wechselte sie in die PIERER-Gruppe. Frau Friepeß verfügt über umfassende Praxiserfahrung und Spezialisierung im Bereich Kapitalmarkt, Corporate Governance, Compliance und Nachhaltigkeit. Zudem verantwortet sie als Mitglied des Vorstands der Pierer Industrie AG die Bereiche Investor Relations, Compliance und Sustainability. Weiters ist sie als Prokuristin der Pierer Konzerngesellschaft mbH tätig.

**Mag. Friedrich Roithner** (1963) begann nach dem Studium der Betriebswirtschaftslehre an der Johannes-Kepler-Universität Linz seine Karriere bei der Ernst & Young GmbH. Nach drei Jahren wechselte er zur Austria Metall AG, wo er bis 2006 (davon ab 2002 im Vorstand) tätig war. Von März 2008 bis Juni 2010 war Friedrich Roithner Vorstand der Unternehmens Invest AG. Er wechselte im Jahr 2007 in die Bajaj Mobility-Gruppe, und war von 2010 – 2023 als Mitglied des Vorstands tätig, von 2015 – 2023 als CFO sowie von 2023 – 2025 in der Funktion als Mitglied des Aufsichtsrates. Zudem war er von 2012 bis 2024 Vorstandsmitglied der Pierer Industrie AG bevor er bis Juni 2025 als Geschäftsführer in der Pierer Konzerngesellschaft mbH fungierte. Seit 1. Juli 2025 ist Friedrich Roithner Mitglied des Vorstands der Pierer Industrie AG und seit 1. Oktober 2025 CEO.

**Mag. Ewald Oberhammer LL.M.** (1974), ist nach dem Abschluss des Studiums der Rechtswissenschaften an der Leopold-Franzens-Universität in Innsbruck und der Universität in Padua und seiner Ausbildung als Rechtsanwaltsanwärter seit 2006 als Rechtsanwalt tätig. Nach verschiedenen Stationen in österreichischen Rechtsanwaltssozietäten, die auf Wirtschafts- und Kapitalmarktrecht spezialisiert sind, hat er im Jahr 2014 die Oberhammer Rechtsanwälte GmbH in Wien gegründet. Seit 2014 ist er Gesellschafter und Geschäftsführer dieser Rechtsanwaltssozietät. Im Aufsichtsrat der Gesellschaft ist Ewald Oberhammer im Jahr 2025 vertreten.

**Dr. Ernst Chalupsky** (1954) ist nach Abschluss des Studiums der Rechtswissenschaften an der Johannes-Kepler-Universität Linz und seiner Ausbildung als Rechtsanwaltsanwärter in einer oberösterreichischen Sozietät seit 1982 als Rechtsanwalt in Wels tätig. Bis zur Fusion mit Saxinger & Baumann zu SCWP im Jahr 2000 hat er gemeinsam mit Dr. Maximilian Gumpoldsberger als Partner die Sozietät Chalupsky & Gumpoldsberger in Wels aufgebaut. Seit 1999 ist er Gesellschafter und Geschäftsführer der Rechtsanwaltssozietät Saxinger Rechtsanwalts GmbH, die auch rechtsberatend für die Gesellschaft und für mit dieser verbundene Unternehmen tätig ist. Im Aufsichtsrat der Gesellschaft war Ernst Chalupsky im Zeitraum von 2014 bis 2022 und im Jahr 2025 vertreten.

### **Wesentliche weitere Funktionen der Mitglieder des Aufsichtsrats**

Die Regeln der Vergütungsverordnung sind auf die Satzung der Bajaj Mobility AG als Gesellschaft mit Sitz in Österreich nicht anwendbar, weshalb die Satzung der Gesellschaft keine Beschränkung der zulässigen Tätigkeiten für den Aufsichtsrat vorgibt. Eine Beschränkung ergibt sich jedoch aus § 86 des österreichischen Aktiengesetzes, demnach Aufsichtsrat nicht sein kann, wer bereits in zehn Kapitalgesellschaften Aufsichtsratsmitglied ist, wobei die Tätigkeit als Vorsitzender doppelt auf diese Höchstzahl anzurechnen ist. Für börsennotierte Gesellschaften wie die Bajaj Mobility AG gilt zusätzlich, dass nicht Aufsichtsrat sein kann, wer bereits in acht börsennotierten Gesellschaften Aufsichtsratsmitglied ist, wobei die Tätigkeit als Vorsitzender doppelt auf diese Höchstzahl anzurechnen ist.

Eine Aufstellung der relevanten Unternehmen und Gesellschaften, bei denen die aktuellen Mitglieder des Aufsichtsrats – nach Kenntnis der Gesellschaft – während der letzten drei Berichtsperioden Mitglied eines Verwaltungs-, Geschäftsführungs- oder Aufsichtsorgans angehörten, findet sich in Anhang 2. Darüber hinaus bestehen für die Mitglieder des Aufsichtsrats keine weiteren wesentlichen Tätigkeiten, Interessenbindungen und Kreuzverflechtungen.

### **3.4 INTERNE ORGANISATION**

#### **Aufgabenteilung im Aufsichtsrat**

Der Aufsichtsrat hat entsprechend den Satzungsbestimmungen einen Vorsitzenden und einen Stellvertreter gewählt. Die Sitzungen werden vom Vorsitzenden und bei dessen Verhinderung von seinem Stellvertreter geleitet.

Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahrgenommen, war in den grundlegenden Entscheidungen des Vorstands frühzeitig involviert und hat den Vorstand beratend begleitet. Einzelne Themen wurden vertiefend in den vom Aufsichtsrat eingerichteten Ausschüssen behandelt, die wiederum dem Gesamtaufsichtsrat über ihre Tätigkeiten berichtet haben.

Der Aufsichtsrat hielt im Geschäftsjahr 2025 acht ordentliche Sitzungen ab. Zusätzlich gab es weitere telefonische Abstimmungsgespräche sowie Beschlussfassungen im elektronischen, fernmündlichen oder schriftlichen Verfahren. Im Geschäftsjahr 2025 kam es zusätzlich aufgrund der wirtschaftlichen Lage der KTM AG zu zahlreichen informellen Abstimmungen und Sitzungen des Aufsichtsrats bzw. von Mitgliedern des Aufsichtsrats, auch unter Beteiligung des Vorstands.

Der Aufsichtsrat hat drei Ausschüsse eingerichtet:

- » Prüfungsausschuss
- » Vergütungsausschuss
- » Ausschuss für Compliance, Investor Relations (IR) und Nachhaltigkeit (ESG)

Die Aufgaben eines Nominierungsausschusses werden aus Effizienzgründen vom gesamten Aufsichtsrat wahrgenommen, da der Aufsichtsrat der Bajaj Mobility AG aus nicht mehr als sechs Mitgliedern besteht.

#### **Personelle Zusammensetzung sämtlicher Aufsichtsratsausschüsse, deren Aufgaben und Kompetenz und Abgrenzung**

##### **Prüfungsausschuss**

- » Vorsitz: Dinesh Thapar
- » Stv. Vorsitz: Srinivasan Ravikumar
- » Mitglied: Dr. Wulf Gordian Hauser

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

Der Prüfungsausschuss ist im Geschäftsjahr 2025 zu zwei Sitzungen zusammengekommen, an denen auch ein Vertreter des Wirtschaftsprüfers teilgenommen hat.

### **Vergütungsausschuss**

- » Vorsitz: Srinivasan Ravikumar
- » Stv. Vorsitzende: Pradeep Shrivastava
- » Mitglied: Dinesh Thapar

Der Vergütungsausschuss ist im Geschäftsjahr 2025 zu einer Sitzung zusammengekommen. In dieser Sitzung hat er sich mit dem Vergütungsbericht befasst und allgemeine Fragen zur Vergütung des Vorstands behandelt.

### **Ausschuss für Compliance, Investor Relations (IR) und Nachhaltigkeit (ESG)**

- » Vorsitz: Dr. Wulf Gordian Hauser
- » Stv. Vorsitzende: Pradeep Shrivastava
- » Mitglied: Dinesh Thapar

Der Ausschuss für Compliance, IR und ESG ist im Geschäftsjahr 2025 zu einer Sitzung zusammengetreten. Darüber hinaus sind seine Mitglieder im regelmäßigen Austausch mit sämtlichen ESG-Stakeholdern im Konzern. Der Ausschuss befasst sich unter anderem mit den Themen der Nachhaltigkeitserklärung und informiert sich regelmäßig, ob die von der Bajaj Mobility AG verfolgten Ziele in den Bereichen Compliance, IR und ESG erfüllt werden. Zu diesem Zweck überwacht der Ausschuss die zur Erreichung dieser Ziele ergriffenen Maßnahmen und unterstützt die Implementierung solcher Maßnahmen in allen Unternehmensbereichen der Bajaj Mobility AG. Zudem unterzieht der Ausschuss die verfolgten Ziele regelmäßig einer Evaluierung.

### **Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse**

Der Aufsichtsrat hat auch im Geschäftsjahr 2025 die ihm nach Gesetz, Satzung, anwendbarer Corporate Governance-Richtlinien und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben und Pflichten gewissenhaft wahrgenommen.

Der Aufsichtsrat hat entsprechend den Satzungsbestimmungen einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Die Sitzungen werden vom Vorsitzenden und bei dessen Verhinderung von seinem Stellvertreter geleitet.

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

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

Die Beschlüsse des Aufsichtsrats werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst; bei Stimmgleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden des Aufsichtsrats den Ausschlag. Die Übertragung des Eigentums an Aktien bzw. Geschäftsanteilen sowie Kapitalerhöhungen jeder Art hinsichtlich der KTM AG, PIERER New Mobility GmbH, Kiska GmbH und deren Tochtergesellschaften, sowie die Veräußerung oder Übertragung des Eigentums am gesamten wesentlichen Gesellschaftsvermögen der Bajaj Mobility AG, KTM AG, PIERER New Mobility GmbH und der Kiska GmbH und deren Tochtergesellschaften bedarf der Zustimmung aller Kapitalvertreter im Aufsichtsrat.

An den Sitzungen des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses nimmt grundsätzlich auch der Vorstand teil, sofern der Vorsitzende des Aufsichtsrats nicht anderes bestimmt. Die Mitglieder des Vorstands haben kein Stimmrecht.

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

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

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

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

### **3.6 KOMPETENZREGELUNG**

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

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

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

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

### **3.7 INFORMATIONS- UND KONTROLLINSTRUMENTE GEGENÜBER DEM VORSTAND**

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

In den Rechnungslegungsprozess ist ein dem Unternehmen angepasstes internes Kontrollsystem integriert, das Grundprinzipien wie Funktionstrennung und Vier-Augen-Prinzip beinhaltet. Durch interne und externe Überprüfungen wird sichergestellt, dass die Prozesse ständig verbessert und optimiert werden. Weiters besteht ein konzern einheitliches Berichtswesen zur laufenden Kontrolle und Steuerung des Risikomanagement-Prozesses. Das Konzernberichtswesen unterliegt einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess, sodass der Vorstand noch zeitnaher und umfassender über den Grad der Zielerreichung sowie über Markt- und Wettbewerbsveränderungen informiert wird.

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

Weiterführende Informationen zum Risikomanagement sind dem Konzernanhang 2025, Abschnitt VII „Bericht zu finanziellen Risiken“ sowie dem Konzernlagebericht, Kapitel 6 „Chancen- und Risikobericht“, zu entnehmen.

# 4 VORSTAND

## 4.1 / 4.2 MITGLIEDER DES VORSTANDS, WEITERE TÄTIGKEITEN UND INTERESSENSBINDUNGEN

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

Der Vorstand der Bajaj Mobility AG setzte sich im Geschäftsjahr 2025 wie folgt zusammen:

Name (Geburtsjahr)	Funktion <sup>1)</sup>	Erstbestellung	Ende laufende Funktionsperiode
Gottfried Neumeister (1977)	Vorsitzender (CEO)	01.Sep.24	31.Dez.28
	Verantwortungsbereiche: Strategie, Projektmanagement, Design, F&E, Produktion / Logistik, Qualitätsmanagement, Vertrieb / Marketing, Kundendienst, Motorsport, Kommunikation, Personal		
Petra Preining (1973)	Mitglied (CFO)	16.Sep.25	31.Dez.28
	Verantwortungsbereiche: Controlling, Accounting / Tax, Einkauf, IT, Dealer Finance, Treasury, Risk Management, ESG, Investor Relations		
Verena Schneglberger-Grossmann (1979)	Mitglied (CLO)	01.Jun.25	31.Dez.25
	Verantwortungsbereiche: Recht, Real Estate, Joint Ventures		
Stefan Pierer (1956)	Stv. Vorsitzender (Co-CEO)	2. Jun.15 <sup>2)</sup>	30.Jun.25

1) Stv. = stellvertretende(r)

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

**Mag. Gottfried Neumeister** (1977, Österreich) war nach Abschluss seines Studiums der internationalen Betriebswirtschaft an der Universität Wien als Berater bei der Siemens AG Austria tätig. Im Jahr 2003 gründete er gemeinsam mit Niki Lauda flyniki und war als Geschäftsführer für den erfolgreichen Aufbau des Luftfahrtgeschäfts (bis zum Verkauf an Air Berlin) verantwortlich. Im Jahr 2012 wechselte Herr Neumeister zur DO & CO Aktiengesellschaft, wo er verschiedene Positionen im Vorstand bekleidete, zuletzt (2021-2023) als Co-CEO. Seit dem 1. September 2024 ist Gottfried Neumeister Mitglied des Vorstands der Bajaj Mobility AG und der KTM AG und seit 23. Jänner 2025 CEO.

**Mag. Petra Preining** (1973, Österreich) studierte Betriebswirtschaftslehre an der Wirtschaftsuniversität Wien. Als ausgewiesene Finanzexpertin verfügt sie über langjährige internationale Erfahrung in unterschiedlichen Unternehmen. Seit 2022 war Frau Preining CFO der börsennotierten AT&S Austria Technologie & Systemtechnik AG tätig, davor in gleicher Position bei der börsennotierten Semperit AG Holding. Darüber hinaus hat sie verschiedene leitenden Funktionen innerhalb der B&C-Gruppe ausgeübt. Frühere berufliche Stationen führten sie zu Unternehmen wie Deloitte Tax Wirtschaftsprüfungs GmbH, Kraft Foods und Unilever. Frau Preining fungiert seit 16. September 2025 als Chief Financial Officer der Bajaj Mobility AG und der KTM AG.

**Mag. Verena Schneglberger-Grossmann** (1979, Österreich) absolvierte das Diplomstudium der Rechtswissenschaften an der Leopold-Franzens-Universität in Innsbruck. Im Jahr 2008 erfolgte die Eintragung als Rechtsanwältin. Von 2010 bis 2015 war Verena 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, seit 2022 war Verena Schneglberger-Grossmann Prokuristin der KTM AG und im Zeitraum zwischen 01. Juni bis 31. Dezember 2025 als Chief Legal Officer tätig.

**DI Stefan Pierer** (1956, Österreich) begann seine Karriere 1982, nach dem Abschluss seiner Ausbildung an der Montanuniversität Leoben (Betriebs- und Energiewirtschaft), bei der HOVAL GmbH als Vertriebsassistent und später als Vertriebsleiter und Prokurist. 1987 gründete er die Bajaj Mobility-Gruppe, in der er als Aktionär und Vorstand tätig war. Seit 1992 war er Aktionär und Vorstand der KTM AG. 2011 begann er mit dem Aufbau der Pierer Industrie AG, deren indirekter Alleinaktionär und Vorstandsvorsitzender er ist.

Wesentliche weitere Funktionen der Mitglieder des Vorstands können Anhang 3 entnommen werden.

#### 4.3 ANZAHL DER ZULÄSSIGEN TÄTIGKEITEN

Die Regeln der Vergütungsverordnung sind auf die Satzung der österreichischen Bajaj Mobility AG nicht anwendbar. Daher sieht die Satzung der Gesellschaft keine Beschränkung der zulässigen Tätigkeiten vor. C-Regel 26 (Comply-or-Explain-Regel) des Österreichischen Corporate Governance Kodex besagt, dass Mitglieder des Vorstands insgesamt nicht mehr als vier Aufsichtsratsmandate (Vorsitz zählt doppelt) in konzernexternen Aktiengesellschaften ausüben dürfen. Die Bajaj Mobility AG erfüllt diese Regelung.

#### 4.4 MANAGEMENTVERTRÄGE

Es existieren keine Managementverträge.

## 5 ENTSCHÄDIGUNGEN, BETEILIGUNGEN UND DARLEHEN

#### 5.1 INHALT UND FESTSETZUNGSVERFAHREN DER ENTSCHÄDIGUNG UND DER BETEILIGUNGSPROGRAMME

Es wird auf die Ausführungen des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2025 verwiesen.

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

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

Es wird auf die Ausführungen des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2025 verwiesen.

Per 31. Dezember 2025 hielten die folgenden aufrechten Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Bajaj Mobility AG Aktien der Gesellschaft:

Person	Aktienbesitz		Anzahl Aktien	Stimmrechte <sup>1)</sup>
	Unmittelbar	Mittelbar		
Gottfried Neumeister 1) Gerundet	Ja	Nein	22.277	0,07%

Die Mitglieder des Aufsichtsrats (Srinivasan Ravikumar, Dinesh Thapar, Pradeep Shrivastava und Dr. Wulf Gordian Hauser) hielten nach Kenntnis der Gesellschaft weder direkt noch indirekt Aktien an der Gesellschaft.

# 6 MITWIRKUNGSRECHTE DER AKTIONÄRE

## 6.1 STIMMRECHTSBESCHRÄNKUNG UND -VERTRETUNG

Jede Stückaktie der Bajaj Mobility AG gewährt ein Stimmrecht. Es existieren keine Vorzugsaktien oder Einschränkungen für die ausgegebenen Stückaktien. Das Prinzip „one share – one vote“ kommt somit zum Tragen. Das Stimmrecht in der Hauptversammlung kann auch durch Bevollmächtigte ausgeübt werden.

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

## 6.2 STATUTARISCHE QUOREN

Sofern das Gesetz nicht zwingend eine andere Mehrheit vorschreibt, beschließt die Hauptversammlung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen, und in jenen Fällen, in denen eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Die Satzung der Bajaj Mobility AG sieht keine gegenüber dem österreichischen Aktiengesetz höheren Stimmerfordernisse vor.

## 6.3 / 6.4 EINBERUFUNG DER HAUPTVERSAMMLUNG, TRAKTANDIERUNG

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

Die Einberufung ist spätestens am 28. Tag vor einer ordentlichen Hauptversammlung, ansonsten spätestens am 21. Tag vor der Hauptversammlung bekannt zu machen. Die Einberufung wird über die Elektronische Verlautbarungs- und Informationsplattform des Bundes (Österreich), über ein europäisches Verbreitungssystem, SWIFT und über CONNEXOR® (Schweiz) bekannt gemacht und auf der Webseite der Bajaj Mobility AG zur Verfügung gestellt.

Die Hauptversammlung wird in der Regel durch den Vorstand einberufen.

Daneben hat der Vorstand die Hauptversammlung einzuberufen, wenn Aktionäre, deren Anteile zusammen 5% des Grundkapitals erreichen, die Einberufung schriftlich unter Vorlage der Tagesordnung und eines Beschlussvorschlags zu jedem Tagesordnungspunkt verlangen und ihr Verlangen begründen.

Abweichend von dieser gesetzlichen Bestimmung, kann die Satzung das Recht, die Einberufung der Hauptversammlung zu verlangen, an eine weniger strenge Form oder an den Besitz eines geringeren Anteils am Grundkapital knüpfen. Die Satzung der Bajaj Mobility AG sieht derzeit keine von den gesetzlichen Anforderungen abweichenden Bestimmungen vor. Die antragstellenden Aktionäre müssen seit mindestens drei Monaten vor Antragstellung Inhaber der Aktien sein und die Aktien bis zur Entscheidung über den Antrag halten. Wenn die Einberufung nicht vom Vorstand ausgeht, ist dieser zur notwendigen Mitwirkung an der ordnungsgemäßen Einberufung und Vorbereitung der Hauptversammlung verpflichtet.

## 6.5 AKTIENBUCH

Die Bajaj Mobility AG hat ausschließlich Inhaberaktien ausstehend und führt demzufolge kein Aktienbuch.

# 7 KONTROLLWECHSEL UND ABWEHRMASSNAHMEN

## 7.1 ANGEBOTSPFLICHT

Auf die Bajaj Mobility AG sind die Bestimmungen des österreichischen Übernahmegesetzes anwendbar. Dieses kennt sowohl verpflichtende als auch freiwillige Übernahmeangebote. Die Satzung der Bajaj Mobility AG enthält in der zum 31. Dezember 2025 gültigen Fassung eine Opting-out Klausel im Sinne des schweizerischen Finanzmarktinfrastukturgesetz (FinFraG).

Die Bajaj Mobility AG unterstand am Bilanzstichtag den im FinFraG enthaltenen Bestimmungen über öffentliche Kaufangebote. Gemäß Artikel 135 Abs 1 FinfraG muss grundsätzlich jeder, der Beteiligungsrechte erwirbt und damit den Grenzwert von 33 1/3% der Stimmrechte überschreitet, zwingend ein öffentliches Kaufangebot unterbreiten.

Die außerordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft beschloss am 26. Februar 2021 eine Opting Out-Klausel gemäß dem schweizerischen Übernahmerecht in die Satzung der Gesellschaft aufzunehmen. Hintergrund der Aufnahme der Opting Out-Klausel ist der Umstand, dass auf die Gesellschaft wegen der parallelen Kotierung an der SIX Swiss Exchange, sowie der Wiener Börse das schweizerische und das österreichische Übernahmerecht parallel anzuwenden wären. Um einen daraus allenfalls resultierenden Normenkonflikt zu vermeiden hat die Gesellschaft in die Satzung eine Opting Out-Klausel nach schweizerischem Übernahmerecht aufgenommen. Demnach besteht nach dem schweizerischen Übernahmerecht keine Angebotspflicht, solange nach den Bestimmungen des österreichischen Übernahmerechts keine Angebotspflicht besteht. Kommt es hingegen zu einem freiwilligen Angebot oder einem Pflichtangebot nach österreichischem Recht, so sind die Bestimmungen des schweizerischen Übernahmerechts weiterhin zu beachten.

### **Pflichtangebote gemäß österreichischem Aktiengesetz**

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

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

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

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

Bei der Berechnung der kontrollrelevanten Schwellenwerte bleiben eigene Aktien unbeachtet; ihre Stimmrechte ruhen.

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

Um die Interessen der Aktionäre zu schützen, sieht das Übernahmegesetz vor, dass bei einem Pflichtangebot eine doppelte Untergrenze für den Angebotspreis eingehalten werden muss: Der Angebotspreis darf nicht unter

- » der höchsten Gegenleistung liegen, die der Bieter (oder ein mit ihm gemeinsam vorgehender Rechtsträger) in den letzten zwölf Monaten vor dem Übernahmeangebot für Aktien der Zielgesellschaft leistete.
- » dem durchschnittlichen, nach den jeweiligen Handelsvolumina gewichteten, Börsenkurs der Aktien der Zielgesellschaft in den letzten sechs Monaten liegen.

### **Freiwilliges Angebot zur Kontrollerlangung gemäß österreichischem Aktiengesetz**

Ein solches Angebot kann von einem Bieter veröffentlicht werden, der zwar keine kontrollierende Beteiligung an der Zielgesellschaft hält, eine solche Beteiligung aber anstrebt. Die Bestimmungen über die Pflichtangebote, auch hinsichtlich des Mindestpreises, sind sinngemäß anzuwenden.

Angebote, durch die der Bieter eine kontrollierende Beteiligung erlangen könnte, sind kraft Gesetzes dadurch bedingt, dass dem Bieter im Rahmen des Angebots Annahmeerklärungen zugehen, die mehr als 50% der ständig stimmberechtigten Aktien umfassen, die Gegenstand des Angebots sind.

### **Freiwilliges Angebot gemäß österreichischem Aktiengesetz**

Ein freiwilliges Angebot ist weder Rechtsfolge noch Mittel zur Herbeiführung eines Kontrollwechsels. Das freiwillige Angebot wird in der Praxis häufig von bestehenden Kontrollaktionären eingesetzt, um den Streubesitz zu verringern. Beim freiwilligen Angebot ist der Bieter bei der Festsetzung des Angebotspreises keiner gesetzlichen Preisregelung unterworfen und kann daher den Angebotspreis frei bestimmen.

### **Kontrollwechsel ohne Angebot gemäß österreichischem Aktiengesetz**

Das Sanierungsprivileg im österreichischen Übernahmerecht stellt eine zentrale Ausnahme von der Pflicht zur Stellung eines öffentlichen Übernahmeangebots dar. Für die Inanspruchnahme des Privilegs muss sich die Zielgesellschaft in einer wirtschaftlichen Notlage befinden, die ohne Kapitalzufuhr oder Restrukturierung den Fortbestand gefährdet. Der Erwerb der Anteile muss objektiv dazu geeignet und subjektiv darauf gerichtet sein, das Unternehmen nachhaltig zu sanieren und es darf kein milderes Mittel zur Sanierung zur Verfügung stehen, das ohne Kontrollwechsel auskäme.

## **7.2 KONTROLLWECHSELKLAUSELN**

Im Falle eines öffentlichen Pflichtübernahmeangebots, in welchem der derzeitige Mehrheitsaktionär nicht als ein mit dem Bieter gemeinsam vorgehender Rechtsträger zu qualifizieren ist, kann das Vorstandsmitglied Mag. Petra Preining innerhalb von sechs Monaten ab Eintritt des Kontrollwechsels unter Einhaltung einer Frist von drei Monaten ihr Amt als Mitglied des Vorstandes der Gesellschaft niederlegen und ihren Vorstandsdienstvertrag kündigen. Als Kompensation für die Kündigung erhält das Vorstandsmitglied eine Abfindung im Umfang ihrer fixen und variablen Vergütung für die Restlaufzeit ihres Vorstandsdienstvertrages, höchstens jedoch für ein volles Jahr.

Es existieren keine darüber hinaus gehenden Entschädigungsvereinbarungen zwischen der Gesellschaft und ihren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebots.

# **7.A TRANSPARENZ ÜBER NICHTFINANZIELLE BELANGE**

Die Bajaj Mobility AG erstellte eine konsolidierte „Nichtfinanzielle Erklärung“ in Übereinstimmung mit den European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Diese Erklärung stellt seit dem Berichtsjahr 2024 einen Abschnitt des Konzernlageberichts dar (ist somit Bestandteil des Jahresfinanzberichts) und wird extern geprüft.

## 8 REVISIONSSTELLE

### 8.1 DAUER DES MANDATS UND AMTSDAUER DES VERANTWORTLICHEN PRÜFUNGSPARTNERS

In der außerordentlichen Hauptversammlung vom 19. November 2025 wurde MOORE CENTURION Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungs GmbH, Wien, zum Abschlussprüfer und zum Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2025 bestellt. Der verantwortliche Prüfungspartner ist Dr. Andreas Staribacher; er trat sein Amt erstmals für das Geschäftsjahr 2025 an. Darüber hinaus wurde die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft (FN 269725 f), Linz, zum Prüfer der nichtfinanziellen Erklärung (konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 267a UGB) bestellt. Der verantwortliche Prüfungspartner ist Mag. Alexander Gall.

### 8.2 / 8.3 REVISIONSHONORAR/ZUSÄTZLICHE HONORARE

Es wird auf den Konzernanhang 2025, Abschnitt IV „Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung“, Angabe 20 „Aufwendungen für den Abschlussprüfer“, verwiesen.

### 8.4 INFORMATIONSTRUMENTE DER EXTERNEN REVISION

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

Der Prüfungsausschuss hat einen Vorschlag für die Auswahl des Abschlussprüfers zu erarbeiten und bereitet den Vorschlag des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung für dessen Wahl vor.

Darüber hinaus hat der Prüfungsausschuss mit dem Abschlussprüfer in einer Besprechung die Abwicklung der wechselseitigen Kommunikation festzulegen. Der Prüfungsausschuss hat weiters Nicht-Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) zu genehmigen. Schließlich werden auch die Unabhängigkeit und die Tätigkeiten des Abschlussprüfers insbesondere im Hinblick auf die für die geprüfte Gesellschaft erbrachten zusätzlichen Leistungen geprüft und überwacht.

Die Vergütung des Wirtschaftsprüfers wird regelmäßig auf Marktüblichkeit überprüft. Entsprechend der österreichischen und europäischen Gesetzgebung darf der auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer längstens für einen ununterbrochenen Zeitraum von sieben Jahren an der Prüfung mitwirken. Danach hat ein Wechsel des auftragsverantwortlichen Wirtschaftsprüfers zu erfolgen (personenbezogene, interne Rotation). Infolge der Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 vom 16. April 2014 über die spezifischen Anforderungen an die Abschlussprüfung bei Unternehmen von öffentlichem Interesse dürfen Abschlussprüfer längstens für einen ununterbrochenen Zeitraum von zehn Jahren Abschlussprüfer eines Unternehmens von öffentlichem Interesse sein. Danach hat ein Wechsel des Abschlussprüfers stattzufinden (externe Rotation).

## 9 INFORMATIONSPOLITIK

Die Gesellschaft unterhält im Sinne einer dauernden Informationsquelle auf der Internetseite <https://www.bajajmobility.com> einen Investor Relations Bereich, der allgemein zugänglich ist. Dort sind alle wichtigen Informationen und Dokumente für Aktionäre abrufbar.

Die Bajaj Mobility AG veröffentlicht einen Jahresfinanzbericht und Halbjahresfinanzbericht sowie auf Jahresbasis den Konzernabschluss und -lagebericht auf Gruppenebene, den Jahresabschluss und Lagebericht der Bajaj Mobility AG, den konsolidierten Corporate-Governance-Bericht gemäß Österreichischem Corporate Governance Kodex und den Corporate-Governance-Bericht gemäß der Schweizer Corporate Governance-Richtlinie sowie den Vergütungsbericht. Das Unternehmen stellt zudem freiwillig einen Geschäftsbericht und die Investorenpräsentation zur Verfügung.

Darüber hinaus können dem Investor-Relations-Bereich die getätigten Eigengeschäfte von Führungskräften und Stimmrechts-mitteilungen entnommen werden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, einen Anschluss an ein geeignetes elektronisch betriebenes europaweites Informationsverbreitungssystem zu unterhalten und (die gemäß Artikel 17 der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 zu veröffentlichenden) Insiderinformationen und Meldungen zu Eigengeschäften von Führungskräften über dieses System in deutscher und englischer Sprache zu verbreiten. Die Insider-Informationen der Bajaj Mobility AG sind auf den Webseiten <https://www.bajajmobility.com/newsroom/ad-hoc-news> und <https://issuerinfo.oekb.at/startpage.html> verfügbar und können weiters nach Anmeldung unter <https://www.bajajmobility.com/investor-relations/ir-contact-newsletter> (Investor Relations Push Verteiler: Anmeldung für IR-Newsletter) bezogen werden.

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

Die Kontaktinformationen der Gesellschaft finden sich auf der Webseite der Gesellschaft unter dem Link <https://www.bajajmobility.com/kontakt>.

Das Management der Bajaj Mobility AG und/oder das Investor Relations Team nehmen an zahlreichen Investorenveranstaltungen (zum Beispiel Konferenzen und Roadshows) teil, um die Kapitalmarktteilnehmer persönlich über die Geschäftslage und Strategie zu informieren.

## 10 HANDELSSPERRZEITEN

Die Bajaj Mobility AG unterlag im Geschäftsjahr 2025 aufgrund der Zulassung der Aktien zum Amtlichen Handel (Segment prime market) der Wiener Börse den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Marktmissbrauch (Marktmissbrauchsverordnung, kurz: MAR). Diese normiert ein Handelsverbot für Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen. Dieses Verbot betrifft:

- » Personen, die einem Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorgan der Gesellschaft (Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats) angehören und
- » Personen, die als höhere Führungskraft zwar keinem dieser Organe angehören, aber regelmäßig Zugang zu Insiderinformationen mit direktem oder indirektem Bezug zu diesem Unternehmen haben und befugt sind, unternehmerische Entscheidungen über zukünftige Entwicklungen und Geschäftsperspektiven der Gesellschaft zu treffen.

Das Handelsverbot erstreckt sich auf den geschlossenen Zeitraum von 30 Kalendertagen vor Ankündigung eines Zwischenberichts oder eines Jahresabschlussberichts, zu deren Veröffentlichung die Gesellschaft verpflichtet ist. In diesem Zeitraum dürfen Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen, nur im Einzelfall, aufgrund außergewöhnlicher Umstände und mit ausdrücklicher Erlaubnis der Gesellschaft, Geschäfte mit Aktien der Gesellschaft tätigen.

Die Bajaj Mobility AG hat im Geschäftsjahr 2025 folgende generellen Handelssperrzeiten für Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen, eingerichtet:

- » 28. April 2025 bis zur Veröffentlichung des Jahresfinanzberichts 2024 am 28. Mai 2025;
- » 28. Juli 2025 bis zur Veröffentlichung des Halbjahresfinanzberichts 2025 am 28. August 2025.

Es wurden für diese Zeiträume keine Ausnahmen vom generellen Handelsverbot beantragt bzw. gewährt.

Darüber hinaus existiert für Insider (gemäß MAR) ein Handelsverbot vom Zeitraum des Vorliegens einer Insiderinformation (gemäß MAR) bis zu ihrer Veröffentlichung.

# ANHANG 1: MIT DEN AKTIEN DER BAJAJ MOBILITY AG VERBUNDENEN RECHTE

## VERMÖGENSRECHTE

### Dividendenrechte/Recht auf Beteiligung am Gewinn

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

Die Anteile der Aktionäre am Gewinn der Gesellschaft bestimmen sich nach ihren Anteilen am Grundkapital. Diesbezüglich bestehen keine Beschränkungen für gebietsfremde Wertpapierinhaber.

Dividenden dürfen nur aus dem bereinigten Bilanzgewinn, wie er in dem von Vorstand und Aufsichtsrat festgestellten Jahresabschluss (Einzelabschluss) der Gesellschaft nach UGB ausgewiesen ist, gezahlt werden.

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

### Vorzugsrechte bei Angeboten zur Zeichnung von Aktien derselben Kategorie

Jeder Aktionär kann bei einer Kapitalerhöhung die Zuteilung von so vielen Aktien begehren, wie es seinem bisherigen Anteil entspricht (Bezugsrecht). Das Bezugsrecht kann durch einen Hauptversammlungsbeschluss mit qualifizierter Mehrheit von drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals ausgeschlossen werden. Für einen Bezugsrechtsausschluss muss ein sachlicher Grund vorliegen.

### Recht auf Beteiligung am Saldo im Falle einer Liquidation

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

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

## RECHTE IM ZUSAMMENHANG MIT DER HAUPTVERSAMMLUNG

### Teilnahmerecht

Jeder Aktionär hat das Recht an der Hauptversammlung teilzunehmen, da die Aktionäre ihre Rechte in der Hauptversammlung ausüben. Die Teilnahmerechtigung an der Hauptversammlung richtet sich nach dem Anteilsbesitz jeweils am Ende des zehnten Tages vor dem Tag der Hauptversammlung (Nachweisstichtag).

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

## **Antragsrechte**

Gemäß § 109 des österreichischen Aktiengesetzes können Aktionäre, deren Anteile zusammen 5% des Grundkapitals erreichen, unter bestimmten Umständen schriftlich verlangen, dass Punkte auf die Tagesordnung der nächsten Hauptversammlung gesetzt und bekannt gemacht werden.

Gemäß § 110 des österreichischen Aktiengesetzes können Aktionäre, deren Anteile zusammen 1% des Grundkapitals erreichen, der Gesellschaft zu jedem Punkt der Tagesordnung in Textform Vorschläge zur Beschlussfassung übermitteln und unter bestimmten Umständen verlangen, dass diese Vorschläge auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich gemacht werden.

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

## **Auskunfts- bzw. Fragerecht**

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

## **Rederecht**

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

## **Stimmrechte und Anfechtungsrecht**

Jeder Aktionär hat ein Stimmrecht in der Hauptversammlung entsprechend der Höhe seiner Beteiligung. Der Aktionär hat drei Möglichkeiten, sein Stimmrecht auszuüben: Er kann für einen Antrag oder gegen einen Antrag stimmen oder sich der Stimme enthalten. In bestimmten Fällen der Befangenheit des Aktionärs ruht das Stimmrecht für die konkrete Beschlussfassung. Sofern das Gesetz nicht zwingend eine andere Mehrheit vorschreibt, beschließt die Hauptversammlung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen, und in jenen Fällen, in denen eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals. Jeder Aktionär ist berechtigt, Hauptversammlungsbeschlüsse anzufechten, wobei eine Anfechtung die nachträgliche Aufhebung eines wirksam zustande gekommenen Beschlusses bewirken kann. Anfechtbar sind alle Beschlüsse, die Gesetze oder die Satzung verletzen, aber keine Nichtigkeit begründen. Aktionäre haben Widerspruch zu Protokoll zu erheben, um anfechtungsberechtigt zu sein.

# **ANHANG 2: TÄTIGKEITEN VON MITGLIEDERN DES AUFSICHTSRATS IN VERWALTUNGS-, GESCHÄFTSFÜHRUNGS- ODER AUFSICHTSORGANEN**

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

<b>Mitglied des Aufsichtsrats</b>	<b>Gesellschaft</b>	<b>Position<sup>1)</sup></b>	<b>Aufrecht</b>
Srinivasan Ravikumar	KTM AG <sup>3)</sup>	AR-Mitglied	Ja
	Bajaj Auto International Holdings AG <sup>2)</sup>	AR-Vorsitzender	Ja
	Bajaj Auto International Holdings BV <sup>2)</sup>	Verwaltungsratsmitglied	Ja
	Bajaj Auto Ltd.	Vorstand	Ja
	Bajaj Auto Technology Ltd.	Vorstand	Ja
	Bajaj Auto Spain. S.L.U.	Vorstand	Ja
	Maharashtra Scooters Ltd.	Vorstand	Ja
Dinesh Thapar	KTM AG <sup>3)</sup>	AR-Mitglied	Ja
	Bajaj Auto International Holdings AG <sup>2)</sup>	Stv. AR-Vorsitzender	Ja
	Bajaj Auto Ltd.	Vorstand	Ja
	Bajaj Auto Technology Ltd.	Vorstand	Ja
	PT. Bajaj Auto Indonesia	AR-Mitglied	Ja
	Bajaj Auto (Thailand) Ltd.	Vorstand	Ja
	Bajaj Auto Spain S.L.U.	Vorstand	Ja
	Bajaj Do Brasil Comercio De Motocicletas LTDA	Vorstand	Ja
Pradeep Shrivastava	KTM AG <sup>3)</sup>	AR-Vorsitzender	Ja
	Bajaj Auto Ltd.	Vorstand	Ja
Dr. Wulf Gordian Hauser LL.M.	Hauser Partners – Rechtsanwälte GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Hauser Partners Rechtsanwälte GmbH & Co KG	Geschäftsführer	Ja
	Bajaj Auto International Holdings AG <sup>2)</sup>	AR-Mitglied	Ja
	Château Dysis M.I.K.E. Griechenland	Vorstand	Ja
	Paraggi Beteiligungsverwaltungs GmbH	Geschäftsführer	Ja
Josef Blazicek	All for One Group SE	AR-Vorsitzender	Ja
	Leoni AG	AR-Mitglied	Nein
	Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)	AR-Mitglied	Ja
	Pankl Racing Systems AG	Stv. AR-Vorsitzender	Ja
	Bajaj Auto International Holdings AG <sup>2)</sup>	AR-Mitglied	Nein
	Pierer Industrie AG	Stv. AR-Vorsitzender	Ja
	swisspartners Group AG	Mitglied Verwaltungsrat	Ja
	SHW AG	AR-Mitglied	Nein
	Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH	AR-Mitglied	Nein
Rajiv Bajaj	KTM AG <sup>3)</sup>	Stv. AR-Vorsitzender	Ja
	Bajaj Auto Ltd.	Geschäftsführer	Ja
	Bajaj Auto International Holdings AG <sup>2)</sup>	Stv. AR-Vorsitzender	Ja
Dr. Iris Filzwieser	Bajaj Auto International Holdings AG <sup>2)</sup>	AR-Mitglied	Ja
	METTOP GmbH	Geschäftsführerin	Ja
Mag. Michaela Friepeß	Leoni AG	AR-Mitglied	Ja
	Bajaj Auto International Holdings AG <sup>2)</sup>	Vorstand	Ja
	Bajaj Auto International Holdings AG <sup>2)</sup>	AR-Mitglied	Nein
	Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH	AR-Mitglied	Ja
	SHW AG	AR-Mitglied	Ja
	Pierer Industrie AG	Vorstandsmitglied	Ja
Mag. Friedrich Roithner	KTM AG <sup>3)</sup>	AR-Vorsitzender	Nein
	KTM Components GmbH <sup>3)</sup>	AR-Vorsitzender	Nein
	L1-Beteiligungs GmbH	Geschäftsführer	Ja
	L2-Beteiligungs GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Leoni AG	AR-Vorsitzender	Ja
	Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)	AR-Mitglied	Ja
	Pankl Racing Systems AG	AR-Mitglied	Ja
	Bajaj Auto International Holdings AG	Vorstandsmitglied	Nein
	Pierer Beteiligungs GmbH	Geschäftsführer	Ja

Mag. Friedrich Roithner	2. Pierer Beteiligungs GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Pierer Konzerngesellschaft mbH	Geschäftsführer	Nein
	Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH	AR-Mitglied	Ja
	SHW AG	AR-Mitglied	Ja
	PB Invest GmbH	Geschäftsführer	Nein
	Pierer Invest GmbH	Geschäftsführer	Ja
	PIERER Green Energy GmbH	Geschäftsführer	Nein
	PIERER IMMOREAL GmbH	Geschäftsführer	Nein
	PIERER IMMOREAL Deutschland GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Pierer Industrie AG	Vorstandsmitglied, CEO	Ja
	RM 2 Radbeteiligungs GmbH (PIERER 2 Radbeteiligungs GmbH)	Geschäftsführer	Nein
	Robau Beteiligungsverwaltungs GmbH	Geschäftsführer	Ja
	RVG NewCo	Geschäftsführer	Ja
Mag. Stephan Zöchling	Pierer Industrie AG	Vorstand	Nein
	Erne Group Beteiligungsgesellschaft	Stv. AR-Vorsitzender	Ja
	Dabepo Holding GmbH	Geschäftsführer	Ja
	REMUS Elite Equestrian GmbH	Geschäftsführer	Ja
	REMUS Holding GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Remus Innovation d.o.o.	Geschäftsführer	Ja
	Remus Innovation Forschungs- und Abgasanlagen Produktions GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Remus Innovation GmbH	Geschäftsführer	Ja
Mag. Ewald Oberhammer	KTM AG <sup>3)</sup>	AR-Mitglied	Ja
Dr. Ernst Chalupsky	KTM AG <sup>3)</sup>	AR-Mitglied	Nein
	Bajaj Auto International Holdings AG <sup>2)</sup>	AR-Vorsitzender	Nein

1) AR = Aufsichtsrat, Stv. = Stellvertretende(r), CEO = Chief Executive Officer

2) Teil des Bajaj Auto Ltd.-Konzerns

3) Teil der Bajaj Mobility-Gruppe

## ANHANG 3: WESENTLICHE WEITERE FUNKTIONEN DER MITGLIEDER DES VORSTANDS

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

Vorstandsmitglied	Gesellschaft/Organisation	Position <sup>1)</sup>	Aufrecht
Mag. Gottfried Neumeister	KTM AG <sup>3)</sup>	Vorstand, CEO	Ja
	KTM Components GmbH <sup>3)</sup>	AR-Mitglied	Ja
	KTM North America Inc. <sup>3)</sup>	VS-Mitglied	Ja
	Privatstiftung Lauda	VS-Mitglied	Ja
Mag. Petra Preining	KTM AG <sup>3)</sup>	VS-Mitglied	Ja
	KTM Components GmbH <sup>3)</sup>	AR-Mitglied	Ja
	Frequentis AG	AR-Mitglied	Ja

DI Stefan Pierer	European Association of Motorcycle Manufacturers	Vizepräsident	Ja
	Industriellenvereinigung Oberösterreich	Präsident	Nein
	KTM AG	VS-Vorsitzender	Nein
	KTM Motorsports Inc.	VS-Mitglied	Nein
	KTM North America Inc.	VS-Mitglied	Nein
	Mercedes-Benz AG	AR-Mitglied	Ja
	Mercedes-Benz Group AG	AR-Mitglied	Ja
	MR IMMOREAL GmbH	Geschäftsführer	Ja
	P Immobilienverwaltung GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Pankl AG (vormals Pankl SHW Industries AG)	AR-Vorsitzender	Ja
	Pankl Racing Systems AG	AR-Vorsitzender	Ja
	Bajaj Auto International Holding AG	VS-Mitglied	Nein
	Pierer Beteiligungs GmbH	Geschäftsführer	Ja
	PIERER IMMOREAL GmbH	Geschäftsführer	Ja
	Pierer Industrie AG	VS-Mitglied, CEO	Nein
	Pierer Konzerngesellschaft mbH	Geschäftsführer	Ja
	Pierer Swiss AG	Verwaltungsrat	Ja
	RM 2 Radbeteiligungs GmbH (vormals PIERER 2 Radbeteiligungs GmbH) 2)	Geschäftsführer	Nein
	Schwäbische Hüttenwerke Automotive GmbH	AR-Mitglied	Nein
	SHW AG	AR-Mitglied	Nein
	Oberbank AG	AR-Mitglied	Nein
	swisspartners Group AG	Verwaltungsratsmitglied	Nein
	Robau Beteiligungsverwaltungs GmbH	Geschäftsführer	Nein
PiMa Beteiligungsverwaltungs GmbH	Geschäftsführer	Nein	
RVG NewCo GmbH	Geschäftsführer	Nein	
Mag. Verena Schneglberger-Grossmann	KTM AG <sup>3)</sup>	VS-Mitglied	Nein
	Bajaj Auto International Holdings AG <sup>2)</sup>	VS-Mitglied	Ja

1) AR = Aufsichtsrat, VS = Vorstand, Stv. = Stellvertretende(r), CEO = Chief Executive Officer/Vorstandsvorsitzender, CFO = Chief Financial Officer

2) Teil des Bajaj Auto Ltd.-Konzerns

3) Teil der Bajaj Mobility-Gruppe

Der Vorstand der Bajaj Mobility AG

Mattighofen, im März 2026



Mag. Gottfried Neumeister  
CEO



Mag. Petra Preining  
CFO

# KONZERNLAGEBERICHT

zum Konzernabschluss per 31.12.2025



# INHALTSVERZEICHNIS

1 Entwicklung der Bajaj Mobility-Gruppe.....	3
1.1 Das Unternehmen .....	3
1.2 Informationen im Zusammenhang mit im Jahr 2025 abgeschlossenen Sanierungsverfahren von wesentlichen Tochterunternehmen .....	3
1.3 Weitere wesentliche Ereignisse während des Geschäftsjahres .....	4
2 Wirtschaftliches Umfeld und Marktentwicklung.....	7
2.1 Volkswirtschaft und geopolitische Entwicklungen .....	7
2.2 Marktentwicklung .....	8
2.3 Absatzentwicklung.....	10
2.4 Umsatzentwicklung .....	12
2.5 Produktionsentwicklung.....	12
3 Finanzielle Leistungsindikatoren.....	13
3.1 Ergebnisanalyse.....	13
3.2 Bilanzanalyse .....	14
3.3 Liquiditätsanalyse .....	16
3.4 Investitionen .....	17
4 Nichtfinanzielle Erklärung .....	18
Über diese nichtfinanzielle Erklärung.....	18
Nachhaltigkeit bei Bajaj Mobility .....	19
4.1 ESRS 2 Allgemeine Angaben .....	20
4.2 EU-Taxonomie: Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-Verordnung).....	35
4.3 ESRS E1 Klimawandel .....	42
4.4 ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft .....	52
4.5 ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens .....	56
4.6 ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette.....	68
4.7 ESRS S4 Verbraucher und Endnutzer.....	71
4.8 ESRS G1 Unternehmensführung.....	76
4.9 Anhang.....	82
5 Forschung und Entwicklung (F&E) und neue Modelle.....	92
5.1 Organisation .....	92
5.2 Zusammenarbeit mit Bajaj und CFMOTO.....	92
5.3 Digitalisierung.....	92
5.4 Antriebstechnologien .....	92
5.5 Leichtbauweise und Modularität .....	93
5.6 Entwicklung von Bremssystemen.....	93
5.7 Sicherheits- und Komfortfunktionen.....	93
5.8 Ausblick 2026 und darüber hinaus.....	93
5.9 Neue Motorrad-Modelle.....	94
6 Chancen- und Risikobericht.....	95

6.1 Risikomanagementsystem .....	95
6.2 Enterprise Risk Management (ERM) .....	95
7 Angaben gemäss § 243A (Abs 1) UGB.....	101
8 Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems § 243A (ABS 2) UGB .....	104
8.1 Kontrollumfeld .....	104
8.2 Risikobeurteilung.....	104
8.3 Kontrollmassnahmen .....	105
8.4 Kommunikation und Überwachung.....	105
9 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag .....	106
10 Ausblick.....	106
10.1 Geschäftsentwicklung .....	106
10.2 Motorsport .....	107
10.3 Investitionen .....	107
10.4 Finanzierungssituation .....	108

# 1 ENTWICKLUNG DER BAJAJ MOBILITY-GRUPPE

## 1.1 DAS UNTERNEHMEN

Die Bajaj Mobility AG (vormals PIERER Mobility AG) ist die Holdinggesellschaft der KTM AG, einem bedeutenden Motorradhersteller Europas. Mit dem Fokus auf das Premiumsegment vereint das Unternehmen Marken wie KTM, Husqvarna und GASGAS unter einem Dach. Zum Premium-Markensortiment zählen auch die Hochleistungskomponenten der Marke WP. Die Gruppe ist darüber hinaus mit den Marken Husqvarna, GASGAS und FELT im Fahrradbereich tätig. Aufgrund des verfolgten strategischen Rückzugs aus dem Fahrradbereich stellt die Gruppe ihre operativen Aktivitäten in diesem Bereich ein, wird jedoch zumindest im ersten Quartal 2026 umsatzgenerierende Restaktivitäten aus den Abverkäufen von Beständen erzielen.

Die Aktien der Bajaj Mobility AG sind im „Swiss Performance Index (SPI)“ der SIX Swiss Exchange in Zürich primärkotiert und zusätzlich im Segment *prime market* der Wiener Börse gelistet.

## 1.2 INFORMATIONEN IM ZUSAMMENHANG MIT IM JAHR 2025 ABGESCHLOSSENEN SANIERUNGSVERFAHREN VON WESENTLICHEN TOCHTERUNTERNEHMEN

### Informationen zu den gerichtlichen Sanierungsverfahren von Konzerngesellschaften

Am 29. November 2024 hat der Vorstand der KTM AG nach Prüfung der Alternativen einen Antrag auf Eröffnung insolvenzrechtlicher Sanierungsverfahren mit Eigenverwaltung über das Vermögen der KTM AG (Aktenzeichen 17 S 56/24b) und ihrer Tochtergesellschaften KTM Components GmbH (Aktenzeichen 17 S 59/24v) und KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH (Aktenzeichen 17 S 62/24k) beim Landesgericht Ried im Innkreis, Österreich, gestellt. Weiterführende Informationen dazu, einschließlich der Auswirkungen der Sanierungsverfahren auf den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024, sind dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 zu entnehmen.

Die Sanierungsverfahren der KTM AG und ihrer beiden Tochtergesellschaften wurde am 16. Juni 2025 mit der fristgerechten Hinterlegung der 30-prozentigen Barquote vom 22. Mai 2025 in Höhe von 525,0 Mio. EUR durch die endgültige gerichtliche Bestätigung des Sanierungsplans vollständig abgeschlossen.

In Folge der insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren bei der KTM-Gruppe wurden am 07. Januar 2025 Sanierungsverfahren über das Vermögen sowohl der PIERER E-Commerce GmbH (Aktenzeichen 17 S 1/25s) und der Avocodo GmbH (Aktenzeichen 17 S 3/25b), beide Tochtergesellschaften der Bajaj Mobility AG, eröffnet. Im Unterschied zu den Verfahren der KTM-Gruppe wurden diese jedoch ohne Eigenverwaltung geführt. Die Sanierungsverfahren wurden auch hier mit fristgerechter Hinterlegung einer Barquote, konkret einer Quote von 20 bzw. 50 Prozent oder 0,4 Mio. EUR bzw. 6,1 Mio. EUR, durch endgültige gerichtliche Bestätigungen der Sanierungspläne vom 25. Juli 2025 bzw. 01. September 2025 vollständig abgeschlossen.

Nach dem vollständigen gesetzlichen Abschluss der Sanierungsverfahren haben die Restrukturierungsanwälte der oben angeführten fünf Gesellschaften mit der Auszahlung der angemeldeten und anerkannten Forderungen an die Gläubiger begonnen. Diese Forderungen sind zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 bereits an die Gläubiger ausbezahlt. Im Geschäftsjahr 2025 hat die Bajaj Mobility-Gruppe einen Sanierungsgewinn in Höhe von insgesamt 1.193,1 Mio. EUR erfasst.

Zudem besteht die Möglichkeit, dass sich der Gesamtbetrag des Sanierungsgewinns im Laufe des Geschäftsjahres 2026 noch verändert. Grund dafür sind noch nicht abgeschlossene Verfahren zur Feststellung und Auszahlung einerseits einzelner Gläubigerforderungen sowie andererseits die Klärung bedingt angemeldeter bzw. strittiger Gläubigerforderungen. Darüber hinaus gewähren die österreichischen Insolvenzregeln den Gläubigern eine von der Art der Forderung abhängige mehrjährige Frist zur Anmeldung ihrer zuvor nicht angemeldeten Forderungen, wodurch sich ebenfalls Anpassungen des endgültigen Sanierungsgewinns ergeben können. Die Gruppe geht in diesem Zusammenhang allerdings nicht davon aus, dass es zu wesentlichen Nachmeldungen kommt, die zu entsprechenden Auszahlungen führen würden.

Der Sanierungsgewinn der betroffenen Verbindlichkeiten verteilt sich auf die Gesellschaften und Bilanzposten wie folgt:

	KTM-Gruppe 70%	PIERER E-Commerce GmbH 80%	Avocodo GmbH 50%	Kon- solidierung	Gesamt
<b>Sanierungsgewinn</b>					
<b>TEUR</b>					
<b>Kurzfristige Schulden</b>					
Finanzielle Verbindlichkeiten	1.019.900	0	3	0	1.019.903
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	135.717	730	3.865	-6.497	133.815
Andere kurzfristige Schulden	36.504	694	2.219	0	39.417
<b>Gesamt</b>	<b>1.192.120</b>	<b>1.424</b>	<b>6.087</b>	<b>-6.497</b>	<b>1.193.134</b>

Für weitere Informationen sei an dieser Stelle auf den Konzernanhang, dort auf den gleichnamigen Punkt 2, verwiesen.

### Wesentliche weitere Schritte im Zuge der Restrukturierung

Obwohl die bei den Konzernunternehmen durchgeführten gerichtlichen Sanierungsverfahren im Geschäftsjahr 2025 rechtskräftig erfolgreich abgeschlossen wurden, ist die Bajaj Mobility-Gruppe weiterhin sowohl mit der Umsetzung der diesen Verfahren zugrunde liegenden Sanierungspläne als auch mit deren Anpassung an aktuelle Entwicklungen und Gegebenheiten befasst. Dem Vorantreiben der konzernweiten Restrukturierung misst die Gruppe höchste Priorität bei, mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu stärken und wieder operative Gewinne zu erwirtschaften. Der gerichtliche Abschluss der Sanierungsverfahren stellte damit nur einen ersten, notwendigen Schritt dar.

Neben den bereits umgesetzten Maßnahmen zur Kostenreduktion liegt der Fokus auf der weiteren Senkung der Fixkosten, der Straffung konzernweiter Strukturen, der Fokussierung des Produkt- und Projektportfolios sowie der Optimierung des internationalen Standort- und Führungsnetzwerks. Im Rahmen dieser notwendigen Neuausrichtung beschloss die Gruppe zu Beginn des Geschäftsjahres 2026 einen weiteren Personalabbau von rund 500 Beschäftigten.

Im Zuge der Neuausrichtung wurden im Geschäftsjahr 2025 zudem mehrere Geschäftsbereiche veräußert oder abgewickelt. Dazu zählten die KTM Sportcar GmbH bzw. die Geschäftsaktivitäten im Bereich KTM X-BOW, die Beteiligungen an sämtlichen MV Agusta-Gesellschaften sowie operativ weitgehend das gesamte Fahrradsegment. Damit konzentriert sich die Gruppe künftig konsequent auf das Kerngeschäft im Premium-Motorradbereich.

### 1.3 WEITERE WESENTLICHE EREIGNISSE WÄHREND DES GESCHÄFTSJAHRES

Als Resultat signifikanter wirtschaftlicher Herausforderungen verzeichnete die Bajaj Mobility-Gruppe im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Umsatz von 1.009,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1.879,0 Mio. EUR). Dies entspricht einem Minus von -46,3 % verglichen mit dem Vorjahr und resultiert insbesondere aus den erfolgreich abgeschlossenen insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren im ersten Halbjahr 2025 sowie der gezielten Reduktion der eigenen Lagerstände und jener der Händler. Konzernweit wurden die Motorradbestände im Jahresverlauf um 30.959 Fahrzeuge reduziert – von 66.551 Stück Ende 2024 auf 35.592 Stück Ende 2025. Darüber hinaus konnte der Händlerbestand von 182.029 Stück zum Ende des Geschäftsjahres 2024 auf 111.835 Stück reduziert werden (-70.194 Stück). Diese Punkte stellen Maßnahmen dar, die eine wichtige Grundlage für die nachhaltige Stabilisierung und zukünftige Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens schaffen.

Unter Berücksichtigung der von unserem Partner Bajaj in Indien verkauften Motorräder wurden im Geschäftsjahr 2025 weltweit 275.593 Fahrzeuge der Marken KTM, Husqvarna Motorcycles, GASGAS sowie – bis zu ihrer Veräußerung – MV Agusta verkauft (Vorjahr: 402.175; dies entspricht einem Rückgang von -31,5% im Vergleich zum Vorjahr).

### Änderung der Eigentümerverhältnisse, Umfirmierung

Im Zuge der insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren der KTM AG, der KTM Components GmbH und der KTM Forschungs- & Entwicklungs GmbH – sämtlich Tochterunternehmen der vormals PIERER Mobility AG – hat die Bajaj-Gruppe als langjähriger Minderheitseigentümer umfassende Finanzierungsmaßnahmen bereitgestellt, um den erfolgreichen Abschluss aller drei Verfahren zu ermöglichen.

Im Rahmen dieser Maßnahmen sicherte sich die Bajaj-Gruppe zudem eine Call-Option auf sämtliche Anteile an der vormals Pierer Bajaj AG, die ihrerseits 74,94% der Anteile an der vormals PIERER Mobility AG hält. Diese Option wurde im Geschäftsjahr 2025 ausgeübt, wodurch sämtliche verbleibenden 50,01% der Anteile an der vormals Pierer Bajaj AG auf die Bajaj-Gruppe übergangen.

Seither ist die Bajaj-Gruppe Mehrheitsaktionärin der vormals PIERER Mobility AG.

Angesichts dieses Wechsels der Mehrheitsverhältnisse wurden im Rahmen einer außerordentlichen Hauptversammlung vom 19.11.2025 zwei Umfirmierungen beschlossen: Die vormals Pierer Bajaj AG firmiert nunmehr als Bajaj Auto International Holdings AG, die Firma der vormals PIERER Mobility AG lautet nun auf Bajaj Mobility AG. Im vorliegenden Konzernabschluss unterbleibt aus Gründen der Verständlichkeit die weitere Nennung des vormaligen Unternehmens- oder Gruppennamens.

**Veränderungen in Vorstand und Aufsichtsrat**

**Vorstand**

Am 23. Jänner 2025 übernahm Mag. Gottfried Neumeister die Position des CEO der Bajaj Mobility AG von Dipl.-Ing. Stefan Pierer, der alsdann als Co-CEO fungierte.

Mit 1. Juni 2025 berief der Aufsichtsrat Frau Mag. Verena Schneglberger-Grossmann, die seit November 2015 für die Gruppe tätig ist, als neues Mitglied in den Vorstand der Bajaj Mobility AG. Ihr Mandat war bis 31. Dezember 2025 befristet.

Dipl.-Ing. Stefan Pierer schied nach Abschluss des Sanierungsverfahrens mit 30. Juni 2025 aus dem Vorstand der Bajaj Mobility AG aus. Bereits zum 20. März 2025 schied er aus dem Vorstand der KTM AG aus.

Zum 16. September 2025 wurde Frau Mag. Petra Preining als Chief Financial Officer in den Vorstand der Bajaj Mobility AG sowie der KTM AG berufen. Die Bestellung der CFO erfolgte bis 31. Dezember 2028. Als ausgewiesene Finanzexpertin verfügt sie über langjährige Erfahrung als Finanzvorständin in unterschiedlichen internationalen Unternehmen. Sie ergänzt im Vorstandsteam CEO Mag. Gottfried Neumeister.

**Aufsichtsrat**

Stephan Zöchling, der am 27. Jänner 2025 bestellt wurde, Rajiv Bajaj und Friedrich Roithner haben mit Wirkung ab Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung am 23. Juni 2025 ihre Mandate im Aufsichtsrat der Gesellschaft zurückgelegt.

Die Hauptversammlung wählte Dinesh Thapar (CFO der Bajaj Auto Limited) sowie die Rechtsanwälte Ernst Chalupsky und Ewald Oberhammer in den Aufsichtsrat. In weiterer Folge wählte der Aufsichtsrat Ewald Oberhammer zum Vorsitzenden und Srinivasan Ravikumar zum stellvertretenden Vorsitzenden.

Des Weiteren beschlossen die von der PIERER Industrie AG entsandten Aufsichtsratsmitglieder im Zuge der Veränderung der Mehrheitseigentümerschaft, ihre Mandate zurückzulegen. Die außerordentliche Hauptversammlung vom 19. November 2025 beschloss schließlich das Ausscheiden von Iris Filzwieser, Ewald Oberhammer, Ernst Chalupsky sowie Michaela Friepeß aus dem Aufsichtsrat. Pradeep Shrivastava, Executive Director bei Bajaj Auto Limited, und der Wiener Rechtsanwalt Dr. Wulf Gordian Hauser wurden als neue Mitglieder in den Aufsichtsrat berufen. Sie bilden seither zusammen mit dem Vorsitzenden Srinivasan Ravikumar und seinem Stellvertreter Dinesh Thapar den Aufsichtsrat der Bajaj Mobility AG. Für weiterführende Erläuterungen sei an dieser Stelle auf den Corporate Governance-Bericht verwiesen.

Die Ausschüsse des Aufsichtsrats setzen sich seither wie folgt zusammen:

<b>Prüfungsausschuss</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Dinesh Thapar (Vorsitzender, Finanzexperte)</li> <li>» Srinivasan Ravikumar (Stellvertreter)</li> <li>» Dr. Wulf Gordian Hauser (Mitglied)</li> </ul>
<b>Vergütungsausschuss</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Srinivasan Ravikumar (Vorsitzender)</li> <li>» Pradeep Shrivastava (Stellvertreter)</li> <li>» Dinesh Thapar (Mitglied)</li> </ul>
<b>Ausschuss für Compliance, Investor Relations (IR) und Nachhaltigkeit (ESG)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Dr. Wulf Gordian Hauser (Vorsitzender)</li> <li>» Pradeep Shrivastava (Stellvertreter)</li> <li>» Dinesh Thapar (Mitglied)</li> </ul>

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

## Veränderungen bei Beteiligungen

Bereits Anfang Jänner 2025 wurde der Vertrag mit der MR IMMOREAL GmbH (vormals: PIERER IMMOREAL GmbH), einem seinerzeit verbundenen Unternehmen, rückabgewickelt. Im Februar 2025 wurde die neue 100%ige Tochtergesellschaft KTM Racing Offroad AG in der Schweiz gegründet und in diesem Zusammenhang im März 2025 die bestehende Schweizer Gesellschaft KTM Racing AG in KTM MotoGP Racing AG umbenannt. Damit erfolgt seither eine gesellschaftsrechtliche Trennung zwischen den Rennsportaktivitäten in den Bereichen Street und Offroad.

Mit Vertrag vom 1. Juli 2025 wurden die ausstehenden 50% Minderheitenanteile an der Tochtergesellschaft Pierer & Maxcom Mobility OOD vom Partner MAXCOM EOOD durch die 100%-ige Tochtergesellschaft PIERER New Mobility Bulgaria EOOD erworben. Die Bajaj Mobility-Gruppe hält nunmehr 100% der Anteile an der Pierer & Maxcom Mobility OOD.

Zum 31. Dezember 2024 hat die Gruppe ihre Anteile an der MV Agusta Motor S.p.A., Varese, Italien, sowie ihre Anteile an allen anderen MV Agusta-Gesellschaften der Gruppe als zur Veräußerung gehalten klassifiziert. Mit Erfüllung der vereinbarten aufschiebenden Bedingungen vom 9. Juli 2025 wurde die Anteilsübertragung am selben Tag vollzogen. Zum Zeitpunkt des Verkaufs bestand die Veräußerungsgruppe „MV Agusta“ aus insgesamt sechs Unternehmen. Als solche wurde sie bereits im Vorjahr und bis zur Entkonsolidierung am 1. Juli 2025 gemäß den Vorschriften des IFRS 5 in der Bilanz als „zur Veräußerung gehalten“ klassifiziert, bewertet und ausgewiesen.

Mit Vertrag vom 24. Juli 2025 wurde darüber hinaus auch die Beteiligung an der KTM Technologies GmbH, Anif, Österreich (nun: NXT Technologies GmbH) an die Pierer Konzerngesellschaft mbH, einem seinerzeit verbundenen Unternehmen, veräußert. Der Verkauf stellt einen weiteren Baustein in der Restrukturierung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten der Bajaj Mobility-Gruppe dar.

Anfang Juni 2025 hat die Gruppe eine Absichtserklärung zum Verkauf ihres gesamten KTM X-BOW-Geschäfts an eine internationale Investorengruppe unterzeichnet. Es wurde vereinbart, den Verkauf als Mischung aus einem Asset- und Share-Deal zu strukturieren, wobei einzelne Vermögenswerte, insbesondere PG&A, Halbfertig- und Fertigprodukte sowie die Beteiligung an der KTM Sportcar GmbH verkauft wurden bzw. werden. Die vereinbarten aufschiebenden Bedingungen wurden mit 16. Oktober 2025, dem Tag des Closings, erfüllt. Damit vollzog die Bajaj Mobility-Gruppe einen weiteren Schritt hin zu ihrer vorrangigen Fokussierung auf ihr Kerngeschäft.

Schon zum Ende des Geschäftsjahres 2024 gab die Gruppe bekannt, ihr Engagement im Fahrradbereich zum Jahresende 2025 zu beenden. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde mit den bisherigen Minderheiteneigentümern der FELT Bicycles GmbH, Munderfing, Österreich, Mitte Dezember 2025 ein Vertrag zum Verkauf der gehaltenen Mehrheitsbeteiligung an der FELT Bicycles North America Inc., Murrieta, Kalifornien, USA sowie der FELT Bicycles España S.L., Barcelona, Spanien, sowie zum Verkauf der Marke unterzeichnet. Der Vertrag sieht vor, dass die von der FELT Bicycles GmbH gehaltenen Restbestände an Vorräten noch von der Bajaj Mobility-Gruppe veräußert werden.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2025 hat die Bajaj Mobility-Gruppe ihren 20%-igen Anteil an der KISKA GmbH als „zur Veräußerung gehalten“ klassifiziert und bewertet. Die KISKA GmbH war bislang als assoziiertes Unternehmen nach Maßgabe der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen worden.

Neben den oben angeführten wesentlichen Ereignissen in Bezug auf Beteiligungen und Tochtergesellschaften wurden auch nachfolgende Transaktionen betreffend Tochtergesellschaften durchgeführt:

- » PIERER New Mobility UK: Liquidation per 29. Juli 2025;
- » PIERER New Mobility Asia: Liquidation per 29. September 2025;
- » PIERER Innovation GmbH (nun: NIMBLE Innovation GmbH) mit Tochtergesellschaft DealerCenter Digital GmbH: Verkauf an die PIERER Digital Holding GmbH, Wels, einem seinerzeit verbundenen Unternehmen, per 8. September 2025.

## Aktivitäten und Erfolge im Rennsport

Eine Saison voller Engagement und Teamwork brachte 2025 weltweit 29 große Rennmeisterschaften in verschiedenen Disziplinen ein – darunter 17 internationale Fahrertitel und 12 FIM-Herstellertitel. 2025 markiert damit die bislang erfolgreichste Motorsportsaison der Unternehmensgruppe. Über alle Marken erreichte die Gruppe eine neue Bestmarke: Einschließlich der Saison 2025 wurden insgesamt bereits 537 Weltmeistertitel über die drei Marken KTM (372), Husqvarna (122) und GASGAS (43) gefeiert.

## Road Racing

Red Bull KTM trat in der MotoGP-Saison mit einem leistungsstarken Fahreraufgebot im Red Bull KTM Werksteam und dem Red Bull KTM Tech3 Satellitenteam an. Während Maverick Viñales (Tech3) zu Saisonbeginn mit der KTM RC16 konkurrenzfähig war, jedoch durch eine Verletzung zur Saisonmitte zurückgeworfen wurde, überzeugte Pedro Acosta insbesondere in der zweiten Saisonhälfte für das Factory Team. Insgesamt erzielte KTM acht Sprint- sowie sechs Grand-Prix-Podestplätze und beendete die Saison auf Rang drei der Herstellerwertung; Acosta erreichte Platz vier in der Fahrer-Gesamtwertung. Die vollzogene Übernahme der MotoGP durch Liberty Media stärkt die langfristige Perspektive der Serie. Mit Blick auf die neuen technischen Regularien ab 2027 nahm KTM frühzeitig die Entwicklung des künftigen Motors auf und absolvierte als erster Hersteller bereits erste Testläufe auf dem Prüfstand und der Rennstrecke.

In der Moto2 verlief die Saison für Red Bull KTM anspruchsvoll: Trotz einer Verletzung steuerte Deniz Öncü zwei Siege bei, Collin Veijer zeigte als Rookie eine klare Entwicklung, und Ersatzfahrer Daniel Muñoz trug mit Podestplätzen zu insgesamt fünf Top-drei-Resultaten des Teams bei.

In der Moto3 setzte Red Bull KTM seine Dominanz fort: José Antonio Rueda gewann den Weltmeistertitel, KTM die Herstellerwertung. Mit 20 Siegen in 22 Rennen mit der KTM RC4 unterstrich das Werk seine herausragende Wettbewerbsfähigkeit in der Kategorie.

## Offroad Racing

Die Motorsportsaison 2025 startete mit einem emotionalen Höhepunkt: Daniel Sanders gewann die prestigeträchtige Rally Dakar sowie im Laufe der Saison den Weltmeisterschaftstitel der W2RC. Zudem sicherte sich KTM den Herstellertitel. Mit Edgar Canet triumphierte KTM außerdem in der Rally2-Klasse der Dakar und der W2RC-Weltmeisterschaft.

Die SuperEnduro-Weltmeisterschaft dominierte Billy Bolt (Husqvarna) mit Siegen in allen sieben Runden und sicherte sich seinen vierten Titel. Im EnduroGP gewann Josep Garcia (Red Bull KTM) sowohl die Gesamt- als auch die Enduro1-Wertung; KTM holte beide Hersteller-Titel, während Andrea Verona auf GASGAS in der Enduro2-Klasse den Gesamtsieg einfuhr. Auch im Hard Enduro stellte KTM mit Manuel Lettenbichler erneut den Weltmeister, inklusive prestigeträchtiger Siege beim Red Bull Erzbergrodeo und den Red Bull Romaniacs.

In der MXGP überraschte der 19-jährige Lucas Coenen mit Gesamtrang zwei in seiner Debutsaison in der Klasse, Jeffrey Herlings steuerte fünf GP-Siege bei. Die MX2 Meisterschaft wurde erneut von KTM und Husqvarna dominiert, angeführt von Weltmeister Simon Längenfelder auf der KTM 250 SX-F.

Im US-Supercross (Vize-Meisterschaft mit Chase Sexton mit nur 2-Punkten Rückstand) und der AMA Pro Motocross Serie erzielte KTM zahlreiche Siege und Podestplätze.

# 2 WIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND MARKTENTWICKLUNG

## 2.1 VOLKSWIRTSCHAFT UND GEOPOLITISCHE ENTWICKLUNGEN

Die weltwirtschaftliche Entwicklung blieb im Jahr 2025 sowie zu Beginn des Jahres 2026 trotz eines anspruchsvollen Umfelds insgesamt robust. Das globale Wachstum erreichte nach den Ermittlungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) 2025 rund 3,3%. Für 2026 wird ein Wirtschaftswachstum laut IWF auf ähnlichem Niveau erwartet. Die Dynamik variiert jedoch weiterhin deutlich zwischen den Regionen.

In der Eurozone bleibt das Wirtschaftswachstum moderat. Für 2026 prognostiziert der IWF eine Zunahme des Bruttoinlandsprodukts um 1,3%. Deutschland zeigt nach einem schwachen Vorjahr 2025 zwar eine leichte Erholung, bleibt jedoch durch strukturelle und energiepreisbedingte Faktoren belastet. In den USA wird für 2026 ein Wachstum von 2,4% erwartet. Positive Impulse resultieren insbesondere aus fiskalischen Maßnahmen, einer sich entspannenden Zinssituation und hoher Investitionstätigkeit im Technologiesektor.

Das internationale Umfeld bleibt von erhöhten Unsicherheiten geprägt. Zwar hat sich die Handelspolitik im Vergleich zu 2024 stabilisiert; dennoch bestehen protektionistische Maßnahmen und strategische Kalküle weiterhin fort. Anpassungen insbesondere bei den US-Zöllen, die

teils entlastend wirken, teils durch neue Akzentsetzungen zu zusätzlichen Belastungen für Importeure führen, werden durch weitere handelspolitische Eingriffe ergänzt und tragen weiterhin zu Unsicherheiten in den globalen Lieferketten bei.

Geopolitische Risiken bleiben ein wesentlicher Belastungsfaktor. Die durch die kriegerischen Handlungen hervorgerufene Unsicherheit in der Ukraine sowie die angespannte Lage im Nahen Osten wirken sich weiterhin auf Transportwege und Energiepreise aus. Der IWF verweist zudem auf mögliche Störungen wichtiger Handelsrouten, die kurzfristig inflations- und kostenwirksam sein könnten.

Fiskalisch befinden sich zahlreiche große Volkswirtschaften in einer Phase der Neuorientierung. Die USA setzen verstärkt auf investitionsorientierte Programme, während europäische Staaten unter anderem durch steigende Verteidigungsausgaben vor strukturellen Finanzierungserfordernissen stehen. Gleichzeitig bleiben erhöhte Staatsschulden in vielen Ländern ein Risikofaktor für Finanzmarktvolatilität.

Die weltweite Inflationsentwicklung hat sich im Verlauf des Jahres 2025 weiter abgeschwächt und folgt 2026 einem moderaten Abwärtstrend. Der IWF prognostiziert für 2026 einen Rückgang der globalen Verbraucherpreisinflation auf 3,8% nach 4,1% im Vorjahr. In den entwickelten Volkswirtschaften wird die Teuerung voraussichtlich auf rund 2,2% sinken, während sie in den Schwellen- und Entwicklungsländern mit 4,8% weiterhin erhöht bleibt. Insgesamt reflektiert die globale Inflationsverlangsamung rückläufige Energiepreise, nachlassende Nachfrageimpulse sowie eine Normalisierung der Lieferketten. Regional bestehen jedoch Unterschiede: In der Eurozone wird für 2026 eine Inflationsrate nahe dem EZB-Ziel erwartet, während die USA aufgrund verzögerter Preis- und Tarifwirkungen erst 2027 eine Rückkehr zum 2%-Ziel erreichen dürften.

<b>IWF-Wachstumsprognose</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
<b>Weltwirtschaft</b>	<b>3,3%</b>	<b>3,2%</b>
<b>Entwickelte Volkswirtschaften</b>	<b>1,8%</b>	<b>1,7%</b>
Eurozone	1,3%	1,4%
Deutschland	1,1%	1,5%
Vereinigte Staaten	2,4%	2,0%
<b>Schwellen- und Entwicklungsländer</b>	<b>4,2%</b>	<b>4,1%</b>
China	4,5%	4,0%
Indien	6,3%	6,5%

## 2.2 MARKTENTWICKLUNG

Im Geschäftsjahr 2025 reduzierten sich die Zulassungszahlen von Motorrädern in den relevanten Märkten insgesamt um -2,4% (-108.000 Motorräder). Die Entwicklung zeichnet ein kennbar heterogenes Bild: Europa war konfrontiert mit dem stärksten nominalen Rückgang (Einmaleffekt durch Homologationswechsel, wie im Marktbericht betreffend das Geschäftsjahr 2024 weitergehend erläutert), Nordamerika erfuhr eine moderate Korrektur, Australien und Neuseeland setzten den Negativtrend fort und Asien blieb weiterhin klar rückläufig.

Die Entwicklung des Motorradmarkts im Geschäftsjahr 2025 war geprägt von regulatorisch bedingten Vorzieheffekten, einer zyklischen Nachfrageabkühlung in Schlüsselmärkten sowie temporären internen Lieferrestriktionen im Zuge der insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren. Diese Kombination führte zu einer unterdurchschnittlichen Marktanteilsentwicklung der Marken der Bajaj Mobility-Gruppe, die trotz der strukturell attraktiven Markenpositionierung in den Bereichen Performance-Street (insbesondere über die Marke KTM), Premium-Heritage/Adventure (insbesondere über die Marke Husqvarna) und Offroad/Trial (insbesondere über die Marke GASGAS) nicht kompensiert werden konnte. Während in manchen Regionen der Bereich der Sportmotorräder als einzig wachsendes Großsegment im Kalenderjahr 2025 vorrangig von Wettbewerbern besetzt wurde. Mit wiederanlaufender Versorgung der Märkte mit neuen Produkten der Gruppe und fokussiertem Aufbau der Händlerlager mit Neuwaren in den Kernbereichen erwartet die Gruppe eine deutliche Besserung der aktuellen Marktposition bzw. eine Wiederaufholung der Rücksetzer aus dem Geschäftsjahr 2025. Die erfahrende anhaltend hohe Zahlungsbereitschaft der Endkunden für Premium-Technologie unterstreicht die Werthaltigkeit des angebotenen Portfolios der Gruppe. Zusammenfassend ist die Marktentwicklung des Geschäftsjahres 2025 für die Gruppe im Wesentlichen als Übergangsjahr zu werten, in dem exogene Effekte, hervorgerufen insbesondere durch regulatorische Anpassungen und Zinsentwicklungen, sowie einmalige interne Faktoren, vorrangig aufgrund der Sanierungs- und Restrukturierungsverfahren, die Grundstärke der Marken der Gruppe überlagerten.

## Europa (ohne Motocross)

Der europäische Markt fiel auf knapp unter 800.000 Neuzulassungen im Geschäftsjahr 2025 (-16,6%). Dieser Rückgang reflektiert wesentlich einen Einmaleffekt durch hohe Tageszulassungen Ende 2024 infolge der Umstellung der Euro-Homologation per 1. Jänner 2025. Der Effekt kann auf ca. 10 Prozentpunkte taxiert werden. Damit beläuft sich die bereinigte Marktentwicklung im Bereich von ca. -6-7%. Nominell die stärksten Rückgänge verzeichneten die Märkte in Deutschland (-37,8%), Großbritannien (-18,8%) sowie Italien (-18,6%).

Der Marktanteil der Bajaj Mobility-Gruppe mit ihren Kernmarken KTM, Husqvarna und GASGAS verringerte sich von im Vorjahr 11,1% auf nunmehr 4,7%. Der Hauptgrund für diesen Rückgang liegt im temporären Produktionsstopp zum Ende des Geschäftsjahres 2024 sowie in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 2025 im Zuge der insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren. Diese Produktionsstopps haben die Lieferfähigkeit, Modellverfügbarkeit und Händlernauffüllung mit neuen Produkten wesentlich beeinflusst.

Die Gruppe ist mit der Marke KTM im Bereich Naked/Adventure/Enduro, im Bereich Premium-Heritage/Adventure mit der Marke Husqvarna und im Bereich Offroad/Trial mit der Marke GASGAS auf dem europäischen Markt strukturell im Hinblick auf Markenbekanntheit, Händlernetz und Produktportfolio stark etabliert. Oben angeführter Vorzieheffekt aus Tageszulassungen Ende 2024 belastete vor allem Subsegmente betreffend Straßen-Motorräder, in denen die Marke KTM stark vertreten ist. Der Offroad-Bereich allgemein konnte diesen Effekt mangels messbarer EU-Zulassungen nur begrenzt kompensieren.

## Nordamerika (inkl. Motocross)

Der nordamerikanische Motorradmarkt sank um -5,9% auf 467.000 zugelassene Einheiten im Geschäftsjahr 2025. Der Marktanteil der KTM-Kernmarken reduzierte sich von 11,3% auf 9,0%.

Inhaltlich entwickelten sich im Wesentlichen alle Motorrad-Segmente auf dem nordamerikanischen Markt rückläufig, während der Bereich Sportsbikes ein erhebliches Wachstum verzeichnete (+17,0%). In den ersten Wochen des Geschäftsjahres 2026 hat sich dabei gezeigt, dass diese hohe Nachfrage nunmehr auch auf die neu eingeführte KTM 990 RC R übergeht.

Traditionell ist die Position der Gruppe auf dem nordamerikanischen Markt traditionell im Bereich Offroad/Enduro/Motocross stark. Eine Steigerung der Präsenz im Bereich Street/Sportsbike ist anvisiert, wobei der Rückgang der Marktanteile analog zum europäischen Markt auch auf die eingeschränkte Versorgung durch neue Produkte im Zuge der Produktionsunterbrechungen verstärkt wurde.

## Australien/Neuseeland (inkl. Offroad)

Die Marktentwicklung in Australien und Neuseeland zeigt eine analoge Tendenz zu den übrigen Märkten: Die Volumina der Gesamt-Neuzulassungen sank um -4,5% auf 61.000 Einheiten im Geschäftsjahr 2025. Der Marktanteil der Bajaj Mobility-Gruppe sank im Gleichklang ebenfalls auf 14,5% (Vorjahr: 18,6%).

Der australische und neuseeländische Motorradmarkt zeigt sich traditionell sehr affin für den Offroad-Bereich, was im Allgemeinen ein positiver Faktor für die Offroad-starke Gruppe darstellt. Nichtsdestoweniger überwogen im Geschäftsjahr 2025 zyklisch bedingte Abkühlungen der Nachfrage, höhere allgemeine Finanzierungskosten sowie die ebenso eingeschränkte Versorgung mit Neuwaren durch die Gruppe.

## Asien (Premium-Importe & >250 ccm Segmente)

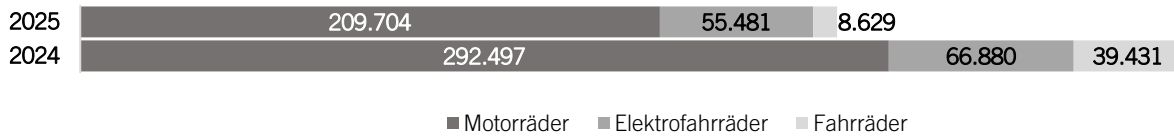
Der für die Gruppe relevante asiatische Raum verzeichnete ebenfalls deutliche Rückgänge betreffend die Zulassungszahlen von Motorrädern; in einer Gesamtbetrachtung beläuft sich der Rückgang auf -10,1%. Hervorzuheben sind insbesondere die Märkte China (Premium-Import, -13,6%) und Japan (Modelle mit mehr als 250 ccm, -7,5%). Der Marktanteil der Gruppe entwickelte sich von 6,2% im Vorjahr auf nunmehr 3,9% für das Geschäftsjahr 2025.

Die Gruppe partizipiert auf dem asiatischen Motorradmarkt vorrangig im Bereich der Premium-Importe (Marken KTM und Husqvarna) sowie Offroad-Nischenprodukten (Marke GASGAS). Das Geschäftsjahr 2025 kennzeichnete sich im asiatischen Raum durch eine wesentliche Volatilität der Nachfrage, preisliche Sensitivitäten im Segment Einsteiger-Premium sowie belastender Importrestriktionen und -abgaben. Auch hier wirkte sich die eingeschränkte Verfügbarkeit mit Neuwaren punktuell maßgeblich aus.

## 2.3 ABSATZENTWICKLUNG

Die Gesamtabsatzzahlen von Motorrädern und (Elektro-)Fahrrädern der Bajaj Mobility-Gruppe stellen sich wie folgt dar:

### Absatz gesamt (Stück)

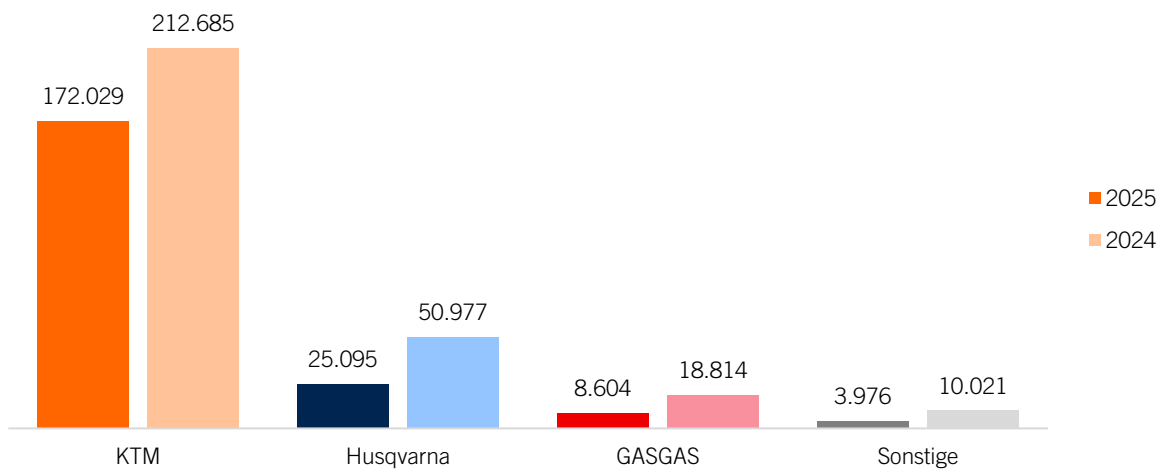


Im Geschäftsjahr 2025 verkaufte die Gruppe 209.704 Motorräder (-28,3% zum Vorjahr). Diese Zahl inkludiert die vom strategischen Partner Bajaj in Indien und Indonesien verkauften Motorräder der Marken KTM und Husqvarna.

Die abgesetzten Motorräder verteilen sich unterschiedlich auf die von der Gruppe gehaltenen Marken. Vom Gesamtabsatz entfielen 172.029 Stück auf die Marke KTM (-19,1%), 25.095 Stück auf die Marke Husqvarna (-50,8%), 8.604 Stück auf die Marke GASGAS (-54,3%) sowie 3.976 Stück auf sonstige Marken, konkret CFMOTO und die im Geschäftsjahr 2025 wieder veräußerte Marke MV Agusta (-60,3%).

Auf die Kernmarken KTM entfielen somit 82,0% aller verkauften Motorräder, auf Husqvarna 12,0%, auf GASGAS 4,1%.

### Absatz an Motorrädern nach Marken (Stück)



Der Absatz von Motorrädern mit Elektroantrieb war, analog zum Konzernabsatz mit konventionellem Antrieb, rückläufig. Es wurden weltweit 4.445 Stück verkauft (-24,5%), davon überwiegend im Offroad-Marktsegment (83,9%; Vorjahr: 96,3 %). In Summe bedeutet dies, dass 2,1% der insgesamt abgesetzten Motorräder einen Elektroantrieb hatten (Vorjahr: 2,0%).

Der Absatz nach Produktgruppen stellt sich wie folgt dar:

Konzernabsatz nach Produktgruppen	2025		2024	Veränderung in %
	Stück	in %	Stück	
Offroad-Sportmotorcycles	46.057	21,8%	84.340	-45,4%
Street-Sportmotorcycles	67.811	32,1%	115.052	-41,1%
Sportminicycles	12.954	6,1%	21.000	-38,3%
<b>Motorräder der Marken KTM, Husqvarna und GASGAS</b>	<b>126.822</b>	<b>60,0%</b>	<b>220.392</b>	<b>-42,5%</b>
Motorräder der Marke CFMOTO	2.531	1,2%	6.273	-59,7%
Motorräder der Marke MV Agusta	1.445	0,7%	3.748	-61,4%
Sonstige Produkte	1.765	0,8%	3.300	-46,5%
X-BOW	17	0,0%	67	-74,6%
<b>Gesamt Fahrzeuge Motorrad-Segment</b>	<b>132.580</b>	<b>62,7%</b>	<b>233.780</b>	<b>-43,3%</b>
Motorräder Bajaj-Direktverkäufe	78.906	37,3%	62.084	+27,1%
<b>Gesamt Fahrzeuge unter Berücksichtigung von Bajaj-Direktverkäufen</b>	<b>211.486</b>	<b>100,0%</b>	<b>295.864</b>	<b>-28,5%</b>
Fahrräder Fahrrad-Segment	64.107	100,0%	106.311	-39,7%
<b>Gesamt</b>	<b>275.593</b>	<b>100,0%</b>	<b>402.175</b>	<b>-31,5%</b>

Die sonstigen Produkte beinhalten E-Balance Bikes sowie Premium-E-Scooter der Marke Husqvarna, genannt „Skutta“. E-Balance Bikes sind elektrisch betriebene Laufräder, die durch ihre vielfältigen Einsatzmöglichkeiten und große Vielseitigkeit die perfekte Einstiegsplattform für die jüngsten Biker der Zukunft darstellen. Die Absätze der KTM X-BOW-Supersportwagen beziehen sich auf den Zeitraum vor Veräußerung dieses Produktzweigs. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass es sich bei den Bajaj-Direktverkäufen ausschließlich um Motorräder handelt. Für weiterführende Informationen sei auf Punkt 8 „Veränderungen im Konsolidierungskreis“ des Konzernanhangs verwiesen.

Der Absatz nach Regionen gestaltet sich für das Geschäftsjahr sowie Vorjahr wie folgt:

Absatz nach Regionen	2025		2024	Veränderung in %
	Stück	in %	Stück	
Europa	97.985	35,6%	188.601	-48,0%
Nordamerika	60.666	22,0%	99.605	-39,1%
Lateinamerika	15.280	5,5%	23.582	-35,2%
Afrika	2.049	0,7%	2.366	-13,4%
Asien	11.470	4,2%	12.699	-9,7%
Ozeanien	9.237	3,4%	13.238	-30,2%
<b>Gesamt Fahrzeuge</b>	<b>196.687</b>	<b>71,4%</b>	<b>340.091</b>	<b>-42,2%</b>
Bajaj-Direktverkäufe	78.906	28,6%	62.084	+27,1%
<b>Gesamt Fahrzeuge unter Berücksichtigung von Bajaj-Direktverkäufen</b>	<b>275.593</b>	<b>100,0%</b>	<b>402.175</b>	<b>-31,5%</b>

Nordamerika ist mit einem Absatzanteil von 22,0% (Vorjahr: 23,7%) im Geschäftsjahr 2025 unverändert der größte Einzelmarkt der Gruppe. Bezogen auf den Absatz von Motorrädern stellten Deutschland (6,0 %; Vorjahr: 9,5%), Frankreich (4,7%; Vorjahr: 4,6%), Italien (3,7%; Vorjahr: 5,6%) und Spanien (3,3 %; Vorjahr: 5,1%) die absatzstärksten Märkte in Europa dar. Insgesamt wurden 63,4% (Vorjahr: 67,6%) des Absatzes an Motorrädern in den für die Gruppe zehn wichtigsten Ländern weltweit erzielt.

## 2.4 UMSATZENTWICKLUNG

Im Geschäftsjahr 2025 verringerten sich die Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahresniveau von 1.879,0 Mio. EUR um -46,3 % auf nunmehr 1.009,4 Mio. EUR. Der Umsatzrückgang ist wesentlich getrieben von den reduzierten operativen Geschäftstätigkeiten des ersten Halbjahres 2025 im Zuge der Sanierungsverfahren.

Die Umsätze im Offroad-Segment sanken im Vergleich zum Vorjahr um -47,9 % auf 316,6 Mio. EUR. Im Street-Segment sanken die Umsätze im Vergleich zum Vorjahr um -53,1 % auf 369,4 Mio. EUR. Beides zeigt, dass der Umsatzrückgang und die Absatzschwäche nicht auf ein bestimmtes Motorrad-Segment zurückgeführt werden kann und es sich um ein umfassendes Ereignis handelt. Der Umsatz mit Ersatzteilen, Bekleidung und Zubehör (PowerWear und PowerParts) und sonstige sank gleichlaufend hierzu ebenfalls im Vergleich zum Vorjahr um -28,8 % auf 207,2 Mio. EUR an.

Konzernumsatz nach Produktgruppen	2025		2024	Veränderung in %
	TEUR	in %	TEUR	
Offroad-Sportmotorcycles	316.579	31,4%	607.922	-47,9%
Street-Sportmotorcycles	369.370	36,6%	786.873	-53,1%
<b>Zwischensumme Full Size</b>	<b>685.950</b>	<b>68,0%</b>	<b>1.394.795</b>	<b>-50,8%</b>
Sportminicycles	41.676	4,1%	68.496	-39,2%
Sonstige Produkte	185	0,0%	1.243	-85,1%
X-BOW	1.976	0,2%	17.746	-88,9%
Fahrräder Fahrrad-Segment	72.363	7,2%	105.515	-31,4%
Ersatzteile, Bekleidung und Zubehör und Sonstige	207.239	20,5%	291.226	-28,8%
<b>Gesamt</b>	<b>1.009.389</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.879.021</b>	<b>-46,3%</b>

Der aggregierte Konzernumsatz nach Regionen stellt sich wie folgt dar:

Konzernumsatz nach Regionen	2025		2024	Veränderung in %
	TEUR	in %	TEUR	
Europa	470.317	46,6%	1.022.499	-54,0%
Nordamerika	337.066	33,4%	545.449	-38,2%
Asien	72.870	7,2%	91.080	-20,0%
Übrige Länder	129.137	12,8%	219.993	-41,3%
<b>Gesamt</b>	<b>1.009.389</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.879.021</b>	<b>-46,3%</b>

## 2.5 PRODUKTIONSENTWICKLUNG

Im Geschäftsjahr 2025 hat KTM am Produktionsstandort Mattighofen 48.377 Motorräder produziert. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Rückgang von -98.557 Stück bzw. -67,1%, was insbesondere auf die Sanierung und die vorgenommenen Produktionsunterbrechungen zur Reduktion der Lagerbestände zurückzuführen ist. Darüber hinaus reflektiert dies die angepasste Strategie der Gruppe, die Produktionsvolumina stärker an Kundennachfrage und Lagerständen zu orientieren. Unter Berücksichtigung der von unserem Partner Bajaj Auto Ltd. in Indien produzierten kleinmotorigen KTM- und Husqvarna-Modelle, der in Spanien produzierten GASGAS-Trials, der in China mit unserem Partner CFMOTO produzierten Modelle sowie der von der MV Agusta Motor S.p.A. bis zu ihrer Entkonsolidierung produzierten Motorräder wurden weltweit 102.482 Fahrzeuge (-56,1%) hergestellt.

Im Zuge notwendiger Einsparmaßnahmen aufgrund des Sanierungsverfahrens hat die Gruppe die Produktion von Motorrädern von Mitte Dezember 2024 bis 17. März 2025 gestoppt. Darüber hinaus musste die Produktion beginnend mit 01. Mai bis 31. Juli 2025 abermals aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit produktionsrelevanter Komponenten unterbrochen werden.

Eigenproduktion und Zukäufe	2025		2024	Veränderung
	Stück	in %	Stück	
Österreich	48.385	47,2%	147.000	-67,1%
Offroad-Sportmotorcycles	32.365	31,6%	84.564	-61,7%
Street-Sportmotorcycles	9.009	8,8%	46.176	-80,5%
Sportminicycles	7.003	6,8%	16.194	-56,8%
X-BOW	8	0,0%	66	-87,9%
Spanien	2.247	2,2%	6.419	-65,0%
Italien	485	0,5%	2.152	-77,5%
Indien	2	0,0%	0	-
<b>Summe Eigenproduktion</b>	<b>51.119</b>	<b>49,9%</b>	<b>155.571</b>	<b>-67,1%</b>
Italien	0	0,0%	563	-100,0%
Indien	42.625	41,6%	62.108	-31,4%
China	8.738	8,5%	15.458	-43,5%
<b>Summe Zukäufe</b>	<b>51.363</b>	<b>50,1%</b>	<b>78.129</b>	<b>-34,3%</b>
<b>Produktionsmenge gesamt</b>	<b>102.482</b>	<b>100,0%</b>	<b>233.700</b>	<b>-56,1%</b>

## 3 FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

### 3.1 ERGEBNISANALYSE

Sowohl das anhaltend negative Marktumfeld, die daraus hervorgehenden wirtschaftlichen Herausforderungen wie auch die erhebliche Reduktion der operativen Tätigkeiten im Zuge der Sanierungsverfahren verringerten der Nettoumsatz im Geschäftsjahr 2025 um -46,3 % auf 1.009,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1.879,0 Mio. EUR). Der erzielte Umsatz wird zudem durch die angestrebte Reduktion der Lagerbestände negativ beeinflusst, da diese Zielsetzung mit zusätzlichen Rabattmaßnahmen verbunden war, die den Umsatz entsprechend belasteten.

Die Herstellungskosten verringerten sich gleichlaufend gegenüber dem Vorjahr um -48,7 % auf 990,9 Mio. EUR; die Bruttomarge liegt mit 1,8% über dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: -2,7%). Die Bruttomarge steht analog zum Umsatz einerseits aufgrund der aktuellen Marktbedingungen unter erheblichem Druck. Andererseits konnten bereits wesentliche Kosteneinsparungen in der Produktion im Zuge der Sanierung erzielt werden. Trotz der zusätzlichen Belastung durch die erhobenen US-Zölle konnte insgesamt eine deutliche Steigerung der Bruttomarge im Vergleich zum Vorjahr erzielt werden.

Im Vorjahr waren die Gemeinkosten stark geprägt von den erfassten Wertminderungen aus Werthaltigkeitstests gemäß IAS 36 sowie Wertminderungen auf zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen. Das Geschäftsjahr 2025 weist in den Gemeinkosten hingegen einen Sanierungsgewinn in Höhe von 1.193,1 Mio. EUR auf, wie einleitend und unter Punkt 2 „Informationen im Zusammenhang mit den im Jahr 2025 abgeschlossenen Sanierungsverfahren von wesentlichen Tochterunternehmen“ des Konzernanhangs erläutert. Darüber hinaus sind in beiden Berichtsjahren Effekte aus Vorgängen der Erst- und Entkonsolidierung enthalten. Bereinigt um Sondereffekte aus Erst- und Entkonsolidierungen konnte die Gruppe im Geschäftsjahr 2025 ihre Gemeinkosten im Vergleich zum Vorjahr um -21,6% senken und damit deutlich effizienter wirtschaften. Wesentlich hierzu beigetragen haben die Bereiche Vertrieb und Rennsport (-31,6%) sowie Forschung und Entwicklung (-42,7%, bezogen auf die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen ohne Betrachtung ihrer Aktivierung oder erhaltener Forschungsförderung). Die Ausgaben für Infrastruktur und Verwaltung wurden um 11,4 Mio. EUR auf 185,7 Mio. EUR (-5,8%) reduziert, wobei weitere Maßnahmen zur Reduktion anvisiert sind.

Die Reduktion der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen ohne Betrachtung ihrer Aktivierung oder erhaltener Forschungsförderung lässt sich insbesondere auf die strategische Straffung des zukünftigen Produktportfolios einerseits sowie die Fokussierung der operativen Tätigkeiten in diesem Bereich bei gleichzeitiger Verringerung der Beschäftigten in Forschung und Entwicklung andererseits zurückführen. Neben der Reduktion der Forschungs- und Entwicklungskosten reduzierte sich im Geschäftsjahr 2025 zugleich die Aktivierung der

Entwicklungskosten auf den Gesamtbetrag von 51,2 Mio. EUR (-65,4% zum Vorjahr) ohne Berücksichtigung von Forschungsförderungen. Dies führt zu einer Aktivierungsquote von 36,3% im Geschäftsjahr (Vorjahr: 60,1%). In Summe zeigen sich die Forschungs- und Entwicklungskosten unter Berücksichtigung sämtlicher Effekte weitgehend unverändert zum Vorjahr (-1,8%).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Aufwendungen aus Wertminderungen in Höhe von 41,9 Mio. EUR beinhalten, analog zum Vorjahr und wie oben zu den Gemeinkosten erläutert, Effekte aus Veränderungen im Konsolidierungskreis und Wertminderungen. Bereinigt um diese Sondereffekte haben sie sich gegenüber 2024 um 17,8 Mio. EUR verringert.

Das EBIT wurde maßgeblich durch den Sanierungsgewinn beeinflusst. Die oben dargestellten Entwicklungen und das herausfordernde Marktumfeld führten im Geschäftsjahr 2025 schließlich zu einem EBIT von 747,9 Mio. EUR (Vorjahr: -1.184,2 Mio. EUR). Wird das EBIT des Geschäftsjahres 2025 um den Sanierungsgewinn und sowohl das Geschäftsjahr als auch das Vorjahr um die Wertminderungseffekte gemäß IAS 36 und IFRS 5 sowie Effekte aus Veränderungen im Konsolidierungskreis bereinigt, so beläuft sich das EBIT des Geschäftsjahres 2025 auf -473,0 Mio. EUR und das EBIT des Vorjahres auf -692,6 Mio. EUR. Dies entspricht einer Steigerung im Vergleich zum Vorjahr von +31,7%.

Die effektive Steuerquote hat sich per 31.12.2025 im Vergleich zum Vorjahr von 15,4 % auf 11,0 % reduziert. Im Geschäftsjahr 2025 wurden die im Vorjahr angesetzten steuerlichen Verlustvorträge bzw. die aktiven Steuerlatenzen auf diese im Zuge der Vereinnahmung des Sanierungsgewinns vollständig verbraucht. Zugleich wurden aktive Steuerlatenzen auf Siebentel-Abschreibungen aufgrund aktueller Steuerplanungen angesetzt.

Das Finanzergebnis veränderte sich im Geschäftsjahr 2025 gegenüber dem Vorjahr um +7,4 Mio. EUR auf -85,0 Mio. EUR. Die Zinsaufwendungen betragen 84,6 Mio. EUR (Vorjahr: 123,6 Mio. EUR), die Zinserträge belaufen sich auf 6,5 Mio. EUR (Vorjahr: 25,8 Mio. EUR). Die Reduktion der Zinsaufwendungen geht insbesondere auf das Sanierungsverfahren zurück, in dessen Rahmen Zinsverrechnungen aus insolvenzrechtlichen Gründen ausgesetzt wurden. Das sonstige Finanz- und Beteiligungsergebnis beläuft sich auf -7,0 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2025 (Vorjahr: 5,4 Mio. EUR) und besteht im Wesentlichen aus Fremdwährungsbewertungen.

### 3.2 BILANZANALYSE

Die Bilanzstruktur der Bajaj Mobility-Gruppe gestaltet sich wie folgt:

	31.12.2025		31.12.2024	
	in Mio. EUR	Anteil	in Mio. EUR	Anteil
Langfristige Vermögenswerte	773,9	48,8%	947,5	39,5%
Kurzfristige Vermögenswerte	805,1	50,8%	1.241,7	51,8%
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen	7,1	0,4%	206,7	8,6%
<b>Vermögenswerte</b>	<b>1.586,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.395,8</b>	<b>100,0%</b>
Eigenkapital	385,2	24,3%	-193,8	-8,1%
Langfristige Schulden	944,4	59,5%	196,1	8,2%
Kurzfristige Schulden	256,4	16,2%	2.326,3	97,1%
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten und Veräußerungsgruppen	0,0	0,0%	67,2	2,8%
<b>Eigenkapital und Schulden</b>	<b>1.586,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.395,8</b>	<b>100,0%</b>

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr um -33,8 % auf 1.586,1 Mio. EUR reduziert.

Das langfristige Vermögen verringert sich um -173,6 Mio. EUR (-18,3%) auf 773,9 Mio. EUR (48,8% der Bilanzsumme). Dieser Rückgang ist einerseits auf den laufenden Werteverzehr bei gleichzeitig reduzierten Investitionen von Sachanlagen (-53,6 Mio. EUR zum Vorjahr) und immateriellen Vermögenswerten (-58,3 Mio. EUR zum Vorjahr) zurückzuführen. Die Verringerung der immateriellen Vermögenswerte wurde ferner auch getrieben von der Einstellung eines im Bau befindlichen Projekts zur technischen Neugestaltung der Verwaltung des Händlernetzwerkes (27,2 Mio. EUR). Darüber hinaus konnte der Überhang aktiver Steuerlatenzen insbesondere aus steuerlichen Siebentel bei

gleichzeitiger Verwertung im Vorjahr angesetzter Steuerlatenzen auf Verlustvorträge gegen bestehende passive Steuerlatenzen insbesondere aus aktivierten Entwicklungskosten saldiert werden, was die Bilanzsumme reduzierte (bezogen auf aktive Steuerlatenzen -70,1 Mio. EUR).

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2025 verringerten sich die Vorräte um -240,8 Mio. EUR auf 377,1 Mio. EUR (-39,0 %). Diese erhebliche Verringerung fußt im Wesentlichen auf dem Abverkauf von Vorräten im Motorrad- wie auch im Fahrrad-Segment, ist jedoch auch beeinflusst durch den Verkauf der XBOW-Produktparte sowie des Tochterunternehmens FELT North America Inc.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, inklusive der Forderungen gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen, verringerten sich um -174,7 Mio. EUR auf 114,7 Mio. EUR (-60,4%). Während das Volumen von über Factoring-Programmen verkauften Forderungen im Geschäftsjahr 2025 reduziert wurde, verringerten sich einerseits die erzielten Umsatzerlöse sowie andererseits die gewährten maximalen Zahlungsziele, die, die im Lagebericht 2024 erläutert, einer von mehreren Insolvenzgründen darstellten, wengleich die angeführten Gründe stets als Bündel gesehen und nicht getrennt zu betrachten waren.

Die sonstigen kurzfristigen Vermögenswerte und Forderungen erhöhten sich um +19,6 Mio. EUR auf 174,4 Mio. EUR. Der Anstieg lässt sich in erster Linie auf geleistete Anzahlungen zurückführen: Lieferanten der Gruppe fordern aufgrund der durch die Sanierungsverfahren hervorgerufenen Unsicherheiten ein höheres Maß an hinterlegten Sicherheiten – im Wesentlichen Vorauszahlungen – ein.

Die Veränderungen auf der Passivseite der Bilanz beziehen sich insbesondere auf folgende Posten:

Die langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 915,2 Mio. EUR (Vorjahr: 93,4 Mio. EUR) beinhalten im Wesentlichen Darlehen, die zur erfolgreichen Durchführung der Sanierungsverfahren benötigt und aufgenommen wurden. Die Bajaj-Gruppe gewährte der KTM AG im Geschäftsjahr 2025 ein Restrukturierungsdarlehen von 450,0 Mio. EUR, zugleich nahm die Bajaj Mobility AG ein Gesellschafterdarlehen von der Bajaj Auto International Holdings AG, ihrem Mehrheitseigentümer und Mutterunternehmen, im Umfang von 350 Mio. EUR auf. Darüber hinaus verfügt die Gruppe noch über sonstige Investitionsdarlehen, die nicht Teil der Sanierungsverfahren waren, im Umfang von 27,3 Mio. EUR sowie langfristige Leasingverbindlichkeiten von 41,6 Mio. EUR.

Die Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer in Höhe von 21,9 Mio. EUR umfassen Ansprüche auf Abfertigungs- und Jubiläumsgeldzahlungen. Versicherungsmathematische Gewinne, der laufende Dienstzeit- und Zinsaufwand, Abfertigungszahlungen sowie Zahlungen im Zusammenhang mit Unternehmensaustritten verringerten die Verpflichtungen in Summe um -5,0 Mio. EUR.

Die im Vorjahr in den anderen langfristigen Schulden enthaltenen Optionen auf nicht beherrschende Anteile sowie Kaufpreisverbindlichkeiten waren im Geschäftsjahr 2025 Bestandteil der Entkonsolidierung der Veräußerungsgruppe „MV Agusta“ sowie des Erwerbs der ausstehenden Anteile an der PIERER MAXCOM MOBILITY OOD. In Summe belaufen sich die anderen langfristigen Schulden im Geschäftsjahr 2025 auf 6,7 Mio. EUR und beinhalten im Wesentlichen erhaltene Kautionen und sonstige nichtfinanzielle Schulden.

Die kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten verringerten sich erheblich aufgrund des erfolgreichen Abschlusses der Sanierungsverfahren im Geschäftsjahr 2025. Insgesamt verringerten sie sich um -1.692,3 Mio. EUR auf nunmehr 20,5 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr. 1.457,0 Mio. EUR dieser Reduktion betreffen Finanzverbindlichkeiten ohne Leasingverbindlichkeiten, die im Zuge der Sanierungsverfahren abgegolten wurden. Darüber hinaus tilgte die Gruppe verschiedene kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten, etwa Exportkredite, Investitionsdarlehen und Namensschuldverschreibungen, im Umfang von 266,1 Mio. EUR.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, inklusive der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen, verringerten sich von 381,9 Mio. EUR im Vorjahr auf 149,2 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2025. Bedeutenden Einfluss auf diesen Rückgang hatten verringerte Bestellvolumina bei Lieferanten nicht zuletzt aufgrund der Produktionsunterbrechungen in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 2025 sowie die in höherem Umfang geleisteten, angeforderten Vorauszahlungen an Lieferanten. Im Allgemeinen sieht sich die Gruppe aufgrund der durchlaufenen Sanierungsverfahren deutlich kürzer gewährten Zahlungszielen gegenüber, die sich schließlich auch in dem niedrigeren Stand von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen niederschlugen.

Die kurzfristigen Rückstellungen in Höhe von 13,7 Mio. EUR (Vorjahr: 91,7 Mio. EUR) umfassen Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen sowie Rückstellungen für Gerichtsprozesse. Die im Vorjahr gebildete Restrukturierungsrückstellung wurde im Zuge der insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren vollständig verbraucht (-31,4 Mio. EUR). Darüber hinaus wurden gebildete Rückstellungen im Zuge der Abwicklung des Fahrrad-Segments verbraucht (-42,6 Mio. EUR).

Die anderen kurzfristigen Schulden beinhalten im Wesentlichen Personalverbindlichkeiten, Verpflichtungen für Preisnachlässe und Händlerboni sowie Verbindlichkeiten aus der Stichtagsbewertung von derivativen Finanzinstrumenten, Verbindlichkeiten gegenüber Finanzämtern und sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten. Im Vergleich zum Vorjahr verringerten sich die anderen kurzfristigen Schulden um -67,3 Mio. EUR auf 69,7 Mio. EUR. Die Reduktion begründet sich auch hier einerseits auf dem erfolgreichen Abschluss der Sanierungsverfahren, in dessen Rahmen auch Personalverbindlichkeiten abgegolten wurden, sowie andererseits auf Unternehmensaustritten. Zugleich wurden die Verbindlichkeiten gegenüber Finanzämtern sowie Verbindlichkeiten aus Händlerboni verringert.

Die Nettoverschuldung veränderte sich zum einen aufgrund der erfolgreich abgeschlossenen Sanierungsverfahren sowie zum anderen aufgrund der dafür notwendigerweise aufgenommenen Finanzmittel auf 798,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1.642,7 Mio. EUR). Hieraus ergibt sich ein Gearing<sup>1</sup> von 207,3 % (Vorjahr: -847,8 %).

Das Eigenkapital hat sich im Vergleich zum Vorjahr um +579,0 Mio. EUR auf 385,2 Mio. EUR verbessert. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den erzielten Sanierungsgewinn bzw. auf den Gewinn des Geschäftsjahres 2025 in Höhe von 590,0 Mio. EUR zurückzuführen. Neben Effekten im sonstigen Ergebnis, d. h. insbesondere der Währungsumrechnung und den versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten (-8,4 Mio. EUR), vervollständigen Veränderungen im Konsolidierungskreis aus dem Erwerb nicht beherrschender Anteile (-8,0 Mio. EUR) und der Abgang der bilanzierten Optionen auf nicht beherrschende Anteile (+2,1 Mio. EUR) die Eigenkapitalveränderung des Geschäftsjahres 2025. Die zum 31.12.2025 ausgewiesene Eigenkapitalquote beträgt somit 24,3 % (Vorjahr -8,1%).

### 3.3 LIQUIDITÄTSANALYSE

Im Geschäftsjahr 2025 konnte die Gruppe ihre Liquiditätslage maßgeblich stabilisieren. Der Cashflow aus dem Ergebnis beläuft sich einen deutlich verbesserten Wert von -20,8 Mio. EUR (im Vorjahr: -436,0 Mio. EUR). Die maßgeblichen Einflussfaktoren im Geschäftsjahr 2025 ergeben sich einerseits aus dem Jahresergebnis sowie andererseits aus der Bereinigung um die nicht zahlungswirksamen Sanierungsgewinne in Höhe von 1.193,1 Mio. EUR. Die verbleibenden Anpassungen nicht zahlungswirksamer Größen beziehen sich vorrangig auf vorgenommene Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielles Vermögen als auch Zins- und Steuerpositionen und sonstige unbare Erträge und Aufwendungen.

Der Cashflow aus dem Working Capital erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um +405,5 Mio. EUR, was insbesondere auf die deutliche Reduktion des Lagerstandes und weitere Maßnahmen im Bereich des Forderungs- und Verbindlichkeitsmanagements zurückzuführen ist. Für das Geschäftsjahr beläuft sich der Cashflow aus dem Working Capital auf 254,3 Mio. EUR.

Unter Berücksichtigung der Veränderungen im Konsolidierungskreis zeigt sich der Konzern-Cashflow aus Investitionstätigkeit mit einem Betrag von -12,0 Mio. EUR auf wesentlich verringertem Niveau im Vergleich zum Vorjahr (Vorjahr: -340,5 Mio. EUR). Insbesondere die reduzierte Investitionstätigkeit im Geschäftsjahr 2025 bei gleichzeitigen Veräußerungen von „zur Veräußerung gehalten“ klassifizierten Vermögenswerten und Veräußerungsgruppen stabilisierten den Cashflow aus Investitionstätigkeit.

In Summe verbesserte sich der Free Cashflow per Saldo von -776,5 Mio. EUR im Vorjahr auf -34,3 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2025. Bereits im zweiten Halbjahr 2025 erzielte die Gruppe wieder einen positiven Free Cashflow von +4,7 Mio. EUR.

Der Konzern-Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit beläuft sich auf 2,6 Mio. EUR (Vorjahr: 694,7 Mio. EUR) und resultiert im Wesentlichen aus den aufgenommenen langfristigen Darlehen einerseits sowie der Auszahlung zur Realisierung der Sanierungsgewinne (hinterlegte Sanierungsquoten) andererseits. Er zeigt ein ausgeglichenes Bild.

Die liquiden Mittel verringerten sich um -26,1 Mio. EUR auf 137,3 Mio. EUR (Vorjahr: 163,4 Mio. EUR nach Abzug des zur Veräußerung gehaltenen Zahlungsmittelbestandes). Während der Bestand an Zahlungsmitteln und -äquivalenten im Vorjahr noch über eine erhebliche Menge an Darlehensaufnahmen stabilisiert wurde, zeigen die Cashflows des Geschäftsjahres 2025, dass diese Stabilisierung wesentlich aus dem operativen Geschäft erfolgte. Darüber hinaus verfügt die Gruppe über ungenutzte Kreditmittellinien zur Steuerung kurzfristigen Liquiditätsbedarfs.

---

<sup>1</sup> Gearing = Nettoverschuldung dividiert durch Eigenkapital

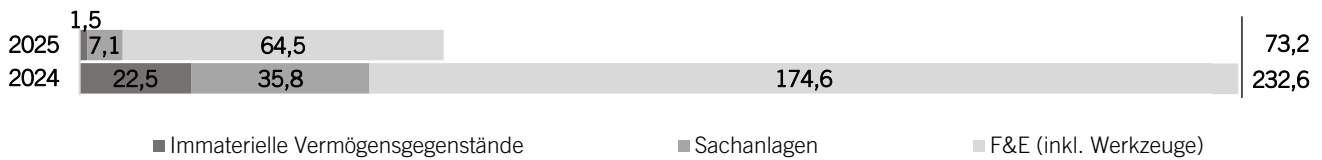
### 3.4 INVESTITIONEN

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Investitionen auf niedrigem Niveau im Vergleich zu den Vorjahren vorgenommen. Die Investitionen des Geschäftsjahres 2025 betreffen in erster Linie die Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungskosten, während in Vorjahren auch Investitionen in sonstige immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen auf höherem Niveau vorgenommen wurden. Durch die hohen Investitionen der Vorjahre kann ein niedrigeres, liquiditätsschonendes Investitionsvolumen im abgelaufenen und den folgenden Geschäftsjahren durch die Gruppe anvisiert werden.

Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2025 77,8 Mio. EUR (Vorjahr: 274,5 Mio. EUR) in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte investiert, wobei hierbei Zugänge geleaster Vermögenswerte eingeschlossen sind. Davon entfallen 46,1 Mio. EUR auf aktivierte Entwicklungskosten (Vorjahr: 135,4 Mio. EUR), 0,3 Mio. EUR in die Anschaffung von sonstigen immateriellen Vermögenswerten (Vorjahr: 5,0 Mio. EUR), 4,5 Mio. EUR auf Investitionen in den Maschinenpark und in Werkzeuge (Vorjahr: 24,1 Mio. EUR), 1,0 Mio. EUR in Grundstücke und Gebäude (Vorjahr: 23,0 Mio. EUR), 3,9 Mio. EUR in die Anschaffung von Betriebs- und Geschäftsausstattung (Vorjahr: 17,9 Mio. EUR) sowie 20,7 Mio. EUR in Sachanlagen in Bau, die in erster Linie Werkzeuge betreffen (Vorjahr: 49,2 Mio. EUR).

Die Investitionen ohne Leasingprojekte verteilen sich auf Entwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge), Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände wie folgt:

#### Investitionen (in Mio. EUR)



# 4 NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

Über diese nichtfinanzielle Erklärung .....	18
Nachhaltigkeit bei Bajaj Mobility .....	19
4.1 ESRS 2 Allgemeine Angaben .....	20
4.2 EU-Taxonomie: Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-Verordnung) .....	35
4.3 ESRS E1 Klimawandel .....	42
4.4 ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft .....	52
4.5 ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens .....	56
4.6 ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette .....	68
4.7 ESRS S4 Verbraucher und Endnutzer .....	71
4.8 ESRS G1 Unternehmensführung .....	76
4.9 Anhang .....	82

## 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**

	<b>2025</b>	<b>2024</b>
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	
	Gesundheitsschutz und Sicherheit	15	Auftreten schwerer Arbeitsunfälle in Produktion und bei Testfahrten	OO	Verbesserung der Arbeitsbedingungen
	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 Datenverlusts 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>2</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>2</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: [www.cices.eu](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>3</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>3</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>4</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>5</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>6</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>7</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>4</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>5</sup> Aqueduct Water Risk Atlas: <https://www.wri.org/data/aqueduct-water-risk-atlas>;

<sup>6</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>7</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	Ermöglichte 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	Ermöglichte 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
--------------------------------------	---	---	--------------------

<p>Smart Meter, Energiemanagement, CAFM</p>	<p>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.</p>	<p>☉</p>	<p>01, 03, 05, 07, 08</p>
---	--	----------	---------------------------

**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.

<p>Energieeffizienz an den Produktionsstandorten</p>	<p>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.</p>	<p>●</p>	<p>01, 03, 05, 08</p>
<p>Kalttest der Motoren</p>	<p>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.</p>	<p>●</p>	<p>01, 03, 05, 07, 08</p>

■ 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>8</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>8</sup> Die im Geschäftsjahr 2024 berichtete Zahl wurde korrigiert.

**Berechnungsgrundsätze und -annahmen**

ESRS Angabepflicht	Paragraf	Datenpunkt, Angabe	Berechnungsgrundsätze und -annahmen
E1-5	37 a-c, 38 a-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 Avocado 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, 50 a-b	Scope-2-THG-Emissionen	<p>Die THG-Emissionen des Scope 2 wurden sowohl mittels der marktbasierten 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 marktbasierten Emissionsfaktoren verfügbar, wurden die Emissionsfaktoren der standortbasierten Methode übernommen. Es wurden für 7,7% der verbrauchten Energie (in kWh) bei der marktbasierten 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>9</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>9</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 Gesamterprobungsdistanz 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 Terrasse 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>10</sup>. Der berichtete Anteil unterliegt somit einer hohen Ergebnisunsicherheit.</p>

<sup>10</sup> Informationen abgerufen von: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/259779/umfrage/recyclinganteil-bei-der-produktion-ausgewaehlder-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>11</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>11</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 anlassspezifisch 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)		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

Angabepflicht		Abschnitt	Auslassung, Erklärung
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

Angabepflicht		Abschnitt	Auslassung, Erklärung
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			

# 5 FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG (F&E) UND NEUE MODELLE

## 5.1 ORGANISATION

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der Gruppe ist global aufgestellt. Der zentrale Entwicklungsstandort befindet sich in Mattighofen. Neben der Durchführung zahlreicher Forschungs- und Entwicklungsprojekte werden von dort aus die F&E-Aktivitäten der anderen Standorte unterstützt, welche sich in Spanien und den USA befinden. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sowie der Nähe zu dem internationalen Testcenter Applus + IDIADA ist der Forschungsstandort in Terrassa, Spanien, als Ausgangsbasis für die Erprobung von Motorrädern gut geeignet. Zusätzlich wurde dort die Entwicklung von Bremssystemen aufgebaut, welche unter der Marke WP produziert und in ausgewählten KTM-Modellen verbaut werden. In den USA liegt der Fokus darauf, die Compliance der Produkte mit den für den nordamerikanischen Markt spezifischen Vorgaben sicherzustellen sowie auf ergänzenden Entwicklungen. Die Bajaj Mobility-Gruppe kooperiert mit Forschungseinrichtungen, OEMs und Start-Ups sowohl aus der Motorrad- und Automobilindustrie als auch aus anderen Industriezweigen.

Wesentliche Bereiche der F&E-Aktivitäten umfassen die Digitalisierung – sowohl im Bereich F&E selbst als auch produktbezogen –, Weiterentwicklung von Antriebstechnologien, Forschung und Entwicklung zu Leichtbauweise und Modularität, Entwicklung von Bremssystemen sowie die Weiterentwicklungen von Sicherheits- und Komfortfunktionen. Dabei umspannen die F&E-Aktivitäten den gesamten Produktentstehungsprozess – von der Grundlagenforschung im Bereich Materialeinsatz, über die Vorentwicklung und Prototypenfertigung bis hin zur Serienreife.

Zum Stichtag 31. Dezember 2025 beschäftigte das Unternehmen 595 Mitarbeiter im Forschungs- und Entwicklungsbereich (Vorjahr: 1.173), das entspricht 15,7% der gesamten Belegschaft. Der Rückgang resultiert aus den verschiedenen Maßnahmen der Bajaj Mobility-Gruppe zur Senkung der F&E-Kosten. Operativ, ohne Nebeneffekt aus der Aktivierung und Abschreibung von Entwicklungsaufwendungen, wurden 14,0% (Vorjahr: 13,1%) des Gesamtumsatzes für den Bereich Forschung und Entwicklung aufgewendet. Dies entspricht in absoluten Werten 141,0 Mio. EUR (Vorjahr: 235,1 Mio. EUR).

## 5.2 ZUSAMMENARBEIT MIT BAJAJ UND CFMOTO

Die Unternehmensgruppe setzte im Geschäftsjahr 2025 die Zusammenarbeit mit Bajaj Auto (Pune, Indien) im Bereich Forschung und Entwicklung erfolgreich fort. Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten konzentrieren sich weiterhin auf die europäischen Standorte der Gruppe. Gleichzeitig wird die Industrialisierung der entwickelten Produkte zunehmend durch den neuen Mehrheitseigentümer Bajaj unterstützt. Die Zusammenarbeit mit dem strategischen Partner CFMOTO (Hangzhou, China) wurde ebenfalls fortgesetzt. Ziel dieser globalen Kooperationen ist die gezielte Nutzung beiderseitiger Synergien. Insbesondere die vertiefte Zusammenarbeit mit Bajaj Auto ermöglicht es, gemeinsame Potenziale im Bereich Forschung und Entwicklung zu erschließen und diese direkt in die Produktentwicklung einfließen zu lassen.

## 5.3 DIGITALISIERUNG

Die Virtualisierung und Digitalisierung der Produktentwicklung und -testung sind wichtige Bausteine zur Reduktion von Entwicklungszeiten, -kosten und Qualitätsrisiken. Ein digitaler Faden durch den Entwicklungsprozess in Kombination mit computergestützten Entwicklungs- und Simulationsmethoden reduziert dabei den Bedarf an physischen Prototypen, was den Aufwand erheblich verringern kann. Dieser Entwicklungsansatz wird als virtueller Prototyp („Digital Twin“) bezeichnet und ermöglicht zu jedem Zeitpunkt eine valide Aussage hinsichtlich der Erreichung von Zielwerten und Planungszielen. Dadurch können physische Prüfungen von Komponenten und Gesamtfahrzeugen sowohl auf Prüfständen als auch unter realen Einsatzbedingungen reduziert und auch effizienter durchgeführt werden. Kombiniert wird dieser Ansatz mit einer Betrachtung des gesamten Produktlebenszyklus von den Rohstoffen über die Entwicklung, Produktion und Nutzung bis hin zur Verwertung bzw. Entsorgung, welche die Entwicklung langlebigerer Produkte fördert.

## 5.4 ANTRIEBSTECHNOLOGIEN

Die Gruppe arbeitet sowohl im Bereich der Verbrennungsmotoren (ICE-Motoren) als auch bei alternativen Antriebstechnologien an Projekten zur Steigerung der Effizienz sowie der Verbesserung und Neuentwicklung von Bauteilen und Komponenten. Ziel ist die Steigerung der Energieeffizienz und die Reduktion des Kraftstoffverbrauchs mit gleichzeitiger Verbesserung des Fahrgefühls. Im Geschäftsjahr 2025 wurden

hierzu mehrere Projekte fortgeführt, welche sich beispielsweise mit der Verbrennungsentwicklung, Leistungsdichte und Effizienz von ICE-Motoren beschäftigten.

Im Bereich der alternativen Antriebstechnologien ist die Gruppe an mehreren Projekten zur Weiterentwicklung von Batterien beteiligt. Exemplarisch anzuführen ist das von der FFG (Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft) geförderte Projekt LiONESS, welches ausgehend von einer multidisziplinären Bewertung die Optimierung der Batteriesysteme unter Berücksichtigung von Effizienz, Sicherheit und Nachhaltigkeit zum Ziel hat. Die Forschungsabteilung der Gruppe war außerdem 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. Die Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten im Bereich der batterieelektrisch betriebenen Fahrzeuge gliedern sich dabei in Low-Voltage- und High-Voltage- Projekte.

## 5.5 LEICHTBAUWEISE UND MODULARITÄT

Der Einsatz hochwertiger Materialien in allen Fahrzeugen, die darin begründete Reduktion des Fahrzeuggewichts und das einhergehende Potential zur Verbrauchs- und Emissionsreduktion sowie Verbesserung der Fahreigenschaften sind eine weitere Säule der verfolgten Entwicklungsstrategie.

Die Forschungs- und Entwicklungsabteilung der Gruppe beschäftigt sich in verschiedenen Projekten mit der Entwicklung von gewicht- und materialsparenden Alternativen von Fahrzeugbauteilen. Dies kann sowohl Einfluss auf den Ressourcenbedarf als auch auf das Fahrverhalten und den Energiebedarf der Produkte haben. Gleichzeitig kann durch alternative Verbindungskonzepte die Personalisierbarkeit der Fahrzeuge sowie die Stofftrennung am Ende des Lebenszyklus verbessert werden. Im Geschäftsjahr 2025 arbeitete die Gruppe beispielsweise an der Weiterentwicklung von ausgewählten Heckrahmen und -auslegern sowie Tanksystemen.

## 5.6 ENTWICKLUNG VON BREMSSYSTEMEN

Am Standort in Spanien wurde die Entwicklung von Bremssystemen erfolgreich initiiert und bis zur Serienreife vorangetrieben. Für die unter der Marke WP produzierten Bremssysteme, die künftig in KTM-Motorrädern verbaut werden, wurde eine speziell dafür ausgelegte Entwicklungsinfrastruktur aufgebaut. Die Aktivitäten umfassen unter anderem die Konstruktion einzelner Komponenten, Produkttests, Qualitätssicherung, Prototyping sowie die Integration in bestehende Fahrzeugplattformen. Zusätzlich befasst sich das Team auch mit der Entwicklung von speziell benötigten Produktionswerkzeugen. Für die Serienfertigung wurden in Zusammenarbeit mit einem externen Partner Produktionsanlagen in Indien aufgebaut.

## 5.7 SICHERHEITS- UND KOMFORTFUNKTIONEN

Mit der Einführung neuartiger Sicherheits- und Komfortfunktionen im Fahrzeug ging in den letzten Jahren eine Erhöhung der Komplexität des Elektrik-/Elektronik-Systems von Motorrädern einher. Die Gruppe arbeitet kontinuierlich an der Weiterentwicklung von Sicherheits- und Assistenzsystemen und der Steigerung des Komforts. Hierzu laufen beispielsweise Projekte zur Förderung der Ergonomie, die durch die Berücksichtigung individueller Nutzereigenschaften und -präferenzen auch zur Verbesserung der Sicherheit und Komfortgewinn beitragen. Im Geschäftsjahr 2025 wurde unter anderem ein besonderer Fokus auf die Schnittstellen zwischen Fahrer und Fahrzeug gelegt sowie das Adaptive Cruise Control (ACC) weiterentwickelt. Bei Letzterem handelt es sich um ein Frontradar-system, das beispielsweise das automatische Einhalten von Abständen zu vorausfahrenden Verkehrsteilnehmern ermöglicht.

## 5.8 AUSBLICK 2026 UND DARÜBER HINAUS

Die unternehmensweiten Digitalisierungsinitiativen werden sich weiterhin mit der Effizienzsteigerung aller Schritte im Produktlebenszyklus befassen, wobei auch die Einsatzmöglichkeiten von Künstlicher Intelligenz schrittweise evaluiert und implementiert werden. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf dem Ausbau der Konnektivität. Im Fokus steht künftig die Entwicklung einer durchgängigen End-to-End-Datenkette entlang des Produktentwicklungs- und Produktlebenszyklus. Diese soll die Serviceorientierung und Kundenzentrierung stärken und gleichzeitig die Datenqualität sowie -verfügbarkeit für die gesamte Gruppe signifikant verbessern.

Mit der zunehmenden Komplexität moderner Motorräder vollzieht sich ein Wandel von einer Mechanik-getriebenen Entwicklungsstrategie hin zu einer Feature-orientierten Strategie. Parallel dazu bleibt die Effizienzsteigerung in den Wertschöpfungsprozessen ein zentrales Ziel. Die Gruppe wird relevante Trends und Technologien weiterhin aktiv beobachten und bewerten. Das Design der Produkte wird zunehmend als strategische Schlüsselkompetenz verstanden und nunmehr weiter im Unternehmen selbst forciert: Um dieses Potenzial gezielt zu bündeln, entsteht ein eigenes In-House Designcenter, das Know-how und Kreativität vereint und zu einer weiteren Beschleunigung der Entwicklungsgeschwindigkeit -qualität beiträgt.

## 5.9 NEUE MOTORRAD-MODELLE

### KTM

Im Jahr 2025 passte KTM das Modellportfolio in mehreren Segmenten gezielt um wenige neue Produktparten sowie umfangreiche Updates und Erweiterungen bestehender Modelle an.

#### 1390 SUPER ADVENTURE S EVO, 1390 SUPER ADVENTURE S & 1390 SUPER ADVENTURE R

Diese Modelle wurden im Travel-Segment stark überarbeitet und sind ausgestattet mit dem bewährtem V2-Motorenkonzept. Sie setzen neue Maßstäbe in den Bereichen Technologie und Fahrdynamik. Darüber hinaus ist die 1390 SUPER ADVENTURE S mit der neuesten Generation semiaktiver Federung, Radar unterstützter Geschwindigkeitsregelung sowie einem 8“ Touchscreen TFT-Bildschirm mit integrierter Kartennavigation ausgestattet. Bei der 1390 SUPER ADVENTURE S-EVO kommt zusätzlich hierzu erstmals die neue AMT-Motortechnologie zum Einsatz. Das automatisierte Schaltgetriebe ermöglicht sequenzielle Schaltung mit sowohl einem automatischen als auch einem manuellen Schaltmodus.

#### 990 RC R

Mit der komplett neuen 990 RC R bringt KTM ein neues, kompromissloses Supersport-Modell auf die Straße, das modernste Technologie mit einem ausgezeichneten Leistungsgewicht vereinbart. Ein neu entwickeltes Umlenkungs-Chassis, der 130 PS LC8c Zweizylinder Motor und leistungsstarke BREMBO HyPure-Bremskomponenten stellen bei 184 kg Gewicht die Ready-To-Race Fahrdynamik sowohl auf der Rennstrecke als auch auf der Straße in den Vordergrund.

#### 2026 KTM 690 ENDURO R & KTM 690 SMC R

Die 2026 KTM 690 ENDURO R setzt ihre Dual-Sport-Tradition mit umfassenden Updates fort, die die Offroad-Fähigkeiten und die Straßentauglichkeit verbessern. Das Herzstück ist der neueste Euro 5+-konforme LC4-Einzylindermotor, der nun über ein überarbeitetes Kurbelgehäuse, eine überarbeitete Kupplung und eine überarbeitete Statorabdeckung sowie ein neu gestaltetes Ölsystem verfügt.

#### 2026 KTM EXC 6DAYS RANGE

Die 2026 KTM EXC 6DAYS-Editionen umfassen verschiedene Modelltypen mit 2- und 4-Takt-motoren. Die neuen Motorräder profitieren von überarbeiteter Hardware und neuen Fahrwerkssettings, sowohl für die 48mm „closed cartridge“ WP-XACT Gabel als auch für den WP XPLORE PDS Stoßdämpfer. Insgesamt verfolgen die Updates die Ziele weniger Gewicht, verbessertes Fahrgefühl, erhöhte Stabilität.

### BRABUS 1400 R

Ausgestattet mit einem hochmodernen 1.350-ccm-LC8-V-Twin-Motor liefert die BRABUS 1400 R SIGNATURE EDITION führende 190 PS und 145 Nm Systemdrehmoment. Eine spezielle Doppelrohr-Auspuffanlage unter dem Sitz unterstreicht das typische Aussehen dieses Luxury Hyper Naked Bikes und erzeugt zugleich ein unvergessliches Fahrgeräusch.

### HUSQVARNA

#### 701 ENDURO & 701 SUPERMOTO

Die neuen Husqvarna Modelle 2026 bieten stärkere Motoren mit 79 PS, neue Elektronik und Fahrmodi, ABS-Optionen und ein modernes 4,2" TFT-Display. Die 701 Enduro erhält mit dem neuen „Dynamic Slip Adjust“ eine innovative Traktionskontrolle für den Offroad-Einsatz, während die 701 Supermoto mit „Supermoto+ ABS“ und „Sport ABS“ für kontrolliertes Driften und sportliches Bremsen ausgestattet ist. Beide Modelle kennzeichnen sich durch überarbeitete Optik, verbesserte Fahrwerkskomponenten und markante Farbgebung.

**GASGAS****2026 OFFROAD LINE-UP**

Die Modelle MC 125 und MC 250F 2026 verfügen über eine verbesserte Schutzkappe für die Kraftstoffleitung, die die Haltbarkeit erhöht. Alle Zweitakter verfügen über neu verlegte Kabelbäume für eine verbesserte Zuverlässigkeit, wobei alle Enduro-Modelle nun mit einem Kühlerlüfter ausgestattet sind. Zusätzlich wurden insbesondere technische Spezifikationen überarbeitet und neu implementiert, darunter der Dreifachscheinwerfer und das Kühlsystem. Zusätzlich wurde das gesamte GASGAS Offroad Line-Up für das Modelljahr 2026 mit einer neuen Farbgebung mit mehr schwarzen Akzenten ausgestattet.

## 6 CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Für den nachhaltigen Erfolg unseres Unternehmens ist es entscheidend, Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen, zutreffend zu bewerten und mit geeigneten Maßnahmen zu steuern.

### 6.1 RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

Der Hauptzweck des Risikomanagements der Bajaj Mobility-Gruppe besteht in der Sicherung und Stärkung des Unternehmens durch eine rechtzeitige, vollständige und transparente Einschätzung der finanziellen, operativen und strategischen Chancen und Risiken. Die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements wurde durch die MOORE CENTURION Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungs-GmbH (gemäß Regel 83 Österreichischer Corporate Governance Kodex, ÖCGK) zum Stichtag 31.12.2025 geprüft und bestätigt.

Die Bajaj Mobility-Gruppe verfügt über ein Enterprise Risk Management System, welches die konzernweiten Chancen und Risiken nach Fachbereichen und gegebenenfalls geografischen Bereichen zentral erhebt. Die operative Verantwortung sowie die Bewertung der konzernweiten Chancen und Risiken liegen sowohl beim lokalen Management als auch bei der Abteilung „Risk Management & Dealer Financing“ der KTM AG. Diese Abteilung übernimmt die zentrale Koordination aller Risikomanagementprozesse, stellt die einheitliche Umsetzung konzernweiter Standards sicher und fungiert als Schnittstelle für die Integration des ESG-Managements.

Die Berichterstattung erfolgt direkt an den Vorstand der KTM AG, der gemeinsam mit dem Konzernvorstand der Bajaj Mobility AG die Überwachung des Risikomanagements verantwortet.

Eine präventive Analyse möglicher Ereignisse ist ebenfalls Aufgabe des Risikomanagements. Darüber hinaus gilt es, Chancen und Risiken aktiv zu steuern und entsprechende Maßnahmen mit den betroffenen Unternehmensbereichen zu definieren und zu evaluieren.

Im Rahmen eines ganzheitlichen Risikomanagements werden in diesem Prozess auch die mit den Themen Umwelt, Soziales und Governance (ESG) verbundenen Chancen und Risiken berücksichtigt (Einzelheiten hierzu finden sich in der nichtfinanziellen Erklärung 2025).

### 6.2 ENTERPRISE RISK MANAGEMENT (ERM)

Das ERM der Bajaj Mobility-Gruppe basiert auf dem COSO-Enterprise Risk Management Framework und stellt einen kontinuierlichen, mehrstufigen Prozess zur Steuerung operativer und strategischer Chancen und Risiken sicher. Dieser Prozess kombiniert Elemente aus dem Bottom-Up- sowie dem Top-Down-Ansatz und umfasst die Identifikation und Bewertung von Chancen und Risiken ebenso, wie die Maßnahmendefinition, die Überwachung und die Berichterstattung. Damit wird ein konzernweit einheitliches Berichtswesen gewährleistet und die Integration von Risikomanagement in die Unternehmensstrategie unterstützt.

#### Identifikation & Bewertung

Das ERM identifiziert und bewertet im Rahmen des Prozesses grundsätzlich Chancen und Risiken gleichermaßen. Dabei wird zwischen kurzfristigen Chancen und Risiken mit einem Zeithorizont von bis zu einem Jahr und langfristigen, strategischen Chancen und Risiken mit einem Zeitraum von fünf Jahren und mehr unterschieden. Im Zuge dessen werden auch ESG-relevante Chancen und Risiken mit einem längeren

Zeithorizont identifiziert und adäquat bewertet. Alle identifizierten Chancen und Risiken werden abschließend konsolidiert und in das Gesamttrisikoinventar überführt.

Die Bewertung erfolgt zunächst qualitativ anhand einer 5x5-Matrix, die Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung kombiniert. Für hoch bewertete Risiken wird ergänzend eine quantitative Analyse durchgeführt, die eine genauere Einschätzung ermöglicht. Für die Aggregation und Interpretation der Gesamttriskopositionen kommen Monte-Carlo-Simulationen zum Einsatz. Auf dieser Basis werden die größten Risiken und Chancen identifiziert und einer vertieften Analyse unterzogen.

### **Chancen- und Risikosteuerung**

Hauptziel der Chancen- und Risikosteuerung ist die aktive, kontinuierliche und kontrollierte Beeinflussung von Chancen und Risiken unter Berücksichtigung der Unternehmensstrategie sowie Fragen der Wirtschaftlichkeit. Der Umgang mit Risiken und Chancen erfolgt fallspezifisch, indem Risiken minimiert, vermieden oder im Einzelfall bewusst eingegangen werden. Chancen werden bewertet und bei positivem Ergebnis durch proaktives Handeln und gezielte Investitionen genutzt. Die Wahl der geeigneten Strategien obliegt dem jeweiligen Risikoeigner, der deren Wirksamkeit regelmäßig bewertet und die Umsetzung überwacht. Das Risikomanagement wird dabei fortlaufend informiert.

Nachhaltigkeitsbezogene Chancen und Risiken werden in Zusammenarbeit mit der entsprechenden Fachabteilung (ESG) gesteuert. Der gesamte Prozess wird insbesondere von den oberen und mittleren Managementebenen der KTM AG durchgeführt und u. a. durch den Vorstand der Bajaj Mobility AG überwacht.

### **Berichterstattung und Überwachung**

Im Rahmen des ERM-Prozesses ist eine umfassende Berichterstattung implementiert. Das Risikomanagement berichtet hierbei direkt an den Vorstand der KTM AG. Zusätzlich wird für den Konzernvorstand der Bajaj Mobility AG sowie der KTM AG ein Bericht erstellt, der die Gesamtrisikolage einschließlich der Risikoaggregation auf Konzernebene darstellt.

Des Weiteren werden der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat über den Status Quo und die Fortschritte informiert. Diese Berichte dienen nicht nur der Überwachung, sondern auch der frühzeitigen Erkennung von Entwicklungen und Trends. Durch die regelmäßige Kommunikation wird sichergestellt, dass alle relevanten Entscheidungsträger jederzeit über die Risikosituation und die Wirksamkeit der Steuerungsmaßnahmen informiert sind.

### **Ad-hoc-Berichterstattung relevanter Risiken**

Bei wesentlichen Veränderungen der Risikolage erfolgt eine unverzügliche Ad-hoc-Berichterstattung durch die Risikoeigner an das Risikomanagement-Team und in weiterer Folge an den Vorstand der KTM AG. Dieser Prozess stellt eine zeitnahe und transparente Einschätzung der aktuellen Gesamtrisikosituation sicher. Die Ad-hoc-Berichterstattung ergänzt die regelmäßigen Reports und dient der frühzeitigen Reaktion auf kritische Entwicklungen. Im Jahr 2025 war eine Zunahme von Ad-hoc-Berichterstattungen zu beobachten. Die im Jahr 2025 gestiegene Anzahl an Ad-hoc-Berichterstattungen spiegelt eine zunehmende Sensibilisierung und verbesserte Awareness für kritische Themen wider.

### **Darstellung von Chancen, Risiken sowie getroffene Maßnahmen**

Das abgeschlossene Sanierungsverfahren stellte das Unternehmen im GJ 2025 vor große Herausforderungen. Einzelne daraus resultierende Effekte können auch im GJ 2026 noch fortwirken und die Risiko- und Chancenlage beeinflussen, werden nach aktueller Einschätzung jedoch nicht wesentlich sein.

Die folgende tabellarische Übersicht zeigt die im Jahr 2025 wesentlichen identifizierten Chancen und Risiken sowie die getroffenen Maßnahmen. Insgesamt hat die Bajaj Mobility-Gruppe weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung bestandsgefährdende Risiken identifiziert.

Chancen und Risiken	Beschreibung	Maßnahmen
<b>Operative Risiken und Chancen</b>		
Material und Rohstoffe	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Makroökonomische Entwicklungen oder klimabedingte Maßnahmen können sich negativ auf die Preise energieintensiver Ressourcen wie Stahl und Aluminium auswirken (verstärkter Einsatz von derzeit noch stark limitierten erneuerbaren Energien, höhere Anforderungen an die Stahlproduktion, Umstellung von Produktionssystemen, Anforderungen an den Einsatz von Rezyklaten etc.)</li> <li>» Ein stark steigender Bedarf an seltenen Erden, zum Beispiel für die Batterieproduktion für die Elektromobilität, könnte zu Ressourcenengpässen auf dem Markt führen</li> <li>» Preissteigerungen und Ressourcenknappheit können die Produktionskosten erhöhen und die Marge belasten</li> <li>» Positive konjunkturelle Entwicklungen können zu geringeren Kosten für Materialien und Rohstoffe führen</li> <li>» Technologische Weiterentwicklung und die Marktreife neuer Materialien und Rohstoffe mit verbesserten Eigenschaften können neue Einsatzmöglichkeiten eröffnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Nutzung alternativer Lieferketten und entsprechende Aktivitäten zur Reduktion der anfallenden Kosten</li> <li>» Absicherung durch den Einsatz von „Second Sources“ oder zusätzlichen Lieferketten für kritische Warengruppen</li> <li>» Logistische Beschaffungsstruktur zur Minimierung von Transportwegen und die Anpassung der damit verbundenen Kosten</li> <li>» Forschung zu alternativen Materialien und Rohstoffen und zur Materialreduktionen/funktionaler Leichtbau („Sustainable Engineering“)</li> <li>» Einkaufsbedingungen und effektives „Cost Engineering“</li> </ul>
Logistik und Lieferkette	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Geopolitische Spannungen auf zentralen Transportwegen (z. B. Suezkanal, Taiwanstraße, Golf von Aden) können sich negativ auf die Logistikwege auswirken</li> <li>» Kurzfristige und rückwirkende Änderungen der Zollvorschriften können zu zusätzlichen Gebühren/Kosten führen</li> <li>» Engpässe oder Verzögerungen in der Logistik können die Materialanlieferung verlangsamen und Sondertransporte erforderlich machen, was die Kosten anhebt</li> <li>» Instabile Lieferketten und Lieferverzögerungen bei bestellten Komponenten können das Beschaffungsrisiko erhöhen</li> <li>» Ausfallrisiken von Lieferanten, beispielsweise aufgrund von finanziellen Schwierigkeiten oder Insolvenzen, können kurz- bis mittelfristig zu Versorgungs- und Produktionsengpässen führen</li> <li>» Hohe Lagerbestände durch Produktions-/Absatzabweichungen könnten zusätzliche Kosten verursachen und Kapital binden</li> <li>» Um die Verluste durch die Insolvenz der KTM AG zu kompensieren könnte es bei einzelnen Lieferanten zu Preiserhöhungen kommen</li> <li>» Geringere Bedarfe können zu Lieferschwierigkeiten (Minimum Order Quantities) oder Preiserhöhungen führen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Monitoring geopolitischer Entwicklungen und zentraler Transportwege</li> <li>» Laufende Beobachtung von Änderungen bei Zollbestimmungen und Import-/Exportregelungen sowie Anpassung der Beschaffungsplanung</li> <li>» Abbau von Lagerbeständen, um Kapitalbindung bestmöglich zu verringern</li> <li>» Flexibilität im implementierten Produktionslayout garantiert schnelle Anpassung der Produktionspläne</li> <li>» Langfristige Zusammenarbeit mit bestehenden Lieferanten sowie sorgfältige Auswahl leistungsfähiger neuer Lieferanten</li> <li>» Flexible Routenplanung bzw. Nutzung alternativer Transportwege zur Absicherung kritischer Lieferströme</li> <li>» Pflege der Lieferantenbeziehungen</li> <li>» Angepasste Sourcing Strategien</li> <li>» Verstärktes Risikomanagement in der Lieferkette</li> <li>» Implementiertes Market Intelligence System für elektronische Bauteile sowie die Erschließung unterschiedlicher Bezugsquellen („Multiple Sourcing“)</li> <li>» Vereinbarung einer nachhaltigen Preisgestaltung mit den Lieferanten sowie Verhandlung angekündigter Preiserhöhungen</li> <li>» Abstimmung der Bedarfsplanung mit den Lieferanten in Zusammenarbeit mit Produktionsplanung und Disposition sowie transparente Darstellung der Bedarfe gegenüber den Lieferanten</li> </ul>

<p>Produktion und Qualität</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Qualitäts- oder sicherheitsrelevante Produktabweichungen, die im Kundendienst erkannt oder nicht rechtzeitig identifiziert werden, können zu Verstößen gegen Qualitäts-, Produktsicherheits- und regulatorische Anforderungen führen.</li> <li>» Entsprechende Abweichungen können erhöhte Garantie- und Rückrufkosten, Haftungsansprüche sowie eine nachhaltige Beeinträchtigung der Kundenzufriedenheit und Reputation verursachen.</li> <li>» Externe Faktoren wie Überschwemmungen oder Brände können die Produktion unterbrechen und zu Stillständen führen</li> <li>» Mögliche Störungen oder Preisschwankungen bei Strom und technischen Gasen können den Produktionsbetrieb beeinträchtigen</li> <li>» Verschlechterte Produktionsbedingungen in Europa (Kosten, Regula-rien, Arbeitsmarkt) könnten zu Wettbewerbsnachteilen führen</li> <li>» Durch die Nutzung außereuropäischer Produktionsstandorte kann den Wettbewerbsnachteilen eines europäischen Standorts entgegen-gewirkt sowie Entwicklungs- und Industrialisierungsprozesse beschleunigt werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Anwendung eines zertifizierten Qualitätsmanagementsystems inklusive Lieferantenauswahl, Qualitätsplanung und standardisierter Prozesse entlang des Produktlebenszyklus</li> <li>» Integration von Product Improvement und Lessons Learned Prozessen unter Nutzung von Kundendienst und Felddaten</li> <li>» Systematische Markt- und Feldbeobachtung durch Auswertung von Garantie- und Schadenmeldungen als Frühwarnsystem für Qualitäts- und Sicherheitsrisiken</li> <li>» Einsatz definierter KPIs zur Überwachung von Wiederholfehlern, Reklamationsquoten und sicherheitsrelevanten Auffälligkeiten</li> <li>» Strukturierte Issue- und Eskalationsprozesse zur schnellen Analyse, Priorisierung und Behebung identifizierter Produktprobleme</li> <li>» Definierte Entscheidungs- und Kommunikationsprozesse für Service-, Sicherheits- und Rückrufmaßnahmen gemäß regulatorischen Anforderungen</li> <li>» Absicherung verbleibender Restrisiken durch geeignete Produkt- und Haftpflichtversicherungen</li> <li>» Implementierung von Notfallplänen für externe Ereignisse, inklusive Brandschutz, Hochwasserschutz und flexibler Schichtplanung zur Kompensation von Ausfällen</li> <li>» Photovoltaikanlagen zur Eigenstromerzeugung sowie fortlaufende Umsetzung von Energieeinsparmaßnahmen</li> <li>» Versicherungen</li> <li>» Teilverlagerungen der Produktion und von F&amp;E-Aktivitäten</li> </ul>
<p>IT und Cyber</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Die Zahl der Cyber-Angriffe auf große Unternehmen hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Dabei stellen insbesondere (Spear-)Phishing und Ransomware ein unverändert hohes Gefahrenpotenzial dar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Weiterentwicklung der internen Notfall- und Krisenorganisation</li> <li>» „Cyber Security“ Awarenessmaßnahmen</li> <li>» IT-Security- und Risikomanagementsystem zur Identifikation und Steuerung der Informationssicherheitsrisiken</li> <li>» Aufbau eines Cyber Security Management Systems zur Steuerung von fahrzeugspezifischen IT-Risiken</li> </ul>
<p><b>Finanzielle Risiken und Chancen</b></p>		
<p>Finanzen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Anhaltend hohe Zinsen sowie niedrige Absatzzahlen können den Druck auf die Händler erhöhen und somit zu vermehrten Forderungsausfällen führen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Enge Abstimmung mit den Händlern und Unterstützung mit gezielten Programmen</li> <li>» Bankgarantien zur Absicherung</li> <li>» Strategische Händlernetzentwicklung</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>» Für weitere Ausführungen, einschließlich der konkreten Maßnahmen zur Mitigierung von Risiken, wird auf den Konzern-anhang für das GJ 2025 (Kapitel VII. „Bericht zu finanziellen Risiken“) der Bajaj Mobility AG verwiesen.</li> </ul>		

**Compliance / Rechtliche Risiken und Chancen**

<p>Allgemeine Compliance-Themen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Verstoß gegen die im Code of Conduct definierten Mindeststandards</li> <li>» Verstoß gegen nationale und/oder internationale Gesetze</li> <li>» Herausforderungen bei eigenen Geschäftsaktivitäten und in der Lieferkette</li> </ul> <p>Fokusthemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Menschenrechte, Respekt, Integrität, Diversität, Ethische Rekrutierung, Faire Arbeitsbedingungen, Gesundheitsschutz, Arbeitssicherheit</li> <li>» Aspekte der Nachhaltigkeit, des Umwelt-, Klima- und Tierschutzes sowie Lieferkettencompliance</li> <li>» Umgang mit Konfliktmineralien, Chemikalien, Schadstoffen</li> <li>» Fairer Wettbewerb, Kartellverbot</li> <li>» Korruption, Bestechung, Einladungen, Geschenke</li> <li>» Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, Exportkontrolle</li> <li>» Steuern, Steuerstrategie, Steuercompliance, Internationale Steuer-richtlinien</li> <li>» Interessenskonflikte, Verbot von Insiderhandel, Politische Aktivitäten, Spenden, Sponsoring</li> <li>» Umgang mit Unternehmenseigentum, Unternehmensvermögen, Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen, Datenschutz, Geistiges Eigentum, KI-Tools</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Einhaltung des Code of Conduct</li> <li>» Einbezug der Mitarbeiterinteressen durch Mitarbeitervertretungen</li> <li>» Überprüfung von Fortschritten</li> <li>» Implementierung von Maßnahmen zur Achtung der Menschenrechte</li> <li>» Festlegung von Mindestanforderungen als Grundlage für Lieferantenbeziehungen</li> <li>» Sicherstellung des Mindestbeschäftigungsalters</li> <li>» Durchführung jährlicher Schulungen und Sensibilisierungsprogramme</li> <li>» Bereitstellung eines Hinweisgebersystems zur Meldung potenzieller Verstöße</li> <li>» Interne Richtlinien über das Vorgehen bei allfälligen Verstößen</li> <li>» Verfügbarkeit von Whistleblowing-Kanälen, Ausweitung des anonymen Hinweisgebersystems auf Dritte</li> <li>» Automatisiertes Compliance E-Learning</li> </ul>
<p>Regulierungen und Rechtliches</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Abhängigkeiten von nationalen und internationalen gesetzlichen Rahmenbedingungen in den Absatzländern können sowohl Offroad- als auch Street-Motorsport, die Motorradzulassung und die Fahrerlaubnis beeinflussen (zum Beispiel: geplante Regulierung in der Europäischen Union für Verbrennungsmotoren)</li> <li>» Ein Anstieg der regulatorischen Landschaft könnte den operativen Betrieb beeinflussen und zu erhöhten Kosten führen</li> <li>» Klimaschutzbemühungen können zu einer Verschärfung und Ausweitung oder zu neuen Regulierungen und Fahrverboten führen</li> <li>» Regulatorische Maßnahmen wie zum Beispiel Umweltzonen oder andere klima- und luftqualitätsbedingte Fahrverbote könnten Motorräder als verbrauchsärmere Alternative zum Pkw attraktiver machen</li> <li>» Änderungen bei Import- und Exportvorschriften in Nordamerika können Lieferverzögerungen und Mehrkosten verursachen</li> <li>» Unzureichender Markenschutz oder Verstöße gegen Wettbewerbs- und Kartellrecht können zu Rechtsstreitigkeiten, hohen Bußgeldern, Reputationsschäden und Verlust des Markenwerts führen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Durch eine Marktsegmentierung wird sichergestellt, dass relevante regulatorische Anforderungen im Produktentstehungsprozess frühzeitig einbezogen, werden</li> <li>» Die zusätzliche Überwachung und Steuerung durch die Abteilung „Regulatory Affairs“ stellt die Einhaltung bestehender und zukünftiger länderspezifischer Regularien bezogen auf Motorräder sicher</li> <li>» Als ACEM-Mitglied (European Association of Motorcycle Manufacturers) auf Ebene der KTM AG unterstützt die Bajaj Mobility die Strategie zur Dekarbonisierung. Sie orientiert sich an den Zielen des europäischen Green Deal und des Klimaschutzgesetzes sowie der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität der Europäischen Kommission</li> <li>» Entwicklung emissionsarmer/-freier/ alternativer Antriebssysteme und Produkte</li> <li>» Kontinuierliche Prüfung des Markenportfolios und Durchsetzung von Markenrechten</li> <li>» Forschungs- und Entwicklung zur Einhaltung bestehender und zukünftiger Vorschriften</li> </ul>

<b>Strategische Risiken und Chancen</b>		
Strategisch	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Regulatorische Vorgaben, technologische Trends und veränderte Kundenpräferenzen (z. B. autonomes Fahren, sinkende Akzeptanz für Verbrennungsmotoren) können die Motorradnutzung einschränken und das Kundenverhalten verändern</li> <li>» Marktentwicklungen, externe Trends sowie wirtschaftliche und regulatorische Veränderungen in wichtigen Absatzmärkten können Nachfrage, Abverkauf, Kundenverhalten und die Planbarkeit beeinflussen.</li> <li>» Strategische Ausrichtung mit Fokus auf das Kerngeschäft Motorräder, verbunden mit einer starken Markenidentität, bieten eine solide Basis für zukünftiges Wachstum</li> <li>» Digitale Lösungen in Produkten könnten wertvolle Informationen für klimawandelbedingte Verkehrsmaßnahmen liefern und somit als Dienstleistung eine neue Umsatzquelle darstellen</li> <li>» Durch den Wandel zu neuen (emissionsärmeren/-freien) Technologien könnte sich das bestehende Marktgefüge ändern und sich die Chance auf Erschließung von Marktanteilen erhöhen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Hohe Qualitätsstandards, Verbesserung der (End)Kundenbetreuung und klare Positionierung im Premiumsegment</li> <li>» Erweiterung der Zusammenarbeit mit strategischen Entwicklungspartnern</li> <li>» Berücksichtigung von Kundenanforderungen im Produktentstehungsprozess zur Abdeckung der Kundenbedürfnisse</li> <li>» Diversifizierung des Produktportfolios und Investitionen in Zukunftstechnologien</li> <li>» Strategische Restrukturierung der KTM AG</li> </ul>
<b>Klima- und Umweltrisiken und -chancen</b>		
	<p>» Für weitere Informationen wird an dieser Stelle auf die nichtfinanzielle Erklärung 2025 der Bajaj Mobility AG verwiesen. Relevante Informationen finden sich jeweils zu Beginn der einzelnen Kapitel sowie in den Abschnitten zum Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.</p>	
<b>Sonstige Risiken und Chancen</b>		
Allgemein	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Die aktive Begleitung der Restrukturierung durch Workshops und Austauschformate fördert eine widerstandsfähige Unternehmenskultur und stärkt die Zusammenarbeit über Teamgrenzen hinweg</li> <li>» Restrukturierungsmaßnahmen können die Möglichkeit zur Effizienzsteigerung, Kosteneinsparung und Prozessoptimierung bieten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Regelmäßige moderierte Austauschformate (z. B. Prozess- und Rollen-Workshops) in allen betroffenen Teams</li> <li>» Einbindung interner Organisationsentwickler zur Begleitung der Reflexionsarbeit</li> <li>» Feedbackschleifen</li> <li>» Implementierung eines zentralen automatisierten Reporting Tools für das generelle und zielbezogene Reporting</li> </ul>
HR	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Geringe Resilienz bei Mitarbeitern und Führungskräften kann Stress erhöhen und die Handlungsfähigkeit mindern</li> <li>» Pandemien oder Krankheitswellen können zu langen Krankenständen und Produktivitätseinbußen führen</li> <li>» Arbeitgeberattraktivität und Gesundheitsschutz können die Bindung und Gewinnung von Mitarbeitenden sowie die Positionierung im Wettbewerb um Talente beeinflussen</li> <li>» Schlüsselkräfte könnten das Unternehmen verlassen</li> <li>» Durch Kollektivverhandlungen oder infolge von makroökonomischen Entwicklungen können die Personalkosten stärker steigen als geplant</li> <li>» Mitarbeiter erwarten vom Arbeitgeber mehr zeitliche und räumliche Flexibilität und eine bessere Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben</li> <li>» Die Umstellung auf eine neue Kultur mit anderen Rahmenbedingungen, Werten und Überzeugungen könnte zu Unzufriedenheit und Produktivitätsverlusten führen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Trainings wie „Self-Management Mastery“ und Spotlight-Formate zur Stärkung von Resilienz und Growth Mindset</li> <li>» Strategische Personalentwicklung</li> <li>» Trainingsangebote zur Weiterbildung</li> <li>» Crossmediale Mitarbeiterkampagnen, Ausbau und Intensivierung interner Kommunikation</li> <li>» Lehrlingsausbildungsprogramm in der eigenen Lehrwerkstätte</li> <li>» Stetige Weiterentwicklung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz</li> <li>» Laufendes Monitoring von Personalkosten</li> <li>» Anpassung des Personalstands</li> <li>» Flexible Arbeitszeitmodelle</li> <li>» Benefits</li> </ul>

Politisch	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Der anhaltende Russland-Ukraine-Konflikt zeigt, dass sich regionale und lokal begrenzte Konflikte negativ auf die Preisentwicklung von Materialien und Rohstoffen auswirken können</li> <li>» Eine Eskalation des Konflikts zwischen China und Taiwan hätte gravierende Auswirkungen auf die Versorgungssicherheit mit elektro-nischen Bauteilen</li> <li>» Politisch motivierte Unruhen (zum Beispiel am Golf von Aden, beim Suezkanal oder in der Taiwanstraße) können sich negativ auf die Versorgungssituation und Logistikkosten auswirken</li> <li>» Politische Spannungen und Sanktionen zwischen den USA und Venezuela könnten die Ölversorgung beeinträchtigen; mögliche Preissteigerungen und höhere Logistikkosten könnten Material- und Transportkosten erhöhen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Entwicklungen werden laufend beobachtet und die Strategie bei Beschaffung, Transport und Kostenplanung bei Bedarf adaptiert</li> </ul>
-----------	---	---

## 7 ANGABEN GEMÄSS § 243A (ABS 1) UGB

1. Das Grundkapital beträgt EUR 33.796.535 und ist in 33.796.535 Stück auf Inhaber lautende Stückaktien zerlegt. Jede Stückaktie gewährt den gleichen Anteil am Grundkapital und die gewöhnlichen Aktionärsrechte gemäß österreichischem Aktiengesetz. Dazu zählen das Recht auf die Auszahlung der in der Hauptversammlung beschlossenen Dividende und das Recht auf Ausübung des Stimmrechts in der Hauptversammlung. Sämtliche Aktien der Bajaj Mobility AG sind seit dem 14. November 2016 an der SIX Swiss Exchange (SIX) im International Reporting Standard hauptnotiert (ISIN AT0000KTM102). Seit dem 1. März 2022 sind die Aktien zusätzlich an der Wiener Börse (Amtlicher Handel) gelistet. Im Geschäftsjahr 2025 kam es zu keiner Änderung des Grundkapitals. Da die Bajaj Mobility AG auch keine eigenen Aktien erwarb oder veräußerte, hielt die Gesellschaft zum Stichtag 31. Dezember 2025 keine eigenen Aktien.
2. Bajaj Auto International Holdings B.V. hat am 22. Mai 2025 mit der Pierer Industrie AG eine Call-Optionsvereinbarung abgeschlossen, welche es der Bajaj Auto International Holdings B.V. ermöglicht, spätestens bis Ende Mai 2026 alle Anteile der Pierer Industrie AG an der Bajaj Auto International Holdings AG und somit indirekt die Kontrolle über die Bajaj Mobility AG zu erwerben (die „Call-Option“). Die Bajaj Auto International Holdings B.V. hat die Call-Option ausgeübt. Die von der Pierer Industrie AG gehaltenen Aktien an der Mehrheitsaktionärin Bajaj Auto International Holdings AG wurden am 18.11.2025 an die Bajaj Auto International Holdings B.V. übertragen. Damit ist die Bajaj Auto International Holdings B.V. seitdem Alleinaktionärin der Bajaj Auto International Holdings AG und folglich mit einem gehaltenen Anteil von rd. 74,9 % der Aktien der Bajaj Mobility AG mittelbar auch kontrollierende Mehrheitsaktionärin der Bajaj Mobility AG. Am 13.01.2026 wurde die im Rahmen der außerordentlichen Hauptversammlung vom 19.11.2025 beschlossene Änderung des Firmenwortlauts in Bajaj Mobility AG sowie die Sitzverlegung nach Mattighofen im Firmenbuch eingetragen. Dem Vorstand sind keine Beschränkungen bekannt, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen.
3. Nach Kenntnis der Gesellschaft bestand per 31. Dezember 2025 folgende Beteiligung am Kapital der Bajaj Mobility AG, die zumindest 10 von Hundert betragen:

» Bajaj Auto International Holdings AG: 74,94 % (direkte Beteiligung).

4. Es gibt keine Aktien mit besonderen Kontrollrechten.
5. Es bestehen derzeit keine Mitarbeiterbeteiligungsmodelle.
6. Es bestehen keine über das Gesetz hinausgehenden Bestimmungen hinsichtlich der Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats und über die Änderung der Satzung.
7. Möglichkeiten, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen:

» Zum Stichtag 31. Dezember 2025 waren folgende Möglichkeiten aufrecht:

Aufgrund der von der Hauptversammlung vom 29. April 2022 erteilten Ermächtigung und gleichzeitig beschlossenen Satzungsänderung enthält die Satzung der Gesellschaft als § 5 „Genehmigtes Kapital“ folgende Bestimmung:

Der Vorstand ist gemäß § 169 AktG ermächtigt, bis 29.04.2027 mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Grundkapital der Gesellschaft von EUR 33.796.535,00, allenfalls in mehreren Tranchen, gegen Bar- und/oder Sacheinlagen um bis zu EUR 16.898.267,00 durch Ausgabe von

bis zu 16.898.267 Stück auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien auf bis zu EUR 50.694.802,00 zu erhöhen und den Ausgabebetrag sowie die Ausgabebedingungen und die weiteren Einzelheiten der Durchführung der Kapitalerhöhung im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat festzusetzen sowie allenfalls die neuen Aktien im Wege des mittelbaren Bezugsrechts gemäß § 153 Abs 6 AktG den Aktionären zum Bezug anzubieten.

Der Vorstand wird ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Bezugsrecht der Aktionäre ganz oder teilweise auszuschließen,

- a. wenn die Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen erfolgt und in Summe der rechnerisch auf die gegen Bareinlagen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegebenen Aktien entfallende Anteil am Grundkapital der Gesellschaft die Grenze von 10 % des Grundkapitals der Gesellschaft zum Zeitpunkt der Einräumung nicht übersteigt,
- b. wenn die Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen erfolgt,
- c. zur Bedienung einer Mehrzuteilungsoption (Greenshoe), und / oder
- d. für den Ausgleich von Spitzenbeträgen.

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

Aufgrund des von der Hauptversammlung vom 27. Jänner 2025 geschaffenen bedingten Kapitals und der dazu beschlossenen Satzungsänderung enthält die Satzung der Gesellschaft als § 5A „Bedingtes Kapital“ folgende Bestimmung:

Das Grundkapital der Gesellschaft wird gemäß § 159 Abs 2 Z 1 AktG um bis zu EUR 16.898.267,00 durch Ausgabe von bis zu 16.898.267 auf Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennwert (Stückaktien) zur Ausgabe an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG im Sinne des Hauptversammlungsbeschlusses vom 27. Jänner 2025, die unter Ausnutzung der in dieser Hauptversammlung eingeräumten Ermächtigung von der Gesellschaft ausgegeben werden, erhöht. Die Kapitalerhöhung darf nur soweit durchgeführt werden, als die Gläubiger der Finanzinstrumente von ihrem Umtausch- und/oder Bezugsrecht auf Aktien der Gesellschaft Gebrauch machen. Der Ausgabebetrag und das Umtausch- und/oder Bezugsverhältnis sind nach Maßgabe marktüblicher finanzmathematischer Methoden sowie des Kurses der Aktien der Gesellschaft in einem marktüblichen Preisfindungsverfahren zu ermitteln (Grundlagen der Berechnung des Ausgabebetrags). Der Ausgabebetrag darf nicht unter dem anteiligen Betrag des Grundkapitals liegen. Die neu ausgegebenen Aktien der bedingten Kapitalerhöhung sind im gleichen Maße wie die bereits bestehenden Aktien der Gesellschaft dividendenberechtigt. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, Änderungen der Satzung, die sich durch die Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital ergeben, zu beschließen.

Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Bedienung einer eventuell begebenen Wandelschuldverschreibung und darf ausdrücklich nur so weit durchgeführt werden, als Gläubiger von Wandelschuldverschreibungen von ihrem Umtausch- und / oder Bezugsrecht auf Aktien der Gesellschaft Gebrauch machen.

Diese bedingte Kapitalerhöhung dient zur Ausgabe von neuen Aktien an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG, die unter Ausnutzung der in der Hauptversammlung vom 27. Jänner 2025 eingeräumten Ermächtigung von der Gesellschaft ausgegeben werden. Konkret beschloss die außerordentliche Hauptversammlung am 27. Jänner 2025 hinsichtlich des Ausschlusses des Bezugsrechts Folgendes (zu Tagesordnungspunkt 2):

- a. Die Hauptversammlung widerruft die in der ordentlichen Hauptversammlung vom 21. April 2023 beschlossene Ermächtigung des Vorstands mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 21. April 2028 Finanzinstrumente im Sinne von § 174 AktG auszugeben.
- b. Der Vorstand wird ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis 27. Jänner 2030 Finanzinstrumente im Sinne des § 174 AktG, insbesondere Wandelschuldverschreibungen, Gewinnschuldverschreibungen und Genussrechte, mit einem Gesamtnennbetrag von bis zu EUR 900.000.000,00 die auch das Bezugs- und/oder das Umtauschrecht auf den Erwerb von insgesamt bis zu 16.898.267 Aktien der Gesellschaft einräumen können und / oder auch so ausgestaltet sind, dass ihr Ausweis als Eigenkapital erfolgen kann, auch in mehreren Tranchen und in unterschiedlicher Kombination, auszugeben, und zwar auch mittelbar im Wege der Garantie für die Emission von Finanzinstrumenten durch ein verbundenes Unternehmen der Gesellschaft mit Umtausch- und / oder Bezugsrechten auf Aktien der Gesellschaft.
- c. Für die Bedienung der Umtausch- und / oder Bezugsrechte kann der Vorstand das bedingte Kapital und/oder eigene Aktien oder eine Kombination aus bedingtem Kapital und eigenen Aktien verwenden.
- d. Der Vorstand darf im Rahmen dieser Ermächtigung Finanzinstrumente, die dem Gläubiger Bezugsrechte auf den Erwerb von Aktien der Gesellschaft einräumen, nur insoweit begeben, als bei Ausübung sämtlicher Bezugsrechte dieser Finanzinstrumente und unter

Berücksichtigung sämtlicher Aktien, die auch aus dem Genehmigten Kapital 2022 (wie in der Hauptversammlung vom 29. April 2022 zu Tagesordnungspunkt 9 beschlossen) ausgegeben wurden oder ausgegeben werden sollen, nicht mehr als 16.898.267 neue Aktien der Gesellschaft geschaffen werden.

- e. Ausgabebetrag und Ausgabebedingungen der Finanzinstrumente sind vom Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats festzusetzen, wobei der Ausgabebetrag nach Maßgabe anerkannter finanzmathematischer Methoden sowie des Kurses der Aktien der Gesellschaft in einem anerkannten Preisfindungsverfahren zu ermitteln ist. Der Ausgabebetrag der bei Wandlung (Ausübung des Umtausch- und / oder Bezugsrechts) auszugebenden Aktien und das Umtausch- und / oder Bezugsverhältnis sind unter Berücksichtigung marktüblicher finanzmathematischer Methoden sowie des Kurses der Aktien der Gesellschaft zu ermitteln (Grundlagen der Berechnung des Ausgabebetrags); der Ausgabebetrag der auszugebenden Aktien darf nicht unter dem anteiligen Betrag des Grundkapitals liegen.
- f. Das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Finanzinstrumente im Sinne des § 174 Abs 4 AktG ist ausgeschlossen.

Diese von der Hauptversammlung vom 27. Jänner 2025 eingeräumte Ermächtigung, Finanzinstrumente gemäß § 174 AktG auszugeben, wurde bisher nicht ausgenutzt.

Von der Hauptversammlung vom 21. April 2023 waren im Hinblick auf den Erwerb und die Veräußerung eigener Aktien folgende Beschlüsse gefasst worden:

- a. Der Vorstand ist gemäß § 65 Abs 1 Z 8 AktG für die Dauer von 30 Monaten ab dem Datum der Beschlussfassung ermächtigt, eigene Aktien der Gesellschaft sowohl über die Börse als auch außerbörslich auch unter Ausschluss des quotenmäßigen Andienungsrechtes der Aktionäre zu erwerben und, ohne dass die Hauptversammlung vorher nochmals befasst werden muss, gegebenenfalls diese Aktien mit Zustimmung des Aufsichtsrates einzuziehen. Der Handel mit eigenen Aktien ist als Zweck des Erwerbs ausgeschlossen. Der Anteil der zu erwerbenden Aktien darf 10 % des Grundkapitals nicht übersteigen. Der Gegenwert pro zu erwerbender Stückaktie darf jeweils den durchschnittlichen ungewichteten Börsenschlusskurs an der SIX Swiss Exchange der vergangenen 10 Handelstage um nicht mehr als 20 % unterschreiten oder übersteigen. Die Ermächtigung kann ganz oder teilweise oder auch in mehreren Teilbeträgen und in Verfolgung eines oder mehrerer Zwecke durch die Gesellschaft, mit ihr verbundenen Unternehmen oder für deren Rechnung durch Dritte ausgeübt werden. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, Änderungen der Satzung, die sich durch die Einziehung von Aktien ergeben, zu beschließen.
- b. Der Vorstand ist für die Dauer von fünf Jahren ab dem Datum der Beschlussfassung ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats eigene Aktien auch auf andere Art als über die Börse oder durch ein öffentliches Angebot zu jedem gesetzlich zulässigen Zweck zu veräußern oder zu verwenden und hierbei auch das quotenmäßige Kaufrecht der Aktionäre auszuschließen (Ausschluss des Bezugsrechts) und die Veräußerungsbedingungen festzusetzen. Die Ermächtigung kann ganz oder teilweise oder auch in mehreren Teilbeträgen und in Verfolgung eines oder mehrerer Zwecke ausgeübt werden.

Diese von der Hauptversammlung vom 21. April 2023 eingeräumte Ermächtigung gemäß § 65 Abs 1 Z 8 AktG eigene Aktien zu erwerben, wurde innerhalb des eingeräumten Zeitraums von 30 Monaten ab 21. April 2023 (= Datum der Beschlussfassung) nicht ausgenutzt.

Nach dem Bilanzstichtag kam es nicht zu Änderungen der Möglichkeiten, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen.

- 8. Vereinbarungen, die bei einem Kontrollwechsel infolge eines Übernahmeangebots wirksam werden („Change of Control-Klauseln“), sich ändern oder enden sowie deren Wirkungen werden seitens der Bajaj Mobility AG nicht bekannt gegeben, da dies der Gesellschaft erheblich schaden würde.
- 9. Im Falle eines öffentlichen Pflichtübernahmeangebots, in welchem Bajaj nicht ein mit dem Bieter gemeinsam vorgehender Rechtsträger i. S. d. § 1 Z 6 ÜbG ist, kann das Vorstandsmitglied Mag. Petra Preining innerhalb von sechs Monaten ab Eintritt des Kontrollwechsels unter Einhaltung einer Frist von drei Monaten ihr Amt als Mitglied des Vorstandes der Gesellschaft niederlegen und ihren Vorstandsdienstvertrag kündigen. Als Kompensation für Kündigung erhält das Vorstandsmitglied eine Abfindung im Umfang ihrer fixen und variablen Vergütung für die Restlaufzeit ihres Vorstandsdienstvertrages, höchstens jedoch für ein volles Jahr. Es existieren keine darüber hinaus gehenden Entschädigungsvereinbarungen zwischen der Gesellschaft und ihren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebots.

## 8 WESENTLICHE MERKMALE DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS § 243A (ABS 2) UGB

Das interne Kontrollsystem der Bajaj Mobility-Gruppe hat die Aufgabe, die Ordnungsmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung, die Einhaltung der für das Unternehmen maßgeblichen gesetzlichen und unternehmensinternen Vorschriften sowie die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der betrieblichen Tätigkeit einschließlich des Schutzes des Vermögens vor Verlusten durch Schäden und Malversationen sicherzustellen. In der Gestaltung der Elemente des internen Kontrollsystems wurden international anerkannte Rahmenwerke für Interne Kontrollsysteme (z.B. COSO-Framework) berücksichtigt. Das System umfasst

- » konzernweite Vorgaben für die Rechnungslegung,
- » die Funktionstrennung als organisatorische Maßnahme,
- » systemgestützte und prozessabhängige Kontrollen,
- » prozessunabhängige Kontrollen, und
- » das Management von Risiken bei der Bilanzerstellung.

Die Gruppe setzt auf eine kontinuierliche Weiterentwicklung und Verbesserung des internen Kontrollsystems. Dazu erfolgt regelmäßig eine Überwachung seiner Funktionsfähigkeit durch Prozess- und Datenanalysen sowie unabhängige, externe Prüfungstätigkeiten. Im Folgenden werden die wesentlichen Merkmale des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess dargestellt.

### 8.1 KONTROLLUMFELD

Die Organisationsstruktur der Bajaj Mobility-Gruppe bildet die Basis für das Kontrollumfeld und das interne Kontrollsystem im Unternehmen. Im Bereich der Aufbauorganisation im (Konzern-)Rechnungswesen bestehen eindeutige Kompetenz- und Verantwortungsbereiche auf den unterschiedlichen Führungs- und Hierarchieebenen des Konzerns. Dies betrifft einerseits die Konzernzentrale in Mattighofen sowie die österreichischen und alle internationalen Tochtergesellschaften.

Der starken internationalen Ausrichtung der Gruppe und der damit zusammenhängenden dezentralen Gesellschafts- und Standortstrukturen wird durch die Zentralisierung von wesentlichen Unternehmensfunktionen im Bereich der Finanzberichterstattung in den österreichischen Standorten (insbesondere in Mattighofen) begegnet. Insbesondere hervorzuheben für die Verantwortlichkeit von Rechnungslegung und Finanzberichterstattung sind hier die Bereiche Finance, Controlling und Risk Management & Dealer Financing, die eng miteinander abgestimmt die Finanzzahlen erarbeiten und direkt unter dem Vorstand der Bajaj Mobility AG bzw. dem Konzernvorstand angesiedelt sind. Die Verwaltung, Organisation und Verantwortung dieser drei angeführten Unternehmensbereiche obliegt den jeweiligen Bereichsleitern. Die Strategisierung und Überwachung der Umsetzung liegt im Aufgabenbereich des Vorstands der Bajaj Mobility AG bzw. des Konzernvorstand.

In der Ablauforganisation setzt die Gruppe auf ein ausgeprägtes und umfangreiches Regelwerk an Bilanzierungs-, Bewertungs- und Kontierungsvorgaben. Dies stellt eine angemessene Basis für ein starkes Kontrollumfeld und Kontrollsystem dar. Neue Bilanzierungsstandards werden hinsichtlich ihrer Auswirkung auf die Rechnungslegung der Gruppe beurteilt. Die Vorgaben an die Rechnungslegung und die Rechnungslegungsprozesse werden laufend überprüft und mindestens jährlich, bei Bedarf häufiger, in enger Abstimmung der zuständigen Verantwortungsbereiche angepasst. Die Berichterstattung mit den zugehörigen Ergebnissen erfolgt anschließend im Konzernanhang. Die Überwachung der Einhaltung der rechnungslegungsbezogenen Regelungen und Kontrollen liegt in der Verantwortung des jeweils zuständigen Bereichsmanagements.

### 8.2 RISIKOBEURTEILUNG

Risiken in Bezug auf den Rechnungslegungsprozess werden durch das jeweilige Bereichsmanagement erhoben und überwacht sowie im Risikomanagementprozess berücksichtigt. Der Fokus wird dabei auf jene Risiken gelegt, die als wesentlich zu betrachten sind.

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

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

### 8.3 KONTROLLMASSNAHMEN

Die Gruppe hat ihre Kontrollen direkt in die (Konzern-)Rechnungslegungsprozesse integriert. Wesentliches Element ist dabei, neben prozessunabhängigen externen Kontrollmechanismen, das Prinzip der Funktionstrennung. Zur Gewährleistung einer vollständigen, zeitgerechten und richtigen Bilanzanstellung wurden in allen am Buchungsprozess beteiligten Bereichen Qualitätssicherungs- und Kontrollmaßnahmen implementiert. Sämtliche Kontrollmaßnahmen werden im laufenden Geschäftsprozess angewandt, um sicherzustellen, dass potenzielle Fehler in der Finanzberichterstattung vorgebeugt bzw. diese entdeckt und korrigiert werden. Die Gruppe sucht stets nach technisch-automatisierten Lösungen, um so bestehende Kontrollmechanismen zu verbessern bzw. neue zu implementieren. Der Fokus liegt einerseits auf ganzheitlichen, den Rechnungslegungsprozess überspannenden als auch andererseits auf detaillierten Anwendungsautomatismen wie beispielsweise bei der Abschlusserstellung sowie in der laufenden Buchhaltung. Des Weiteren führt die Anwendung von unternehmensinternen Richtlinien zu einer einheitlichen Behandlung der Geschäftsfälle sowie zu einer einheitlichen Bilanzierung und Berichterstattung.

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

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

### 8.4 KOMMUNIKATION UND ÜBERWACHUNG

Die Verantwortung für die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im (Konzern-)Rechnungslegungsprozess ist klar geregelt und liegt bei den verantwortlichen Führungskräften und Prozessverantwortlichen. In die Beurteilung der Wirksamkeit fließen neben den Ergebnissen aus der unternehmensinternen Einschätzung auch jene von externen Prüfungen, z. B. im Rahmen der Jahresabschlussprüfung oder von externen IT-Security Audits, sowie des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses ein. Schwächen im Kontrollsystem werden unter Berücksichtigung ihrer möglichen Auswirkung auf die Rechnungslegungsprozesse behoben.

Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Abschlüssen, welche den Führungsebenen zur Verfügung gestellt werden, wurde im Konzern auch ein umfangreiches Internes Berichtswesen implementiert, das je nach Berichtsempfänger in unterschiedlichen Aggregationstiefen erstellt und verteilt wird. Ziel ist es, über die verfolgte Standardisierung in der internen Berichterstattung Abweichungsanalysen zu vereinfachen, Risiken im Berichtsprozess zu erkennen und strategische Entscheidungen zu ermöglichen.

Weitere zentrale Instrumente der Risikoüberwachung und -kontrolle sind die unternehmensweiten Richtlinien über den Umgang mit wesentlichen Risiken, der Planungs- und der Controlling-Prozesse, sowie die laufende Berichterstattung. Die Richtlinien umfassen die Festsetzung und Kontrolle von Limits, insbesondere in Bezug auf das finanzielle Volumen bezogen gestaffelte Freigabeerfordernisse bis hin zur obersten Vorstandsebene, und Handlungsabläufe zur Begrenzung finanzieller Risiken, z. B. die Analyse der finanziellen Stabilität von Lieferanten, sowie die strikte Vorgabe des Vier-Augen-Prinzips bei Rechnungs- und Zahlungsfreigaben.

Darüber hinaus basiert das interne Kontrollsystem auf präzisen Informationen über die Prozesse für die Rechnungslegung und Finanzberichterstattung und schließt auch deren vorgelagerte Unternehmensprozesse, z.B. Bestellanforderungen oder Logistikprozesse, mit ein. Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems wird vom Management dahingehend überprüft, dass die Ergebnisse, die in komprimierter Berichtsform an das Management übermittelt werden, von ihm analysiert, bewertet und kommentiert werden.

Vorstand und Prüfungsausschuss werden jährlich über die Einschätzung zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems in der Rechnungslegung unterrichtet. Bei wesentlichen Veränderungen der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems erfolgt eine unverzügliche Berichterstattung an den Vorstand und gegebenenfalls an den Aufsichtsrat sowie eine Ergreifung adäquater Maßnahmen zur Erhöhung der Wirksamkeit.

## 9 EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Für die Ausführungen zu den Ereignissen nach dem Bilanzstichtag wird auf Kapitel XI. „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ des Konzernanhangs verwiesen.

## 10 AUSBLICK

### 10.1 GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Die Bajaj Mobility-Gruppe blickt auf ein bewegtes Geschäftsjahr zurück. So markierte das Jahr 2025 den erfolgreichen Abschluss insbesondere der Sanierungsverfahren der KTM AG, der KTM Components GmbH sowie der KTM Forschungs und Entwicklungs GmbH, die für den Fortbestand der Gruppe maßgeblich waren. Die dafür notwendigen finanziellen Mittel wurden vom langjährigen strategischen Partner Bajaj zur Verfügung gestellt. Im Zuge dessen erfolgte zum Ende des Jahres 2025 die Übernahme der Mehrheitsbeteiligung an der Bajaj Mobility AG durch die Bajaj-Gruppe.

Auch nach Übernahme der Mehrheitsanteile kennzeichnet sich die Zusammenarbeit mit der Bajaj-Gruppe durch ein strategisch-partnerschaftliches Verhältnis. Zeitgleich markiert die Übernahme durch Bajaj die Beendigung der Zugehörigkeit der Bajaj Mobility-Gruppe zum Pierer-Konzernverbund, wie die Umfirmierung der Gesellschaft verdeutlicht. Die Verwurzelung in Österreich bleibt indes unverändert, was für die Gruppe und Bajaj eine zukunftsweisende strategische Entscheidung darstellt. Ziel ist es, dass die Gruppe durch die strategische Partnerschaft mit Bajaj ihre Spitzenposition im globalen Motorradmarkt schnell und nachhaltig zurückerobert, neue Standards setzt und den Unternehmenserfolg sowohl kurz- als auch langfristig dauerhaft absichert. Vor dem Hintergrund der Zugehörigkeit zur Bajaj-Gruppe evaluiert der Vorstand zudem weitere Synergiepotentiale.

Das Geschäftsjahr 2026 wird maßgeblich von der konsequenten Weiterführung des Sanierungsplans geprägt sein, dessen Maßnahmen zur Fokussierung, Redimensionierung und Effizienzsteigerung die operative und finanzielle Stabilität der Gruppe nachhaltig stärken. Zudem konnten aus der Kooperation mit Bajaj bereits erste substantielle Fortschritte erzielt werden.

Die eingeleiteten Maßnahmen umfassen unter anderem die Beendigung des Engagements im Fahrradsegment, das – neben weiteren Faktoren – zum Erfordernis der insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren der KTM-Gruppe beigetragen hat. Darüber hinaus erfolgt eine gezielte Verschlinkung der konzernalen Strukturen mit dem Ziel, die wirtschaftliche Effizienz nachhaltig zu erhöhen. Für das Geschäftsjahr 2026 ist insbesondere die Vereinfachung der gesellschaftsrechtlichen Strukturen innerhalb der KTM-Gruppe vorgesehen. Die strategische Ausrichtung auf Fokussierung und Redimensionierung spiegelt sich zudem in einer umfassenden Neugestaltung der internen Führungsstrukturen wider. Durch den Abbau von Hierarchieebenen, die Reduktion von Informationsschnittstellen sowie die Straffung bestehender Prozesse sollen Entscheidungswege deutlich verkürzt und die organisatorische Leistungsfähigkeit weiter gestärkt werden.

Trotz der steten und intensiven Umsetzung der bereits im Zuge des Sanierungsverfahrens kommunizierten Maßnahmen erwartet die Gruppe auch für das Geschäftsjahr 2026 ein herausforderndes Marktumfeld. Die vom Vorstand eingeleiteten Maßnahmen sollen sicherstellen, dass die KTM-Gruppe trotz des herausfordernden Marktumfelds wieder nachhaltig in die operative Profitabilität zurückgeführt wird. Im Vordergrund stehen die konsequente Umsetzung des Sanierungsprogramms, eine klare Fokussierung auf das Kerngeschäft, die Optimierung der Kostenstrukturen sowie die Stärkung der finanziellen Stabilität. Die enge Zusammenarbeit mit der Bajaj-Gruppe bildet dabei einen zentralen Hebel zur Verbesserung der globalen Wettbewerbsfähigkeit und Effizienz. Zusammen sollen diese Schritte gewährleisten, dass die Gruppe langfristig stabile positive Ergebnisse erzielt und dauerhaft solide Free Cashflows generiert. Das Working-Capital-Management bleibt weiterhin ein zentraler Bestandteil der finanziellen Stabilisierung und Steuerung der Gruppe. Im Fokus steht dabei die konsequente Reduktion der Lagerbestände sowohl auf Händler- als auch auf Konzernebene. Durch die Optimierung von Produktionsplanung, Bestellprozessen und

Distributionsabläufen sollen Überbestände systematisch vermieden und Kapitalbindungen nachhaltig reduziert werden. Auf der Kundenseite hält die Gruppe strikt an ihren bestehenden Zahlungszielen fest. Eine Ausweitung der Zahlungsfristen wird bewusst vermieden, um das Forderungsmanagement stabil zu halten und das Risiko erhöhter Außenstände zu minimieren. Parallel dazu wird die Wiederherstellung marktüblicher Zahlungsziele bei Lieferanten vorangetrieben.

Die Ergebnissituation der Gruppe wird zusätzlich durch die im Geschäftsjahr 2025 eingeführten US-Zollregelungen belastet. Für Motorradimporte aus der Europäischen Union sind insbesondere der Basiszoll von 15% sowie ein zusätzlicher Zollsatz von 50% auf bestimmte Stahl- und Aluminiumderivate relevant. Daraus ergibt sich ein durchschnittlicher Zollsatz zwischen 16-25%, dem sich die Gruppe gegenüberstellt. Für Handelswaren aus China und Indien werden Importzölle bis zu 50% aufgeschlagen. Im Bereich PG&A variieren die Zollsätze je nach Produkt und Importweg; hier liegt die durchschnittliche Belastung der Gruppe bei etwa 19%. Diese zusätzlichen Kosten wurden vollständig in den aktuellen Geschäftsplanungen berücksichtigt. Nach derzeitiger Einschätzung führen die Zölle zwar zu einem spürbaren Effekt auf das EBIT, stellen aber weder das bestehende US-Engagement noch die strategische Ausrichtung der Gruppe in Frage. Aufgrund laufender Verhandlungen und stets möglicher, kurzfristiger Änderungen sei darauf hingewiesen, dass diese Erläuterungen betreffend die Auswirkungen zollpolitischer Entscheidungen auf die Gruppe nur eine aktuelle Aufnahme zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Berichts wiedergeben.

Mit dem im Rahmen des Sanierungsverfahrens erhaltenen Kapitals sowie der Freisetzung des Working Capital und der Verfügbarkeit von Finanzmitteln erwartet der Vorstand, dass die Liquidität der Gruppe gesichert ist.

## 10.2 MOTORSPORT

In der Saison 2026 soll die bereits eindrucksvolle Anzahl von 537 errungenen Weltmeistertiteln durch leidenschaftlichen Einsatz in höchstem Maße weiter gesteigert werden. Dieses Ziel wurde schon zu Beginn des Geschäftsjahres 2026 bedient, als die Gruppe einen weiteren bedeutenden sportlichen Erfolg verzeichnen konnte: Red Bull KTM Factory Racing gewann abermals die Dakar Rally 2026, die als härtestes Rally-Raid-Event der Welt gilt. Luciano Benavides sicherte sich nach insgesamt rund 8.000 Kilometern und 13 intensiven Etappen (exklusive Prolog) seinen ersten Dakar-Gesamtsieg und erzielte damit zugleich den 21. Dakar-Triumph in der Geschichte von KTM. Der argentinische Fahrer setzte sich in einem der dramatischsten und knappsten Finales in der Rally-Historie durch: Mit einem Vorsprung von lediglich zwei Sekunden auf Ricky Brabec (Honda) krönte Benavides eine beeindruckende Leistung, die von drei gewonnenen Etappen und außergewöhnlicher Konstanz geprägt war.

Auch in der Saison 2026 wird orange die Farbgebung in der MotoGP für die Gruppe markieren. Perspektivisch hat KTM als erster Hersteller bereits im September 2025 den völlig neu konstruierten 850cc-Motor für die MotoGP-Saison 2027 erfolgreich getestet, der aufgrund angepasster technischer Regularien des Wettbewerbs erforderlich wird. Die Vorbereitungen für die MotoGP-Rahmenbedingungen ab 2027 sind in der laufenden Saison von großer Bedeutung.

Das technische KTM-Engagement in der Moto3 entfällt ab der Saison 2028, da das geänderte Reglement nurmehr Einheitsmotorräder eines Mitbewerbers vorsieht. Für KTM bedeutet dies, die Nachwuchsförderung neu zu orientieren, wobei die nächsten Schritte und Maßnahmen derzeit evaluiert werden.

## 10.3 INVESTITIONEN

Durch die in den letzten Jahren getätigten Investitionen wurden die erforderlichen Produktionskapazitäten für die kommenden Jahre gesichert. Die avisierten Investitionen wurden vor diesem Hintergrund einer umfassenden Bewertung mit dem Ziel der Analyse ihrer strategischen Relevanz und operativen Notwendigkeit unterzogen. Es wird erwartet, dass hierdurch die Investitionen bis zur Erreichung operativer Profitabilität merklich gesenkt werden können, ohne die Unternehmenssubstanz oder Zukunftsfähigkeit einzuschränken. Der Fokus der Investitionen wird jedoch weiterhin auf der (Weiter-)Entwicklung bestehender und neuer Modelle liegen.

#### 10.4 FINANZIERUNGSSITUATION

Mit Abschluss des Sanierungsverfahrens einerseits und der Bajaj-Gruppe als starker Partner und Mehrheitseigentümer der Aktienanteile andererseits verfügt die Bajaj Mobility AG-Gruppe über ausreichende finanzielle Flexibilität. Ziel ist es, auch nach erfolgter Redimensionierung der Gruppe die Nettofinanzverschuldung auf einem nachhaltig gesunden Niveau bei gleichzeitiger operativer Tragfähigkeit zu halten.

Mattighofen, am 03.03.2026

Der Vorstand der Bajaj Mobility AG



---

Mag. Gottfried Neumeister  
CEO



---

Mag. Petra Preining  
CFO

# KONZERNABSCHLUSS

Geschäftsjahr vom 01. Jänner bis 31. Dezember 2025



# KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

TEUR	Anhang Nr.	2025	2024
Umsatzerlöse	9	1.009.389	1.879.021
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	10	-990.879	-1.929.980
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>18.511</b>	<b>-50.959</b>
Vertriebs- und Rennsportaufwendungen	11	-204.789	-299.368
Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	12	-78.972	-80.437
Verwaltungsaufwendungen	13	-185.702	-197.130
Sonstige betriebliche Aufwendungen	14	-38.884	-57.033
Aufwendungen aus Wertminderungen nach IAS 36	14, 22	-1.381	-360.660
Aufwendungen aus Wertminderungen nach IFRS 5	14, 8, 32	-1.683	-147.311
Sanierungsgewinn	2	1.193.134	0
Sonstige betriebliche Erträge	15	42.929	17.703
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	16	4.670	-9.022
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>		<b>747.833</b>	<b>-1.184.217</b>
Zinserträge	17	6.505	25.837
Zinsaufwand	17	-84.562	-123.641
Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis	17	-6.954	5.423
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>662.822</b>	<b>-1.276.598</b>
Ertragsteuern	18	-72.658	196.691
<b>Ergebnis des Geschäftsjahres</b>		<b>590.164</b>	<b>-1.079.907</b>
davon den Eigentümern des Mutterunternehmens zuzurechnen		594.957	-990.265
davon nicht beherrschenden Anteilen zuzurechnen		-4.793	-89.642
<b>Unverwässertes (=verwässertes) Ergebnis je Aktie (in EUR)</b>		<b>17,60</b>	<b>-29,30</b>

# KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

TEUR	<u>Anhang Nr.</u>	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Ergebnis des Geschäftsjahres</b>		<b>590.164</b>	<b>-1.079.907</b>
<b>Posten, die in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wurden oder anschließend umgegliedert werden</b>			
Fremdwährungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen		-7.924	3.560
Fremdwährungsumrechnung aus nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen	25	-1.399	488
Bewertung von Cashflow-Hedges	33	-2.775	-8.154
Latente Steuer auf die Bewertung von Cashflow-Hedges		694	1.921
		<b>-11.404</b>	<b>-2.185</b>
<b>Posten, die nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden</b>			
Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne/Verluste	35	3.927	670
Latente Steuer auf die Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne/Verluste		-903	-154
		<b>3.024</b>	<b>516</b>
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>		<b>-8.380</b>	<b>-1.669</b>
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>581.784</b>	<b>-1.081.576</b>
davon den Eigentümern des Mutterunternehmens zuzurechnen		586.096	-991.934
davon nicht beherrschenden Anteilen zuzurechnen		-4.312	-89.642

**KONZERNBILANZ**

ZUM 31. DEZEMBER 2025

<b>TEUR</b>	<b>Anhang Nr.</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
<b>Vermögenswerte</b>			
<b>Langfristige Vermögenswerte:</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	22, 23	418.363	476.707
Sachanlagen	22, 24	315.720	369.299
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	25	16.041	14.130
Latente Steueransprüche	26	13.995	84.126
Sonstige langfristige Vermögenswerte und Forderungen	27	9.758	3.248
		<b>773.876</b>	<b>947.510</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte:</b>			
Vorräte	28	377.062	617.852
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	29	114.747	289.422
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte und Forderungen	30	174.357	154.719
Steuererstattungsansprüche		1.679	16.262
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	31	137.270	163.407
		<b>805.115</b>	<b>1.241.662</b>
<b>Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen</b>	<b>32</b>	<b>7.081</b>	<b>206.662</b>
<b>VERMÖGENSWERTE</b>		<b>1.586.073</b>	<b>2.395.834</b>

# KONZERNBILANZ

ZUM 31. DEZEMBER 2025

TEUR	<u>Anhang Nr.</u>	<u>31.12.2025</u>	<u>31.12.2024</u>
<b>Eigenkapital und Schulden</b>			
<b>Eigenkapital:</b>			
Grundkapital	33	33.797	33.797
Kapitalrücklagen	33	9.949	9.949
Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn/-verlust	33	339.256	-240.509
<b>Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens</b>		<b>383.001</b>	<b>-196.763</b>
Nicht beherrschende Anteile	33	2.236	3.014
		<b>385.237</b>	<b>-193.749</b>
<b>Langfristige Schulden:</b>			
Finanzverbindlichkeiten	34	915.222	93.353
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	35	21.886	26.907
Latente Steuerschulden	26	564	893
Andere langfristige Schulden	36	6.745	74.924
		<b>944.416</b>	<b>196.077</b>
<b>Kurzfristige Schulden:</b>			
Finanzverbindlichkeiten	34	20.457	1.712.769
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	37, 38	149.162	381.857
Rückstellungen	39	13.708	91.715
Steuerschulden		3.371	2.959
Andere kurzfristige Schulden	36	69.721	136.973
		<b>256.419</b>	<b>2.326.273</b>
<b>Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten und Veräußerungsgruppen</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>67.233</b>
<b>KONZERNEIGENKAPITAL UND SCHULDEN</b>		<b><u>1.586.073</u></b>	<b><u>2.395.834</u></b>

# KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

TEUR	Anhang Nr.	2025	2024
<b>Betriebstätigkeit</b>			
<b>Ergebnis des Geschäftsjahres</b>		<b>590.164</b>	<b>-1.079.907</b>
+ (-) Zinsaufwendungen / Zinserträge		68.721	97.805
+ (-) Steueraufwendungen / Steuererträge		72.658	-196.691
+ Abschreibung und Wertminderungen auf Sachanlagen und immaterielles Anlagevermögen	22, 23, 24	136.534	703.434
+ (-) Dotierung (Auflösung) von langfristigen Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer		-973	-582
- (+) Gewinne (Verluste) aus At Equity-Beteiligungen	16	-4.670	9.022
- (+) Gewinne (Verluste) aus dem Abgang von Anlagevermögen		29.075	109.453
- (+) Gewinn (Verlust) aus Sanierungsverfahren	2	-1.193.134	0
- (+) Sonstige nicht-zahlungswirksame Erträge (Aufwendungen)	VI	41.145	177.095
+ Zinseinzahlungen		4.555	28.293
- Zinsauszahlungen		-37.151	-109.989
- Steuerzahlungen		-1.683	-17.292
+ Erhaltene Dividenden		0	599
<b>Brutto Cashflow</b>		<b>-294.759</b>	<b>-278.760</b>
- (+) Erhöhung (Verminderung) von Vorräten	VI	168.272	90.849
- (+) Erhöhung (Verminderung) von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	VI	80.355	7.537
(+) - Erhöhung (Verminderung) von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	VI	5.723	-247.998
<b>Erhöhung (Verminderung) des Working Capital Employed</b>		<b>254.349</b>	<b>-149.612</b>
- (+) Erhöhung (Verminderung) von Vorauszahlungen, sonstigen kurz- und langfristigen Vermögenswerten		3.686	11.758
(+) - Erhöhung (Verminderung) von Vorauszahlungen und anderen kurz- und langfristigen Schulden		10.964	-18.063
(+) - Erhöhung (Verminderung) von Steuerschulden, Steuererstattungsansprüchen, latenten Steuern und Rückstellungen		3.378	-1.285
<b>Erhöhung (Verminderung) des sonstigen Nettovermögens</b>		<b>18.027</b>	<b>-7.590</b>
<b>Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit</b>		<b>-22.382</b>	<b>-435.962</b>

# KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

TEUR	Anhang Nr.	2025	2024
<b>Investitionstätigkeit</b>			
- Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	22, 23, 24	-90.385	-263.301
- Auszahlungen für den Erwerb von nach der At-Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten		0	-12.490
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	22, 23, 24	963	3.774
(-) + Darlehen an Unternehmen		3.243	-23.271
(-) + Erwerb von Tochterunternehmen abzgl. erworbener liquider Mittel	8	0	-45.222
(-) + Veräußerung von Tochterunternehmen abzgl. veräußerter liquider Mittel	8	-3.051	0
(-) + Einzahlungen aus der Veräußerung von als "zur Veräußerung gehalten" klassifizierten Vermögenswerten und Veräußerungsgruppen	8, 32	77.272	0
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>		<b>-11.958</b>	<b>-340.510</b>
<b>Free Cashflow</b>		<b>-34.341</b>	<b>-776.472</b>
<b>Finanzierungstätigkeit</b>			
- Dividendenzahlungen an Dritte	33	0	-17.653
+ Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	34	814.402	47.031
- Tilgung Forschungsdarlehen	34	0	-28.824
- Tilgung Leasingverbindlichkeiten	34	-21.625	-22.612
- Rückzahlung anderer langfristiger Finanzverbindlichkeiten	34	-50.134	-1.200
- Auszahlungen zur Realisierung der Sanierungsquote	2	-524.147	0
- Rückzahlung sonstiger kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	34	-215.895	-6.522
+ (-) Aufnahme sonstiger kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	34	0	724.457
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>		<b>2.600</b>	<b>694.677</b>
<b>Gesamt Cashflow</b>		<b>-31.741</b>	<b>-81.795</b>
+ (-) Veränderung durch Fremdwährungseffekte		5.604	-5.607
+ Anfangsbestand der liquiden Mittel im Konzern		163.407	258.972
<b>Endbestand der liquiden Mittel im Konzern</b>		<b>137.270</b>	<b>171.569</b>
davon enthalten in der Bilanzposition der Zahlungsmittel und -äquivalente	31	137.270	163.407
davon enthalten in der Bilanzposition der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte	32	0	8.162

# KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

TEUR		Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens							Konzern-eigenkapital gesamt
		Grundkapital	Kapital- rücklagen	Rücklagen einschließlich Konzern- bilanz- gewinn/ verlust	Cashflow- Hedge- Rücklage	Ausgleichs- posten Währungsum- rechnung	Gesamt	Nicht be- herrschende Anteile	
Anhang Nr.									
	<b>Stand am 1. Jänner 2025</b>	<b>33.797</b>	<b>9.949</b>	<b>-243.694</b>	<b>2.081</b>	<b>1.104</b>	<b>-196.763</b>	<b>3.014</b>	<b>-193.749</b>
	Sonstiges Ergebnis	0	0	3.024	-2.081	-9.805	-8.862	482	-8.380
	Ergebnis des Geschäftsjahres	0	0	594.957	0	0	594.957	-4.793	590.164
	<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0</b>		<b>597.981</b>	<b>-2.081</b>	<b>-9.805</b>	<b>586.096</b>	<b>-4.312</b>	<b>581.784</b>
	Dividenden an Dritte	0	0	0	0	0	0	0	0
	Veränderung von nicht beherrschenden Anteilen ohne Kontrollwechsel	0	0	297	0	0	297	-8.297	-8.000
	Nachzahlungen für Squeeze-Out-Erwerbe	0	0	2.835	0	0	2.835	0	2.835
	Optionen auf nicht beherrschende Anteile	0	0	-9.266	0	0	-9.266	11.410	2.143
	Änderungen im Konsolidierungskreis	0	0	-54	0	0	-54	276	222
	Sonstiges	0	0	-145	0	0	-145	145	0
	<b>Stand am 31. Dezember 2025</b>	<b>33.797</b>	<b>9.949</b>	<b>347.964</b>	<b>0</b>	<b>-8.701</b>	<b>383.001</b>	<b>2.235</b>	<b>385.237</b>

# KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024

TEUR		Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens							Konzern-eigenkapital gesamt	
		Anhang Nr.	Grundkapital	Kapital- rücklagen	Rücklagen einschließlich Konzern- bilanz- gewinn/ verlust	Cashflow- Hedge- Rücklage	Ausgleichs- posten Währungsum- rechnung	Gesamt		Nicht be- herrschende Anteile
<b>Stand am 1. Jänner 2024</b>			<b>33.797</b>	<b>9.949</b>	<b>855.024</b>	<b>8.435</b>	<b>-2.944</b>	<b>904.261</b>	<b>5.012</b>	<b>909.273</b>
Änderung der Bilanzierung von kündbaren nicht beherrschenden Anteilen (NCI Put-Optionen)			0	0	3.250	0	0	3.250	-3.250	0
<b>Stand am 1. Jänner 2024 (angepasst)</b>			<b>33.797</b>	<b>9.949</b>	<b>858.274</b>	<b>8.435</b>	<b>-2.944</b>	<b>907.511</b>	<b>1.762</b>	<b>909.273</b>
Sonstiges Ergebnis		33	0	0	516	-6.233	4.048	-1.669	0	-1.669
Ergebnis des Geschäftsjahres			0	0	-990.265	0	0	-990.265	-89.642	-1.079.907
<b>Gesamtergebnis</b>			<b>0</b>		<b>-989.749</b>	<b>-6.233</b>	<b>4.048</b>	<b>-991.934</b>	<b>-89.642</b>	<b>-1.081.576</b>
Dividenden an Dritte			0	0	-16.899	0	0	-16.899	-754	-17.653
Kauf/Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen			0	0	0	0	0	0	-65	-65
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert worden sind			0	0	0	-121	0	-121	0	-121
Optionen auf nicht beherrschende Anteile		8	0	0	-95.574	0	0	-95.574	41.743	-53.831
Änderungen im Konsolidierungskreis		8	0	0	0	0	0	0	49.968	49.968
Sonstiges			0	0	254	0	0	254	2	256
<b>Stand am 31. Dezember 2024</b>			<b>33.797</b>	<b>9.949</b>	<b>-243.694</b>	<b>2.081</b>	<b>1.104</b>	<b>-196.763</b>	<b>3.014</b>	<b>-193.749</b>

# KONZERNANHANG

für das Geschäftsjahr 2025



I. Allgemeine Angaben .....	12
II. Konsolidierungskreis .....	18
III. Segmentberichterstattung .....	25
IV. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.....	28
V. Erläuterungen zur Konzernbilanz.....	36
VI. Angaben zur Kapitalflussrechnung.....	59
VII. Bericht zu finanziellen Risiken .....	62
VIII. Finanzinstrumente und Kapitalmanagement .....	70
IX. Leasingverhältnisse.....	81
X. Erläuterungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen sowie zu den Organen.....	85
XI. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag .....	89
XII. Konzernunternehmen .....	90
XIII. Erklärung der gesetzlichen Vertreter (Freigabe) .....	91
Beteiligungsspiegel .....	92
Erklärung der gesetzlichen Vertreter .....	95

# I. ALLGEMEINE ANGABEN

## 1. ANGABEN ZUM UNTERNEHMEN

### **Änderung der Eigentümerstruktur, Umfirmierung**

Im Zuge der insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren der KTM AG, der KTM Components GmbH und der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH – sämtlich Tochterunternehmen der vormals PIERER Mobility AG – hat die Bajaj-Gruppe als langjähriger Minderheitseigentümer umfassende Finanzierungsmaßnahmen bereitgestellt, um den erfolgreichen Abschluss aller drei Verfahren zu ermöglichen.

Im Rahmen dieser Maßnahmen sicherte sich die Bajaj-Gruppe zudem eine Call Option auf sämtliche Anteile an der vormals Pierer Bajaj AG, die ihrerseits 74,94% der Anteile an der vormals PIERER Mobility AG hält. Diese Option wurde im November 2025 ausgeübt, wodurch sämtliche verbleibenden 50,01% der Anteile an der vormals Pierer Bajaj AG auf die Bajaj-Gruppe übergingen.

Seither ist die Bajaj-Gruppe Mehrheitsaktionärin der vormals PIERER Mobility AG.

Angesichts dieses Wechsels der Mehrheitsverhältnisse wurden im Rahmen einer außerordentlichen Hauptversammlung vom 19.11.2025 zwei Umfirmierungen beschlossen: Die vormals Pierer Bajaj AG firmiert nunmehr als Bajaj Auto International Holdings AG, die Firma der vormals PIERER Mobility AG lautet nun auf Bajaj Mobility AG. Im vorliegenden Konzernabschluss unterbleibt aus Gründen der Verständlichkeit die weitere Nennung des vormaligen Unternehmens- oder Gruppennamens.

### **Erläuterung zur Bajaj Mobility AG**

Die Bajaj Mobility AG ist die Holdinggesellschaft der KTM AG, einem der bedeutenden Motorradhersteller Europas. Mit dem Fokus auf das Premiumsegment vereint das Unternehmen Marken wie KTM, Husqvarna und GASGAS unter einem Dach. Zum Premium-Markensortiment zählen auch die Hochleistungskomponenten der Marke WP. Die Gruppe ist darüber hinaus mit den Marken Husqvarna, GASGAS und FELT im Fahrradbereich tätig. Aufgrund des verfolgten strategischen Rückzugs aus dem Fahrradbereich stellt die Gruppe ihre operativen Aktivitäten in diesem Bereich ein, wird jedoch zumindest im ersten Quartal 2026 umsatzgenerierende Restaktivitäten aus den Abverkäufen von Beständen erzielen.

Die Bajaj Mobility AG wird in die Konzernabschlüsse der Bajaj Auto International Holdings AG, Mattighofen, Österreich, sowie der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien, einbezogen. Sämtliche Unternehmen, die in den Konzernabschluss der Bajaj Auto Ltd. einbezogen und von der Bajaj Auto Ltd. beherrscht oder maßgeblich beeinflusst werden, sind als nahestehende Unternehmen in der Kategorie „Gesellschafter nahe Unternehmen“ ausgewiesen. Der Konzernabschluss der Bajaj Mobility AG wird beim Landes- als Handelsgericht Ried im Innkreis (vormals: Wels) unter der Nummer FN 78112 x hinterlegt.

Die Aktien der Bajaj Mobility AG sind im „Swiss Performance Index (SPI)“ der SIX Swiss Exchange in Zürich primärkotiert und zusätzlich im Prime Market der Wiener Börse gelistet.

## **2. INFORMATIONEN IM ZUSAMMENHANG MIT DEN IM JAHR 2025 ABGESCHLOSSENEN SANIERUNGSVERFAHREN VON WESENTLICHEN TOCHTERUNTERNEHMEN**

### **Informationen zu den gerichtlichen Sanierungsverfahren von Konzerngesellschaften, die im Jahr 2025 abgeschlossen wurden**

Am 29. November 2024 hat der Vorstand der KTM AG nach Prüfung der Alternativen einen Antrag auf Eröffnung insolvenzrechtlicher Sanierungsverfahren mit Eigenverwaltung über das Vermögen der KTM AG (Aktenzeichen 17 S 56/24b) und ihrer Tochtergesellschaften KTM Components GmbH (Aktenzeichen 17 S 59/24v) und KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH (Aktenzeichen 17 S 62/24k) beim Landesgericht Ried im Innkreis, Österreich, gestellt. Weiterführende Informationen dazu, einschließlich der Auswirkungen der Sanierungsverfahren auf den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024, sind dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 zu entnehmen.

Die Sanierungsverfahren der KTM AG und ihrer beiden Tochtergesellschaften wurde am 16. Juni 2025 mit der fristgerechten Hinterlegung der 30-prozentigen Barquote vom 22. Mai 2025 in Höhe von TEUR 525.000 durch die endgültige gerichtliche Bestätigung des Sanierungsplans vollständig abgeschlossen.

In Folge der insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren bei der KTM-Gruppe wurden am 07. Januar 2025 Sanierungsverfahren über das Vermögen sowohl der PIERER E-Commerce GmbH (Aktenzeichen 17 S 1/25s) und der Avocodo GmbH (Aktenzeichen 17 S 3/25b), beide Tochtergesellschaften der Bajaj Mobility AG, eröffnet. Im Unterschied zu den Verfahren der KTM-Gruppe wurden diese jedoch ohne Eigenverwaltung geführt. Die Sanierungsverfahren wurden auch hier mit fristgerechter Hinterlegung einer Barquote, konkret einer Quote von 20 bzw. 50 Prozent oder TEUR 356 bzw. TEUR 6.087, durch endgültige gerichtliche Bestätigungen der Sanierungspläne vom 25. Juli 2025 bzw. 01. September 2025 vollständig abgeschlossen.

In Summe flossen der Bajaj Mobility-Gruppe TEUR 524.147 für die Realisierung der Sanierungsgewinne ab. Der Grund für die Abweichung zu oben beschriebenen Hinterlegungsquoten besteht in der Erfüllung insolvenzrechtlicher Vorgaben: Die Gruppe musste durch die Sanierungsverwalter festgelegte Barquoten hinterlegen, im Laufe des Geschäftsjahres stellte sich jedoch aufgrund der Abwicklung insbesondere bedingt angemeldeter Gläubigerforderungen heraus, dass auch ein niedrigere Barquoten ausreichend gewesen wären. Die anschließenden Rückflüsse an die Gruppe wurden unter der gleichen Position in der Konzern-Kapitalflussrechnung entsprechend berücksichtigt.

Nach dem vollständigen gesetzlichen Abschluss der Sanierungsverfahren haben die Restrukturierungsanwälte der oben angeführten fünf Gesellschaften mit der Auszahlung der angemeldeten und anerkannten Forderungen an die Gläubiger begonnen. Diese angemeldeten und anerkannten Forderungen wurden bis zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 bereits an die Gläubiger ausbezahlt. Im Geschäftsjahr 2025 hat die Bajaj Mobility-Gruppe einen Sanierungsgewinn in Höhe von insgesamt TEUR 1.193.134 erfasst.

Zudem besteht die Möglichkeit, dass sich der Gesamtbetrag des Sanierungsgewinns im Laufe des Geschäftsjahres 2026 noch verändert. Grund dafür sind noch nicht abgeschlossene Verfahren zur Feststellung und Auszahlung einerseits einzelner Gläubigerforderungen sowie andererseits die Klärung bedingt angemeldeter bzw. strittiger Gläubigerforderungen. Darüber hinaus gewähren die österreichischen Insolvenzregeln den Gläubigern eine von der Art der Forderung abhängige mehrjährige Frist zur Anmeldung ihrer zuvor nicht angemeldeten Forderungen, wodurch sich ebenfalls Anpassungen des endgültigen Sanierungsgewinns ergeben können. Die Gruppe geht in diesem Zusammenhang allerdings nicht davon aus, dass es zu wesentlichen Nachmeldungen kommt, die zu entsprechenden Auszahlungen führen würden.

Der Sanierungsgewinn der betroffenen Verbindlichkeiten verteilt sich auf die Gesellschaften und Bilanzposten wie folgt:

	KTM-Gruppe 70%	PIERER E-Commerce GmbH 80%	Avocodo GmbH 50%	Kon- solidierung	Gesamt
<b>Sanierungsgewinn</b>					
<b>TEUR</b>					
<b>Kurzfristige Schulden</b>					
Finanzielle Verbindlichkeiten	1.019.900	0	3	0	1.019.903
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	135.717	730	3.865	-6.497	133.815
Andere kurzfristige Schulden	36.504	694	2.219	0	39.417
<b>Gesamt</b>	<b>1.192.120</b>	<b>1.424</b>	<b>6.087</b>	<b>-6.497</b>	<b>1.193.134</b>

### Annahme zur Unternehmensfortführung

Dieser Konzernabschluss wird unter der Annahme der Unternehmensfortführung aufgestellt. Nach endgültig gerichtlicher Bestätigung der Sanierungsverfahren sowie der Bereitstellung ausreichender Fremdkapitalmittel durch den inzwischen Mehrheits Eigentümer Bajaj sowie der Durchführung weiterer Maßnahmen zur Restrukturierung geht das Management vom Fortbestand der Bajaj Mobility-Gruppe aus.

Trotz verbesserter Rahmenbedingungen ist das Unternehmen weiterhin endogenen und exogenen Risiken ausgesetzt, die auch erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Performance bzw. die Erreichung der vom Management gesetzten Zielen haben können. Diese Risiken betreffen insbesondere die für die Erzielung der geplanten Ertragskraft relevanten makroökonomischen und geopolitischen Rahmenbedingungen. Die Entwicklung dieser externen Einflussfaktoren kann von den zugrunde gelegten Annahmen abweichen und sich entsprechend auf die zukünftige Geschäftsentwicklung der Gesellschaft auswirken. Sollte es zu einer derzeit nicht absehbaren, wesentlichen nachteiligen Veränderung dieser Rahmenbedingungen kommen, kann dies zur Kompensation wesentlicher Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens ggf. auch die Einleitung weiterer Restrukturierungsmaßnahmen erforderlich machen.

Das Management reagiert auf diese Rahmenbedingungen weiterhin mit unverändert starker Überwachung der Umsetzung der strategischen Prioritäten und setzt zusätzliche Initiativen zur Reduktion von Kosten und zur Steigerung der Ertragskraft. Im Geschäftsjahr 2025 konnte die KTM-Gruppe bereits Erfolge bei der Wiederherstellung der Ertragskraft erzielen und Einsparungsmaßnahmen in wesentlichem Umfang umsetzen.

### 3. GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG

Die Konzernabschlüsse zum 31. Dezember 2024 und 31. Dezember 2025 wurden in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (IFRS) sowie den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), soweit sie in der Europäischen Union angewendet werden, erstellt. Dabei wurden auch die zusätzlichen Anforderungen des § 245a Abs 1 UGB (österreichisches Unternehmensgesetzbuch) erfüllt. Der Abschluss wurde unter der Annahme der Unternehmensfortführung aufgestellt.

Der Rechnungslegung der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen liegen einheitliche Rechnungslegungsvorschriften zugrunde. Diese sind mit Ausnahme neu angewandter Standards ident mit jenen des Geschäftsjahres 2024 und wurden von allen einbezogenen Unternehmen angewendet. Die Einzelabschlüsse aller Tochterunternehmen sind zum Stichtag des Konzernabschlusses aufgestellt.

Der Konzernabschluss wird in der funktionalen Währung der Muttergesellschaft, dem Euro, aufgestellt. Alle Beträge sind, soweit auf Abweichungen nicht gesondert hingewiesen wird, auf 1.000 Euro (TEUR) gerundet, wobei rundungsbedingte Differenzen auftreten können.

Die Konzernbilanz ist nach lang- und kurzfristigen Vermögenswerten und Schulden unterteilt. Der Darstellung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung liegt das Umsatzkostenverfahren zugrunde. Die Konzernkapitalflussrechnung ist nach der indirekten Methode erstellt.

Sämtliche kurzfristige Vermögenswerte und Schulden werden grundsätzlich innerhalb eines Zeitraumes von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag bzw. eines Geschäftszyklus realisiert oder erfüllt. Alle anderen Vermögenswerte und Schulden werden grundsätzlich außerhalb dieses Zeitraumes realisiert oder erfüllt.

#### 4. NEU ANGEWENDETE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

Folgende Tabelle zeigt die erstmalig verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen, die auch bereits von der EU-Kommission zum 31. Dezember 2025 übernommen wurden:

Erstmalige Anwendung	Neue Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB
<b>1. Jänner 2025</b>		
	Änderungen an IAS 21 <i>Auswirkungen von Wechselkursänderungen</i> - Fehlende Umtauschbarkeit	15.08.2023

Alle geänderten Standards und Interpretationen sind für die Bajaj Mobility-Gruppe nicht relevant oder haben keinen wesentlichen Einfluss.

#### 5. ZUKÜNFTIG ANZUWENDEDE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

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

Erstmalige Anwendung	Neue Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB
<b>1. Jänner 2026</b>		
	Änderungen zu IFRS 9 <i>Finanzinstrumente</i> und IFRS 7 <i>Finanzinstrumente: Angaben</i> - Änderungen an der Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	30.05.2024
	Änderungen zu IFRS 9 <i>Finanzinstrumente</i> und IFRS 7 <i>Finanzinstrumente: Angaben</i> - Verträge, die sich auf naturabhängigen Strom beziehen	18.12.2024
	Jährliche Verbesserungen an den IFRS Accounting Standards – Band 11	10.07.2025
<b>1. Jänner 2027</b>		
	IFRS 18 <i>Darstellung und Angaben im Abschluss</i>	09.04.2024

Das IASB und das IFRIC haben weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, welche aber im Geschäftsjahr 2025 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind bzw. **von der EU-Kommission noch nicht übernommen** wurden. Es handelt sich dabei um folgende Standards und Interpretationen:

Neue oder geänderte Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungszeitpunkt IASB
IFRS 19 <i>Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben</i>	09.05.2024	01.01.2027
Änderungen an IFRS 19 <i>Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht - Angaben</i>	21.08.2025	01.01.2027
Änderungen an IAS 21 <i>Auswirkungen von Wechselkursänderungen</i> - Umrechnung in eine hochinflationäre Darstellungswährung	13.11.2025	01.01.2027

Von den zukünftig anzuwendenden Standards bzw. Interpretationen werden keine wesentlichen materiellen Änderungen von bilanzierten Vermögenswerten, Schulden oder sonstigen Angaben im Konzernabschluss erwartet. Die Gruppe hat die Auswirkungen der Erstanwendung von IFRS 18 insbesondere im Hinblick auf die Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung, die Kapitalflussrechnung und die zusätzlichen Angabe-pflichten für *management performance measures* analysiert und bewertet. Die Bajaj Mobility-Gruppe geht davon aus, dass sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss aufgrund der zukünftig anzuwendenden Standards ergeben werden. Die Prüfung der Auswirkungen des Standards auf die Art und Weise, wie Informationen in den Abschlüssen gruppiert werden, einschließlich der Posten, die derzeit als „Sonstige“ bezeichnet werden, ist noch nicht abschließend abgeschlossen; auch diesbezüglich geht die Gruppe von keinen wesentlichen Auswirkungen ausgegangen.

## 6. SCHÄTZUNGEN UND ERMESSENSENTSCHEIDUNGEN

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

- » Insbesondere werden Annahmen zur Beurteilung der Werthaltigkeit von Firmenwerten und immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmbarer Nutzungsdauer getroffen. Bereits im Geschäftsjahr 2024 wurden sämtliche Firmenwerte aufgrund des festgestellten Wertminderungsbedarfs vollständig wertberichtigt. Darüber hinaus verfügt die Gruppe über bilanzierte immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer: Zum Bilanzstichtag 2025 waren die Marken „KTM“ in Höhe von TEUR 61.103 (Vorjahr: TEUR 61.103) und „GASGAS“ in Höhe von TEUR 10.355 (Vorjahr: TEUR 10.355) bilanziert. Weitere Erläuterungen sind Punkt 23 „Immaterielle Vermögenswerte“ zu entnehmen. Darüber hinaus finden sich weitere Informationen zu vorgenommenen Wertminderungen auch in Punkt 14 „Sonstige betriebliche Aufwendungen und Wertminderungen“ und Punkt 24 „Sachanlagen“ sowie Punkt 22 „Einschätzungen zur Werthaltigkeit von Vermögenswerten nach IAS 36“.
- » Bei der Beurteilung des Ansatzes von aktiven latenten Steuern werden Annahmen zur Beurteilung der Verrechenbarkeit mit passiven latenten Steuern sowie bzw. der Verfügbarkeit von positiven steuerlichen Ergebnissen getroffen. Zum 31. Dezember 2025 wurden keine aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge ausgewiesen (Vorjahr: TEUR 207.461), da die 2024 entstandenen Steueransprüche im Jahr 2025 mit dem Sanierungsgewinn nach geltender Rechtslage gemäß § 23a Abs. 2 KStG verrechnet wurden. Weitere Informationen finden sich in Abschnitt 26 „Latente Steueransprüche“
- » Im Rahmen des Cashflow-Hedge-Accountings sind Einschätzungen zu Eintritt und Höhe von künftigen Zahlungsströmen zu treffen. Im Geschäftsjahr 2025 wurden vormals bestehende Fremdwährungsderivate abgewickelt, sodass die Gruppe zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 über keine Derivate oder Hedging-Beziehungen verfügt. Details zu den Sensitivitäten, die für Währungs- und Zinsrisiken bestehen, sind den Erläuterungen in Punkt VII. „Bericht zu finanziellen Risiken“ zu entnehmen.
- » Daneben werden Schätzungen beim Ansatz und der Bewertung von Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer vorgenommen. Es werden Annahmen zu den folgenden Faktoren getroffen: Erwartungswerte, demografische Annahmen wie das Pensionsalter von Frauen / Männern und Mitarbeiterfluktuation sowie finanzielle Annahmen wie Rechnungszinssatz und künftige Lohn- und Gehaltstrends. Zum Bilanzstichtag waren Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer in Höhe von TEUR 15.294 (Vorjahr: TEUR 19.618) angesetzt. Weiterführende Informationen sind den Erläuterungen unter dem Punkt 35 „Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer“ zu entnehmen.
- » Bei den Rückstellungen werden Schätzungen zur Beurteilung von Eintrittswahrscheinlichkeiten und vom voraussichtlichen Betrag für die Bewertung der Verpflichtung vorgenommen. Diese Annahmen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen. Aufgrund von Erfahrungswerten wurde ein direkter Zusammenhang pro Produktgruppe zwischen angefallenen Garantie- und Gewährleistungsaufwendungen und den Umsatzerlösen festgestellt. Der Vorstand geht aufgrund der langjährigen Erfahrungswerte davon aus, dass diese Beziehung konstant bleibt. Der durchschnittliche Prozentsatz der Garantie- und Gewährleistungsaufwendungen an den Umsatzerlösen wird mehrmals jährlich geprüft und bei Bedarf angepasst. Der angesetzte Rückstellungsbetrag ergibt sich somit als ein über einen dreijährigen Beobachtungszeitraum ermittelten durchschnittlichen Anteil der Garantie- und Gewährleistungsaufwendungen an den Umsatzerlösen. Zum 31. Dezember 2025 wurden Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen in Höhe von TEUR 10.891 (Vorjahr: TEUR 15.524) angesetzt. Die im Vorjahr angesetzte Restrukturierungsrückstellung aufgrund des Sanierungsverfahrens wurde im Geschäftsjahr 2025 vollständig verbraucht (Vorjahr: TEUR 31.424). Die Entwicklung der Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen ist dem Punkt 39 „Rückstellungen“ zu entnehmen.
- » Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden, die im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworben wurden, sowie der Nutzungsdauern dieser Vermögenswerte basiert auf Beurteilungen des Managements.
- » Bei Leasingverhältnissen werden Einschätzungen über die wirtschaftliche Nutzungsdauer und zu Zinssätzen getroffen. Die wirtschaftliche Nutzungsdauer wird analog zu derjenigen nicht-geleaster Vermögenswerte angenommen, da sich ihr betrieblicher Gebrauch nicht voneinander unterscheidet. Im Wesentlichen entspricht die angenommene wirtschaftliche Nutzungsdauer dabei der Laufzeit des Leasingvertrags. Die verwendeten Zinssätze basieren auf an dem externen Rating der Bajaj Mobility AG orientierten Zins-Swapkurven unterschiedlicher Währungen und Laufzeiten, die entsprechend der Dauer der Leasingverhältnisse zugrunde gelegt wurden. Weitere Angaben dazu sind unter Punkt 24 „Sachanlagen“ sowie unter Punkt 46 „Leasingverhältnisse als Leasingnehmer“ zu finden.
- » Bei den Vorräten bestehen Schätzungen im Zusammenhang mit Verbrauchsfolgeverfahren und Reichweitenanalysen. Zusätzlich werden auf Einzelfallbasis Wertberichtigungserfordernisse aufgrund langer Lagerdauer und eingeschränkter Absatzmöglichkeiten erfasst. Die im Vorjahr im Zuge des Sanierungsverfahrens angepasste Bewertungsmethodik zur Modelljahrabwertung wurde auch für das Geschäftsjahr 2025 bei-

behalten. Die angewandte Heuristik der Modelljahrabwertung geht unverändert von einer fortgeschritteneren Alterung des zugrundeliegenden Bestandes an Motorrad-Fertigwaren aus, um zukünftige Unsicherheiten bei der Ermittlung des Nettoveräußerungswerts nach IAS 2 nach Einschätzung des Managements treffender abbilden zu können.

- » Ferner befindet sich die PIERER New Mobility Deutschland GmbH unverändert in einem laufenden Verfahren der steuerlichen Betriebsprüfung in Deutschland. Aufgrund von durch die Betriebsprüfung festgestellter Forderungen besteht für die Gesellschaft grundsätzlich das Risiko einer Steuernachzahlung. Die Gesellschaft betrachtet die Forderungen der deutschen Finanzverwaltung als unbegründet. Die Gesellschaft arbeitet an einer gemeinsamen Lösung mit den deutschen und österreichischen Finanzämtern zur Vermeidung eines steuerlichen Risikos.

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

- » Es werden Einschätzungen über die Ausbuchungsvoraussetzungen des IFRS 9 getroffen. Weitere Angaben dazu sind unter Punkt 42 „Einstufung und beizulegende Zeitwerte“ zu finden.
- » Entwicklungskosten werden entsprechend der dargestellten Bilanzierungs- und Bewertungsmethode aktiviert. Die erstmalige Aktivierung der Kosten beruht auf Annahmen des Managements zur Einschätzung des zukünftigen wirtschaftlichen Nutzens der getätigten Aufwendungen und der technischen Machbarkeit des entwickelten Produktes oder Verfahrens sowie dessen Marktgängigkeit.
- » Bei der Festlegung, ob Beherrschung gemäß IFRS 10 vorliegt, übt das Management Ermessensentscheidungen bei der Bestimmung der relevanten Aktivitäten der Tochterunternehmen sowie bei der Festlegung, ob der Konzern aufgrund bestehender Rechte an den Tochterunternehmen gegenwärtig über die Fähigkeit verfügt, die maßgeblichen Tätigkeiten zu lenken, aus.

### **Auswirkungen von klimabezogenen Aspekten auf die Rechnungslegung**

Bei der Erstellung des Konzernabschlusses hat das Management die Auswirkungen des Klimawandels berücksichtigt, insbesondere im Zusammenhang mit den Angaben in der Risikoberichterstattung, in der nicht-finanziellen Berichterstattung und den erklärten Nachhaltigkeitszielen der Gruppe. Diese Überlegungen ergaben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ermessensentscheidungen und Schätzungen der Finanzberichterstattung. Dies steht auch im Einklang mit der Einschätzung des Managements, dass der Klimawandel voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Beurteilung der Unternehmensfortführung im Rahmen der Abschlusserstellung haben wird. Folgende konkrete Punkte wurden berücksichtigt:

- » Die Gruppe investiert weiterhin in neue Technologien, darunter die Entwicklung von elektrischen Plattformen, neuer klimaneutraler Antriebsformen und in die Weiterentwicklung von Batterietechnologien für Zweiräder.
- » Die Gruppe investiert weiterhin in Lösungen zur Erzeugung erneuerbarer Energie vor Ort für unsere Anlagen.
- » Das Management hat die Auswirkungen des Klimawandels auf eine Reihe wichtiger Schätzungen im Jahresabschluss berücksichtigt, darunter
  - die Schätzungen zukünftiger Cashflows, die bei Werthaltigkeitsbeurteilungen bzw. der Beurteilung, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung vorliegen, verwendet werden;
  - des Buchwerts langfristiger Vermögenswerte (z. B. immaterielle Vermögenswerte und Geschäfts- oder Firmenwert);
  - die Schätzungen der zukünftigen Rentabilität, die in unserer Beurteilung der Werthaltigkeit von latenten Steueransprüchen verwendet wurden; und
  - die langfristigen Annahmen zur Identifikation und Ermittlung von Rückbau- oder Ersatzverpflichtungen.

## II. KONSOLIDIERUNGSKREIS

### 7. KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

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

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

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

	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2025	31.12.2024	2025	2024
US-Dollar	1,1750	1,0389	1,1314	1,0808
Schweizer Franken	0,9314	0,9412	0,9366	0,9534
Japanischer Yen	184,0900	163,0600	169,5133	164,0558
Südafrikanischer Rand	19,4439	19,6188	20,1379	19,8325
Mexikanischer Peso	21,1180	21,5504	21,6301	20,0134
Australischer Dollar	1,7581	1,6772	1,7543	1,6438
Chinesischer Renminbi	8,2262	7,5833	8,1099	7,7733

Quelle: Kurse laut EZB vom 31. Dezember 2025

### 8. VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Alle Tochterunternehmen, die unter der rechtlichen oder faktischen Kontrolle der Bajaj Mobility AG stehen, sind in den vorliegenden Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 einbezogen. Die Anzahl der Unternehmen im Konsolidierungskreis hat sich im Geschäftsjahr 2025 wie folgt entwickelt:

	Vollkonsolidierte Gesellschaften	At Equity-Gesellschaften
<b>Stand am 31.12.2023</b>	<b>80</b>	<b>4</b>
Konsolidierungskreiszugänge	9	2
Konsolidierungskreisabgänge	-10	-1
Davon Abgänge durch Verschmelzung	-8	0
<b>Stand am 31.12.2024</b>	<b>79</b>	<b>5</b>
Konsolidierungskreiszugänge	1	0
Konsolidierungskreisabgänge	-14	-1
Davon Abgänge durch Verschmelzung	0	0
<b>Stand am 31.12.2025</b>	<b>66</b>	<b>4</b>
davon ausländische Unternehmen	45	2

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

## Änderungen vollkonsolidierter Gesellschaften

### MV Agusta Motor S.p.A.

Zum 31. Dezember 2024 hat die Gruppe ihre Anteile an der MV Agusta Motor S.p.A., Varese, Italien, sowie ihre Anteile an allen anderen MV Agusta-Gesellschaften als „zur Veräußerung gehalten“ klassifiziert. Wie im Halbjahresabschluss 2025 erläutert, konnten die im Anfang Juni abgeschlossenen Vertrag enthaltenen verschiedenen aufschiebenden Bedingungen erst am 9. Juli 2025 erfüllt werden. Die vertraglichen Vereinbarungen wurden am selben Tag abschließend unterzeichnet. Jene Bedingungen enthielten insbesondere die Genehmigungen zur Transaktion durch österreichische und italienische Behörden sowie eines beteiligten Kreditinstituts.

Die Kontrolle über die MV Agusta-Gesellschaften ging mit Abschluss der Vereinbarung am 9. Juli 2025 auf die Art of Mobility S.A., Luxemburg – den bisherigen Minderheitseigentümer – über. Aus Vereinfachungsgründen erfolgte die Entkonsolidierung zum 1. Juli 2025, da zwischen dem 1. Juli 2025 und dem 9. Juli 2025 keine Transaktionen stattfanden, die einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der MV Agusta-Gesellschaften hatten und diese vereinfachte Vorgehensweise ausgeschlossen hätten.

Zum Zeitpunkt des Verkaufs bestand die Veräußerungsgruppe „MV Agusta“ aus insgesamt sechs Gesellschaften. Als solche wurde sie bis zur Entkonsolidierung am 1. Juli 2025 gemäß den Vorschriften des IFRS 5 in der Bilanz als „zur Veräußerung gehalten“ klassifiziert, bewertet und abgegrenzt. Aufgrund der Bewertungsvorschriften des IFRS 5 wurde im Geschäftsjahr 2025 bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung ein Wertberichtigungsaufwand in Höhe von TEUR 1.065 erfasst, der im Wesentlichen auf durchgeführten Investitionen in technische Anlagen und Maschinen bei MV Agusta beruht.

Das Ergebnis der Entkonsolidierung stellt sich wie folgt dar:

<b>TEUR</b>	
Als zur Veräußerung gehalten klassifizierte Vermögenswerte	140.657
Als zur Veräußerung gehalten klassifizierte Schulden	88.482
<b>Abgegangenes Nettovermögen</b>	<b>52.175</b>
Abgegangenes Nettovermögen	-52.175
Kaufpreisforderung	21.600
Schulden aus Kaufpreisverbindlichkeit und Put-Optionen	63.838
<b>Ergebnis aus der Entkonsolidierung (Gewinn)</b>	<b>33.263</b>
Abgehende, als zur Veräußerung gehalten klassifizierte Zahlungsmittel und -äquivalente	-9.552
<b>Netto-Abfluss von Zahlungsmitteln und -äquivalenten aus der Veräußerung</b>	<b>-9.552</b>

Die Gruppe hat aus dem Verkauf einen Kaufpreisanspruch in Höhe von TEUR 21.600, der von Art of Mobility S.A. in Raten bis Ende 2026 zu zahlen ist. Bis zum 31.12.2025 gingen der Gruppe hiervon TEUR 6.600 zu. Die Kaufpreisforderung wird unter den sonstigen kurzfristigen Vermögensgegenständen und Forderungen ausgewiesen. Darüber hinaus wurden die zuvor durch die Erstkonsolidierung erfasste Kaufpreisverbindlichkeit und die Verbindlichkeit aus geschriebenen Put-Optionen erfolgswirksam ausgebucht, da sie mit dem Vertragsabschluss und der damit verbundenen Übertragung der Anteile gegenstandslos wurden.

### KTM Sportcar GmbH

Anfang Juni 2025 hat die Gruppe eine Absichtserklärung zum Verkauf ihres gesamten KTM X-BOW-Geschäfts an eine internationale Investorengruppe unterzeichnet. Es wurde vereinbart, den Verkauf als Mischung aus einem Asset- und Share-Deal zu strukturieren, wobei einzelne Vermögenswerte, insbesondere PG&A, Halbfertig- und Fertigprodukte sowie die Beteiligung an der KTM Sportcar GmbH, verkauft werden sollen. Wie im Halbjahresabschluss 2025 erläutert, hat die Gruppe angesichts der sehr wahrscheinlichen Durchführung dieser Transaktion die KTM Sportcar GmbH sowie die mit der Transaktion verbundenen Vermögenswerte mit 30. Juni 2025 als „zur Veräußerung gehalten“ klassifiziert.

Ähnlich wie bei MV Agusta oben war der vereinbarte Vertragsabschluss von verschiedenen aufschiebenden Bedingungen abhängig, insbesondere von der kartellrechtlichen Genehmigung der Transaktion. Diese wurden schließlich mit 16. Oktober 2025 erfüllt, die vertraglichen Vereinbarungen wurden am selben Tag abschließend unterzeichnet.

Die Kontrolle über die KTM Sportcar GmbH sowie der vertragsgegenständlichen Vermögenswerte ging mit Abschluss der Vereinbarung am 16. Oktober 2025 auf die Käufer über. Aus Vereinfachungsgründen erfolgte die Entkonsolidierung zum 1. Oktober 2025, da zwischen dem 1. Oktober 2025 und dem 16. Oktober 2025 keine Transaktionen stattfanden, die einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der KTM Sportcar GmbH oder genannte Vermögenswerte hatten und diese vereinfachte Vorgehensweise ausgeschlossen hätten.

Aufgrund der Bewertungsvorschriften des IFRS 5 wurde im Geschäftsjahr 2025 bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung ein Wertberichtigungsaufwand von langfristigen Vermögenswerten in Höhe von TEUR 616 erfasst.

Das Ergebnis der Entkonsolidierung stellt sich wie folgt dar:

<b>TEUR</b>	
Als zur Veräußerung gehalten klassifizierte Vermögenswerte	10.827
Als zur Veräußerung gehalten klassifizierte Schulden	1.794
<b>Abgegangenes Nettovermögen</b>	<b>9.033</b>
Kaufpreisforderung	7.600
<b>Erhaltene Gegenleistung</b>	<b>7.600</b>
Abgegangenes Nettovermögen	-9.033
Erhaltene Gegenleistung	7.600
<b>Ergebnis aus der Entkonsolidierung (Verlust)</b>	<b>-1.433</b>
Erhaltene Gegenleistung	0
Abgehende, als zur Veräußerung gehalten klassifizierte Zahlungsmittel und -äquivalente	-591
<b>Netto-Abfluss von Zahlungsmitteln und -äquivalenten aus der Veräußerung</b>	<b>-591</b>

Den Erwerbern wurde ein kurzfristiges Zahlungsziel eingeräumt. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 wurde diese Kaufpreisforderung bereits zahlungswirksam beglichen.

Darüber hinaus sieht die Transaktion die sukzessive Veräußerung von KTM XBOW-Fertigerzeugnissen zu Buchwerten an den Erwerber vor. Aufgrund dessen wird das zugehörige Vorratsvermögen zum Bilanzstichtag weiterhin als „zur Veräußerung gehalten“ bilanziell separiert ausgewiesen (TEUR 5.781). Zwischen Zeitpunkt der Entkonsolidierung und Bilanzstichtag gingen der Gruppe aus diesem Titel bereits Zahlungsmittel aus zu Buchwerten veräußerten KTM XBOW-Fertigerzeugnissen von TEUR 2.822 zu.

#### **KTM Technologies GmbH**

Im Zuge der konzernalen Restrukturierungsmaßnahmen wurde das bisherige 100%-ige Tochterunternehmen KTM Technologies GmbH (inzwischen NXT Technologies GmbH) an die Pierer Konzerngesellschaft mbH, einem bis zum Eigentümerwechsel der Bajaj Auto International Holdings AG nahestehenden Unternehmen, veräußert. Der zugehörige Kaufvertrag wurde am 24. Juli 2025 unterzeichnet und vollzogen, der Kaufpreis der Anteile wurde mit einem Euro festgelegt.

Die Kontrolle über die vormals KTM Technologies GmbH ging mit Abschluss der Vereinbarung am 24. Juli 2025 auf den Erwerber über. Aus Vereinfachungsgründen erfolgte die Entkonsolidierung zum 31. Juli 2025, da im Zwischenzeitraum keine Transaktionen stattfanden, die einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der vormals KTM Technologies GmbH hatten und diese vereinfachte Vorgehensweise ausgeschlossen hätten.

Das Ergebnis der Entkonsolidierung stellt sich wie folgt dar:

<b>TEUR</b>	
Langfristige Vermögenswerte	286
Kurzfristige Vermögenswerte	864
Langfristige Verbindlichkeiten	167
Kurzfristige Verbindlichkeiten	778
<b>Abgegangenes Nettovermögen</b>	<b>205</b>
Zahlungsmittel	0
<b>Erhaltene Gegenleistung</b>	<b>0</b>
Abgegangenes Nettovermögen	-205
Erhaltene Gegenleistung	0
<b>Ergebnis aus der Entkonsolidierung (Verlust)</b>	<b>-205</b>
Erhaltene Gegenleistung	0
Abgegangene Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-115
<b>Netto-Abfluss von Zahlungsmitteln und -äquivalenten aus der Veräußerung</b>	<b>-115</b>

#### **PIERER Innovation GmbH und DealerCenter Digital GmbH**

Das bisherige vollkonsolidierte 100%-ige Tochterunternehmen PIERER Innovation GmbH (nun NIMBLE Innovation GmbH) sowie das zugehörige 74,46%-ige Tochterunternehmen DealerCenter Digital GmbH wurden an die PIERER Digital Holding GmbH, einem bis zum Eigentümerwechsel der Bajaj Auto International Holdings AG nahestehenden Unternehmen, veräußert. Der zugehörige Kaufvertrag wurde am 8. September 2025 unterzeichnet und vollzogen, der Kaufpreis der Anteile wurde mit einem Euro festgelegt.

Darüber hinaus wurde vertraglich als Bestandteil des Kaufpreises vereinbart, dass vor Durchführung des Vertrags IP-Rechte von der PIERER Innovation GmbH im Umfang von TEUR 1.000 von der Gruppe erworben werden. Aus Sicht der Bajaj Mobility-Gruppe stellt dies zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung einen zahlungswirksamen Eigenkapital-Zuschuss dar.

Die Kontrolle über die PIERER Innovation GmbH und ihr Tochterunternehmen ging mit Abschluss der Vereinbarung am 8. September 2025 auf den Erwerber über. Aus Vereinfachungsgründen erfolgte die Entkonsolidierung zum 1. September 2025, da im Zwischenzeitraum keine Transaktionen stattfanden, die einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der PIERER Innovation GmbH und ihres Tochterunternehmens hatten und diese vereinfachte Vorgehensweise ausgeschlossen hätten.

Das Ergebnis der Entkonsolidierung stellt sich wie folgt dar:

<b>TEUR</b>	
Langfristige Vermögenswerte	988
Kurzfristige Vermögenswerte	278
Langfristige Verbindlichkeiten	204
Kurzfristige Verbindlichkeiten	3.034
<b>Abgegangenes Nettovermögen</b>	<b>-1.972</b>
Zahlungsmittel	0
Zu leistender Zuschuss	-1.000
<b>Erhaltene Gegenleistung</b>	<b>-1.000</b>
Abgegangenes Nettovermögen	1.972
Nicht beherrschende Anteile	-285
Erhaltene Gegenleistung	-1.000
<b>Ergebnis aus der Entkonsolidierung (Gewinn)</b>	<b>687</b>
Erhaltene Gegenleistung	-1.000
Abgegangene Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-405
<b>Netto-Abfluss von Zahlungsmitteln und -äquivalenten aus der Veräußerung</b>	<b>-1.405</b>

#### **FELT**

Im Zuge der geordneten Geschäftsaufgabe im Fahrradbereich hat die Bajaj Mobility-Gruppe gegen Ende des Geschäftsjahres 2025 eine umfassende Vereinbarung zur Änderung von Beteiligungsverhältnissen an den FELT-Gesellschaften der PIERER New Mobility-Gruppe, konkret der FELT Bicycles GmbH, der FELT Bicycles North America Inc. sowie der FELT Bicycles Espana S.L.U., getroffen.

Die über das 70%-ige Tochterunternehmen FELT Bicycles GmbH gehaltenen Anteile an der FELT Bicycles North America Inc. sowie an der FELT Bicycles Espana S.L.U. wurden mit Vertrag vom 26. November 2025 an die bisherigen Minderheiteneigentümer zu einem Kaufpreis von vier Euro veräußert. Die FELT Bicycles GmbH hielt bis zu diesem Zeitpunkt jeweils 100% der Anteile an der FELT Bicycles North America Inc. sowie an der FELT Bicycles Espana S.L.U. Zugleich erwarb die PIERER New Mobility GmbH die ausstehenden Minderheitenanteile an der FELT Bicycles GmbH zu einem Kaufpreis von zwei Euro. Die Minderheiteneigentümer waren bis zum Zeitpunkt der Transaktion in geschäftsführenden Positionen des FELT-Teilkonzerns beschäftigt.

Ferner wurde das im Geschäftsjahr 2024 aufgrund der Wertminderungsvorschriften von IAS 36 vollständig wertberichtigte Markenrecht „FELT“ durch die FELT Bicycles Espana S.L.U. zu einem Betrag von TEUR 3.248 von der FELT Bicycles GmbH erworben, wovon TEUR 750 unmittelbar zahlungswirksam beglichen wurden. Darüber hinaus wurde eine Vereinbarung zum Verzicht auf gegenseitige Forderungen und Verbindlichkeiten unterzeichnet, wobei TEUR 2.094 der ausstehenden Forderungen der Bajaj Mobility-Gruppe gegenüber der FELT Bicycles North America Inc. von dieser vertragsgemäß noch beglichen werden.

Die zugehörigen Verträge wurden zwischen dem 15. und dem 18. Dezember 2025 abschließend unterzeichnet und durchgeführt, womit auch die Kontrolle über die Gesellschaften an die Erwerber übergang. Da bereits Ende November 2025 eine zugehörige Absichtserklärung unterfertigt und im Zeitraum zwischen dem 1. und 15. Dezember keine Transaktionen stattfanden, die einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der FELT-Gesellschaften hatten und dieser vereinfachten Vorgehensweise entgegengestanden hätten, wurde die Entkonsolidierung vereinfachend mit dem 1. Dezember 2025 vorgenommen.

Das Ergebnis der Entkonsolidierung stellt sich wie folgt dar:

<b>TEUR</b>	
Langfristige Vermögenswerte	449
Kurzfristige Vermögenswerte	8.277
Langfristige Verbindlichkeiten	178
Kurzfristige Verbindlichkeiten	9.661
<b>Abgegangenes Nettovermögen</b>	<b>-1.113</b>
Zahlungsmittel	750
Kaufpreisforderung	4.592
Verzicht auf Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber den abgehenden Gesellschaften	-7.667
<b>Erhaltene Gegenleistung</b>	<b>-2.325</b>
Abgegangenes Nettovermögen	1.113
Nicht beherrschende Anteile	-205
Erhaltene Gegenleistung	-2.325
<b>Ergebnis aus der Entkonsolidierung (Verlust)</b>	<b>-1.416</b>
Erhaltene Gegenleistung	750
Abgegangene Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-2.281
<b>Netto-Abfluss von Zahlungsmitteln und -äquivalenten aus der Veräußerung</b>	<b>-1.531</b>

#### Sonstige

Ebenfalls im Zusammenhang mit dem Rückzug aus dem Fahrradgeschäft stehend wurden die Tochterunternehmen PIERER New Mobility UK Ltd., Northamptonshire, Großbritannien, und PIERER New Mobility Asia Ltd., Taichung City, Taiwan, im Geschäftsjahr 2025 liquidiert. Die Liquidation der PIERER New Mobility UK Ltd. wurde mit 29. Juli 2025 rechtskräftig, ihre Entkonsolidierung wurde per 31. Juli 2025 durchgeführt. Hinsichtlich der PIERER New Mobility Asia Ltd. wurde die Liquidation mit 29. September 2025 wirksam, ihre Entkonsolidierung per 30. September 2025 vorgenommen. Da es sich bei beiden um ehemalige Vertriebsgesellschaften handelte, verfügten sie weder über eine wesentliche Ausstattung mit Eigenkapital noch mit Vermögenswerten oder Schulden. In Summe entstand der Gruppe hieraus ein Ergebnis aus der Entkonsolidierung in Höhe von TEUR -43.

Um die Abwicklung des Fahrrad-Segments effektiv gestalten zu können, hat PIERER New Mobility Bulgaria OOD, Plovdiv, Bulgarien, im Juni 2025 den ausstehenden Minderheitenanteil in Höhe von 50,0% an der bereits vollkonsolidierten PIERER MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bulgarien, vom Minderheiteneigner MAXCOM erworben. Der Erwerb erfolgte aus strategischen Gründen, da aufgrund der bestehenden operativen Zusammenhänge mit der PIERER New Mobility Bulgaria OOD eine Verschmelzung oder Liquidation von hoher regulatorischer Komplexität geprägt worden wäre, die den Rückzug aus dem Fahrrad-Segment zeitlich zusätzlich verzögert hätte. Der Kaufpreis belief sich auf TEUR 8.000, welcher nicht in Zahlungsmitteln, sondern überlassenen Fahrrädern als Sachgegenstände beglichen wurde. Dieser erfolgsneutral zu behandelnde, sukzessive Erwerb weiterer Gesellschaftsanteile minderte das Eigenkapital bzw. die nicht beherrschenden Anteile am Eigenkapital der Bajaj Mobility Gruppe um TEUR 8.000, da die vorhandene Put-Option auf nicht beherrschende Anteile angesichts der zugrundeliegenden Vereinbarungen bereits mit Veräußerung der Sachanlagen (siehe Punkt 32 „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“) gegenstandslos wurde.

### **Änderungen at-Equity einbezogener Gesellschaften**

Am 3. Januar 2025 wurde der bereits im Geschäftsjahr 2024 als „zur Veräußerung gehalten“ klassifizierte 49,0%-ige Anteil an der MR IMMO-REAL GmbH (vormals: PIERER IMMOREAL GmbH) an die Pierer Konzerngesellschaft mbH veräußert. Bei beiden Unternehmen handelte es sich bis zum Eigentümerwechsel der Bajaj Auto International Holdings AG um nahestehende Unternehmen. Die Bajaj Mobility-Gruppe realisierte hieraus einen Ertrag von TEUR 175, da der Verkaufspreis mit dem ursprünglichen Kaufpreis fixiert wurde und die Gruppe die Anteile in 2024 nach Maßgabe der Equity-Methode bewertete. Zugleich wurden die ebenfalls als „zur Veräußerung gehalten“ klassifizierten Finanzforderungen im Umfang von TEUR 24.689 veräußert.

Zum 31. Dezember 2025 hat die Bajaj Mobility-Gruppe ihren 20%-igen Anteil an der KISKA GmbH als „zur Veräußerung gehalten“ klassifiziert und bewertet. Hieraus entstand der Gruppe ein Wertminderungsaufwand von TEUR 2.

## III. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

Wie bereits im Geschäftsbericht des Vorjahres erläutert, entschied der Vorstand der Bajaj Mobility AG Ende 2024, die Geschäftstätigkeiten im Bereich „Fahrrad“ einzustellen. Der zugehörige Aufsichtsratsbeschluss wurde im Geschäftsjahr 2025 gefasst. Um diese strategische Zielsetzung zu verfolgen, wurden im Geschäftsjahr 2025 wesentliche operative Aktivitäten im Fahrradbereich reduziert und eingestellt. Die Einstellung sämtlicher operativer Aktivitäten in diesem Bereich ist zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 indes noch nicht vollständig abgeschlossen, die Gruppe wird zumindest im ersten Quartal 2026 umsatzgenerierende Restaktivitäten aus den Abverkäufen von Beständen erzielen. Darüber hinaus wird die Gruppe ihren gesetzlichen Gewährleistungsverpflichtungen in den kommenden zwei Jahren entsprechend nachkommen. Vor diesem Hintergrund ist die Darstellung als aufgegebenen Geschäftsbereich gemäß IFRS 5 nicht einschlägig, weshalb nachfolgend die Segmentberichterstattung analog zum Vorjahr vorgenommen wird.

### MOTORRAD

Das Segment „Motorrad“ umfasst die Entwicklung, Produktion und den Vertrieb von Motorrädern unter den Marken „KTM“, „Husqvarna Motorcycles“ und „GASGAS“ sowie Komponenten der Marke „WP“. Das Segment Motorrad wird von der KTM AG und ihren Tochterunternehmen gebildet und umfasst zum 31. Dezember 2025 54 in den Konzernabschluss einbezogene Tochtergesellschaften in Österreich, den USA, Japan, China, Südafrika, Mexiko, Indien, Australien und Neuseeland sowie in verschiedenen anderen Ländern in Europa und Asien. Darüber werden auch Beteiligungen an Assemblierungsgesellschaften auf den Philippinen und in China gehalten.

### FAHRRAD

Die PIERER New Mobility GmbH samt Tochtergesellschaften bildet mit den Marken „Husqvarna E-Bicycles“, „GASGAS Bicycles“ und „FELT Bicycles“ das Segment „Fahrrad“ der Bajaj Mobility-Gruppe. Derzeit wird eine vollständige Einstellung sämtlicher Geschäftsaktivitäten in diesem Geschäftsbereich von der Gruppe forciert, wie obenstehend eingehend erläutert. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 umfasst das Segment 8 vollkonsolidierte Gesellschaften.

### SONSTIGE

Im Bereich „Sonstige“ werden die Bajaj Mobility AG selbst, die Avocado GmbH, die PIERER E-Commerce GmbH, die PIERER E-Commerce North America Inc. sowie die Platin 1483 GmbH zusammenfassend dargestellt.

Keines der Segmente weist eine Abhängigkeit von externen Kunden im Sinne des IFRS 8.34 auf. Lieferungen und Leistungen zwischen den Segmenten erfolgen zu marktüblichen Bedingungen. Die Segmentsteuerungsgröße EBIT beschreibt das betriebliche Ergebnis der Periode vor Finanzergebnis und Ertragsteuern. Die Investitionen betreffen Anlagenzugänge aus dem Sachanlagevermögen und den immateriellen Vermögensgegenständen (ohne Leasingzugänge gemäß IFRS 16). Das nach der Equity-Methode bilanzierte Ergebnis ist gemäß der Gliederung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im EBIT enthalten. Das Working Capital Employed entspricht der Summe aus Vorräten und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Stichtag. Die Nettoverschuldung entspricht der Summe der kurzfristigen und langfristigen Finanzverbindlichkeiten (inkl. Leasingverbindlichkeiten) abzüglich der Zahlungsmittel zum Stichtag; sie wurde in hohem Maße von den im Geschäftsjahr 2025 erzielten Sanierungsgewinnen beeinflusst, wie unter Punkt 2 „Informationen im Zusammenhang mit den im Jahr 2025 abgeschlossenen Sanierungsverfahren von wesentlichen Tochterunternehmen“ erläutert.

Die Segmentinformationen für das Geschäftsjahr 2025 und 2024 teilen sich auf die beschriebenen Segmente wie folgt auf:

<b>2025</b>	<b>Motorrad</b>	<b>Fahrrad</b>	<b>Sonstige</b>	<b>Konsolidierung</b>	<b>Gesamt</b>
<b>TEUR</b>					
Umsatzerlöse zwischen den Segmenten	44	27	0	-71	0
Umsatzerlöse extern	939.346	68.289	1.755	0	1.009.389
<b>Segmentumsatzerlöse</b>	<b>939.390</b>	<b>68.316</b>	<b>1.755</b>	<b>-71</b>	<b>1.009.389</b>
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-927.855	-63.004	-91	71	-990.879
Vertriebs- und Rennsportaufwendungen	-186.958	-15.328	-2.503	0	-204.789
Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	-79.936	-1.021	1.986	0	-78.972
Verwaltungsaufwendungen	-153.405	-2.967	845.266	-874.596	-185.702
Sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge	10.406	-300	1.348	-7.408	4.046
Aufwendungen aus Wertminderungen nach IAS 36	-729	0	-652	0	-1.381
Aufwendungen aus Wertminderungen nach IFRS 5	-1.681	0	-2	0	-1.683
Sanierungsgewinn	1.192.120	0	7.511	-6.497	1.193.134
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	5.105	0	-436	0	4.670
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>796.457</b>	<b>-14.305</b>	<b>854.182</b>	<b>-888.501</b>	<b>747.833</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>-133.909</b>	<b>-337</b>	<b>-2.288</b>	<b>799.356</b>	<b>662.822</b>
Investitionen <sup>1)</sup>	80.440	304	119	-3.108	77.756
Abschreibungen	-133.909	-337	-2.288	0	-136.534
davon Wertminderungen nach IAS 36	-729	0	-652	0	-1.381
davon Wertminderungen nach IFRS 5	-1.681	0	-2	0	-1.683
Bilanzsumme	1.556.799	28.326	2.568.163	-2.567.215	1.586.073
Eigenkapital	692.043	-329.705	2.108.827	-2.085.927	385.237
Working Capital Employed	341.490	-1.171	-7.907	10.235	342.647
Nettoverschuldung	435.036	333.930	375.617	-346.175	798.409

2024	Motorrad	Fahrrad	Sonstige	Kon-solidierung	Gesamt
<b>TEUR</b>					
Umsatzerlöse zwischen den Segmenten	39.875	394	62.497	-102.766	0
Umsatzerlöse extern	1.763.841	111.093	4.087	0	1.879.021
<b>Segmentumsatzerlöse</b>	<b>1.803.716</b>	<b>111.487</b>	<b>66.584</b>	<b>-102.766</b>	<b>1.879.021</b>
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-1.638.085	-329.566	-686	38.357	-1.929.980
Vertriebs- und Rennsportaufwendungen	-272.713	-34.223	-7.654	15.222	-299.368
Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	-74.798	-2.879	-13.234	10.474	-80.437
Verwaltungsaufwendungen	-178.980	-9.474	-47.181	38.505	-197.130
Sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge	-42.494	-249	-518	3.931	-39.330
Aufwendungen aus Wertminderungen nach IAS 36	-334.684	-25.976	0	0	-360.660
Aufwendungen aus Wertminderungen nach IFRS 5	-147.311	0	0	0	-147.311
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	-1.772	-217	-7.033	0	-9.022
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>-887.121</b>	<b>-291.096</b>	<b>-9.721</b>	<b>3.721</b>	<b>-1.184.217</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>-666.561</b>	<b>-34.722</b>	<b>-1.629.175</b>	<b>1.053.859</b>	<b>-1.276.598</b>
Investitionen <sup>1)</sup>	231.237	1.295	261	0	232.793
Abschreibungen	-666.562	-34.723	-4.168	2.019	-703.434
davon Wertminderungen nach IAS 36	-334.684	-25.976	0	0	-360.660
davon Wertminderungen nach IFRS 5	-147.311	0	0	0	-147.311
Bilanzsumme	2.323.364	194.529	-705.279	583.220	2.395.834
Eigenkapital	-138.492	-306.691	-909.721	1.161.155	-193.749
Working Capital Employed	443.763	88.873	6.110	-13.329	525.417
Nettoverschuldung	1.607.117	376.945	-336.955	-4.392	1.642.715

1) Exklusive IFRS 16 (Leasing); die Leasingzugänge betragen in 2025 TEUR 4.568 (Vorjahr: TEUR 39.252)

## INFORMATIONEN ÜBER GEOGRAFISCHE GEBIETE

Das langfristige Vermögen (ohne Steueransprüche und Finanzinstrumente), gegliedert nach geografischen Gebieten, stellt sich wie folgt dar:

TEUR	Langfristige Vermögenswerte	
	31.12.2025	31.12.2024
Österreich	655.011	761.066
Europa (ohne Österreich)	16.570	3.479
Nordamerika inkl. Mexiko	75.642	92.273
Sonstige Gebiete	2.902	3.318
<b>Summe</b>	<b>750.124</b>	<b>860.136</b>

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach geografischen Gebieten kann Punkt 9 „Umsatzerlöse“ entnommen werden.

## IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

### 9. UMSATZERLÖSE

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

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

TEUR	2025	2024
Österreich	55.329	81.139
Europa (ohne Österreich)	414.988	941.341
Nordamerika inkl. Mexiko	337.066	545.448
Sonstige Gebiete	202.007	311.093
	<b>1.009.389</b>	<b>1.879.021</b>

Variable Gegenleistungen wie Preisnachlässe, Umsatzboni und Skonti werden als Erlösminderungen der Umsatzerlöse ausgewiesen. Die Verpflichtungen für variable Gegenleistungen werden als vertragliche Verpflichtungen im Sinne des IFRS 15 ausgewiesen. Die vertraglichen Verpflichtungen für variable Gegenleistungen betreffend Preisnachlässe, Umsatzboni und Skonti zum 31.12.2025 betragen TEUR 28.186 (Vorjahr: TEUR 46.744).

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

**10. HERSTELLUNGSKOSTEN DER ZUR ERZIELUNG DER UMSATZERLÖSE ERBRACHTEN LEISTUNGEN**

Die Herstellungskosten des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

<b>TEUR</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	710.945	1.487.058
Personalaufwand	90.778	134.256
Abschreibungen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	12.249	49.716
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	83.425	81.666
Sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge	93.482	177.284
	<b>990.879</b>	<b>1.929.980</b>

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen des Geschäftsjahres 2025 finden sich TEUR 3.006 aufgrund der Einstellung von Entwicklungsprojekten im Zuge strategischer Neuausrichtungen (Vorjahr: TEUR 101.853).

In den Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen sind Erträge aus realisierten Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von TEUR 6.254 (Vorjahr: Aufwendungen von TEUR 950) enthalten.

**11. VERTRIEBS- UND RENNSPORTAUFWENDUNGEN**

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

<b>TEUR</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	28.086	44.098
Personalaufwand	97.614	119.506
Abschreibungen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	12.674	12.977
Sonstige betriebliche Aufwendungen	104.770	175.468
Sponsorgelder und sonstige betriebliche Erträge	-38.356	-52.681
	<b>204.789</b>	<b>299.368</b>

**12. FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGS-AUFWENDUNGEN**

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

<b>TEUR</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	10.292	10.311
Personalaufwand	49.931	43.915
Abschreibungen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	6.581	8.255
Sonstige betriebliche Aufwendungen	28.050	48.625
Fördergelder und sonstige betriebliche Erträge	-15.882	-30.669
	<b>78.972</b>	<b>80.437</b>

Die in den Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen dargestellten Aufwandsarten umfassen Forschungs- sowie nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten. Der Personalaufwand ohne Effekte aus den aktivierten Entwicklungskosten beträgt TEUR 75.623 (Vorjahr: TEUR 116.134). Insgesamt betragen die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen vor der Aktivierung von Entwicklungskosten TEUR 140.985 (Vorjahr: TEUR 235.096) und somit 14,0% (Vorjahr: 13,1%) vom Umsatz.

**13. VERWALTUNGSaufWENDUNGEN**

Die Verwaltungsaufwendungen des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

<b>TEUR</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	1.157	11.146
Personalaufwand	60.076	80.892
Abschreibungen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	23.405	42.308
Sonstige betriebliche Aufwendungen	102.227	69.023
Sonstige betriebliche Erträge	-1.164	-6.239
	<b>185.701</b>	<b>197.130</b>

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffend die Verwaltungsaufwendungen im Geschäftsjahr 2025 resultiert insbesondere aus in Anspruch genommenen Beratungsdienstleistungen (TEUR 43.354, Steigerung zum Vorjahr um TEUR 2.819) sowie einmaligen Aufwendungen aus der Ausbuchung des im Bau befindlichen immateriellen Vermögenswerts zur technischen Neugestaltung der Verwaltung des Händlernetzwerkes, wie unter Punkt 23 „Immaterielle Vermögenswerte“ erläutert (TEUR 27.166).

## 14. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN UND AUFWENDUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT WERTMINDERUNGEN

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Aufwendungen im Zusammenhang mit Wertminderungen setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2025	2024
Veränderungen im Konsolidierungskreis	3.054	10.369
Übrige sonstige Aufwendungen	35.830	46.664
<b>Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>	<b>38.884</b>	<b>57.033</b>
Aufwendungen aus Wertminderungen nach IAS 36	1.381	360.660
Aufwendungen aus Wertminderungen nach IFRS 5	1.683	147.311
<b>Aufwendungen aus Wertminderungen</b>	<b>3.064</b>	<b>507.971</b>
	<b>41.948</b>	<b>565.004</b>

Die Aufwendungen aus den Veränderungen im Konsolidierungskreis betreffen in Höhe von TEUR 3.054 Aufwendungen aus vorgenommenen Entkonsolidierungen. Für zugehörige weitere Erläuterungen sei auf Punkt 8 „Veränderungen im Konsolidierungskreis“ verwiesen.

Die übrigen sonstigen Aufwendungen beinhalten auch im Geschäftsjahr 2025 verschiedene Aufwendungen, die im Zusammenhang mit dem Sanierungsverfahren entstanden und den anderen Teilbereichen nicht zugeordnet werden konnten. Anders als im Vorjahr handelt es sich hierbei im Geschäftsjahr 2025 insbesondere und im Wesentlichen erbrachte Schadenersatzleistungen sowie Unternehmens- und andere Beratungsleistungen als auch die Wertminderung der Kaufpreisforderung aus dem Verkauf der Veräußerungsgruppe „MV Agusta“.

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit Wertminderungen enthalten im Geschäftsjahr 2025 Aufwendungen von TEUR 1.683 (Vorjahr: TEUR 147.311) aus der Klassifizierung von Vermögenswerten als „zur Veräußerung gehalten“ und Veräußerungsgruppen sowie TEUR 1.381 (Vorjahr: TEUR 360.660) aus Wertminderungen nach Maßgabe von IAS 36.

Die Wertminderungen betreffend zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden sowie Veräußerungsgruppen entfallen in Höhe von TEUR 1.179 auf die Veräußerungsgruppe „MV Agusta“ und damit aufgrund der Bewertung von im Geschäftsjahr 2025 neu angeschafftem Anlagevermögen gem. IFRS 5 bis zur Entkonsolidierung der Veräußerungsgruppe. TEUR 616 entfallen auf die Klassifizierung als „zur Veräußerung gehalten“ der KTM Sportcar GmbH sowie der Veräußerung zugehöriger Vermögenswerte ebenfalls bis zu ihrer Entkonsolidierung.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden gemietete leerstehende Räumlichkeiten als nicht mehr betriebsnotwendig klassifiziert. Die zugehörigen aktivierten Nutzungsrechte wurden vor diesem Hintergrund um TEUR 1.381 wertgemindert. Weitere Informationen hierzu können Punkt 22 „Einschätzungen zur Werthaltigkeit von Vermögenswerten nach IAS 36“ entnommen werden.

## 15. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

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

Die sonstigen betrieblichen Erträge des Konzerns belaufen sich auf insgesamt TEUR 43.037 (Vorjahr: TEUR 17.703). Diese betreffen im Geschäftsjahr 2025 größtenteils erfolgswirksame Entkonsolidierungen, konkret betreffend die Veräußerungsgruppe „MV Agusta“ in Höhe von TEUR 33.263 sowie die Veräußerung der Anteile an der PIERER Innovation GmbH in Höhe von TEUR 687. Die Aufwendungen aus der Wertminderung der Kaufpreisforderung aus dem Verkauf der Veräußerungsgruppe „MV Agusta“ wurde gemäß dem zugrundeliegenden Sachverhalt sowie des zeitlichen Ablaufs unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst. Weiterführende Details können Punkt 8 „Veränderungen im Konsolidierungskreis“ entnommen werden.

Die verbleibenden sonstigen betrieblichen Erträge von TEUR 9.774 im Geschäftsjahr 2025 begründen sich im Wesentlichen auf bis zu ihrer Endkonsolidierung inhaltlich nicht vollumfänglich zurechenbaren Erträgen der MV Agusta Motor S.p.A. in Höhe von TEUR 3.100 sowie Erträgen aus dem Abgang von Anlagevermögen von TEUR 3.707.

**16. ERGEBNIS AUS AT-EQUITY BETEILIGUNGEN**

Der Gewinn-/Verlustanteil von assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, sowie die Eliminierung von Zwischenergebnissen mit diesen Gesellschaften wird in der Gewinn- und Verlustrechnung als gesonderter Posten im Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit ausgewiesen. Bei sämtlichen assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, handelt es sich um Beteiligungen, die als wesentliche Lieferanten oder Kunden in die operative Geschäftstätigkeit der Bajaj Mobility-Gruppe eingebunden sind.

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

<b>TEUR</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
KISKA GmbH	-399	-7.033
KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc.	-174	-799
Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.	5.279	-832
MV Agusta Motor S.p.A.	0	34
LX Media GmbH	-36	-392
	<b>4.670</b>	<b>-9.022</b>

Das übernommene Ergebnis der Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd. war im Vorjahr deutlich belastet durch Forderungsabschreibungen in Höhe von 70% der Gesellschaft auf Forderungen insbesondere gegenüber der im Sanierungsverfahren befindlichen KTM AG zurückzuführen. Das At-Equity Ergebnis der KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc. beinhaltet Abschreibungen an der Gesellschaft in Höhe von TEUR 55. Die Anteile an der KISKA GmbH wurden per 31. Dezember 2025 als „zur Veräußerung gehalten“ klassifiziert, woraus ein Wertminderungsaufwand von TEUR 2 resultierte. Weiterführende Informationen zu diesem Sachverhalt finden sich unter Punkt 32 „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“.

**17. FINANZ- UND BETEILIGUNGSERGEBNIS**

Das Finanz- und Beteiligungsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

<b>TEUR</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Zinserträge	6.505	25.837
Zinsaufwendungen	-84.562	-123.641
Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis	-6.954	5.423
	<b>-85.011</b>	<b>-92.381</b>

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

<b>TEUR</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Fremdwährungsbewertung Bankguthaben	-248	630
Fremdwährungsbewertung gegebener Darlehen	-6.181	3.216
Bewertung Zinsswap	0	-139
Absicherungskosten	29	1.718
Zinsen auf Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	-554	0
Sonstige	0	-2
	<b>-6.954</b>	<b>5.423</b>

**18. ERTRAGSTEUERN**

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

TEUR	2025	2024
Laufende Steuern	-3.982	-6.982
<i>davon aus Vorjahren</i>	108	-2.601
Latente Steuern	-68.673	203.673
	<b>-72.655</b>	<b>196.691</b>

Als Ertragsteuern sind die in den einzelnen Ländern gezahlten bzw. geschuldeten Steuern auf Einkommen und Ertrag sowie die latenten Steuern ausgewiesen. Die österreichischen Gesellschaften der Bajaj Mobility-Gruppe unterliegen einem Körperschaftsteuersatz von 23%.

Zum 31.12.2024 waren aktive latente Steuern auf Verlustvorräte der inländischen Gesellschaften in Höhe von TEUR 206.742 angesetzt, welche im Geschäftsjahr 2025 verbraucht wurden.

Bis zum 31.12.2023 bildete die Bajaj Mobility AG mit der Pierer Konzerngesellschaft mbH, eine Gruppe im Sinn des Körperschaftsteuerrechts. Seit dem Geschäftsjahr 2024 ist die Bajaj Mobility AG, Gruppenträger einer Gruppe im Sinn des Körperschaftsteuerrechts. Der steuerliche Ertragsausgleich zwischen dem Gruppenträger und dem Gruppenmitglied ist in der Gruppen- und Steuerumlagevereinbarung geregelt. Wird dem Gruppenträger vom Gruppenmitglied ein positives Einkommen zugerechnet, so beträgt die positive Steuerumlage 23% des zugerechneten positiven Einkommens. Im Falle der Zurechnung von Verlusten erhält das Gruppenmitglied keine Steuerumlage. Nicht verrechenbare Verluste werden für das Gruppenmitglied zur Verrechnung mit seinen positiven Ergebnissen in der Zukunft evident gehalten.

Die Berechnung ausländischer Ertragsteuern basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen oder verabschiedeten Gesetzen und Verordnungen. Die angewandten Ertragssteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren von 9% bis 36,0%.

Eine Überleitungsrechnung zwischen dem erwarteten Steuerertrag bzw. Steueraufwand des Geschäftsjahres (Anwendung des Konzernsteuersatzes in Höhe von 23% (Vorjahr: 23%) auf das Ergebnis vor Steuern und dem tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand kann wie folgt dargestellt werden:

TEUR	2025	2024
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>662.822</b>	<b>-1.276.598</b>
Erwarteter Steuerertrag bzw. -aufwand	-152.449	293.618
Nicht-temporäre Differenzen und sonstige steuerliche Hinzurechnungen	56.019	6.750
Ansatz / Wertberichtigungen / Verbrauch von Verlustvorräten	-4.773	-89.869
Steuern aus Vorperioden	-458	-20.838
Effekte ausländischer Steuersätze	1.413	2.498
Effekt des Anteils an nach der Equity Methode bilanzierten Unternehmen	0	-1.986
Investitionsbegünstigungen	3.723	6.924
Sonstige	6.592	-406
<b>Gebuchte Steuer</b>	<b>-89.933</b>	<b>196.691</b>
Forderungsverzicht der Finanzverwaltung i.Z.m. Sanierungsverfahren	17.275	0
<b>Ertragsteuern gem. Gewinn- und Verlustrechnung</b>	<b>-72.658</b>	<b>196.691</b>

In den nicht-temporären Differenzen und sonstigen steuerlichen Hinzurechnungen ist der DTA-Ansatz und der laufende Effekt der Siebentel der Bajaj Mobility AG mit 57 Millionen EUR enthalten. Unter den Posten Sonstige sind auch die Effekte aus der Entkonsolidierungen enthalten.

Die Überleitungsposition „Ansatz / Wertberichtigungen / Verbrauch von Verlustvorräten“ resultiert aus laufenden Verlusten und abzugsfähigen temporären Differenzen von Gesellschaften außerhalb der österreichischen Steuergruppe, auf die mangels Werthaltigkeit keine aktiven latenten Steuern bilanziert werden.

Die Steuern aus Vorperioden im laufenden Jahr betreffen im Wesentlichen Effekte in Zusammenhang mit ausländischen Steuern. Im Vorjahr waren es Effekte aus der Änderung der österreichischen Steuergruppensstruktur.

### Globale Mindestbesteuerung

Der Konzern ist in verschiedenen Ländern tätig, die Gesetze zur Einführung der globalen Mindeststeuer erlassen haben, insbesondere in Österreich. Da das Steuergesetz in Österreich ab dem 1. Januar 2024 in Kraft getreten ist, wurden diese Bestimmung für die Erstellung des Konzernabschlusses 2025 angewendet. In 2025 wurde kein Steueraufwand in Bezug auf Pillar II gebucht.

Der Konzern wendet die vorübergehende verpflichtende Ausnahmeregelung hinsichtlich der Bilanzierung latenter Steuern, die sich aus der Einführung der globalen Mindestbesteuerung ergeben, an und erfasst etwaig entstehende Steuern in Zusammenhang mit der globalen Mindestbesteuerung als tatsächlichen Steueraufwand /-ertrag zum jeweiligen Entstehungszeitpunkt.

## 19. ERGEBNIS JE AKTIE UND VORSCHLAG FÜR DIE ERGEBNISVERWENDUNG

Das Ergebnis je Aktie betrug im laufenden Geschäftsjahr 2025 EUR 17,60 (Vorjahr: EUR-29,30) und berechnet sich wie folgt:

TEUR	2025	2024
Ergebnis - Eigentümer des Mutterunternehmens (in TEUR)	594.957	-990.265
Gesamtaktienanzahl (Stück)	33.796.535	33.796.535
Auswirkung eigener und neuer Aktien (Stück)	0	0
Gewichteter Durchschnitt der Aktien	33.796.535	33.796.535
<b>Unverwässertes (=verwässertes) Ergebnis je Aktie (in EUR)</b>	<b>17,60</b>	<b>-29,30</b>

Nach den Vorschriften des Aktiengesetzes bildet der nach österreichischen Rechnungslegungsvorschriften aufgestellte Einzelabschluss der Bajaj Mobility AG zum 31. Dezember 2025 die Basis für die Dividendenausschüttung.

Für das Geschäftsjahr 2025 wird vorgeschlagen, keine Dividende auszuschütten. Vom Bilanzgewinn 2024 wurde keine Dividende ausgeschüttet.

## 20. AUFWENDUNGEN FÜR DEN ABSCHLUSSPRÜFER

Die auf die Berichtsperiode entfallenden Aufwendungen für den Abschlussprüfer MOORE CENTURION Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungs GmbH (Vorjahr: Deloitte Audit Wirtschaftsprüfungs GmbH) setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2025	2024
Jahresabschlussprüfung aller Einzelgesellschaften sowie Konzernabschlussprüfung	138	744
Sonstige Bestätigungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	0	0
	<b>138</b>	<b>744</b>

**21. MITARBEITER**

Der Mitarbeiterstand wird jeweils inklusive Leiharbeiter und externen Dienstnehmern sowie auf Basis der Anzahl an Köpfen dargestellt:

Stand am 1.1.2025	5.310
Veränderungen im Geschäftsjahr	-1.528
<b>Stand am 31.12.2025</b>	<b>3.782</b>

Zum 31. Dezember 2025 waren 2.250 Angestellte (Vorjahr: 3.290) und 1.532 Arbeiter (Vorjahr: 2.020) beschäftigt. Zum 31. Dezember 2025 sind 3.080 Mitarbeiter (Vorjahr: 4.099) in Österreich und 702 Mitarbeiter (Vorjahr: 1.211) im Ausland beschäftigt. Durchschnittlich beschäftigte die Gruppe 4.138 Mitarbeiter (Vorjahr: 5.888), davon 1.651 Angestellte (Vorjahr: 3.482) und 2.487 Arbeiter (Vorjahr: 2.406).

Der gesamte Personalaufwand im Geschäftsjahr 2025, ohne Effekte aus der Aktivierung von Entwicklungskosten, beträgt TEUR 327.021 (Vorjahr: TEUR 450.788).

## V. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

### 22. EINSCHÄTZUNGEN ZUR WERTHALTIGKEIT VON VERMÖGENSWERTEN NACH IAS 36

#### Werthaltigkeit von einzelnen Vermögenswerten

Im Geschäftsjahr 2025 wurden gemietete Räumlichkeiten als nicht mehr betriebsnotwendig klassifiziert. Die zugehörigen Mietverträge wurden im Geschäftsjahr 2025 gekündigt und die Mietverhältnisse enden bis zum Ende des Geschäftsjahres 2026. Die Gruppe hat die bilanzierten Nutzungsrechte betreffend Gebäude vor diesem Hintergrund auf ihre Werthaltigkeit hin überprüft. Aufgrund des bereits zum Bilanzstichtag vorherrschenden bzw. absehbaren Leerstands der Räumlichkeiten und der fehlenden weiteren Nutzung der Vermögenswerte wurden diese um TEUR 1.381 wertberichtigt. Der Wertminderungsaufwand wurde unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst bzw. als separate Zeile in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

#### Werthaltigkeitstest der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten

Immaterielle Vermögenswerte von unbegrenzter Nutzungsdauer werden gemäß IAS 36 „Wertminderungen“ nicht planmäßig abgeschrieben, sondern einem jährlichen Werthaltigkeitstest unterzogen.

Für das Geschäftsjahr 2025 ergab der durchgeführte Werthaltigkeitstest keinen Bedarf für Wertminderungen oder Wertaufholungen bei den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten „KTM“ und „PIERER New Mobility“ (im Vorjahr: festgestellter Wertminderungsbedarf). Im Geschäftsjahr lagen keine Indikationen dafür vor, dass in der Vergangenheit erfasste Wertminderungsaufwendungen nicht mehr länger bestehen oder sich verringert haben.

Da die Vermögenswerte der CGU „PIERER New Mobility“ bereits im Vorjahr vollständig wertgemindert wurden, wurde im Geschäftsjahr 2025 kein weiterer Wertminderungstest durchgeführt. Die CGU „PIERER New Mobility“ verfügt vor diesem Hintergrund über keine (werthaltigen) Vermögenswerte, die im Zuge des Wertminderungstests im Geschäftsjahr 2025 getestet oder wertgemindert wurden.

Das betriebsnotwendige Vermögen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird dabei mit ihrem Nutzungswert verglichen und auf den niedrigeren Nutzungswert abgeschrieben, soweit nicht ein höherer beizulegender Zeitwert abzüglich Verkaufskosten vorliegt. Der Nutzungswert wird unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Methode unter Annahme eines Vorsteuer-WACC von 10,1% (2024: 9,5%) für die CGU „KTM“ ermittelt. Bei sonst gleichbleibenden Bedingungen hätte für die CGU „KTM“ eine Erhöhung des Vorsteuer-WACC auf 11,9% oder die Verringerung der künftig geplanten EBITs um 17,7% zur Folge, dass der Buchwert der CGU dem erzielbaren Betrag entspricht.

Die Prognose der Zahlungsströme basiert auf den vom Management freigegebenen Finanzbudgets bzw. Vorscheurechnungen unter Berücksichtigung der mittelfristigen Strategieziele. Die Mittelfristplanung umfasst einen detaillierteren Planungshorizont von fünf Jahren und basiert auf internen Annahmen über die zukünftigen Absatz-, Preis- und Kostenentwicklungen, die zukünftige Erschließung neuer Märkte sowie die Zusammensetzung des Produktmixes und weiterer Faktoren.

Die noch im Vorjahr verwendete Grobplanungsphase wurde im Wertminderungstest des Geschäftsjahres 2025 nicht mehr herangezogen. Das Management geht aufgrund der im Geschäftsjahr 2025 gewonnenen Erkenntnisse davon aus, dass mit Planjahr 2030 ein eingeschwungener Zustand erreicht werden wird. Im Anschluss an die Detailplanungsphase von fünf Jahren wurde der Zahlungsstrom des letzten Planjahres herangezogen, um die geschätzten Zahlungsströme jenseits dieser Periode durch Extrapolation zu ermitteln, wobei eine konstante Weiterentwicklung unter Verwendung einer Wachstumsrate von 1% und der Unternehmensfortführung angenommen wird. Die getroffenen Annahmen beruhen im Wesentlichen auf Erfahrungswerten der Vergangenheit sowie der Einschätzung des Managements.

## 23. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

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

Jahre	Nutzungsdauer
Software und Lizenzen	3-5
Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte	5

Bei selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten erfolgt eine Aufteilung des Herstellungszeitraumes in eine Forschungs-, Entwicklungs- und Modellpflegephase. In der Forschungs- und Modellpflegephase angefallene Kosten werden sofort ergebniswirksam erfasst. Ausgaben in der Entwicklungsphase werden als immaterielle Vermögenswerte aktiviert, wenn die Kriterien nach IAS 38.57 erfüllt sind. Die Bewertung der selbst erstellten immateriellen Vermögenswerte erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen und Wertminderungen. Die planmäßige Abschreibung erfolgt nach der linearen Abschreibungsmethode unter Zugrundelegung einer Nutzungsdauer von im Wesentlichen fünf Jahren. Die Nutzungsdauer von fünf Jahren, die insbesondere bei den aktivierten Entwicklungskosten herangezogen wird, basiert auf Erfahrungswerten im Zusammenhang mit den zugrundeliegenden Produktlebenszyklen. Die planmäßige Abschreibung von aktivierten Entwicklungskosten, die eindeutig bestimmten Produkten oder Verfahren zugeordnet werden können, erfolgt mit dem Beginn der Serienproduktion.

Die immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer, wie die im Rahmen der durch Kaufpreisallokationen angesetzten Marken „KTM“ in Höhe von TEUR 61.103 (Vorjahr: TEUR 61.103) und „GASGAS“ in Höhe von TEUR 10.355 (Vorjahr: TEUR 13.346), wurden einem Werthaltigkeitstest gemäß IAS 36 unterzogen, wie unter vorhergehenden Punkt 22 „Einschätzungen zur Werthaltigkeit von Vermögenswerten nach IAS 36“ erläutert. Der Vorstand geht von einer unbestimmten Nutzungsdauer der Marken aus, da die Rechte in den relevanten Absatzmärkten keinen zeitlichen, rechtlichen oder vertraglichen Einschränkungen unterliegen und aufgrund der nachhaltigen Bekanntheit der Marken auch keine wirtschaftliche Entwertung vorliegt. Im Geschäftsjahr 2025 wurden oben angeführte Marken im Zuge des Werthaltigkeitstests nicht wertgemindert.

Die Aufgliederung der immateriellen Vermögenswerte und ihre Entwicklung im Geschäftsjahr 2025 sowie im Geschäftsjahr 2024 wird in der folgenden Tabelle dargestellt:

TEUR	Entwicklungs- kosten	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	Kundenstamm und Markenwerte	Anlagen in Bau	Summe
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>					
<b>Stand am 1.1.2024</b>	<b>659.635</b>	<b>101.666</b>	<b>108.176</b>	<b>33.613</b>	<b>903.090</b>
Zugänge	135.392	4.965	0	19.970	160.327
Abgänge	-105.543	-17.460	-59.749	-600	-183.352
Konsolidierungskreisänderungen	0	12.789	41.982	612	55.383
Währungsumrechnung	0	41	0	0	41
Umbuchungen	0	9.597	0	-9.771	-174
<b>Stand am 31.12.2024</b>	<b>689.484</b>	<b>111.598</b>	<b>90.409</b>	<b>43.824</b>	<b>935.317</b>
<b>Stand am 1.1.2025</b>	<b>689.484</b>	<b>111.598</b>	<b>90.409</b>	<b>43.824</b>	<b>935.317</b>
Zugänge	46.131	349	0	1.187	47.667
Konsolidierungskreisänderungen	-1.027	-1.058	0	0	-2.085
Umbuchungen	0	7.519	0	-7.519	0
Abgänge	-159.208	-11.726	0	-34.845	-205.779
Währungsumrechnung	0	-110	0	0	-110
<b>Stand am 31.12.2025</b>	<b>575.380</b>	<b>106.572</b>	<b>90.409</b>	<b>2.646</b>	<b>775.009</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>					
<b>Stand am 1.1.2024</b>	<b>152.969</b>	<b>75.103</b>	<b>6.051</b>	<b>0</b>	<b>234.123</b>
Zugänge	81.819	17.907	6.391	8	106.125
Wertminderungen	101.818	1.830	44.672	9.838	158.158
Abgänge	0	-14.123	-38.282	-17	-52.422
Konsolidierungskreisänderungen	0	12.455	120	-8	12.567
Währungsumrechnung	0	24	-2	1	23
Umbuchungen	0	34	0	0	34
<b>Stand am 31.12.2024</b>	<b>336.605</b>	<b>93.230</b>	<b>18.950</b>	<b>9.822</b>	<b>458.608</b>
<b>Stand am 1.1.2025</b>	<b>336.605</b>	<b>93.230</b>	<b>18.950</b>	<b>9.822</b>	<b>458.608</b>
Zugänge	65.695	5.336	0	0	71.031
Wertminderungen	0	122	0	16	138
Abgänge	-154.143	-9.517	0	-7.664	-171.323
Konsolidierungskreisänderungen	-796	-957	0	0	-1.753
Währungsumrechnung	0	-56	0	0	-56
Umbuchungen	0	1.631	0	-1.631	0
<b>Stand am 31.12.2025</b>	<b>247.360</b>	<b>89.789</b>	<b>18.950</b>	<b>544</b>	<b>356.645</b>
<b>Buchwerte 31.12.2024</b>	<b>352.879</b>	<b>18.368</b>	<b>71.459</b>	<b>34.002</b>	<b>476.709</b>
<b>Buchwerte 31.12.2025</b>	<b>328.020</b>	<b>16.782</b>	<b>71.459</b>	<b>2.102</b>	<b>418.363</b>

Die KTM AG hat mit Übertragungsvereinbarung vom 17.09.2013 das Lizenzrecht für die Nutzung der Marke „Husqvarna“ von der PIERER Industrie AG, einem seinerzeit nahestehenden Unternehmen, um TEUR 10.000 erworben. Das Lizenzrecht wird planmäßig über die Restnutzungsdauer von 2 Jahren abgeschrieben.

Die Zugänge bei den immateriellen Vermögenswerten wurden in der Konzern-Kapitalflussrechnung um TEUR -1.881 (Vorjahr: TEUR 38.483) hinsichtlich ihrer Zahlungsunwirksamkeit korrigiert.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden Entwicklungskosten nicht nutzungsbereiter Vermögenswerte im Volumen von TEUR 3.006 ausgebucht. Ursächlich für die Einstellung der zugrundeliegenden Entwicklungsprojekte zeichnete sich die weitere Schärfung der strategischen Ausrichtung der Entwicklungstätigkeit der Gruppe. Im Geschäftsjahr erfolgte keine Wertminderung nicht nutzungsbereiter Vermögenswerte gem. IAS 36 (Vorjahr: TEUR 101.835).

Die Wertminderungen immaterieller Vermögenswerte des Geschäftsjahres 2025 betreffen Wertminderungen aufgrund der Klassifizierung als „zur Veräußerung gehalten“ gem. IFRS 5 in Höhe von TEUR 138 (Vorjahr: Wertminderungen nach IFRS 5 und IAS 36 in Höhe von TEUR 158.158).

Im Geschäftsjahr 2025 traf der Vorstand der Gruppe den strategischen Beschluss, das unter den immateriellen Vermögenswerten im Bau befindliche Projekt zur technischen Neugestaltung der Verwaltung des Händlernetzwerkes aufgrund erwarteter weiterer Kosten einzustellen. Der Gruppe erging aus der Ausbuchung dieses Projekts ein Aufwand in Höhe von TEUR 27.166, der in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Bereich der Verwaltungsaufwendungen erfasst wurde.

Es wurden keine Finanzierungskosten nach Maßgabe von IAS 23 bei immateriellen Vermögenswerten, insbesondere den Entwicklungskosten, aktiviert.

**24. SACHANLAGEN**

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

<b>Jahre</b>	<b>Nutzungsdauer</b>
Gebäude	10-50
Maschinen/Werkzeuge	2-10
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-10

Die Ermittlung der oben angegebenen wirtschaftlichen Nutzungsdauern basiert im Wesentlichen auf den Erfahrungswerten zur Abnutzung der zugrundeliegenden Vermögenswerte im Rahmen ihres betrieblichen Gebrauchs.

In den Herstellungskosten selbst erstellter Anlagen werden die Einzelkosten einschließlich zurechenbarer Material- und Fertigungsgemeinkosten erfasst. Finanzierungskosten, die sich bei direkter Zurechnung von Fremdkapital bzw. die sich bei Anwendung eines durchschnittlichen Kapitalisierungszinssatzes auf die angefallenen Aufwendungen ergeben, werden mangels qualifizierten Vermögenswerten gemäß IAS 23 nicht aktiviert.

Investitionszuwendungen der öffentlichen Hand sind gemäß IAS 20 als Kompensation der zugehörigen Abschreibungen zu behandeln. Dabei wird die Nettomethode nach IAS 20.24 (Kürzung der Anschaffungs- und Herstellungskosten mit der Folge niedrigerer Abschreibungsverrechnung) angewendet. Im Geschäftsjahr 2025 wurden Zugänge in Summe um TEUR 5.033 (Vorjahr: TEUR 12.594) reduziert, die in voller Höhe aktivierte Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen betrafen (im Vorjahr betreffend TEUR 12.570).

Die Aufgliederung der Sachanlagen und ihre Entwicklung im Geschäftsjahr 2025 sowie im Geschäftsjahr 2024 werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

TEUR	Grundstücke	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Anlagen in Bau	Summe
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>						
<b>Stand am 1.1.2024</b>	<b>52.731</b>	<b>351.511</b>	<b>336.627</b>	<b>191.724</b>	<b>18.629</b>	<b>951.222</b>
Zugänge	1.887	21.128	24.094	17.888	49.167	114.164
Abgänge	-39	-38.418	-111.753	-22.965	-6.142	-179.317
Konsolidierungskreisänderungen	39	33.580	96.838	8.595	10.527	149.579
Währungsumrechnung	847	2.824	11	1.838	277	5.797
Umbuchungen	0	3.745	38.221	5.003	-47.202	-233
Umgliederung zur Veräußerung gehalten	-3.735	-27.027	-466	-796	0	-32.024
<b>Stand am 31.12.2024</b>	<b>51.730</b>	<b>347.343</b>	<b>383.572</b>	<b>201.287</b>	<b>25.256</b>	<b>1.009.188</b>
<b>Stand am 1.1.2025</b>	<b>51.730</b>	<b>347.343</b>	<b>383.572</b>	<b>201.287</b>	<b>25.256</b>	<b>1.009.188</b>
Zugänge	582	426	4.491	3.852	20.739	30.090
Konsolidierungskreisänderungen	0	-97	-1.157	-1.577	-1	-2.833
Umbuchungen	0	172	26.624	10.267	-37.062	0
Abgänge	877	-16.029	-19.291	-28.008	-987	-63.438
Währungsumrechnung	-1.623	-7.194	-31	-4.392	-103	-13.342
<b>Stand am 31.12.2025</b>	<b>51.566</b>	<b>324.621</b>	<b>394.207</b>	<b>181.429</b>	<b>7.841</b>	<b>959.665</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>						
<b>Stand am 1.1.2024</b>	<b>1.032</b>	<b>109.580</b>	<b>234.389</b>	<b>122.335</b>	<b>0</b>	<b>467.336</b>
Zugänge	270	21.795	42.853	26.996	1	91.915
Wertminderungen	11.541	63.022	41.516	15.229	9.342	140.650
Abgänge	-39	-36.687	-107.736	-21.086	-3.890	-169.438
Konsolidierungskreisänderungen	0	18.115	83.426	7.726	208	109.475
Währungsumrechnung	0	572	-6	1.111	-2	1.675
Umbuchungen	0	-21	0	-146	0	-167
Umgliederung zur Veräußerung gehalten	0	-1.108	-108	-341	0	-1.557
<b>Stand am 31.12.2024</b>	<b>12.804</b>	<b>175.268</b>	<b>294.334</b>	<b>151.824</b>	<b>5.659</b>	<b>639.889</b>
<b>Stand am 1.1.2025</b>	<b>12.804</b>	<b>175.268</b>	<b>294.334</b>	<b>151.824</b>	<b>5.659</b>	<b>639.889</b>
Zugänge	226	15.133	28.435	18.593	0	62.386
Wertminderungen	0	1.576	406	583	358	2.924
Abgänge	0	-11.818	-16.263	-26.144	-492	-54.717
Konsolidierungskreisänderungen	0	-2	-931	-1.017	-1	-1.952
Währungsumrechnung	-2	-1.770	-10	-2.806	2	-4.585
Umbuchungen	0	0	4.591	0	-4.591	0
<b>Stand am 31.12.2025</b>	<b>13.028</b>	<b>178.387</b>	<b>310.561</b>	<b>141.033</b>	<b>935</b>	<b>643.944</b>
<b>Buchwerte 31.12.2024</b>	<b>38.926</b>	<b>172.075</b>	<b>89.238</b>	<b>49.463</b>	<b>19.597</b>	<b>369.299</b>
<b>Buchwerte 31.12.2025</b>	<b>38.537</b>	<b>146.234</b>	<b>83.646</b>	<b>40.397</b>	<b>6.906</b>	<b>315.721</b>

In den Zugängen waren im Geschäftsjahr 2025 Investitionen in Höhe von TEUR 4.568 (Vorjahr: TEUR 39.252) als Zugänge aus Leasingverhältnissen enthalten, die zum Bilanzstichtag nicht zahlungswirksam waren. Für weitere Details sei auf Punkt 46 „Leasingverhältnisse als Leasingnehmer“ verwiesen. Die Zugänge bei den sonstigen Sachanlagen wurden in der Konzern-Kapitalflussrechnung um TEUR -15.316 (Vorjahr: TEUR -5.646 hinsichtlich ihrer Zahlungsunwirksamkeit korrigiert).

Zum Bilanzstichtag sind Sachanlagen in Höhe von TEUR 57.289 (Vorjahr: TEUR 103.500) durch grundbücherlich eingetragene sowie hinterlegte Pfandbestellungsurkunden vor allem für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten besichert.

Aus der Anwendung von IFRS 5 sowie IAS 36 ergaben sich im Geschäftsjahr 2025 Wertminderungsaufwendungen in Höhe von in Summe TEUR 2.924 auf Sachanlagen. Diese entfallen zum einen auf die laufende Bewertung von Sachanlagen gem. IFRS 5 auf die Veräußerungsgruppe „MV Agusta“ sowie die Neueinstufung der KTM Sportcar GmbH sowie zugehöriger Vermögenswerte als „zur Veräußerung gehalten“ bis zu ihrer jeweiligen Entkonsolidierung bzw. Veräußerung. Der Wertminderungsaufwand gem. IAS 36 betrifft aktivierte Nutzungsrechte auf Gebäude, wie unter Punkt 22 „Einschätzungen zur Werthaltigkeit von Vermögenswerten nach IAS 36“ erläutert.

## 25. NACH DER EQUITY-METHODE BILANZIERTE FINANZANLAGEN

Bei den nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen handelt es sich um assoziierte Unternehmen und keine Gemeinschaftsunternehmen. Die Anteile an assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, werden einzeln als unwesentlich betrachtet. Die nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen sind per 31. Dezember 2025 die KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., die CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd., sowie die LX Media GmbH. Die Veränderungen von nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen können dem Punkt 8 „Veränderungen im Konsolidierungskreis“ entnommen werden.

Die KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., Philippinen, wurde im Juni 2016 gemeinsam mit dem Partner Ayala Corp. gegründet und hat Mitte 2017 die CKD (Completely-Knocked-Down) Assemblierung für KTM-Motorräder auf den Philippinen begonnen. Im Geschäftsjahr 2025 wurde diese Beteiligung aufgrund unsicherer Fortbestehensprognosen vollständig abgewertet.

Das KTM-Joint Venture in China mit dem Partner CFMOTO wurde im Geschäftsjahr 2018 unter dem Namen „Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.“ gegründet. Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr 2021 ihre operative Tätigkeit aufgenommen. Im chinesischen Hangzhou werden Motorräder der Mittelklasse produziert. Die Bajaj Mobility-Gruppe hat im Geschäftsjahr 2023 die Zusammenarbeit mit CFMOTO intensiviert und die Produktion im gemeinsamen Joint Venture erweitert.

Zum 31. Dezember 2025 hat die Bajaj Mobility-Gruppe ihren 20%-igen Anteil an der KISKA GmbH als „zur Veräußerung gehalten“ klassifiziert und bewertet. Hieraus entstand der Gruppe ein Wertminderungsaufwand von TEUR 2. Die Kiska GmbH ist ein Designunternehmen, welches Leistungen im Bereich Entwicklung und Design erbringt. Der Bilanzstichtag der Kiska GmbH ist der 31. März, der vor dem Erwerb der Beteiligung festgelegt wurde. Eine Änderung des Abschlussstichtags wird aufgrund von Wesentlichkeitsüberlegungen nicht angestrebt. Zum Zwecke der Bilanzierung nach der Equity-Methode wurde jeweils ein ungeprüfter Zwischenabschluss zum 31. Dezember herangezogen.

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

TEUR	2025	2024
<b>Beteiligungsbuchwert zum 1.1.</b>	<b>14.130</b>	<b>33.870</b>
Erwerb von Anteilen	0	14.679
Konsolidierungskreisänderungen (Sukzessiver Erwerb)	0	-11.066
Klassifizierung als zur Veräußerung gehalten	-1.302	-10.748
Verkauf von Anteilen	0	-3.753
Anteiliges Jahresergebnis (abzüglich Zwischenergebniseliminierung)	4.665	-2.736
Sonstige Zwischenergebniseliminierungen	4	214
Wertberichtigung Beteiligungen	-57	-6.286
Sonstiges Ergebnis	-1.399	488
Ausschüttungen	0	-599
Sonstiges	0	67
<b>Beteiligungsbuchwert zum 31.12.</b>	<b>16.041</b>	<b>14.130</b>

Die sonstigen Zwischenergebniseliminierungen stellen solche dar, die auf Vorratsvermögen erfasst wurden, das von nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen geliefert und zum Bilanzstichtag bei der Bajaj Mobility-Gruppe lagernd ist. Das sonstige Ergebnis besteht aus Fremdwährungseffekten.

## 26. LATENTE STEUERANSPRÜCHE UND -VERBINDLICHKEITEN

Latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge werden unter Berücksichtigung ihrer zeitnahen Realisierbarkeit gebildet. Aktive und passive latente Steuerposten werden bei gleicher Steuerhoheit und ähnlicher Fristigkeit saldiert ausgewiesen. Für die Unterschiede der steuerlichen Basis von vollkonsolidierten oder At-Equity-bewerteten Anteilen zum entsprechenden konzernalen Eigenkapital werden nur latente Steuern abgegrenzt, wenn eine Realisierung in absehbarer Zeit wahrscheinlich ist. Der Berechnung liegt der im jeweiligen Land übliche Ertragssteuersatz zum Zeitpunkt der voraussichtlichen Umkehr der Wertdifferenz zu Grunde.

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

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
<b>Aktive latente Steuern:</b>		
Sachanlagen	9.624	0
Vorräte	4.961	13.970
Finanzanlagen	87.128	48.776
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	1.663	2.498
Rückstellungen	422	544
Verbindlichkeiten	12.228	17.368
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	5.471	0
	<b>121.497</b>	<b>83.156</b>
Verlustvorträge	0	207.461
Saldierung	-107.500	-206.491
	<b>13.997</b>	<b>84.126</b>
<b>Passive latente Steuern:</b>		
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	0	108.607
Immaterielle Vermögenswerte	94.508	98.777
langfristige Vermögenswerte	13.557	0
	<b>108.065</b>	<b>207.384</b>
Saldierung	-107.500	-206.491
	<b>565</b>	<b>893</b>

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

Die in der Bajaj Mobility-Gruppe vorhanden steuerlichen Verlustvorträge betragen im Jahr 2025 TEUR 313.130 (Vorjahr: TEUR 1.185.907), davon wurden TEUR -313.130 (Vorjahr: TEUR -284.628) nicht angesetzt. Der steuerliche Verlust in Österreich ist unbegrenzt vortragsfähig. Darüber hinaus bestehen abzugsfähige temporäre Differenzen beziehungsweise Steuergutschriften in Höhe von TEUR 7.866 (Vorjahr: TEUR 0).

Zum 31. Dezember 2025 (und im Vorjahr) war davon auszugehen, dass aufgrund der derzeit geltenden steuerlichen Bestimmungen die insbesondere aus einbehaltenen Gewinnen bzw. nicht abgedeckten Verlusten resultierenden Unterschiede zwischen steuerlichem Beteiligungsansatz und anteiligem Eigenkapital der in den IFRS-Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen (*outside-basis differences*) in absehbarer Zeit steuerfrei bleiben bzw. die Umkehrung der Unterschiede vom Konzern gesteuert werden kann.

Weiters ist davon auszugehen, dass die Unterschiede zwischen dem steuerlichen Beteiligungsansatz und dem Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen (*outside-basis differences*) in absehbarer Zeit steuerfrei bleiben, da keine Veräußerung dieser Beteiligungen geplant ist.

In Verbindung mit Anteilen an Tochterunternehmen und nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen wurden gemäß IAS 12.39 für zu versteuernde temporäre Differenzen in der Höhe von TEUR 515 (Vorjahr TEUR 2.681) keine latenten Steuerabgrenzungen gebildet.

**27. SONSTIGE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE UND FORDERUNGEN**

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Forderungen aus Finanzierungstätigkeiten	197	347
Leasingforderungen aus Untermietverhältnissen	514	515
Sonstige	9.047	2.385
	<b>9.758</b>	<b>3.247</b>

Die sonstigen langfristigen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen Kautionen sowie Vorauszahlungen an Lieferanten. Der Anstieg dieser Position begründet sich insbesondere an geforderten Sicherheiten von Lieferanten der Gruppe nach den insolvenzrechtlichen Vorgängen der Geschäftsjahre 2024 und 2025.

**28. VORRÄTE**

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	115.107	96.859
Unfertige Erzeugnisse	31.392	31.465
Fertige Erzeugnisse und Waren	230.563	489.528
	<b>377.062</b>	<b>617.852</b>

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Vorräte brutto	428.049	770.272
Abwertung	-50.987	-152.420
<b>Vorräte netto</b>	<b>377.062</b>	<b>617.852</b>

Hinsichtlich der zugrundeliegenden Einschätzungen zur Bewertung der Vorräte sei auf die Erläuterungen unter Punkt 6 „Schätzungen und Ermessensentscheidungen“ verwiesen.

**29. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN**

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Gegenüber Dritten	114.671	237.166
Gegenüber assoziierten Unternehmen	76	6.363
Gegenüber verbundenen Unternehmen	0	45.893
	<b>114.747</b>	<b>289.422</b>

Die Bruttoforderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten sind um Wertberichtigungen in Höhe von TEUR 15.444 (Vorjahr: TEUR 27.957) vermindert. Darin enthalten sind auch pauschale Wertanpassungen nach Maßgabe des Expected Credit Loss-Modells gem. IFRS 9, wie unter Kapitel VII „Bericht zu finanziellen Risiken“ betragsmäßig ausgeführt.

Die Veränderung der Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen begründet sich vorrangig auf dem Eigentümerwechsel der Bajaj Auto International Holdings AG, dem Mutterunternehmen der Bajaj Mobility AG.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben sich wie folgt entwickelt:

	<b>TEUR</b>
<b>Stand am 1.1.2024</b>	<b>7.406</b>
Veränderungen im Konsolidierungskreis	284
Währungsumrechnung	80
Zuführungen Einzelwertberichtigung	22.458
Zuführung Wertberichtigung für erwartete Verluste	493
Verbrauch	-1.582
Auflösungen	-1.107
Umgliederung zur Veräußerung gehalten	-75
<b>Stand am 31.12.2024 = Stand am 1.1.2025</b>	<b>27.957</b>
Veränderungen im Konsolidierungskreis	-1.481
Währungsumrechnung	-1.620
Zuführungen Einzelwertberichtigung	6.776
Verbrauch	-15.214
Auflösung Wertberichtigung für erwartete Verluste	-481
Auflösungen	-493
<b>Stand am 31.12.2025</b>	<b>15.444</b>

Die Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten betragen TEUR 1.834 (Vorjahr: TEUR 2.122).

Weitere Ausführungen zur Bewertung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie zu Ausfallrisiken sind unter Kapitel VII „Bericht zu finanziellen Risiken“ zu finden.

**30. SONSTIGE KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE UND FORDERUNGEN**

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

Die sonstigen kurzfristigen Vermögenswerte, einschließlich der kurzfristigen Forderungen aus Finanzierungstätigkeit, setzen sich wie folgt zusammen:

<b>TEUR</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	0	6
Kurzfristige Forderungen aus Finanzierungstätigkeiten	2.700	5.793
Asset Backed Securities / Factoring Finanzierungen	2.530	39.875
Kaufpreisforderung Veräußerung MV Agusta	11.660	0
Forderungen gegenüber Finanzinstituten	17.207	0
Sonstige	10.198	13.358
<b>Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>44.296</b>	<b>59.032</b>
Förderungen	14.246	25.769
Geleistete Anzahlungen auf Vorräte	73.762	10.388
Sonstige geleistete Anzahlungen, aktive Rechnungsabgrenzung	24.467	23.985
Vorsteuerforderungen (aus Organschaftsverrechnung mit der Pierer Industrie AG)	0	3.600
Forderungen gegenüber Finanzämtern	16.524	26.473
Sonstige	1.063	5.472
<b>Sonstige kurzfristige nicht finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>130.061</b>	<b>95.687</b>
<b>Sonstige kurzfristige Vermögenswerte und Forderungen</b>	<b>174.357</b>	<b>154.719</b>

Für die Forderung aus dem Verkauf der Veräußerungsgruppe „MV Agusta“, wie unter Punkt 8 „Veränderungen im Konsolidierungskreis“ erläutert, wurden im Geschäftsjahr 2025 erwartete Kreditverluste in Höhe von TEUR 3.340 erfasst.

Die Vorsteuerforderungen aus Organschaftsverrechnung mit der Pierer Industrie AG, einem vormals verbundenen Unternehmen, entfielen im Zuge der Restrukturierung der steuerlichen Organschaft im Geschäftsjahr 2024 bzw. 2025 vollständig. Steuerlicher Gruppenträger ist nunmehr die Bajaj Mobility AG.

Der Posten „Sonstige“ unter den sonstigen kurzfristigen nicht finanziellen Vermögenswerten beinhaltet im Geschäftsjahr 2025 sonstige Forderungen unterschiedlicher Natur.

Die im Zusammenhang mit dem im Geschäftsjahr 2025 neu aufgenommenem Factoring-Programm verkauften Forderungen werden nach den Regelungen des IFRS 9 und unter Berücksichtigung anhaltenden Engagements ausgebucht. Im Rahmen des Factoring-Programms werden monatlich revolving versicherte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 100.000 (Vorjahr: TEUR 350.000 unter einem anderen, im wirtschaftlichen Gehalt ähnlichem Programm) verkauft. Weitere Informationen zum Factoring-Programm finden sich unter Punkt 42 „Einstufung und beizulegende Zeitwerte“.

### 31. ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente enthalten Kassenbestände, Bankguthaben, Schecks sowie maximal drei Monate laufende Festgelder (vom Erwerbszeitpunkt gerechnet) und werden am Bilanzstichtag zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Für weitere Details zur Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente verweisen wir auf die Angaben zur Kapitalflussrechnung im Kapitel VI. dieses Konzernanhangs.

### 32. ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE UND VERÄUßERUNGSGRUPPEN

Im Laufe des Geschäftsjahres 2025 wurden sämtliche, im Vorjahr als „zur Veräußerung gehalten“ klassifizierte Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen verkauft.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2025 hat die Gruppe die verbleibenden Bestände aus der Veräußerung der KTM Sportcar GmbH sowie die Anteile an der KISKA GmbH als „zur Veräußerung gehalten“ klassifiziert. Die resultierenden Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gruppe können nachstehender Tabelle entnommen werden. Anschließend findet sich eine Erläuterung sämtlicher zugehöriger Sachverhalte des Geschäftsjahres 2025.

<b>Übersicht sämtlicher zur Veräußerung gehaltener Vermögenswerte und zugehöriger Schulden</b>			<b>31.12.2025</b>
<b>TEUR</b>	<b>KTM Sportcar GmbH</b>	<b>KISKA GmbH</b>	<b>Summe</b>
<b>Langfristige Vermögenswerte:</b>			
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	0	1.300	1.300
	<b>0</b>	<b>1.300</b>	<b>1.300</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte:</b>			
Vorräte	5.781	0	5.781
	<b>5.781</b>	<b>0</b>	<b>5.781</b>
<b>Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen</b>	<b>5.781</b>	<b>1.300</b>	<b>7.081</b>

#### **Betreffend bereits im Geschäftsjahr 2024 als „zur Veräußerung gehalten“ klassifizierte Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen**

##### **Gebäude, Ausstattung und Grundstück der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD**

Im März 2025 wurden die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bulgarien, zum Kaufpreis von TEUR 35.000 veräußert. Der Bajaj Mobility-Gruppe gingen diese Finanzmittel im März 2025 zu und wurden augenblicklich auf ein treuhänderisches Konto überwiesen, mit welchem die ausstehenden Bankdarlehen der PIERER & MAXCOM Mobility OOD bei der DSK Bank (Stand per 31.03.2025: TEUR 37.705) größtenteils getilgt wurden. Der im Geschäftsjahr 2025 realisierte Veräußerungserfolg beläuft sich auf TEUR 4.385. Dieser Veräußerungserfolg weicht um TEUR 148 von dem zum Bilanzstichtag 31.12.2024 erwarteten Wert ab, da eine detaillierte Aufstellung gekaufter Vermögenswerte erst nachträglich erstellt und vereinbart wurde. Nicht-veräußerte Vermögenswerte betreffen insbesondere geleaste Nutzfahrzeuge sowie IT-Ausstattung.

##### **At Equity-Anteile an der MR IMMOREAL GmbH und zugehörige Finanzforderungen**

Darüber hinaus wurde die Beteiligung in Höhe von 49,0% der Anteile an der MR IMMOREAL GmbH (vormals: PIERER IMMOREAL GmbH), Wels, veräußert. Der Verkauf der Anteile erfolgte am 3. Januar 2025 zurück an den ursprünglichen Verkäufer, die Pierer Konzerngesellschaft mbH. Der Kaufpreis entsprach dem ursprünglichen Kaufpreis (TEUR 10.879). Der im Geschäftsjahr 2025 realisierte Veräußerungserfolg beläuft sich auf TEUR 0. Zugleich wurden Finanzforderungen gegenüber der MR IMMOREAL GmbH im Umfang von TEUR 24.689 zum Buchwert zusammen mit den Anteilen veräußert.

##### **MV Agusta**

Der Verkauf der im Vorjahr als solche klassifizierten Veräußerungsgruppe „MV Agusta“ wird unter Punkt 8 „Veränderungen im Konsolidierungskreis“ weitergehend erläutert. Neben dem Ergebnis aus der Entkonsolidierung findet sich dort auch eine Erläuterung zum Kaufpreis.

## **Betreffend im Geschäftsjahr 2025 neu als „zur Veräußerung gehalten“ klassifizierte Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen**

### **KTM Sportcar GmbH**

Zum Halbjahr 2025 wurden die Geschäftsanteile an der KTM Sportcar GmbH aufgrund der Unterzeichnung einer Absichtserklärung zur Veräußerung zusammen mit anderen Vermögenswerten als „zur Veräußerung gehalten“ klassifiziert und bewertet. Der Verkauf erfolgte in der zweiten Jahreshälfte des Geschäftsjahres 2025. Das unverändert als „zur Veräußerung gehalten“ ausgewiesene Vorratsvermögen betrifft der Transaktion zugehörige KTM XBOW-Fertigerzeugnisse, die zum Buchwert sukzessive an den Erwerber veräußert werden. Weitere zugehörige Erläuterungen finden sich angesichts dessen ebenfalls unter Punkt 8 „Veränderungen im Konsolidierungskreis“.

### **At Equity-Anteile an der KISKA GmbH**

Der Vorstand traf Ende Dezember 2025 die strategische Entscheidung, die an der KISKA GmbH gehaltenen Anteile in Höhe von 20% zu veräußern. Zum 31. Dezember 2025 hat die Bajaj Mobility-Gruppe diese Anteile deshalb als „zur Veräußerung gehalten“ klassifiziert und bewertet, da bereits vorvertragliche Übereinkünfte mit dem Mehrheitseigentümer an der KISKA GmbH getroffen wurden und die Veräußerung damit als hochwahrscheinlich anzusehen ist. Hieraus entstand der Gruppe ein Wertminderungsaufwand von TEUR 2.

## **33. KONZERNEIGENKAPITAL**

Die Entwicklung des Konzerneigenkapitals im Geschäfts- und Vorjahr ist in der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung dargestellt.

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt, analog zum Vorjahr, EUR 33.796.535 und ist in 33.796.535 Stück auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien, von denen jede eine gleiche Beteiligung am Grundkapital repräsentiert, aufgeteilt. Die Aktien gewähren die gewöhnlichen, nach dem österreichischen Aktiengesetz den Aktionären zustehenden Rechte. Dazu zählt das Recht auf die Auszahlung der in der Hauptversammlung beschlossenen Dividende sowie das Recht auf Ausübung des Stimmrechtes in der Hauptversammlung. Alle Anteile wurden voll eingezahlt. Das im Konzernabschluss ausgewiesene Grundkapital entspricht dem Ausweis im Einzelabschluss der Bajaj Mobility AG.

Die Cashflow-Hedge-Rücklage umfasst nach IFRS 9 den wirksamen Teil der kumulierten Nettoveränderungen des beizulegenden Zeitwertes von zur Absicherung von Zahlungsströmen verwendeten Sicherungsinstrumenten bis zur späteren Erfassung im Gewinn oder Verlust oder der direkten Erfassung in den Anschaffungskosten oder dem Buchwert eines nicht finanziellen Vermögenswertes oder einer nicht finanziellen Schuld. Die Rücklage für Kosten der Absicherung zeigt Gewinne und Verluste des Anteils, der von dem designierten Sicherungsgeschäft ausgeschlossen ist, das sich auf das Forward-Element des Devisentermingeschäfts bezieht. Diese werden zunächst als sonstiges Ergebnis erfasst und wie die Gewinne und Verluste in der Rücklage aus Sicherungsgeschäften bilanziert. Zum 31. Dezember 2025 verfügt die Gruppe über keine Cashflow-Hedge-Beziehungen mehr, wie im Konzernabschluss 2024 bereits erläutert. Die Entwicklung der Cashflow-Hedge-Rücklage und der Rücklage für Kosten der Absicherung wird unter Punkt 44 „Hedging“ näher erläutert.

Im Geschäftsjahr 2022 erwarb die Bajaj Mobility-Gruppe ausstehende Anteile an der KTM AG im Umfang von 0,2% im Rahmen eines Squeeze-Out durch Gewährung einer Barabfindung. Die betroffenen Minderheitengesellschafter haben die ihnen zustehenden Barmittel innerhalb der gesetzlich dafür vorgesehenen Frist allerdings nicht vollumfänglich abgerufen. Aus diesem Grund gingen der Gruppe im Geschäftsjahr 2025 dafür zuvor hinterlegte Barmittel im Umfang von TEUR 2.835 zu, die direkt im Eigenkapital erfasst wurden.

Die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter umfassen die Anteile Dritter am Eigenkapital der konsolidierten Tochterunternehmen:

TEUR	KTM AG	Sonstige und Konsolidierung	Gesamt
<b>31.12.2025</b>			
Umsatzerlöse	939.390	69.999	1.009.389
Gewinn/Verlust	852.612	-262.448	590.164
Sonstiges Ergebnis	-8.380	0	-8.380
Gesamtergebnis	844.232	-262.448	581.784
<b>Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn/Verlust</b>	<b>-3.875</b>	<b>-918</b>	<b>-4.793</b>
<b>Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Langfristige Vermögenswerte	774.070	-194	773.876
Kurzfristige Vermögenswerte	782.729	29.467	812.196
Langfristige Schulden	618.878	325.538	944.416
Kurzfristige Schulden	245.878	10.541	256.419
Nettovermögen	692.043	-306.806	385.237
<b>Buchwert der nicht beherrschenden Anteile</b>	<b>1.849</b>	<b>387</b>	<b>2.236</b>
<b>Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>-54.134</b>	<b>33.313</b>	<b>-20.821</b>
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>317.074</b>	<b>-330.593</b>	<b>-13.519</b>
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-288.267</b>	<b>290.867</b>	<b>2.600</b>
<b>Gesamt Cashflow</b>	<b>-25.327</b>	<b>-6.414</b>	<b>-31.741</b>
<b>Dividenden an nicht beherrschende Anteile</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

TEUR	KTM AG	Sonstige und Konsolidierung	Gesamt
<b>31.12.2024</b>			
Umsatzerlöse	1.802.554	76.467	1.879.021
Gewinn/Verlust	-1.083.001	3.094	-1.079.907
Sonstiges Ergebnis	-1.695	26	-1.669
Gesamtergebnis	-1.084.696	3.120	-1.081.576
<b>Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn/Verlust</b>	<b>-89.896</b>	<b>254</b>	<b>-89.642</b>
<b>Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Langfristige Vermögenswerte	1.023.980	-76.470	947.510
Kurzfristige Vermögenswerte	1.298.073	150.251	1.448.324
Langfristige Schulden	-192.831	-3.246	-196.077
Kurzfristige Schulden	-2.269.275	-124.231	-2.393.506
Nettovermögen	-140.053	-53.696	-193.749
<b>Buchwert der nicht beherrschenden Anteile</b>	<b>1.692</b>	<b>1.322</b>	<b>3.014</b>
<b>Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>-418.956</b>	<b>-17.006</b>	<b>-435.962</b>
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-338.971</b>	<b>-1.539</b>	<b>-340.510</b>
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>696.684</b>	<b>-2.007</b>	<b>694.677</b>
<b>Gesamt Cashflow</b>	<b>-61.243</b>	<b>-20.552</b>	<b>-81.795</b>
<b>Dividenden an nicht beherrschende Anteile</b>	<b>754</b>	<b>0</b>	<b>754</b>

In den nicht beherrschenden Anteilen des Motorrad-Segments sind nicht beherrschende Anteile von Tochterunternehmen der KTM AG enthalten und betreffen zum Stichtag 31.12.2025 die Gesellschaften CERO Design Studio S.L. sowie KTM MOTOHALL GmbH.

Zu den Beteiligungshöhen verweisen wir auf den Beteiligungsspiegel in Kapitel XII.

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

<b>TEUR</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
Erworbener (-) bzw. abgegangener (+) Buchwert nicht beherrschender Anteile	-8.297	65
Erhaltener (+) bzw. gezahlter (-) Kaufpreis an nicht beherrschende Anteilseigner	8.000	0
<b>Im Eigenkapital erfasster Unterschiedsbetrag</b>	<b>-297</b>	<b>65</b>

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

<b>TEUR</b>	<b>Rücklagen einschließlich Konzern- bilanz- gewinn/- verlust</b>	<b>Cashflow- Hedge- Rücklage</b>	<b>Ausgleichs- posten Währungsum- rechnung</b>	<b>Anteile Haupt- gesellschafter</b>	<b>Anteile nicht beherrschender Gesell- schafter</b>	<b>Konzern- eigenkapital gesamt</b>
<b>31.12.2025</b>						
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-9.805	-9.805	482	-9.323
Absicherung von Zahlungsströmen	0	-2.081	0	-2.081	0	-2.081
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	3.024	0	0	3.024	0	3.024
	<b>3.024</b>	<b>-2.081</b>	<b>-9.805</b>	<b>-8.862</b>	<b>482</b>	<b>-8.380</b>
<b>31.12.2024</b>						
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	4.048	4.048	0	4.048
Absicherung von Zahlungsströmen	0	-6.233	0	-6.233	0	-6.233
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	516	0	0	516	0	516
	<b>516</b>	<b>-6.233</b>	<b>4.048</b>	<b>-1.669</b>	<b>0</b>	<b>-1.669</b>

**34. FINANZVERBINDLICHKEITEN**

Die Finanzverbindlichkeiten der Gruppe stellen sich zum Bilanzstichtag des Geschäfts- sowie des Vorjahres wie folgt dar:

<b>TEUR</b>	<b>Nominale</b>	<b>Buchwert</b>	<b>Laufzeit ≤ 1 Jahr</b>	<b>Laufzeit &gt; 1 Jahr</b>
<b>31.12.2025</b>				
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	31.051	31.051	3.762	27.288
Restrukturierungsdarlehen	450.000	471.619	0	471.619
Darlehen verbundener Unternehmen	350.000	374.670	0	374.670
Leasingverbindlichkeiten	58.339	58.339	16.695	41.645
<b>Summe Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>889.390</b>	<b>935.679</b>	<b>20.457</b>	<b>915.222</b>

<b>TEUR</b>	<b>Nominale</b>	<b>Buchwert</b>	<b>Laufzeit ≤ 1 Jahr</b>	<b>Laufzeit &gt; 1 Jahr</b>
<b>31.12.2024</b>				
Schuldscheindarlehen	495.000	495.000	495.000	0
Namensschuldverschreibung	110.000	110.000	110.000	0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	359.445	359.445	330.613	28.832
Verbindlichkeiten aus Factoring Programm zwischen Konzernunternehmen	63.415	63.415	63.415	0
Verbindlichkeiten aus Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen zwischen Konzernunternehmen	15.871	15.871	15.871	0
Leasingverbindlichkeiten	87.796	87.796	23.275	64.521
Sonstige verzinsliche Verbindlichkeiten	674.595	674.595	674.595	0
<b>Summe Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1.806.122</b>	<b>1.806.122</b>	<b>1.712.769</b>	<b>93.353</b>

Im Geschäftsjahr 2025 realisierte die Gruppe einen Sanierungsgewinn, der überwiegend auf finanzielle Verbindlichkeiten entfiel. Die zugehörigen Erläuterungen finden sich unter Punkt 2 „Informationen im Zusammenhang mit den im Jahr 2025 abgeschlossenen Sanierungsverfahren von wesentlichen Tochterunternehmen“. Der realisierte Sanierungsgewinn entfiel mit TEUR 1.019.903 auf Finanzverbindlichkeiten, was konkret einem Bilanzwert an Finanzverbindlichkeiten von TEUR 1.457.006 entspricht, der Teil der Sanierungsverfahren war.

Die verbleibenden Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen Darlehen von Tochterunternehmen der Gruppe, die nicht Teil der Sanierungsverfahren waren.

Zur Begleichung der Sanierungsquoten hat die Bajaj Auto International Holdings BV, Niederlande, der Bajaj Mobility-Gruppe über die KTM AG ein Restrukturierungsdarlehen von TEUR 450.000 mit einer Laufzeit von drei Jahren, d. h. bis zum 30.12.2028, gewährt. Die oben dargestellte Abweichung zwischen Nominale und Buchwert begründet sich auf erfassten Zinsabgrenzungen. Bei der Bajaj Auto International Holdings BV handelt es sich um ein verbundenes Unternehmen seit dem Wechsel des Mehrheitseigentümers der Bajaj Auto International Holdings AG bzw. der Bajaj Mobility AG.

Zugleich hat die Bajaj Auto International Holdings AG ihrem Tochterunternehmen Bajaj Mobility AG ein Darlehen im Umfang von TEUR 350.000 bereitgestellt, dessen Mittel in wesentlichem Umfang zur Begleichung innerkonzernlicher Forderungen der KTM AG genutzt wurden und damit letztlich ebenfalls der KTM AG zufließen. Das Darlehen wurde in mehreren Tranchen gewährt, wobei jede dieser Tranchen eine Laufzeit von drei Jahren aufweist. Die letzte Tranche ist demnach zum 22.05.2028 zu tilgen. Die oben dargestellte Abweichung zwischen Nominale und Buchwert begründet sich auf erfassten Zinsabgrenzungen.

Leasingverbindlichkeiten unterlagen zwar grundsätzlich auch den Sanierungsverfahren, wurden jedoch von den Insolvenzverwaltern detailliert analysiert und als bedingt angemeldete Gläubigerforderungen geführt. Ursächlich hierfür ist die grundlegende betriebliche Notwendigkeit der gemieteten Vermögenswerte. Bei solchen Mietverträgen, die nicht weitergeführt wurden, wurde ein Sanierungsgewinn erfasst, der sich auf TEUR 2.332 beläuft, was einer Höhe an Leasingverbindlichkeiten von TEUR 3.331 entspricht.

**35. VERPFLICHTUNGEN FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER**

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

<b>TEUR</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
Abfertigungen	15.294	19.618
Jubiläumsgelder	6.593	7.289
	<b>21.886</b>	<b>26.907</b>

**Besonderheiten im Zuge des Sanierungsverfahrens**

Bereits im Vorjahr wurde eine (Restrukturierungs-)Rückstellung für diejenigen Ansprüche von Mitarbeitern gebildet, die aus Kündigungen zwischen dem 1. sowie dem 19. Januar 2025 ausgesprochen wurden. Die gegenständlichen Kündigungen waren bereits mit vor dem Bilanzstichtag des Vorjahres von den Sanierungsverwaltern kommuniziert und dem Sanierungsplan zugrunde gelegt. Die zugehörige Rückstellung wurde im Geschäftsjahr 2025 vollumfänglich verbraucht.

**Abfertigungen**

Aufgrund gesetzlicher Vorschriften ist die Bajaj Mobility-Gruppe verpflichtet, an alle MitarbeiterInnen in Österreich, deren Arbeitsverhältnis vor dem 1.1.2003 begann, bei Kündigung durch den Dienstgeber oder zum Pensionsantrittszeitpunkt eine Abfertigungszahlung zu leisten. Diese leistungsorientierte Verpflichtung ist von der Anzahl der Dienstjahre und von dem bei Abfertigungsanfall maßgeblichen Bezug abhängig und beträgt zwischen zwei und zwölf Monatsbezügen.

Für alle nach dem 31.12.2002 begründeten Arbeitsverhältnisse in Österreich zahlt die Gruppe monatlich 1,53 % des Entgelts in eine betriebliche Mitarbeitervorsorgekasse, in der die Beiträge auf einem Konto des Arbeitnehmers veranlagt und diesem bei Beendigung des Dienstverhältnisses ausbezahlt oder als Anspruch weitergegeben werden. Die Gesellschaft ist ausschließlich zur Leistung der Beiträge verpflichtet, die in jenem Geschäftsjahr im Aufwand erfasst werden, für das sie entrichtet wurden (beitragsorientierte Verpflichtung). Für Mitarbeiter von österreichischen Konzernunternehmen, die ab dem 1. Jänner 2003 in das Dienstverhältnis eingetreten sind, wurden Beiträge für Abfertigungen an eine gesetzliche Mitarbeitervorsorgekasse in Höhe von 1,53 % des Lohnes bzw. Gehaltes einbezahlt. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Beiträge von insgesamt TEUR 3.174 (Vorjahr: TEUR 4.688) eingezahlt.

Die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen für Abfertigungen entwickelte sich wie folgt:

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
<b>Anwartschaftsbarwert:</b>		
Stand am 1.1.	19.618	20.548
Konsolidierungskreisänderungen	0	-885
Dienstzeitaufwendungen	339	416
Zinsenaufwendungen	628	960
Erfolgte Zahlungen	-1.063	-1.233
Ab-/Zugänge	0	-169
Versicherungsmathematischer Gewinn/Verlust (sonstiges Ergebnis)	-3.927	670
Umgliederung zur Veräußerung gehalten	0	-847
Sonstiges	-302	158
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>15.294</b>	<b>19.618</b>

Die gewichteten Restlaufzeiten (Duration) der Abfertigungsverpflichtungen betragen zum 31.12.2025 9 Jahre (Vorjahr: 9 Jahre).

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

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Änderung von Erwartungswerten	-1.623	234
Änderung demografischer Annahmen	-99	38
Änderung finanzieller Annahmen	-2.204	398
<b>Versicherungsmathematischer Gewinn/Verlust</b>	<b>-3.927</b>	<b>670</b>

Der Bewertung der Verpflichtung liegen folgende Annahmen zugrunde:

	31.12.2025	31.12.2024
Diskontierungszinssatz	3,98%	3,41%
Lohn- bzw. Gehaltstrend	1,90%	2,75%
Pensionsalter (mit Übergangsbestimmungen)	63 Jahre	63 Jahre

Der Diskontierungszinssatz wurde unter der Berücksichtigung der durchschnittlichen Laufzeiten und durchschnittlichen Restlebenserwartung festgesetzt. Beim Diskontierungszinssatz handelt es sich um die Rendite, die am Abschlusstichtag für erstrangige, festverzinsliche Industrieanleihen am Markt erzielt wird.

Die Mitarbeiterfluktuation ist betriebspezifisch ermittelt und alters-/dienstzeitabhängig berücksichtigt. Den versicherungsmathematischen Bewertungen liegen länderspezifische Sterbetafeln zugrunde. Als Pensionseintrittsalter wurde das gesetzliche Pensionseintrittsalter je Land gewählt.

Eine Änderung (+/- 0,5 Prozentpunkte) der Parameter „Rechnungszinssatz“ und „Lohn- / Gehaltstrend“ hätte zum 31. Dezember 2025 zu folgenden Auswirkungen auf den Barwert der zukünftigen Zahlungen geführt:

Parameter	Änderung -0,50 Prozentpunkte	Änderung +0,50 Prozentpunkte
Diskontierungszinssatz	4,8%	-4,5%
Lohn- bzw. Gehaltstrend	-4,5%	4,8%

Eine Änderung (+/- 0,5 Prozentpunkte) der Parameter „Rechnungszinssatz“ und „Lohn- / Gehaltstrend“ hätte zum 31. Dezember 2024 zu folgenden Auswirkungen auf den Barwert der zukünftigen Zahlungen geführt:

Parameter	Änderung -0,50 Prozentpunkte	Änderung +0,50 Prozentpunkte
Diskontierungszinssatz	4,6%	-4,3%
Lohn- bzw. Gehaltstrend	-4,3%	4,6%

Die folgende Tabelle zeigt die erwarteten Zahlungen für die leistungsorientierten Pläne in den nächsten Jahren:

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Innerhalb der nächsten 12 Monate	1.146	2.094
Zwischen 2 und 5 Jahre	5.076	6.379
Zwischen 6 und 10 Jahre	5.219	6.088
Über 10 Jahre	11.340	14.175
<b>Summe der erwarteten Zahlungen</b>	<b>22.781</b>	<b>28.736</b>

### Jubiläumsgelder

Aufgrund von kollektivvertraglichen Vereinbarungen sind Gesellschaften der Bajaj Mobility-Gruppe verpflichtet, an MitarbeiterInnen in Österreich Jubiläumsgelder nach Maßgabe der Erreichung bestimmter Dienstjahre (ab 25 Dienstjahren) zu leisten (leistungsorientierte Verpflichtung). Die Zinsen hieraus werden im sonstigen Finanzergebnis erfasst. Die Verpflichtungen für Ansprüche aus Jubiläumsgeldern entwickelten sich wie folgt:

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Stand am 1.1.	7.289	7.419
Konsolidierungskreisänderungen	-17	0
Dienstzeitaufwendungen	530	587
Zinsenaufwendungen	242	371
Erfolgte Zahlungen	-174	-111
Ab-/Zugänge	-27	-98
Versicherungsmathematischer Gewinn/Verlust (erfolgswirksam)	-1.247	-245
Umgliederung zur Veräußerung gehalten	0	12
Sonstige	-3	-646
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>6.593</b>	<b>7.289</b>

Die gewichteten Restlaufzeiten (Duration) der Jubiläumsgeldverpflichtungen betragen zum 31.12.2025 13 Jahre (Vorjahr: 14 Jahre).

**36. ANDERE LANG- UND KURZFRISTIGE SCHULDEN**

Die anderen langfristigen Schulden setzen sich im Wesentlichen wie folgt zusammen:

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Kautionen	5.246	7.338
Optionen auf nicht beherrschende Anteile	0	61.445
Kaufpreisverbindlichkeiten	0	4.616
Sonstige finanzielle Schulden	205	118
<b>Andere langfristige finanzielle Schulden</b>	<b>5.451</b>	<b>73.517</b>
Sonstige andere langfristige nicht finanzielle Schulden	1.294	1.408
<b>Andere langfristige nicht finanzielle Schulden</b>	<b>1.294</b>	<b>1.408</b>
<b>Andere langfristige Schulden</b>	<b>6.745</b>	<b>74.925</b>

Sowohl die Optionen auf nicht beherrschende Anteile wie auch die Kaufpreisverbindlichkeiten aus dem Vorjahr wurden im Zuge von Änderungen im Konsolidierungskreis im Geschäftsjahr 2025 ausgebucht. Die Kaufpreisverbindlichkeiten betrafen im Vorjahr in voller Höhe, die Optionen auf nicht beherrschende Anteile zu einem wesentlichen Teil (TEUR 55.753) die Veräußerungsgruppe „MV Agusta“. Die übrigen Optionen auf nicht beherrschende Anteile des Vorjahres betrafen die Minderheiten an der PIERER MAXCOM MOBILITY OOD, die im Geschäftsjahr 2025 erworben wurden. Die zugehörigen Ausführungen finden sich unter Punkt 8 „Veränderungen im Konsolidierungskreis“.

Die anderen kurzfristigen Schulden setzen sich im Wesentlichen wie folgt zusammen:

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	0	222
Umsatzboni	14.416	31.113
Preisnachlässe	13.770	15.631
Verbindlichkeiten aus Sanierungsverfahren	1.845	0
Sonstige andere kurzfristige finanzielle Schulden	7.262	8.854
<b>Andere kurzfristige finanzielle Schulden</b>	<b>37.293</b>	<b>55.820</b>
Kurzfristige Personalverbindlichkeiten	26.116	60.960
Verbindlichkeiten Finanzämter	3.227	13.915
Vorauszahlungen	3.086	6.399
Sonstige andere kurzfristige nichtfinanzielle Schulden	0	-121
<b>Andere kurzfristige nicht finanzielle Schulden</b>	<b>32.428</b>	<b>81.153</b>
<b>Andere kurzfristige Schulden</b>	<b>69.721</b>	<b>136.973</b>

Die Verbindlichkeiten aus Sanierungsverfahren betreffen bilanziell erfasste Verbindlichkeiten der Gruppe zum Zeitpunkt der Eröffnung der Sanierungsverfahren, die jedoch von den Gläubigern bislang nicht geltend gemacht wurden. Die Gruppe hat mit Rechtskraft der Abschlüsse der Sanierungsverfahren die Sanierungsgewinne hierauf bereits realisiert. Die Gläubiger können ihre Ansprüche aufgrund der national-gesetzlichen Regelungen in Abhängigkeit des jeweiligen Einzelfalls über einen Zeitraum von mehreren Jahren geltend machen.

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

In den anderen kurzfristigen Schulden waren in Summe Verbindlichkeiten enthalten, die im Rahmen der Sanierungsverfahren abgewickelt wurden. Diese führten zu einem Sanierungsgewinn für die Bajaj Mobility-Gruppe von TEUR 39.417, wovon TEUR 27.209 auf die kurzfristigen Personalverbindlichkeiten entfiel. Dies entspricht einem Bilanzwert von TEUR 57.577 bzw., betreffend die Personalverbindlichkeiten, TEUR 38.843. Die zugehörigen Erläuterungen finden sich unter Punkt 2 „Informationen im Zusammenhang mit den im Jahr 2025 abgeschlossenen Sanierungsverfahren von wesentlichen Tochterunternehmen“.

**37. VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN**

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen setzen sich wie folgt zusammen:

<b>TEUR</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
Gegenüber Dritten	118.521	361.000
davon Beträge, die Gegenstand von Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen sind	0	59.204
Gegenüber verbundenen Unternehmen	16.878	5.712
Gegenüber assoziierten Unternehmen	13.764	15.145
	<b>149.162</b>	<b>381.857</b>

Wie bereits oben zu den Finanzverbindlichkeiten beschrieben, betrifft der realisierte Sanierungsgewinn der Gruppe auch Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistung, da auch sie Teil der Sanierungsverfahren waren. Die zugehörigen Erläuterungen finden sich unter Punkt 2 „Informationen im Zusammenhang mit den im Jahr 2025 abgeschlossenen Sanierungsverfahren von wesentlichen Tochterunternehmen“. Der realisierte Sanierungsgewinn entfiel mit TEUR 133.815 auf Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, was konkret einem Bilanzwert von dem Sanierungsverfahren unterliegenden Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nach Konsolidierungseffekten von TEUR 196.157 entspricht.

Hinsichtlich der Angaben zu Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen sei an dieser Stelle auf den nachstehenden gleichnamigen Punkt 38 verwiesen.

**38. LIEFERANTENFINANZIERUNGSVEREINBARUNGEN**

Die Lieferantenfinanzierungsprogramme wurden mit Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens Mitte November 2024 eingestellt. Im Geschäftsjahr 2025 wurde kein neues Lieferantenfinanzierungsprogramm aufgesetzt.

### 39. RÜCKSTELLUNGEN

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

Die Schätzung zukünftiger Aufwendungen ist zwangsläufig zahlreichen Unsicherheiten unterworfen, die in Zukunft zu einer Anpassung der gebildeten Rückstellungen führen können. Es ist nicht auszuschließen, dass die tatsächlichen Aufwendungen für diese Maßnahmen die hierfür gebildeten Rückstellungen in nicht vorhersehbarer Weise übersteigen oder unterschreiten. Nähere Details sind Punkt 6 „Schätzungen und Unsicherheiten bei Ermessensentscheidungen und Annahmen“ zu entnehmen.

Die Rückstellungen haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

TEUR	Rückstellungen für Garantien und Gewährleistung	Rückstellungen für Prozesse	Rückstellungen für Restrukturierung	Sonstige Rückstellungen	Kurzfristige Rückstellungen gesamt
<b>Stand am 1.1.2024</b>	<b>20.523</b>	<b>1.199</b>	<b>0</b>	<b>149</b>	<b>21.871</b>
Konsolidierungskreisänderungen	619	7.726	0	2.166	10.511
Verbrauch	-21.110	-8.347	0	-206	-29.663
Auflösungen	0	0	0	0	0
Zuführungen	15.492	1.540	31.424	40.540	88.996
<b>Stand am 31.12.2024</b>	<b>15.524</b>	<b>2.118</b>	<b>31.424</b>	<b>42.649</b>	<b>91.715</b>
Konsolidierungskreisänderungen	0	-7	0	0	-7
Währungsumrechnung	0	311	0	0	311
Verbrauch	-12.915	-88	-31.424	-42.649	-87.076
Auflösungen	0	0	0	0	0
Zuführungen	8.282	484	0	0	8.766
<b>Stand am 31.12.2025</b>	<b>10.891</b>	<b>2.817</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13.708</b>

Die im Geschäftsjahr 2024 gebildeten Rückstellungen für Restrukturierung wurden im Geschäftsjahr 2025 im Zuge des erfolgreichen Abschlusses der Sanierungsverfahren vollständig verbraucht.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalteten im Vorjahr im Wesentlichen Rückstellungen zur Begleichung bestehender Verträge im Fahrradsegment. Im Geschäftsjahr 2025 wurden diese mit der weitestgehend abgeschlossenen Abwicklung des Fahrradsegments vollständig in Anspruch genommen.

#### **40. HAFTUNGSVERHÄLTNISSE**

Die Bajaj Mobility-Gruppe verfügt zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 über Eventualverbindlichkeiten aus Haftungsverhältnissen für Kreditlinien Dritter in Höhe von TEUR 4.630 (Vorjahr: TEUR 4.000 aus Haftungsverhältnissen für Kreditlinien Dritter).

Die Bajaj Mobility hat am 01.08.2024 gegenüber der Erste Group Bank AG erklärt, dass sie ihre Rechte als Eigentümerin an verschiedenen direkten und indirekten Beteiligungen in einer solchen Weise ausüben werde, dass diese im Sinne einer ordentlichen kaufmännischen Praxis finanziell so ausgestattet sind, dass diese ihre Verbindlichkeiten aus der ErsteConfirming Geschäftsbeziehung termingerecht bedienen können.

Diese Erklärung vom 01.08.2024 stellt aus Sicht der Bajaj Mobility AG eine weiche Patronatserklärung dar, aus der keine Einstandspflicht bzw. Zahlungsverpflichtung der Bajaj Mobility AG als Patron gegenüber der Erste Group Bank AG resultiert. Die rechtliche Qualifikation der Erklärung vom 01.08.2024 ist derzeit Gegenstand gerichtlicher Klärung. Das Management erwartet nach derzeitigem Stand aus diesem Sachverhalt keinen wesentlichen Mittelabfluss.

## VI. ANGABEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Die Veränderungen der in der Kapitalflussrechnung dargestellten Bilanzposten sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da nicht zahlungswirksame Effekte neutralisiert werden.

Die sonstigen nicht zahlungswirksamen Aufwendungen (Erträge) im Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit setzen sich aus verschiedenen Einzelpositionen zusammen. Diese lassen sich wie folgt darstellen:

TEUR	2025	2024
Nicht zahlungswirksame Erträge / Aufwendungen aus Änderungen im Konsolidierungskreis	-30.896	-5.922
Bewertungen von Fremdwährungspositionen	45.406	8.959
Wertberichtigungen auf Forderungen	2.712	15.340
Wertberichtigungen auf Vorräte	28.874	113.195
Noch nicht zahlungswirksame Erträge aus Förderungen	-10.849	-17.699
Restrukturierungsaufwendungen zur Realisation des Sanierungsgewinns	8.518	0
Bildung / Auflösung Restrukturierungsrückstellung	-31.424	31.424
Nicht zahlungswirksamer Aufwand aus nicht einholbaren Vorsteuerguthaben	8.049	0
Sonstiges	20.756	31.797
<b>Sonstige nicht-zahlungswirksame Erträge (Aufwendungen)</b>	<b>41.145</b>	<b>177.095</b>

Die nicht zahlungswirksamen Erträge bzw. Aufwendungen aus Änderungen im Konsolidierungskreis stellen erfolgswirksame Vorgänge der Erst- und Entkonsolidierung dar.

Bis zum Abschluss des Sanierungsverfahrens fanden verschiedene Einigungen mit Gläubigern statt, auf welche die Gruppe Sanierungsgewinne erfasst hat. Diese Einigungen betreffen im Wesentlichen Schadenersatzansprüche sowie Nachzahlungen zu Ansprüchen von Mitarbeitern und finden sich oben unter den Restrukturierungsaufwendungen zur Realisation des Sanierungsgewinns.

Die Auszahlungen zur Realisierung des Sanierungsgewinns wurden vollständig im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit als eigenständige, separate Position erfasst. Die einzelnen Zeilen der Kapitalflussrechnung, einschließlich derer des Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit betreffend Finanzschulden, wurden um die zugehörigen nicht zahlungswirksamen sowie auch zahlungswirksamen Effekte bereinigt.

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

TEUR	Buchwert 1.1.2025	Zahlungs- wirksame Ver- änderung	Zahlungsunwirksame Veränderung						Buchwert 31.12.2025
			Abgang im Zuge des Sanier- ungsver- fahrens	Erwerb / Abgang	Verände- rungen im Kon- solidier- ungskreis	Umglieder- ung	Trans- aktions- kosten	Abgren- zung Zin- sen, Fremd- währungs- effekte, sonstiges	
Kurzfristige Finanzschulden	1.689.494	-215.895	-1.453.674	0	-208	-51.211	0	35.256	3.762
Langfristige Finanzschulden	28.833	764.268		0	0	51.211	746	28.520	873.577
Leasingverbind- lichkeiten (kurzfristig)	23.275	-21.625	-3.331	0	-142	18.517	0	0	16.695
Leasingverbind- lichkeiten (langfristig)	64.521	0		-3.788	-131	-18.517	0	-439	41.645
<b>Summe</b>	<b>1.806.123</b>	<b>526.748</b>	<b>-1.457.005</b>	<b>-3.788</b>	<b>-481</b>	<b>0</b>	<b>746</b>	<b>63.336</b>	<b>935.679</b>

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

TEUR	Buchwert 1.1.2024	Zahlungs- wirksame Ver- änderung	Zahlungsunwirksame Veränderung						Buchwert 31.12.2024
			Erwerb	Verände- rungen im Kon- solidier- ungskreis	Umglieder- ung	Klassifi- zierung als zur Ver- äußerung gehalten	Trans- aktions- kosten	Abgren- zung Zin- sen, Fremd- währungs- effekte, sonstiges	
Kurzfristige Finanzschulden	52.378	687.911	0	5.417	933.478		0	10.310	1.689.494
Langfristige Finanzschulden	909.238	47.031	0	3.500	-933.478		2.542	0	28.833
Leasingverbindlich- keiten (kurzfristig)	19.671	-22.612	0	-559	26.775		0	0	23.275
Leasingverbindlich- keiten (langfristig)	53.611	0	37.006	1.072	-26.775	-435	0	42	64.521
<b>Summe</b>	<b>1.034.898</b>	<b>712.330</b>	<b>37.006</b>	<b>9.430</b>	<b>0</b>	<b>-435</b>	<b>2.542</b>	<b>10.352</b>	<b>1.806.123</b>

Eine Überleitungsrechnung zwischen der bilanziellen Veränderung der Positionen des Working Capital Employed – konkret der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – und den in der Kapitalflussrechnung dargestellten Werten kann für das Geschäftsjahr wie nachstehend angeführt dargestellt werden. Die ausgewiesenen zahlungsunwirksamen Veränderungen können nicht unmittelbar aus dem vorliegenden Konzernabschluss abgeleitet werden, da die für die Konzernkapitalflussrechnung Veränderungen zum Vorjahr relevant sind.

TEUR	Buchwert 1.1.2025	Buchwert 31.12.2025	KFR- relevante Buchwert- änderung	Zahlungsunwirksame Veränderung						Zahlungs- wirksame Ver- änderung
				Abgang im Zuge des Sa- nierungs- verfahrens	Erwerb / Abgang	Verände- rungen im Kon- solidier- ungs- kreis	Wert- minder- ungen	Klassifi- zierung als zur Veräußer- ung gehalten	Fremd- währ- ungsef- fekte und sonstiges	
Vorräte	617.852	377.062	240.790	0	0	-10.627	0	-28.118	-33.772	<b>168.272</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	289.422	114.747	174.675	0	0	-3.510	-2.124	-18.754	-69.932	<b>80.355</b>
Verbindlichkeite n aus Lieferungen und Leistungen	381.857	149.162	-232.695	196.157	12.164	1.196	0	14.664	14.237	<b>5.723</b>
<b>Summe</b>	<b>1.289.131</b>	<b>640.971</b>	<b>182.770</b>	<b>196.157</b>	<b>12.164</b>	<b>-12.941</b>	<b>-2.124</b>	<b>-32.208</b>	<b>-89.468</b>	<b>254.350</b>

Eine Überleitungsrechnung zwischen der bilanziellen Veränderung der Positionen des Working Capital Employed – konkret der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – und den in der Kapitalflussrechnung dargestellten Werten kann für das Vorjahr wie nachstehend angeführt dargestellt werden. Die ausgewiesenen zahlungsunwirksamen Veränderungen können nicht unmittelbar aus dem vorliegenden Konzernabschluss abgeleitet werden, da die für die Konzernkapitalflussrechnung Veränderungen zum Vorjahr relevant sind.

TEUR	Buchwert 1.1.2024	Buchwert 31.12.2024	KFR- relevante Buchwert- änderung	Zahlungsunwirksame Veränderung					Zahlungs- wirksame Ver- änderung
				Erwerb / Abgang	Verände- rungen im Kon- solidier- ungskreis	Wertminder- ungen	Klassifi- zierung als zur Veräußer- ung gehalten	Fremd- währ- ungsef- fekte und sonstiges	
Vorräte	857.255	617.852	239.403	0	34.654	-100.262	-89.845	6.899	<b>90.849</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	350.801	289.422	61.379	0	-23.884	-10.783	-13.341	-5.833	<b>7.538</b>
Verbindlichkeite n aus Lieferungen und Leistungen	676.978	381.857	-295.121	18.070	-20.113	0	21.507	27.659	<b>-247.999</b>
<b>Summe</b>	<b>1.885.034</b>	<b>1.289.131</b>	<b>5.661</b>	<b>18.070</b>	<b>-9.343</b>	<b>-111.045</b>	<b>-81.680</b>	<b>28.724</b>	<b>-149.612</b>

## VII. BERICHT ZU FINANZIELLEN RISIKEN

Die Bajaj Mobility-Gruppe unterliegt hinsichtlich ihrer Vermögenswerte, Schulden und geplanten Transaktionen Kredit-, Markt- und Liquiditätsrisiken. Ziel des Finanzrisikomanagements ist es, diese Risiken zu steuern und zu begrenzen. Der Vorstand und der Aufsichtsrat werden regelmäßig über Risiken informiert, welche die Geschäftsentwicklung maßgeblich beeinflussen können. Die Grundsätze des Finanzrisikomanagements werden durch den Aufsichtsrat und den Vorstand festgelegt und überwacht. Die Umsetzung obliegt dem Konzern-Treasury.

Im Geschäftsjahr 2024 führten insbesondere die Liquiditätsrisiken und schließlich die fehlende Liquidität der KTM AG zur Eröffnung insolvenzrechtlicher Sanierungsverfahren. Damit wurden die Ziele des Finanzrisikomanagements der Bajaj Mobility-Gruppe, die jederzeitige Zahlungsfähigkeit und die finanzielle Flexibilität sicherzustellen, verfehlt. Die erfolgreiche und planungsgetreue Umsetzung der Fortbestehensprognose, die als Plan dem Sanierungsverfahren zugrunde gelegt wurde, ist jedoch weiterhin mit Unsicherheiten behaftet und unterliegt exogenen und endogenen Faktoren.

Die Eröffnung der insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren insbesondere der KTM AG hatte zur Folge, dass die in Sicherungsbeziehungen eingesetzten Derivate von den anbietenden Kreditinstituten terminiert wurden. Damit wurden alle Cashflow-Hedge-Beziehungen der Gruppe, die auf Zinsderivaten beruhten, zum Ende des Geschäftsjahres 2024 beendet. Im Geschäftsjahr 2025 wurden keine neuen Derivate oder Cashflow-Hedge-Beziehungen begeben, sodass die Gruppe zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 über keine dergleichen verfügt.

### Währungsrisiken

Als weltweit tätiges Unternehmen ist die Bajaj Mobility-Gruppe von weltwirtschaftlichen Rahmendaten wie der Veränderung von Währungsparitäten oder den Entwicklungen auf den Finanzmärkten beeinflusst. Insbesondere die Wechselkursentwicklung des US-Dollars, der im Fremdwährungsrisiko der Bajaj Mobility-Gruppe das höchste Einzelrisiko darstellt, nimmt für die Umsatz- und Ertragsentwicklung des Unternehmens eine tragende Rolle ein. Durch die zunehmende Bedeutung des USD im Einkauf wird das Fremdwährungsrisiko beim USD wesentlich verringert („*natural hedge*“). Im Geschäftsjahr 2025 wurden rund 31% der Umsätze (Vorjahr: 25%) in US-Dollar erzielt.

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

Für das Währungsrisiko wird eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt. Dabei werden Effekte aus der Änderung des Wechselkurses um +/- 10% auf den Gewinn und Verlust, das sonstige Ergebnis und das Eigenkapital aufgezeigt. Als Basis wurden die betroffenen Bankguthaben, Forderungen und Verbindlichkeiten des Konzerns sowie künftige Ein- und Auszahlungen in Fremdwährung herangezogen. Dabei wurde unterstellt, dass das Risiko am Bilanzstichtag im Wesentlichen das Risiko während des Geschäftsjahres repräsentiert. Als Steuersatz wurde der Konzernsteuersatz in Höhe von 23% verwendet. Außerdem wurde bei der Analyse unterstellt, dass alle anderen Variablen, insbesondere Zinssätze, konstant bleiben. Bei der Analyse wurden jene Währungsrisiken von Finanzinstrumenten, die in einer von der funktionalen Währung abweichenden Währung denominated und monetärer Art sind, einbezogen.

Währungsrisiken aus Euro-Positionen in Tochterunternehmen, deren funktionale Währung vom Euro abweicht, wurden dem Währungsrisiko der funktionalen Währung des jeweiligen Tochterunternehmens zugerechnet. Risiken aus Fremdwährungspositionen abseits vom Euro wurden auf Konzernebene aggregiert. Wechselkursbedingte Differenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen in die Konzernwährung blieben unberücksichtigt.

Die Bajaj Mobility-Gruppe legt der Analyse folgende Annahme zu Grunde:

- » Für die Sensitivität des Gewinns und Verlusts werden Bankguthaben, Forderungen und Verbindlichkeiten des Konzerns in Fremdwährung berücksichtigt, die nicht in der funktionalen Währung der Konzerngesellschaft bilanziert sind.

Erhöhung (+) / Verminderung (-) TEUR	Aufwertung um 10%		Abwertung um 10%	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern)	-4.068	-20.905	4.972	25.550
<b>Veränderung des Eigenkapitals</b>	<b>-4.068</b>	<b>-20.905</b>	<b>4.972</b>	<b>25.550</b>

### Zinsänderungsrisiken

Die Finanzinstrumente sind sowohl aktiv- als auch passivseitig teilweise variabel verzinst. Das Risiko besteht demnach im steigenden Zinsaufwand bzw. sinkenden Zinsertrag, die sich aus einer nachteiligen Veränderung der Marktzinsen ergeben. Die untenstehenden Angaben beziehen sich auf Eigenschaften von Finanzinstrumenten zum Bilanzstichtag.

Wie einleitend bereits erläutert, zog die Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens die Terminierung von in Sicherungsbeziehungen eingesetzten Derivate durch die anbietenden Kreditinstitute nach sich. Cashflow-Hedge-Sicherungen auf fremde Währungen, die in erster Linie in den Vertriebstöchtern KTM Sportmotorcycle GmbH und Husqvarna Mobility GmbH sowie deren Töchter eingesetzt wurden, blieben von der Kündigung durch die Kreditinstitute unberührt. Zum Bilanzstichtag 31.12.2025 war kein Zinsswap zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken aufrecht.

Zinsänderungsrisiken resultierten im Wesentlichen aus originären, variabel verzinsten Finanzinstrumenten (Cashflow-Risiko). Für die Zinsänderungsrisiken dieser Finanzinstrumente wurden Sensitivitätsanalysen durchgeführt, die die Auswirkungen von hypothetischen Änderungen des Marktzinsniveaus auf Ergebnis (nach Steuern) und Konzerneigenkapital zeigen. Als Basis wurden die betroffenen Bestände zum Bilanzstichtag herangezogen. Dabei wurde unterstellt, dass das Risiko am Bilanzstichtag im Wesentlichen das Risiko während des Geschäftsjahres repräsentiert. Als Steuersatz wurde der Konzernsteuersatz in Höhe von 23% verwendet. Außerdem wurde bei der Analyse unterstellt, dass alle anderen Variablen, insbesondere Wechselkurse, konstant bleiben.

Die Hauptursachen für Ineffektivität im Rahmen von Zinssicherungen sind

- » der Einfluss des Kreditrisikos der Gegenpartei und des Konzerns auf den beizulegenden Zeitwert der Zinsderivate, der sich nicht in der Änderung des beizulegenden Zeitwertes der abgesicherten Zahlungsströme, die auf Änderungen der Zinssätze zurückzuführen sind, widerspiegelt, und
- » die Unterschiede bei den Parametern (z. B. Zinsanpassungstermine) zwischen den Derivaten und den gesicherten Grundgeschäften.

Für das Zinsrisiko stellen sich die Exposures zum Stichtag in Form der Buchwerte sowie deren vertraglicher Verzinsung wie folgt dar:

<b>Erhöhung (+) / Verminderung (-)</b>	<b>Anhang Nr.</b>	<b>fix verzinst</b>	<b>variabel verzinst</b>	<b>nicht verzinst</b>	<b>Summe</b>
<b>31.12.2025</b>					
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente <sup>1)</sup>		0	137.270	0	137.270
Forderungen aus Finanzierungstätigkeit	28, 31	2.897	0	0	2.897
Finanzierungsvolumen ABS-Programm und Factoring		0	-84.338	0	-84.338
Finanzielle Verbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	35	-21.890	-913.788	0	-935.679
<b>Summe</b>		<b>-18.994</b>	<b>-860.857</b>	<b>0</b>	<b>-879.851</b>
<b>31.12.2024</b>					
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente <sup>1)</sup>		0	163.407	0	163.407
Forderungen aus Finanzierungstätigkeit	28, 31	6.140	0	0	6.140
Finanzierungsvolumen ABS-Programm		0	-251.339	0	-251.339
Finanzielle Verbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverhältnissen	35	-392.353	-1.413.769	0	-1.806.122
<b>Summe</b>		<b>-386.213</b>	<b>-1.501.701</b>	<b>0</b>	<b>-1.887.914</b>

1) Variable Verzinsung mit Null-Floor des Referenzzinssatzes

Für das oben dargestellte Zinsrisiko wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt. Dabei werden die Änderungen des Zinssatzes um +/- 100 Basispunkte auf den Gewinn und Verlust, das sonstige Ergebnis und das Eigenkapital aufgezeigt.

<b>Erhöhung (+) / Verminderung (-)</b>	<b>Erhöhung um 100 BP</b>		<b>Verringerung um 100 BP</b>	
	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
<b>TEUR</b>				
Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern)	6.629	-11.382	-6.629	11.382
<b>Veränderung des Eigenkapitals</b>	<b>6.629</b>	<b>-11.382</b>	<b>-6.629</b>	<b>11.382</b>

**Ausfallrisiken (Kredit- bzw. Bonitätsrisiken)**

Das Ausfallrisiko ist das Risiko von finanziellen Verlusten, falls ein Kunde oder die Vertragspartei eines Finanzinstruments seinen bzw. ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Das Ausfallrisiko der Bajaj Mobility-Gruppe besteht grundsätzlich hinsichtlich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die gewährten maximalen Zahlungsziele wurden im Zuge des Sanierungsverfahrens deutlich gesenkt: Das maximale Zahlungsziel beläuft sich im Geschäftsjahr 2025 auf 180 Tage (Vorjahr: 270 bis 360 Tage).

Auf der Aktivseite stellen die ausgewiesenen Buchwerte gleichzeitig das maximale Ausfallrisiko dar. Mit Ausnahme der unter Punkt 43 „Aufrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten“ dieses Konzernanhangs beschriebenen Aufrechnungsvereinbarung gibt es zusätzlich keine generellen Aufrechnungsvereinbarungen.

## Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Vertragsvermögenswerte

Das Ausfallrisiko bei Forderungen gegenüber Kunden kann in einer Gesamtbetrachtung unverändert als gering eingeschätzt werden, da die Bonität neuer und bestehender Kunden laufend geprüft wird und Sicherheiten gefordert werden.

Das Risikomanagement der Gruppe führt eine Analyse und Beurteilung von Neukunden durch. Zunächst werden diese individuell hinsichtlich ihrer Kreditwürdigkeit analysiert. Die Analyse umfasst externe Ratings, soweit erhältlich, sowie Jahresabschlüsse, Auskünfte von Kreditagenturen und Bankauskünfte. Konzernweit werden standardisierte Verträge mit Kunden abgeschlossen, wobei für jeden Kunden bestimmte Verkaufslimits festgelegt und laufend überprüft werden. Alle Umsätze, die über diese Limits hinausgehen, bedürfen der Zustimmung des Risikomanagements.

Ausfallrisiken von Forderungen gegenüber Kunden werden in der Gruppe durch bankmäßige Sicherheiten (Garantien, Akkreditive) abgesichert. In internen Richtlinien werden die Ausfallrisiken festgelegt und darauf aufbauend laufend kontrolliert.

Es bestehen weitgehend langjährige Geschäftsbeziehungen mit Händlern und Importeuren. Durch eine laufende Überwachung des Ausfallrisikos bzw. der Bonität der Kunden wird jede Forderung individuell auf den Bedarf einer Wertberichtigung überprüft.

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum 31.12.2025 wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>Nicht in der Bonität beeinträchtigt</b>	<b>In der Bonität beeinträchtigt</b>	<b>Summe</b>
<b>TEUR</b>			
Nicht überfällig	80.212	0	80.212
Überfällig 1-30 Tage	15.051	0	15.051
Überfällig 31-61 Tage	2.290	0	2.290
Überfällig 61-90 Tage	890	0	890
Überfällig > 90 Tage	7.458	24.292	31.750
<b>Gesamter Bruttobuchwert</b>	<b>105.900</b>	<b>24.292</b>	<b>130.192</b>
Wertminderung	-313	-15.130	-15.444
<b>Summe</b>	<b>105.587</b>	<b>9.162</b>	<b>114.748</b>

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum 31.12.2024 wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>Nicht in der Bonität beeinträchtigt</b>	<b>In der Bonität beeinträchtigt</b>	<b>Summe</b>
<b>TEUR</b>			
Nicht überfällig	220.448	0	220.448
Überfällig 1-30 Tage	34.188	0	34.188
Überfällig 31-61 Tage	5.446	0	5.446
Überfällig 61-90 Tage	4.583	0	4.583
Überfällig > 90 Tage	3.309	49.460	52.769
<b>Gesamter Bruttobuchwert</b>	<b>267.974</b>	<b>49.460</b>	<b>317.434</b>
Wertminderung	-794	-27.218	-28.012
<b>Summe</b>	<b>267.180</b>	<b>22.242</b>	<b>289.422</b>

Zur Ermittlung des Wertminderungsbedarfes für nicht einzelwertberichtete Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden in der Bajaj Mobility-Gruppe die Ausfälle der letzten Jahre evaluiert. Die Analyse hat ergeben, dass nur ein unwesentliches Risiko für Forderungen mit einer gewissen Überfälligkeit besteht. Die Einschätzung der Verlustquoten basiert auf historischen Ausfallquoten bezogen auf Überfälligkeiten und unter Bedachtnahme von zukunftsorientierten Informationen.

Hinsichtlich des weder wertgeminderten, noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands der finanziellen Liefer- und sonstigen Forderungen deuten zum Abschlussstichtag keine Anzeichen darauf hin, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden. Es liegen keine Konzentrationsrisiken vor.

#### **Einschätzung der erwarteten Kreditverluste**

Auf Basis der in der Vergangenheit tatsächlich beobachteten Ausfälle wurde eine durchschnittliche Ausfallsquote von 0,233% (Vorjahr: 0,235%) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ermittelt. Es bleibt unverändert zum Vorjahr festzuhalten, dass makroökonomische Unsicherheiten und ein anhaltend erhöhtes Zinsniveau ein schwieriges Marktumfeld bedingen. Ein zusätzliches Risiko begründen die insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren der Gruppe, insbesondere der KTM AG, denn obschon diese rechtlich erfolgreich abgeschlossen wurden, bei (End-)Kunden unverändert Unsicherheiten bzgl. angebotener Garantieleistungen, der Produktzuverlässigkeit, der Versorgung mit Ersatzteilen sowie weiterer Reputationsschäden u.Ä. Die Risikoprämie für zukunftsbezogene Entwicklungen blieb im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Es wurde eine Auflösung von TEUR 481 (Vorjahr: Zuführung von TEUR 493) zur Wertberichtigung für erwartete Verluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfasst. Grund hierfür ist der wesentlich reduzierte Forderungsstand zum Bilanzstichtag. Per 31.12.2025 beträgt die Wertminderung für erwartete Verluste TEUR 313 (Vorjahr: TEUR 794).

#### **Entwicklung der Wertberichtigungen in Bezug auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

Die Entwicklung der Wertberichtigungen wird im Anhang unter Punkt 29 „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen“ beschrieben.

#### **Zahlungsmittel und -äquivalente, sonstige finanzielle Vermögenswerte und Derivate**

Kreditverluste von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten und sonstigen finanziellen Vermögenswerten werden auf Basis durchschnittlicher Ausfallsquoten und des Ratings des Instrumentes ermittelt. Eine signifikante Änderung des Kreditrisikos wird auf Basis von Rating und Zahlungsverzug bestimmt.

Unter Berücksichtigung der Kurzfristigkeit dieser Position und angesichts des guten Ratings der Banken geht der Konzern davon aus, dass es sich bei diesen Beständen um Finanzinstrumente mit niedrigem Ausfallrisiko handelt und die erwarteten Verluste vernachlässigbar sind.

Es gibt keine Hinweise auf zusätzliche Wertminderungserfordernisse für finanzielle Vermögenswerte.

**Liquiditätsrisiken**

Die Liquiditätsrisiken der Bajaj Mobility-Gruppe liegen in erster Linie darin, dass die Einzahlungen aus Umsatzerlösen durch eine Abschwächung der Nachfrage unter den Planannahmen liegen. Diesem Risiko begegnete die Bajaj Mobility-Gruppe durch Vorhaltung einer Liquiditätsreserve in Form von ungenutzten Kreditlinien und bei Bedarf in Form von Barbeständen bei Banken von hoher Bonität. Nach Abschluss der Sanierungsverfahren verfügt die Gruppe wieder über eine ausreichende Liquiditätsdeckung auf Basis aktueller Planungsrechnungen. Darüber hinaus wird eine direkte Cashflow-Planung auf wöchentlicher Basis durchgeführt und es erfolgt eine strenge Ausgabenkontrolle über unternehmensinterne Freigabeprozesse vor dem Hintergrund der Analyse betriebsnotwendiger Transaktionen.

Wie in Punkt 42 beschrieben, nimmt der Konzern an einem Factoring-Programm teil, dessen Zweck es ist, eine effiziente Zahlungsabwicklung und Zwischenfinanzierung zu ermöglichen. Diese ermöglicht dem Konzern, die Zahlungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu zentralisieren und gleichzeitig Flexibilität bei der Liquiditätssteuerung zu erhalten.

In den Kreditvereinbarungen der Gruppe sind keine Covenants enthalten, die zur vorzeitigen Fälligkeit berechtigen.

Der Free Cashflow stellt eine wesentliche Steuerungsgröße der Bajaj Mobility-Gruppe dar.

Die vertraglich vereinbarten (undiskontierten) Cashflows (Zins- und Tilgungszahlungen) sowie die Restlaufzeiten der finanziellen Schulden setzen sich wie nachstehend dargestellt zusammen. Dabei beziehen sich die Angaben zu Zahlungszielen auf den Status der vertraglichen Verpflichtungen per 31.12.2025.

TEUR	Buchwert 31.12.2025	Cashflows 2026			Cashflows 2027 bis 2030			Cashflows ab 2031		
		Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung
<b>Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten</b>										
<b>Zu fortgeführten Anschaffungskosten</b>										
Finanzverbindlichkeiten	877.339	2.184	95.667	2.537	6.056	164.533	857.926	22.550	0	16.876
Verbindlichkeiten aus Leasing- verhältnissen	58.339	0	1.586	16.695	0	3.193	29.584	0	3.640	12.061
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	149.162	0	0	149.162	0	0	0	0	0	0
davon Verbindlichkeiten, die Gegenstand von Lieferantenfinanzierungs- vereinbarungen sind	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Andere kurz- und langfristige finanzielle Schulden	42.744	0	0	42.539	0	0	205	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>1.127.585</b>	<b>2.184</b>	<b>97.253</b>	<b>210.933</b>	<b>6.056</b>	<b>167.727</b>	<b>887.715</b>	<b>22.550</b>	<b>3.640</b>	<b>28.937</b>

TEUR	Buchwert 31.12.2024	Cashflows 2025			Cashflows 2026 bis 2029			Cashflows ab 2030		
		Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung	Zinsen fix	Zinsen variabel	Tilgung
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten</b>										
<b>Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente</b>										
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind	188	0	0	188	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cashflow-Hedge)	34	0	0	34	0	0	0	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>222</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>222</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1)</sup></b>										
<b>Zu fortgeführten Anschaffungskosten</b>										
Finanzverbindlichkeiten	1.718.326	14.494	21.904	913.833	42.775	53.404	481.487	32.794	12.207	340.226
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	381.857	0	0	381.857	0	0	0	0	0	0
davon Verbindlichkeiten, die Gegenstand von Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen sind	59.204	0	0	59.204	0	0	0	0	0	0
Andere kurz- und langfristige finanzielle Schulden	129.115	0	0	129.115	0	0	0	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>2.229.298</b>	<b>14.494</b>	<b>21.904</b>	<b>1.424.805</b>	<b>42.775</b>	<b>53.404</b>	<b>481.487</b>	<b>32.794</b>	<b>12.207</b>	<b>340.226</b>
<b>Summe</b>	<b>2.229.520</b>	<b>14.494</b>	<b>21.904</b>	<b>1.425.027</b>	<b>42.775</b>	<b>53.404</b>	<b>481.487</b>	<b>32.794</b>	<b>12.207</b>	<b>340.226</b>

1) Davon im Insolvenzverfahren: Finanzielle Verbindlichkeiten TEUR 943.488; Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen unter bedingter Forderungsanmeldung TEUR 58.380; Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen TEUR 196.411; Scheindarlehen TEUR 495.000; andere kurz- und langfristige finanzielle Schulden TEUR 174

## VIII. FINANZINSTRUMENTE UND KAPITALMANAGEMENT

### 41. GRUNDLAGEN

Die Bajaj Mobility-Gruppe hält zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 ausschließlich originäre Finanzinstrumente (Vorjahr: zusätzlich derivative Finanzinstrumente). Zu den originären Finanzinstrumenten zählen im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Guthaben bei Kreditinstituten, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Finanzverbindlichkeiten. Der Bestand der originären Finanzinstrumente ergibt sich aus der Konzernbilanz bzw. aus dem Konzernanhang.

#### **Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für den Konzernabschluss:**

Forderungen und sonstige Vermögenswerte werden im Zugangszeitpunkt mit dem beizulegenden Zeitwert und in den Folgeperioden zu fortgeführten Anschaffungskosten unter der Kategorie „*at amortized cost*“ (AC) bewertet. Finanzielle Forderungen sind ebenfalls der Kategorie AC zugeordnet und werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Jener Teil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, der Teil des Factoring-Programmes ist, wird der Kategorie „*at fair value through profit and loss*“ (FVPL) zugeordnet.

Finanzielle Schulden werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten in der Kategorie AC bewertet. Ein Unterschiedsbetrag zwischen dem erhaltenen Betrag und dem Rückzahlungsbetrag wird über die Laufzeit nach der Effektivzinsmethode verteilt und im Finanzergebnis erfasst. Die im Zusammenhang mit aufgenommenen Finanzierungen angefallenen Geldbeschaffungskosten werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfolgswirksam amortisiert. Verbindlichkeiten werden ebenfalls mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die Bajaj Mobility-Gruppe verfügt über keine finanziellen Schulden, die einer anderen Kategorie außer AC zugeordnet sind.

#### **Wertminderungen**

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

Um den Expected Credit Loss zu bestimmen, wurden historische Ausfallsdaten zu Forderungen der letzten zehn Jahre erhoben und nach geografischen Regionen segmentiert. Weiters werden aktuelle wirtschaftliche Faktoren und Prognosen berücksichtigt.

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

## 42. EINSTUFUNG UND BEIZULEGENDE ZEITWERTE

Der Zeitwert eines Finanzinstrumentes wird durch notierte Marktpreise für das identische Instrument auf aktiven Märkten ermittelt (Stufe 1 nach Maßgabe des IFRS 13). Soweit keine notierten Marktpreise auf aktiven Märkten für das Instrument verfügbar sind, erfolgt die Ermittlung des Zeitwertes mittels Bewertungsmethoden, deren wesentliche Parameter ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten basieren (Stufe 2). Ansonsten erfolgt die Ermittlung des Zeitwertes auf Basis von Bewertungsmethoden, für welche zumindest ein wesentlicher Parameter nicht auf beobachtbaren Marktdaten basiert (Stufe 3).

Umgliederungen zwischen den Kategorien nach IFRS 9 werden zum Ende der Berichtsperiode berücksichtigt. Im Geschäftsjahr kam es unter Ausnahme nachstehend beschriebenen Sachverhalts zu keinen Verschiebungen zwischen den Stufen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die im Einklang mit IFRS 13 stehende Bewertungstechnik, die bei der Bestimmung des beizulegenden Zeitwertes verwendet wird, sowie verwendete wesentliche, nicht beobachtbare Inputfaktoren.

<b>Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente</b>		
<b>Art</b>	<b>Bewertungstechnik</b>	<b>Wesentliche, nicht beobachtbare Inputfaktoren</b>
Finanzielle Verbindlichkeiten	Abgezinste Cashflows	Risikoaufschlag für eigenes Bonitätsrisiko

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

TEUR	Buchwert 31.12.2025	Fair Value 31.12. 2025	Beizulegender Zeitwert				Buchwert 31.12.2025			
			Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI (w/o re- cycling)	FVPL Fair Value through P&L	Fair Value - Hedging instruments
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>										
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte	216	216	-	-	216	216	-	216	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.232	2.232	-	-	2.232	2.232	-	-	2.232	-
<b>Summe</b>	<b>2.448</b>									
<b>Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>										
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	137.270	-	-	-	-	-	137.270	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	112.515	-	-	-	-	-	112.515	-	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	53.838	-	-	-	-	-	53.838	-	-	-
<b>Summe</b>	<b>303.623</b>									
<b>Gesamtsumme</b>	<b>306.071</b>									

TEUR	Buchwert 31.12.2024	Fair Value 31.12. 2024	Beizulegender Zeitwert				Buchwert 31.12.2024			
			Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI (w/o re- cycling)	FVPL Fair Value through P&L	Fair Value - Hedging instruments
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>										
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert (Cashflow-Hedge)	6	6	-	6	-	6	-	-	-	6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.424	8.424	-	-	8.424	8.424	-	-	8.424	-
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte	215	215	-	-	215	215	-	215	-	-
<b>Summe</b>	<b>8.645</b>									
<b>Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>										
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	163.406	-	-	-	-	-	163.406	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	280.999	-	-	-	-	-	280.999	-	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	65.659	-	-	-	-	-	65.659	-	-	-
<b>Summe</b>	<b>510.064</b>									
<b>Gesamtsumme</b>	<b>518.709</b>									

Im Laufe des Geschäftsjahres 2025 wurden die vormals bestehenden ABS- und Factoring-Programme endgültig abgewickelt und beendet. Daraufhin hat die Bajaj Mobility-Gruppe im Geschäftsjahr 2025 ein neues Factoring-Programm mit einem Finanzdienstleister aufgenommen, in dessen Rahmen die verkauften Forderungen nach den Regelungen des IFRS 9 zum anhaltenden Engagement ausgebucht werden (analog Vorjahr). Im Rahmen dieses Factoring-Programms werden monatlich revolving Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 100.000 (Vorjahr: TEUR 350.000) verkauft.

Zum Bilanzstichtag wurden in Summe Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 84.338 (Vorjahr: TEUR 251.339) an Dritte verkauft. Bis zu einer vertraglich definierten Höhe trägt die Gruppe weiterhin ein Risiko aus kreditrisikobedingten Ausfällen. Zum Stichtag 31.12.2025 beträgt das hieraus resultierende maximale Verlustrisiko TEUR 2.530 (Vorjahr: TEUR 2.648). Zum Zeitpunkt des Verkaufs wird der erwartete Verlust grundlegend aufwandswirksam als Verbindlichkeit verbucht. Der Buchwert des anhaltenden Engagements beträgt zum 31.12.2024 TEUR 2.530 (Vorjahr: TEUR 2.648) und ist unter den anderen kurzfristigen Schulden ausgewiesen. Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert des anhaltenden Engagements. In der Berichtsperiode wurden aus dem anhaltenden Engagement TEUR -118 (Vorjahr: TEUR -842) und kumuliert seit Transaktionsbeginn TEUR 2.530 (Vorjahr: TEUR 2.648) erfolgswirksam erfasst.

Die Bajaj Mobility-Gruppe übt keine Beherrschung über die Factoring-Beteiligungsunternehmen aus, da die Gruppe über keine bestehenden Rechte verfügt, die maßgeblichen Tätigkeiten der Beteiligungsunternehmen zu beeinflussen. Dazu zählen insbesondere die Auswahl und Finanzierung der anzukaufenden Forderungen sowie die Betreuung notleidender Forderungen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte von finanziellen Schulden (passivseitige Finanzinstrumente) getrennt nach Klassen bzw. Bewertungskategorien gemäß IFRS 9. Unterbleibt die untenstehende Angabe zum beizulegenden Zeitwert bzw. zur Stufe von finanziellen Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, so stellt der Buchwert einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert dar.

TEUR	Buchwert 31.12.2025	Fair Value 31.12. 2025	Beizulegender Zeitwert				Buchwert 31.12.2025			
			Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI (w/o re- cycling)	FVPL Fair Value through P&L	Fair Value - Hedging instruments
<b>Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten</b>										
<b>Zu fortgeführten Anschaffungskosten</b>										
Finanzverbindlichkeiten	935.679	947.396	-	-	947.396	947.396	935.679	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	149.162	149.162	-	-	149.162	149.162	149.162	-	-	-
Andere kurz- und langfristige finanzielle Schulden	42.744	42.744	-	-	42.744	42.744	42.744	-	-	-
<b>Summe</b>	<b>1.127.585</b>									
<b>Gesamtsumme</b>	<b>1.127.585</b>									

TEUR	Buchwert 31.12.2024	Fair Value 31.12. 2024	Beizulegender Zeitwert				Buchwert 31.12.2024			
			Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI (w/o re- cycling)	FVPL Fair Value through P&L	Fair Value - Hedging instruments
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten</b>										
<b>Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente</b>										
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind	188	188	-	188	-	188	-	-	-	188
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cashflow-Hedge)	34	34	-	34	-	34	-	-	-	34
<b>Summe</b>	<b>222</b>									
<b>Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1)</sup></b>										
<b>Zu fortgeführten Anschaffungs- kosten</b>										
Finanzverbindlichkeiten	1.718.326	712.236	-	-	712.236	712.236	1.718.326	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	381.857	-	-	-	-	-	381.857	-	-	-
davon Verbindlichkeiten, die Gegenstand von Lieferantenfinanzierungs- vereinbarungen sind	59.204	-	-	-	-	-	59.204	-	-	-
Optionen auf nicht beherrschende Anteile <sup>2)</sup>	61.445	-	-	-	-	-	-	61.445	-	-
Andere kurz- und langfristige finanzielle Schulden	67.670	-	-	-	-	-	67.670	-	-	-
<b>Summe</b>	<b>2.229.298</b>									
<b>Gesamtsumme</b>	<b>2.229.520</b>									

1) Davon im Insolvenzverfahren: Finanzielle Verbindlichkeiten TEUR 943.488; Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen unter bedingter Forderungsanmeldung TEUR 58.380; Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen TEUR 196.411; Schuldscheindarlehen TEUR 495.000; andere kurz- und langfristige finanzielle Schulden TEUR 174.

2) Bewertung erfolgt nicht über OCI, sondern über die sonstigen Rücklagen im Eigenkapital, weitere Ausführungen siehe Punkt 33.

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

TEUR	aus Zinsen	aus der Folgebewertung zum Fair-Value	aus Wertberichtigung	aus Abgangsergebnis	aus Fremdwährungsbewertung	Nettoergebnis (Summe)
<b>31.12.2025</b>						
Finanzielle Vermögenswerte - Amortised Cost (AC)	6.505	0	-5.802	0	-248	455
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Amortised Cost (AC)	-84.562		0	0	-6.181	-90.743
<b>Summe</b>	<b>-78.057</b>	<b>0</b>	<b>-5.802</b>	<b>0</b>	<b>-6.429</b>	<b>-90.288</b>
<b>31.12.2024</b>						
Finanzielle Vermögenswerte - Amortised Cost (AC)	25.755	0	-26.967	0	630	-582
Fair Value through P&L (FVPL)	0	-139	0	0	0	-139
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Amortised Cost (AC)	-118.164	0	0	0	3.216	-114.948
<b>Summe</b>	<b>-92.409</b>	<b>-139</b>	<b>-26.967</b>	<b>0</b>	<b>3.846</b>	<b>-115.669</b>

Die Veränderungen der Wertberichtigung und der Ausbuchung betreffend der Kategorie Amortised Cost (AC) zugeordnete finanzielle Vermögenswerte sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen der jeweiligen Gemeinkostenbereiche ausgewiesen. Die restlichen Komponenten des Nettoergebnisses sind in den Finanzerträgen bzw. Finanzaufwendungen enthalten.

#### 43. AUFRECHNUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND VERBINDLICHKEITEN

Der Konzern unterhielt im Vorjahr Aufrechnungsvereinbarungen mit Banken im Zusammenhang mit Derivaten. Da die Gruppe zum Stichtag des Geschäftsjahres über keine Derivate verfügt, existieren auch keine entsprechenden Aufrechnungsvereinbarungen. Grundsätzlich wurden die Beträge, die gemäß solchen Vereinbarungen von jeder Gegenpartei an einem einzigen Tag im Hinblick auf alle ausstehenden Transaktionen in der gleichen Währung geschuldet wurden, zu einem einzigen Nettobetrag zusammengefasst, der von einer Partei an die andere zu zahlen war. In bestimmten Fällen – zum Beispiel, wenn ein Kreditereignis wie ein Ausfall eintritt – wurden alle ausstehenden Transaktionen unter der Vereinbarung beendet, der Wert zur Beendigung ermittelt und es war nur ein einziger Nettobetrag zum Ausgleich aller Transaktionen zu zahlen. Eine Saldierung in der Bilanz wurde nicht vorgenommen, da es in der Regel nicht zu einem Nettoausgleich mehrerer Transaktionen aus derartigen Rahmenverträgen kam.

**44. HEDGING**

Die vom Konzern im Vorjahr abgeschlossenen derivativen Finanzinstrumente (Devisentermingeschäfte und Zinsswaps) wurden zur Absicherung des Fremdwährungs- und Zinsänderungsrisikos abgeschlossen. Ziel des Einsatzes von derivativen Finanzinstrumenten war es, die Differenziertheit von Cashflows aus künftigen Transaktionen auszugleichen. Als Grundlage zur Planung der künftigen Zahlungsflüsse dienten die voraussichtlichen Umsatzerlöse und Materialeinkäufe in Fremdwährung.

Mit Eröffnung des insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahrens insbesondere der KTM AG wurde bereits im Vorjahr der überwiegende Teil der seinerzeit gehaltenen Derivate von den Finanzdienstleistern gekündigt. So wurden die im Eigenkapital gebildeten Rücklagen im Geschäftsjahr 2024 erfolgswirksam erfasst. Ausgenommen hiervon war ein Cashflow-Hedge auf ein Zinsänderungsrisiko: Bei diesem ging die Gruppe weiterhin vom Eintritt der zugrunde gelegten Cashflows aus, sodass die Gruppe eine ratierliche, erfolgswirksame Erfassung über die eigentliche Restlaufzeit des Sicherungsgeschäfts bis April 2025 vornahm.

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

<b>TEUR</b>	<b>Rücklage für die Absicherung von Zahlungsströmen</b>	<b>Rücklage für Absicherungs-kosten</b>	<b>In der Rücklage für die Absicherung von Zahlungsströmen verbleibende Salden aus Sicherungsbeziehungen, bei denen die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften nicht mehr angewendet wird</b>
<b>31.12.2025</b>			
<b>Wechselkursrisiko</b>			
Verkäufe und Forderungen	0	0	0
Käufe von Vorräten	0	0	0
<b>Zinssatzänderungsrisiko</b>			
Variabel verzinste Instrumente	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>31.12.2024</b>			
<b>Wechselkursrisiko</b>			
Verkäufe und Forderungen	0	0	0
Käufe von Vorräten	0	0	0
<b>Zinssatzänderungsrisiko</b>			
Variabel verzinste Instrumente	1.965	0	0
<b>Summe</b>	<b>1.965</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Die Cashflow-Hedge-Rücklage und die Rücklage für Absicherungskosten (nach Steuern) haben sich wie folgt entwickelt:

TEUR	Rücklage für Absicherungskosten	Cashflow-Hedge-Rücklage	Summe
Stand am 1.1.2024	-177	8.497	8.320
<b>Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert wurde</b>			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen - Währungsrisiko)	177	613	790
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Zinsrisiko)	0	-4.013	-4.013
<b>Vorräte</b>			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Vorräten / Herstellungskosten - Währungsrisiko)	0	-121	-121
<b>Veränderung im beizulegenden Zeitwert</b>			
Zugang - Zinsrisiko	0	-3.011	-3.011
<b>Stand am 31.12.2024 = Stand am 1.1.2025</b>	<b>0</b>	<b>1.965</b>	<b>1.965</b>
<b>Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert wurde</b>			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen - Währungsrisiko)	0	-1.965	-1.965
<b>Stand am 31.12.2025</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### 45. KAPITALMANAGEMENT

Zielsetzung des Kapitalmanagements ist es, eine adäquate Kapitalbasis zu erhalten, damit eine der Risikosituation des Unternehmens entsprechende Rendite für die Gesellschafter erzielt, die zukünftige Entwicklung des Unternehmens gefördert und auch für andere Interessensgruppen Nutzen gestiftet werden kann. Zwar wurde diese grundlegende Zielsetzung durch die Notwendigkeit der Eröffnung insolvenzrechtlicher Sanierungsverfahren insbesondere des Vorjahres verfehlt, die damit jedoch in den Vordergrund gerückten Gläubigerinteressen können jedoch mit rechtskräftigem Abschluss der Sanierungsverfahren als weitgehend befriedigt angesehen werden. Die Bajaj Mobility-Gruppe verfolgt nach Wechsel des Mehrheitseigentümers das Ziel unternehmerischer finanzieller Nachhaltigkeit.

Das Management betrachtet als Kapital ausschließlich das buchmäßige Konzerneigenkapital nach IFRS. Zum Bilanzstichtag betrug die Konzerneigenkapitalquote 24,3% (Vorjahr: -8,1%). Die Veränderung des Eigenkapitals ist in der Eigenkapitalveränderungsrechnung dargestellt.

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

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

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Eigenkapital	385.237	-193.749
Bilanzsumme	1.586.073	2.395.834
<b>Eigenkapitalquote</b>	<b>24,3%</b>	<b>-8,1%</b>

Die **Nettoverschuldung** wird von der Gruppe definiert als die Summe der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten (Kredite, Leasingverbindlichkeiten, sowie sonstige verzinsliche Schulden) abzüglich der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Die Zielsetzung liegt dabei in der langfristigen Liquiditätssicherung, der effizienten Inanspruchnahme von Fremdfinanzierungen sowie der finanziellen Risikobegrenzung bei gleichzeitiger Optimierung der Rendite.

Die Nettoverschuldung setzt sich zu den angegebenen Bilanzstichtagen wie folgt zusammen:

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	915.222	93.353
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	20.457	1.712.769
	<b>935.679</b>	<b>1.806.122</b>
Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente	-137.270	-163.407
<b>Nettoverschuldung</b>	<b>798.409</b>	<b>1.642.715</b>

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

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Eigenkapital	385.237	-193.749
Nettoverschuldung	798.409	1.642.715
<b>Gearing</b>	<b>207,3%</b>	<b>-847,9%</b>
Nettoverschuldung	798.409	1.642.715
EBITDA	873.711	-480.783
<b>Dynamische Verschuldung</b>	<b>0,9</b>	<b>-3,4</b>

Das EBITDA ist berechnet als das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit bzw. EBIT zuzüglich Abschreibungen und Aufwendungen aus Wertminderungen nach IAS 36 und IFRS 5. Im Geschäftsjahr 2025 wurde der Betrag der Abschreibung um im Vorjahr wertgeminderte Anlagenabgänge im Umfang von TEUR 10.656 angepasst.

# IX. LEASINGVERHÄLTNISSE

## 46. LEASINGVERHÄLTNISSE ALS LEASINGNEHMER

Die Bajaj Mobility-Gruppe hat für die Nutzung von Grundstücken, Betriebs- und Verwaltungsgebäude bzw. Büroräumlichkeiten und Lagerplätzen, Maschinen (u.a. CNC-Maschinen) sowie im Bereich des Fuhrparks Miet- und Leasingverträge abgeschlossen.

Die Gruppe mietet weiters IT-Ausstattung mit vertraglichen Laufzeiten zwischen einem und fünf Jahren. Diese Miet- und Leasingvereinbarungen sind entweder kurzfristig oder (bzw. und) ihnen liegen Gegenstände von geringem Wert zugrunde. Der Konzern hat das Wahlrecht nach IFRS 16.5-.8 in Anspruch genommen und für diese Miet- und Leasingvereinbarungen weder Nutzungsrechte noch Leasingverbindlichkeiten erfasst.

Ferner werden Leasingverträge für Werkzeuge (Spezialleasing) und Maschinen mit einer Laufzeit von grundsätzlich 3-10 Jahren abgeschlossen.

Im Geschäftsjahr 2025 hat die Gruppe aktivierte Nutzungsrechte aus gemieteten, leerstehenden Räumlichkeiten, die vorrangig für administrative Zwecke genutzt wurden, als nicht mehr betriebsnotwendig klassifiziert. Die zugehörigen Leasingverträge wurden bereits gekündigt und eine darauf entfallende Wertminderung in Höhe von TEUR 1.381 erfasst.

**Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten**

Der Buchwert der Nutzungsrechte stellt sich wie folgt dar:

<b>TEUR</b>	<b>Grundstücke und Gebäude</b>	<b>Maschinen</b>	<b>Betriebs- und Geschäfts- ausstattung</b>	<b>Summe</b>
<b>31.12.2025</b>				
Stand zum 1.1.	25.848	24.290	13.576	63.715
+ / - Zugänge bzw. Abgänge aufgrund von Änderungen im Konsolidierungskreis	-92	0	-229	-321
+ / - Währungsumrechnung Anschaffungs- und Herstellungskosten	-558	0	-617	-1.176
+ Zugänge zu Nutzungsrechten	708	2.521	1.340	4.568
- Abgänge von Nutzungsrechten	-13.897	-11.758	-5.691	-31.346
- / + Zugänge bzw. Abgänge von Abschreibungen aufgrund von Änderungen im Konsolidierungskreis	0	0	98	98
+ / - Währungsumrechnung kumulierte Abschreibung	450	0	390	840
- Abschreibungen auf Nutzungsrechte	-7.392	-4.121	-4.805	-16.318
- Wertminderung von Nutzungsrechten	-1.381	0	0	-1.381
+ Abgänge von Abschreibungen auf Nutzungsrechte	9.741	8.629	4.620	22.990
<b>Buchwert 31.12.2025</b>	<b>13.427</b>	<b>19.561</b>	<b>8.681</b>	<b>41.668</b>
<b>31.12.2024</b>				
Stand zum 1.1.	29.755	19.611	21.078	70.444
+ / - Zugänge bzw. Abgänge aufgrund von Änderungen im Konsolidierungskreis	2.118	363	2.895	5.376
+ / - Währungsumrechnung Anschaffungs- und Herstellungskosten	-95	-2	266	169
+ Zugänge zu Nutzungsrechten	14.511	18.204	6.537	39.252
- Abgänge von Nutzungsrechten	-6.231	-7.283	-12.264	-25.778
- Umgliederung von zur Veräußerung gehaltenen Nutzungsrechten	-378	0	-995	-1.373
- / + Zugänge bzw. Abgänge von Abschreibungen aufgrund von Änderungen im Konsolidierungskreis	-405	0	-2.599	-3.004
+ / - Währungsumrechnung kumulierte Abschreibung	-15	1	-153	-167
- Abschreibungen auf Nutzungsrechte	-11.133	-6.313	-8.008	-25.454
- Wertminderung von Nutzungsrechten	-7.368	-7.016	-4.576	-18.960
+ Abgänge von Abschreibungen auf Nutzungsrechte	4.711	6.560	10.824	22.095
+ Umgliederung Abschreibung von zur Veräußerung gehaltenen Nutzungsrechten	378	0	738	1.116
<b>Buchwert 31.12.2024</b>	<b>25.848</b>	<b>24.125</b>	<b>13.743</b>	<b>63.716</b>

Der Barwert der Mindestleasingzahlungen stellt sich zum jeweiligen Stichtag wie folgt dar:

TEUR	Künftige Mindestleasingzahlungen	Zinszahlungen	Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen
<b>31.12.2025</b>			
< 1 Jahr	15.984	1.586	16.695
> 1 bis 5 Jahre	35.074	3.193	29.584
> 5 Jahre	15.701	3.640	12.061
	<b>66.758</b>	<b>8.419</b>	<b>58.339</b>
<b>31.12.2024</b>			
< 1 Jahr	25.651	2.363	23.288
> 1 bis 5 Jahre	53.815	4.412	49.403
> 5 Jahre	18.931	3.827	15.104
	<b>98.397</b>	<b>10.602</b>	<b>87.795</b>

Die Zahlungsverpflichtungen aus Leasingverhältnissen werden in der Konzernbilanz unter den Finanzverbindlichkeiten, siehe Punkt 34 dieses Anhangs, ausgewiesen.

#### In der Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Kapitalflussrechnung erfasste Beträge

2025 - Leasingvereinbarungen	TEUR
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	1.749
Ertrag aus dem Unterleasingverhältnis von Nutzungsrechten	245
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	5.211
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert, ausgenommen kurzfristige Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	22.055

2024 - Leasingvereinbarungen	TEUR
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	3.908
Ertrag aus dem Unterleasingverhältnis von Nutzungsrechten	245
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	5.978
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert, ausgenommen kurzfristige Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	25.281

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

In der Kapitalflussrechnung wurden Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse in der Höhe von TEUR 50.394 (Vorjahr: TEUR 57.534) erfasst. Davon wurden TEUR 21.625 (Vorjahr: TEUR 22.612; der berichtete Wert von TEUR 22.640 wurde aufgrund eines festgestellten Rechenfehlers angepasst) als Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit und TEUR 28.770 (Vorjahr: TEUR 34.922) als Aufwendungen aus kurzfristigen und geringerwertigen Leasingverhältnisse sowie Zinsaufwendungen und Erträge aus Untermietverhältnissen von Nutzungsrechten im Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit erfasst.

### **Verlängerungsoptionen**

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

### **47. LEASINGVERHÄLTNISSE ALS LEASINGGEBER**

Aus Leasinggebersicht werden sämtliche Leasingverhältnisse als Operating-Leasingverhältnisse eingestuft, da diese so ausgestaltet sind, dass die Bajaj Mobility-Gruppe im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen behält.

Hiervon ausgenommen ist ein Untermietverhältnis, das der Konzern als Finanzierungsleasingverhältnis einstuft. Dieses betrifft die Untervermietung eines Gebäudes durch die Gruppe, das als Nutzungsrecht in den Sachanlagen ausgewiesen wurde. Im Geschäftsjahr 2025 wurden keine Untermietverhältnisse neu abgeschlossen und bilanziert. Der Konzern hat in 2025 Zinserträge auf Leasingforderungen in der Höhe von TEUR 10 (Vorjahr TEUR 10) erfasst. Die Leasingforderungen aus Untermietverhältnissen betragen per 31. Dezember 2025 TEUR 767 (Vorjahr: TEUR 767). Davon sind TEUR 253 (Vorjahr TEUR 253) in unter einem Jahr und TEUR 514 (Vorjahr TEUR 514) in 1-5 Jahren fällig.

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

## 48. GESCHÄFTSBEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

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

Führten Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen zu Veränderungen im Konsolidierungskreis, so wurden die zugehörigen Ausführungen mit Verweis auf das Vorliegen einer IAS 24-relevanten Transaktion aufgrund ihrer sachgerechten Zuordnung unter Punkt 8 „Veränderungen im Konsolidierungskreis“ vorgenommen. An dieser Stelle sei auf die dortigen Ausführungen verwiesen. Im Geschäftsjahr 2025 betraf dies bei vollkonsolidierten Tochterunternehmen die Veräußerungen der KTM Technologies GmbH, der PIERER Innovation GmbH mit DealerCenter Digital GmbH, sowie der FELT-Gesellschaften und hinsichtlich assoziierter Unternehmen die Veräußerung der Anteile an der MR IMMOREAL GmbH.

### Änderung der Eigentümerstruktur im Geschäftsjahr, Umfirmierung

Im Zuge der insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren der KTM AG, der KTM Components GmbH sowie der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, allesamt Tochterunternehmen der vormals PIERER Mobility AG, hat der langjährige Minderheiteneigentümer, die Bajaj-Gruppe, umfangreiche Finanzierungen zum erfolgreichen Abschluss aller drei Verfahren bereitgestellt.

Dabei hat die Bajaj Auto International Holdings B.V., Niederlande, hat am 22. Mai 2025 mit der Pierer Industrie AG, deren Anteile von der Pierer Konzerngesellschaft mbH gehalten werden, eine Call-Optionsvereinbarung abgeschlossen, welche es der Bajaj Auto International Holdings B.V. ermöglichte, spätestens bis Ende Mai 2026 alle von der Pierer Industrie AG gehaltenen Anteile an der vormals Pierer Bajaj AG und somit indirekt auch die Kontrolle über die vormals PIERER Mobility AG zu erwerben.

Die von der Pierer Industrie AG gehaltenen Aktien an der Mehrheitsaktionärin (vormals) Pierer Bajaj AG wurden nach Erhalt sämtlicher behördlichen Genehmigungen am 18. November 2025 an die Bajaj Auto International Holdings B.V. übertragen. Damit ist die Bajaj Auto International Holdings B.V. nunmehr Alleinaktionärin der vormals Pierer Bajaj AG. In der Folge hält sie seither auch mittelbar einen Anteil von rd. 74,94% der Aktien der vormals PIERER Mobility AG. Als Mehrheitsaktionärin übt sie Kontrolle über die vormals PIERER Mobility AG aus.

Im Zuge dieses Wechsels der Mehrheitsverhältnisse wurden im Rahmen einer außerordentlichen Hauptversammlung vom 19. November 2025 zwei Umfirmierungen beschlossen: Die vormals Pierer Bajaj AG firmiert nunmehr als Bajaj Auto International Holdings AG, die Firma der vormals PIERER Mobility AG lautet nun auf Bajaj Mobility AG. Im vorliegenden Konzernabschluss und nachfolgend unterbleibt aus Gründen der Verständlichkeit die weitere Nennung des vormaligen Unternehmens- oder Gruppennamens.

Bereits seit dem Jahr 2007 besteht eine Kooperation mit der Bajaj-Gruppe. Die Bajaj-Gruppe ist der größte Motorradhersteller in Indien mit einem Absatz von rd. 4,7 Mio. Motorrädern und Three-Wheelern im letzten Geschäftsjahr (Bilanzstichtag 31. März 2025). Den inhaltlichen Schwerpunkt der Zusammenarbeit bildet die gemeinsame Entwicklung von Street-Motorrädern im Einstiegssegment, welche in Indien produziert und unter den Marken KTM sowie Husqvarna von beiden Unternehmen in ihren Stammmärkten vertrieben werden.

Der Wechsel des Mehrheitseigentümers hat indes auch Folgen für die Darstellung der Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen im Geschäftsjahr 2025. Die stichtagsbezogenen Bilanzgrößen beziehen sich für das Geschäftsjahr 2025 ausschließlich auf die entsprechenden geänderten Mehrheitsverhältnisse, während die stromgrößenbezogenen Angaben aus der Gewinn- und Verlustrechnung auch jene Transaktionen einschließen, die vor dieser Veränderung durchgeführt wurden. Folglich wurden Transaktionen mit der Pierer Konzerngesellschaft mbH und von ihr beherrschten Tochterunternehmen bis zum 18. November 2025 als Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen betrachtet.

## Allgemeine Informationen, erläuternde Angaben

Die Aktien der Bajaj Mobility AG werden zum Stichtag 31. Dezember 2025 zu 74,94% von der Bajaj Auto International Holdings AG gehalten, deren Anteile vollständig von der Bajaj Auto International Holdings B.V., einem Tochterunternehmen der Bajaj Auto Ltd., Indien, ist. Die Bajaj Auto Ltd. ist die oberste Gesellschaft des Gesamtkonzerns.

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden im Bajaj Mobility-Konzern nach „Gesellschafternahe Unternehmen“, „Assoziierte Unternehmen“ und „Sonstige Unternehmen“ gruppiert.

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

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

Im Geschäftsjahr 2025 und im Vorjahr gab es, mit Ausnahme der auch unter Punkt 8 „Veränderungen im Konsolidierungskreis“ angeführten Transaktionen, keine wesentlichen Transaktionen mit nahestehenden Personen (ausgenommen Vorstands- und Aufsichtsratsbezüge, siehe Punkt 50). Die Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen stellen sich gemäß der beschriebenen Gruppierung wie folgt dar:

TEUR	Gesellschafter nahe Unternehmen		Assoziierte Unternehmen		Sonstige Unternehmen	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
<b>Forderungen</b>	0	23.055	76	7.487	0	4.772
<b>Verbindlichkeiten</b>	-16.758	-10.349	-13.764	-7.405	0	-5.188
<b>Erlöse</b>	2.628	6.281	5.042	5.547	112	20.192
<b>Aufwendungen</b>	-59.767	-104.645	-29.983	-84.393	-97.637	-154.858
<b>Dividende</b>	0	-12.514	0	0	0	-36

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

### Gesellschafter nahe Unternehmen

Die Bajaj Mobility AG bildet seit der Veranlagung 2024 eine eigene Steuergruppe gemäß § 9 KStG im Sinne des österreichischen Körperschaftssteuergesetzes. Seit dem Geschäftsjahr 2024 ist auch die KTM AG-Gruppe Teil dieser Steuergruppe. Zum 31.12.2025 aufgrund der Übernahme der Anteile durch Bajaj keine offene Forderung (im Vorjahr: TEUR 13.806) gegenüber der Pierer Konzerngesellschaft mbH.

Im Geschäftsjahr 2025 erhielt die Bajaj Auto International Holdings AG keine Dividenden (Vorjahr: TEUR 12.503), gleichermaßen erhielt die Pierer Konzerngesellschaft mbH keine Dividenden im Geschäftsjahr 2025 (Vorjahr: TEUR 11) von der Bajaj Mobility AG aus dem Bilanzgewinn des vorangegangenen Geschäftsjahrs.

Aufwandsseitig betreffen die Transaktionen mit gesellschafternahen Unternehmen von Jänner bis November 2025 größtenteils die Pankl Racing-Gruppe sowie andere Unternehmen der PIERER-Gruppe, welche für die Bajaj Mobility-Gruppe als Lieferanten von Zukaufteilen fungierten. Bei diesen Lieferanten handelt es sich um Unternehmen des Pierer Industrie AG-Konzerns. Bei der PIERER Industrie AG handelt es sich um ein Tochterunternehmen der Pierer Konzerngesellschaft mbH, bei welcher Herr Dipl.-Ing. Stefan Pierer Eigentümer ist. Weiters entstanden im Geschäftsjahr 2025 Aufwendungen gegenüber der Pierer Konzerngesellschaft mbH und der Pierer Industrie AG aus der Weiterverrechnung von Leistungen. Größtenteils betreffen diese Aufwendungen Konzernumlagen für IT- und Managementdienstleistungen gegenüber der Pierer Industrie AG.

Mit der Pankl Racing Systems AG, Kapfenberg, sind Aufwendungen in Höhe von TEUR 13.623 (Vorjahr: TEUR 23.705), mit der Pankl Automotive Slovakia s.r.o., Topolcany, Slowakei, Aufwendungen in Höhe von TEUR 7.318 (Vorjahr: TEUR 17.112) und mit der Pankl Cooling Systems Dalian, China, Aufwendungen in Höhe von TEUR 2.404 (Vorjahr: TEUR 10.524) angefallen.

Zum Bilanzstichtag 31.12.2025 gab es Verbindlichkeiten gegenüber der Bajaj Auto Ltd in Höhe von TEUR 16.758, aber keine Forderungen. Für Dezember 2025 wurden mit der Bajaj Auto Ltd. Aufwendungen in Höhe von TEUR 12.643 (Vorjahr, betreffend das gesamte Geschäftsjahr: TEUR 151.015) und Erträge im geringen Ausmaß in Höhe von TEUR 6 (Vorjahr: TEUR 5.681) im Wesentlichen aus dem Einkauf von Street-Motorrädern und Parts erzielt. Darüber hinaus wurden Erträge für Lizenzgebühren betreffend den Monat Dezember im Umfang von TEUR 295 abgegrenzt.

Zur Begleichung der Sanierungsquoten in der KTM-Gruppe hat die Bajaj Auto International Holdings BV, Niederlande, der KTM AG ein Restrukturierungsdarlehen von TEUR 450.000 mit einer Laufzeit von drei Jahren, d. h. bis zum 30.12.2028, gewährt.

Zugleich hat die Bajaj Auto International Holdings AG ihrem Tochterunternehmen Bajaj Mobility AG ein Darlehen im Umfang von TEUR 350.000 bereitgestellt. Das Darlehen wurde in mehreren Tranchen gewährt, wobei jede dieser Tranchen eine Laufzeit von drei Jahren aufweist. Die letzte Tranche ist demnach zum 22.05.2028 zu tilgen.

### Assoziierte Unternehmen

Von der KISKA GmbH, Anif, sind im Geschäftsjahr Aufwendungen in Höhe von TEUR 1.406 (Vorjahr: TEUR 20.166) für bezogene Entwicklungs- und Designleistungen sowie Leistungen im Bereich Markenentwicklung angefallen. Die Beteiligung wurde zum Ende des Geschäftsjahres 2025 als „zur Veräußerung gehalten“ klassifiziert und bewertet. Die zugehörigen Ausführungen finden sich unter Punkt 32 „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“.

Die KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc. wurde im Juni 2016 gemeinsam mit dem Partner Ayala Corp. gegründet. Die Gesellschaft übernimmt seit Mitte 2017 die CKD (Completely-Knocked-Down) Assemblierung für KTM-Motorräder auf den Philippinen. Der Gruppe entstanden hieraus im Geschäftsjahr 2025 Erlöse in Höhe von TEUR 1.109 (Vorjahr: TEUR 2.269) und Aufwendungen in Höhe von TEUR 6.692 (Vorjahr: TEUR 7.837).

Das Joint Venture in China mit dem Partner CF Moto wurde im Geschäftsjahr 2018 unter dem Namen „Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.“ gegründet. Seit 2021 werden im chinesischen Hangzhou Motorräder der Mittelklasse produziert. Der Gruppe entstanden mit dem Unternehmen im Geschäftsjahr 2025 Erlöse in Höhe von TEUR 360 (Vorjahr: TEUR 3.208) und Aufwendungen in Höhe von TEUR 21.236 (Vorjahr: TEUR 56.390).

Die Bajaj Mobility AG hält eine Minderheitenbeteiligung an der LX Media GmbH, Wels, die mittelbar von der Pierer Konzerngesellschaft mbH beherrscht wird. Die LX Media GmbH erbringt Web- und IT-Dienstleistungen in Höhe von TEUR 3.044 (Vorjahr: TEUR 1.932).

### Sonstige Unternehmen

Die Einstufung von Unternehmen der Bajaj-Gruppe als sonstige Unternehmen erfolgte unter den einleitend beschriebenen Erläuterungen bis November 2025. Das Aufsichtsratsmitglied der Bajaj Mobility AG Herr Srinivasan Ravikumar ist *Director* der Bajaj Auto International Holdings B.V. und *President of Business Development and Assurance* der Bajaj Auto Ltd. Bis November 2025 wurden mit der Bajaj Auto Ltd. im Geschäftsjahr 2025 Aufwendungen in Höhe von TEUR 96.140 (Vorjahr, betreffend das gesamte Geschäftsjahr: TEUR 151.015) und Erträge in Höhe von TEUR 106 (Vorjahr: TEUR 5.681) aus dem Einkauf von Street-Motorrädern und Parts erzielt.

Die KTM AG hat mit Übertragungsvereinbarung vom 17.9.2013 das Lizenzrecht für die Nutzung der Marke „Husqvarna“ von der PIERER Industrie AG um TEUR 10.000 erworben. Das Lizenzrecht wird planmäßig über die Restnutzungsdauer von 2 Jahren abgeschrieben und regelmäßig auf dessen Werthaltigkeit geprüft. Der Wert des Lizenzrechtes wurde seinerzeit durch eine Bewertung plausibilisiert und der Erwerb durch den Aufsichtsrat der KTM AG genehmigt.

An Händler erfolgten fremdübliche Lieferungen von Motorrädern und Ersatzteilen. Erlöse bzw. Forderungen gegenüber sonstigen Unternehmen betreffen größtenteils Transaktionen mit diesen Händlern. Die Minderheitenanteile an den Händlern wurden bis November 2025 über die Pierer Industrie AG gehalten.

**49. ORGANE DER BAJAJ MOBILITY AG**

Als jeweils kollektivvertretungsbefugte **Vorstandsmitglieder** waren im Geschäftsjahr 2025 nachstehende Personen bestellt. Die Datumsangaben beziehen sich auf die Eintragungsdaten im österreichischen Firmenbuch:

<b>Name</b>	<b>von / seit</b>	<b>bis</b>
Mag. Gottfried <b>Neumeister</b>	01.09.2024	
Mag. Petra <b>Preining</b>	16.09.2025	
Dipl.-Ing. Stefan <b>Pierer</b>	05.05.2020	03.10.2025
Mag. Verena <b>Schneglbberger-Grossmann</b>	01.06.2025	31.12.2025

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

<b>Name</b>	<b>Funktion</b>	<b>von / seit</b>	<b>bis</b>
Srinivasan <b>Ravikumar</b>	Vorsitzender	13.01.2026	
Dinesh <b>Thapar</b>	Stellvertreter des Vorsitzenden	13.01.2026	
Pradeep <b>Shrivastava</b>	Mitglied	13.01.2026	
Dr. Wulf Gordian <b>Hauser</b>	Mitglied	13.01.2026	
Josef <b>Blazicek</b>	Vorsitzender	19.10.2021	07.02.2025
Stephan <b>Zöchling</b>	Vorsitzender	07.02.2025	31.07.2025
Mag. Ewald <b>Oberhammer</b>	Vorsitzender	31.07.2025	13.01.2026
Rajiv <b>Bajaj</b>	Stellvertreter des Vorsitzenden	19.10.2021	31.07.2025
Mag. Friedrich <b>Roithner</b>	Mitglied	24.01.2025	31.07.2025
Mag. Michaela <b>Friepeß</b>	Mitglied	05.05.2020	13.01.2026
Dr. Ernst <b>Chalupsky</b>	Mitglied	19.10.2021	13.01.2026
Dipl.- Ing. Dr. Iris <b>Filzwieser</b>	Mitglied	19.10.2021	13.01.2026

**50. VORSTANDS- UND AUFSICHTSRATSBEZÜGE**

Die Vergütung für den Vorstand der Bajaj Mobility AG-Gruppe beinhaltet Gehälter, Sachleistungen, Prämien, Abfertigungen sowie Leistungen an die betriebliche Mitarbeitervorsorgekasse und betrug im Geschäftsjahr 2025 TEUR 1.965 (Vorjahr: TEUR 2.607) für den Vorstand der Bajaj Mobility AG sowie der KTM AG. Weiters ergaben Bezüge für Mitglieder des Vorstandes aus Vorperioden keine Nachzahlung. Darüber hinaus besteht keine Vereinbarung über betriebliche Altersversorgung für Vorstandsmitglieder. Im Geschäftsjahr 2025 wurden keine Pensionskassenzahlungen an den Vorstand geleistet.

Für das Geschäftsjahr 2025 (Auszahlung im Geschäftsjahr 2026) wird eine Vergütung an den Aufsichtsrat der Bajaj Mobility AG-Gruppe von insgesamt TEUR 59 (Vorjahr: TEUR 20) für die Aufsichtsräte der Bajaj Mobility AG und der KTM AG vorgeschlagen.

Zum Bilanzstichtag bestehen keine Kredite und Vorschüsse an die Mitglieder des Aufsichtsrats der Bajaj Mobility AG-Gruppe.

## XI. EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Am 13. Jänner 2026 hat die Bajaj Mobility-Gruppe weitere Schritte im Rahmen der Restrukturierung ergriffen und Maßnahmen angekündigt. Diese beinhalten insbesondere einen Personalabbau von rund 500 Beschäftigten, der überwiegend den Angestelltenbereich sowie das mittlere Management betrifft. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung war jedoch noch nicht bekannt, in welchem Ausmaß und in welcher Höhe diese angekündigten Maßnahmen konkrete Auswirkungen auf die Gruppe selbst haben werden.

Mit Vertrag vom 14. Jänner 2026 wurde der zur Veräußerung gehaltene Anteil an der KISKA GmbH an den bisherigen Mehrheitseigentümer, die Loxone GmbH, zum bilanzierten Wert von TEUR 1.300 veräußert. Der Bajaj Mobility-Gruppe entstand hieraus kein Veräußerungsergebnis. Die Vereinbarung sieht eine Zahlung des Kaufpreises in mehreren jährlichen Tranchen, beginnend mit dem 01. Juli 2026, vor. Die letzte Zahlung soll zum 01. Juli 2029 erfolgen.

Am 26. Februar 2026 gab die Gruppe bekannt, dass Finanzverbindlichkeiten der KTM AG erfolgreich refinanziert werden konnten. Die KTM AG schloss einen neuen Kreditvertrag über ein Volumen von TEUR 550.000 mit einem internationalen Bankenkonsortium bestehend aus J.P. Morgan SE, HSBC, DBS Bank Limited und MUFG Bank Ltd. ab. Der Kredit ist unbesichert, hat eine Laufzeit von fünf Jahren und weist Gesamtfinanzierungskosten im niedrigen bis mittleren einstelligen Prozentbereich auf. Ziel ist es, mit diesem neu aufgenommenen Kredit das von der Bajaj Auto International Holdings B.V. zum erfolgreichen Abschluss der Sanierungsverfahren gewährte Restrukturierungsdarlehen im Umfang von TEUR 450.000 zu tilgen und damit die Zinsbelastung der Gruppe zu senken.

Seit Ende Februar 2026 führen die Vereinigten Staaten und Israel gemeinsame Militäroperationen gegen den Iran durch; der Konflikt dauert zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Abschlusses an. Der Nahe Osten stellt für die Gruppe weder einen wesentlichen Absatz- noch einen wesentlichen Beschaffungsmarkt dar, sodass aus direkten Geschäftsbeziehungen keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen erwartet werden. Eine weitere Eskalation des Konflikts oder eine länger andauernde Auseinandersetzung könnte jedoch – insbesondere über Störungen globaler Energieversorgung und Lieferketten – zu einem Anstieg der Rohstoffpreise und zu Lieferengpässen führen. Nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit des Konzerns können aus heutiger Sicht daher nicht ausgeschlossen werden. Das Management beobachtet die Lage kontinuierlich und evaluiert im Bedarfsfall die Umsetzung geeigneter Maßnahmen zur Minderung potenzieller negativer Auswirkungen. Eine verlässliche Schätzung der finanziellen Auswirkungen ist zum Zeitpunkt der Freigabe dieses Abschlusses nicht möglich.

Darüber hinausgehende Ereignisse nach dem 31. Dezember 2025, die für die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden materiell sind, sind entweder im vorliegenden Abschluss berücksichtigt oder nicht bekannt.

## **XII. KONZERNUNTERNEHMEN**

Der Beteiligungsspiegel enthält alle Gesellschaften, die neben den Mutterunternehmen in den Konzernabschluss einbezogen wurden, und ist in der Anlage zum Konzernanhang dargestellt.

## XIII. ERKLÄRUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER (FREIGABE)

Der Konzernabschluss wird am 03. März 2026 (Vorjahr: 27.05.2025) vom Vorstand zur Prüfung durch den Aufsichtsrat, zur Vorlage an die Hauptversammlung und zur anschließenden Veröffentlichung freigegeben. Der Aufsichtsrat kann im Rahmen der ihm obliegenden Prüfung eine Änderung des Konzernabschlusses veranlassen.

Mattighofen, am 03. März 2026

Der Vorstand der Bajaj Mobility AG



---

Mag. Gottfried Neumeister  
CEO



---

Mag. Petra Preining  
CFO

Anlage zum Konzernanhang: Beteiligungsspiegel

# BETEILIGUNGSSPIEGEL

ANLAGE ZUM KONZERNANHANG DER BAJAJ MOBILITY AG, MATTIGHOFEN, ZUM 31.12.2025

	Datum der erstmaligen Konsolidierung	31.12.2025		31.12.2024	
		Anteilshöhe %	Konsolidierungsart	Anteilshöhe %	Konsolidierungsart
<b>Verbundene Unternehmen:</b>					
KTM AG, Mattighofen	31.5.2005	100,00	VK	100,00	VK
KTM Immobilien GmbH, Mattighofen	31.5.2005	100,00	VK	100,00	VK
KTM North America, Inc., Murrieta, CA, USA	31.5.2005	100,00	VK	100,00	VK
KTM-Motorsports Inc., Murrieta, CA, USA	31.5.2005	100,00	VK	100,00	VK
KTM Japan K.K., Tokyo, Japan	31.5.2005	100,00	VK	100,00	VK
KTM Sportcar GmbH, Mattighofen	31.5.2005	-	-	100,00	VK
KTM Motorcycles S.A. Pty. Ltd., Midrand, Südafrika	1.3.2009	100,00	VK	100,00	VK
KTM Sportmotorcycle Mexico C.V. de S.A., Lerma, Mexiko	1.6.2009	100,00	VK	100,00	VK
KTM Sportmotorcycle GmbH, Mattighofen	31.3.2011	100,00	VK	100,00	VK
KTM-Sportmotorcycle India Private Limited, Pune, Indien	1.6.2012	100,00	VK	100,00	VK
Husqvarna Mobility GmbH, Mattighofen	1.1.2013	100,00	VK	100,00	VK
KTM Sportmotorcycle Deutschland GmbH, Ursensollen, Deutschland	31.12.2013	100,00	VK	100,00	VK
KTM Switzerland Ltd., Frauenfeld, Schweiz	31.12.2013	100,00	VK	100,00	VK
KTM Sportmotorcycle UK Ltd., Northamptonshire, Großbritannien	31.12.2013	100,00	VK	100,00	VK
KTM-Sportmotorcycle Espana S.L., Terrassa, Spanien	31.12.2013	100,00	VK	100,00	VK
KTM Sportmotorcycle France SAS, Saint-Priest, Frankreich	31.12.2013	100,00	VK	100,00	VK
KTM Sportmotorcycle Italia S.r.l., Meran, Italien	31.12.2013	100,00	VK	100,00	VK
KTM-Sportmotorcycle Nederland B.V., Milsbeek, Niederlande	31.12.2013	100,00	VK	100,00	VK
KTM Sportmotorcycle Scandinavia AB, Örebro, Schweden	31.12.2013	100,00	VK	100,00	VK
KTM Sportmotorcycle Benelux S.A., Gembloux, Belgien	31.12.2013	100,00	VK	100,00	VK
KTM Canada Inc., Chambly, Kanada	31.12.2013	100,00	VK	100,00	VK
KTM Sportmotorcycle Hungária Kft., Budapest, Ungarn	31.12.2013	100,00	VK	100,00	VK
KTM Central East Europe s.r.o., Bratislava, Slowakei	31.12.2013	100,00	VK	100,00	VK
KTM Österreich GmbH, Mattighofen	31.12.2013	100,00	VK	100,00	VK
KTM Nordic Oy, Helsinki, Finnland	31.12.2013	100,00	VK	100,00	VK
KTM Sportmotorcycle d.o.o., Marburg, Slowenien	31.12.2013	100,00	VK	100,00	VK
KTM Czech Republic s.r.o., Pilsen, Tschechien	31.12.2013	100,00	VK	100,00	VK
KTM Sportmotorcycle SEA PTE. Ltd., Singapur, Singapur	1.1.2014	100,00	VK	100,00	VK
Husqvarna Mobility North America, Inc., Murrieta, CA, USA	1.12.2013	100,00	VK	100,00	VK

	Datum der erstmaligen Konsolidierung	31.12.2025		31.12.2024	
		Anteilshöhe %	Konsolidierungsart	Anteilshöhe %	Konsolidierungsart
<b>Verbundene Unternehmen (fortges.):</b>					
Husqvarna Motorsports, Inc., Murrieta, CA, USA	1.4.2015	100,00	VK	100,00	VK
KTM Logistikzentrum GmbH, Mattighofen	16.9.2016	100,00	VK	100,00	VK
WP Suspension GmbH, Mattighofen	30.11.2016	100,00	VK	100,00	VK
WP Suspension North America, Inc., Murrieta, CA, USA	31.8.2017	100,00	VK	100,00	VK
KTM do Brasil Ltda., Sao Paulo, Brasilien	31.12.2017	100,00	VK	100,00	VK
KTM Components GmbH, Munderfing	30.11.2007	100,00	VK	100,00	VK
WP Immobilien GmbH, Munderfing	30.4.2005	100,00	VK	100,00	VK
KTM Beteiligungs GmbH, Mattighofen	30.4.2018	100,00	VK	100,00	VK
KTM Australia Holding Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	100,00	VK	100,00	VK
KTM Australia Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	100,00	VK	100,00	VK
HQVA Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	100,00	VK	100,00	VK
KTM Motorcycles Distributors NZ Limited, Wellington Central, Neuseeland	1.7.2019	100,00	VK	100,00	VK
GASGAS GmbH, Mattighofen	31.10.2019	100,00	VK	100,00	VK
GASGAS Motorcycles Espana S.L.U., Terrassa, Spanien	1.1.2020	100,00	VK	100,00	VK
KTM MOTOHALL GmbH, Mattighofen	1.1.2020	90,00	VK	90,00	VK
CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH, Mattighofen	25.6.2022	100,00	VK	100,00	VK
PIERER IMMOREAL NORTH AMERICA LLC., Murrieta, CA, USA	7.7.2022	100,00	VK	100,00	VK
KTM (SHANGHAI) MOTO CO., LTD., Shanghai, China	15.7.2022	100,00	VK	100,00	VK
MV Agusta Motor S.P.A., Varese, Italien	1.3.2024	-	-	50,10	VK
Centro Stile MV Agusta S.r.l., Borgo Maggiore, San Marino	1.3.2024	-	-	100,00	VK
MV Agusta USA LLC, Pennsylvania, United States	1.3.2024	-	-	100,00	VK
MV Agusta Motorcycles GmbH, Mattighofen, Österreich	21.9.2022	-	-	74,90	VK
MV Agusta Motorcycles North America, Inc., Murrieta, CA, USA	30.9.2022	-	-	100,00	VK
MV Agusta Services S.r.l. Meran, Italien	24.10.2022	-	-	100,00	VK
PIERER Produktion GmbH, Munderfing	26.11.2022	100,00	VK	100,00	VK
KTM Informatics GmbH, Mattighofen	13.7.2023	100,00	VK	100,00	VK
KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, Mattighofen	18.3.2021	100,00	VK	100,00	VK
Cero Design Studio S.L., Barcelona, Spanien	1.10.2019	50,01	VK	50,01	VK
KTM Racing GmbH, Munderfing	29.2.2020	100,00	VK	100,00	VK
KTM Offroad Racing AG, Frauenfeld, Schweiz	25.2.2005	100,00	VK	-	VK
KTM MotoGP Racing AG (vormals: KTM-Racing AG), Frauenfeld, Schweiz	31.5.2005	100,00	VK	100,00	VK
KTM Racing North America Inc., Murrieta, CA, USA	16.6.2023	100,00	VK	100,00	VK
PIERER New Mobility GmbH, Munderfing	25.2.2020	100,00	VK	100,00	VK
PIERER New Mobility Deutschland GmbH, Schweinfurt, Deutschland	31.12.2019	100,00	VK	100,00	VK
PIERER New Mobility North America, Inc., Murrieta, CA, USA	1.10.2020	100,00	VK	100,00	VK

	Datum der erstmaligen Konsolidierung	31.12.2025		31.12.2024	
		Anteilshöhe %	Konsolidierungsart	Anteilshöhe %	Konsolidierungsart
<b>Verbundene Unternehmen (fortges.):</b>					
PIERER New Mobility UK Ltd., Northamptonshire, Großbritannien	31.12.2013	-	-	100,00	VK
PIERER New Mobility Asia Ltd., Taichung City, Taiwan	25.5.2022	-	-	100,00	VK
PIERER NEW MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD, Prestons, Australien	13.10.2022	100,00	VK	100,00	VK
PIERER NEW MOBILITY BULGARIA OOD, Plowdiv, Bulgarien	30.3.2023	100,00	VK	100,00	VK
PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plowdiv, Bulgarien	1.1.2022	100,00	VK	50,00	VK
PIERER New Mobility S.A. Pty. Ltd., Midrand, Südafrika	1.4.2015	100,00	VK	100,00	VK
Felt Bicycles GmbH, Munderfing	1.7.2024	100,00	VK	70,00	VK
Felt Bicycles North America Inc., Murrieta, CA, USA	1.7.2024	-	-	100,00	VK
Felt Bicycles Espana S.L.U., Barcelona, Spanien	1.9.2024	-	-	100,00	VK
PIERER E-Commerce GmbH, Munderfing	31.12.2016	100,00	VK	100,00	VK
PIERER E-Commerce North America Inc., Murrieta, CA, USA	21.6.2022	100,00	VK	100,00	VK
KTM Technologies GmbH, Anif	1.10.2008	-	-	100,00	VK
PIERER Innovation GmbH, Wels	31.3.2018	-	-	100,00	VK
DealerCenter Digital GmbH, Landshut, Deutschland	31.7.2021	-	-	75,46	VK
Avocado GmbH, Linz	30.4.2019	100,00	VK	100,00	VK
Platin 1483. GmbH, Schweinfurt, Deutschland	31.12.2019	100,00	VK	100,00	VK
<b>Assoziierte Unternehmen:</b>					
Kiska GmbH, Anif	-	20,00	AE	50,00	AE
PIERER Immoreal GmbH, Wels	-	-	-	49,00	AE
Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd., Hangzhou City, Zhejiang, China	-	49,00	AE	49,00	AE
KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., Binan, Laguna, Philippinen	-	40,00	AE	40,00	AE
LX Media GmbH, Wels	-	20,00	AE	20,00	AE
VK: Vollkonsolidierung AE: Einbeziehung at Equity					

# BESTÄTIGUNGSVERMERK

---



## **BAJAJ MOBILITY AG**

Mattighofen

Bericht über die Prüfung  
des Konzernabschlusses  
zum 31. Dezember 2025  
und des Konzernlageberichtes  
für das Geschäftsjahr 2025

Elektronisches Exemplar (pdf-Version) vom 5. März 2026

## INHALTSVERZEICHNIS

	<b>Seite</b>
<b>1. PRÜFUNGSVERTRAG UND AUFTRAGSDURCHFÜHRUNG</b>	<b>1</b>
<b>2. ZUSAMMENFASSUNG DES PRÜFUNGSERGEBNISSES</b>	<b>3</b>
2.1. Feststellungen zur Gesetzmäßigkeit von Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht sowie zur konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung und zum konsolidierten Corporate Governance-Bericht	3
2.2. Erteilte Auskünfte	3
<b>3. BESTÄTIGUNGSVERMERK</b>	<b>4</b>

## ANLAGEN

Anlage 1	Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025
Anlage 2	Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2025

## BEILAGEN

Beilage 1	Allgemeine Auftragsbedingungen
-----------	--------------------------------

An die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der  
Bajaj Mobility AG,  
Mattighofen

Wir haben die Prüfung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2025 der

**Bajaj Mobility AG,  
Mattighofen,**

(im Folgenden auch kurz „Gesellschaft“ genannt)

abgeschlossen und erstatten über das Ergebnis dieser Prüfung den folgenden  
**Bericht:**

## **1. PRÜFUNGSVERTRAG UND AUFTRAGSDURCHFÜHRUNG**

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 19. November 2025 der Bajaj Mobility AG, Mattighofen, wurden wir zum Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2025 gewählt.

Die Gesellschaft, vertreten durch den Aufsichtsrat, schloss mit uns einen **Prüfungsvertrag**, den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 und den Konzernlagebericht gemäß §§ 269 ff UGB zu prüfen.<sup>1</sup>

Bei der Gesellschaft handelt es sich um ein Unternehmen von öffentlichem Interesse gemäß § 189a Z 1 UGB; diese gilt daher als große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 221 UGB.

Bei der gegenständlichen Prüfung handelt es sich um eine Pflichtprüfung, bei der die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr 537/2014 anzuwenden sind.

Diese Prüfung erstreckt sich darauf, ob bei der Erstellung des Konzernabschlusses die gesetzlichen Vorschriften beachtet wurden. Der Konzernlagebericht ist darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde. Es ist auch festzustellen, ob als Bestandteil des Konzernlageberichtes eine konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung oder ein konsolidierter nichtfinanzieller Bericht (§ 267a UGB) erstellt worden ist. Darüber hinaus ist festzustellen, ob ein konsolidierter Corporate Governance-Bericht (§ 267b UGB) aufgestellt wurde.

Es ist auch festzustellen, ob der Vorstand die gemäß § 78c AktG vom Vorstand und Aufsichtsrat zu erstellenden Vergütungsberichte nach der Hauptversammlung auf der im Firmenbuch eingetragenen Internetseite der Gesellschaft kostenfrei zehn Jahre lang öffentlich zugänglich gemacht hat.

An den Prüfungsausschuss erstatten wir gesondert einen zusätzlichen Bericht gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 537/2014.

---

<sup>1</sup> Über die ebenfalls vereinbarte Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2025 berichten wir mittels gesonderten Berichtes.

Die Prüfung zum 31. Dezember 2024 erfolgte durch einen anderen Abschlussprüfer.

Bei unserer Prüfung beachteten wir die in Österreich geltenden **gesetzlichen Vorschriften** und **berufsüblichen Grundsätze** ordnungsgemäßer Durchführung von Abschlussprüfungen. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der internationalen Prüfungsstandards (International Standards on Auditing). Wir weisen darauf hin, dass das Ziel der Konzernabschlussprüfung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist. Eine absolute Sicherheit lässt sich nicht erreichen, weil jedem internen Kontrollsystem die Möglichkeit von Fehlern immanent ist und aufgrund der stichprobengestützten Prüfung ein unvermeidbares Risiko besteht, dass wesentliche falsche Darstellungen im Konzernabschluss unentdeckt bleiben. Die Prüfung erstreckte sich nicht auf Bereiche, die üblicherweise den Gegenstand von Sonderprüfungen bilden.

Im Rahmen der Prüfung wurden die im Konzernabschluss zusammengefassten Jahresabschlüsse daraufhin geprüft, ob sie den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung entsprechen und ob die für die Übernahme in den Konzernabschluss maßgeblichen Vorschriften beachtet worden sind.

Ein Teil der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen wurde von anderen Abschlussprüfern geprüft. Wir haben deren Tätigkeit in geeigneter Weise überwacht.

Wir führten die Prüfung mit Unterbrechungen im Dezember (Vorprüfung) sowie im Zeitraum vom Jänner bis März (Hauptprüfung) durch. Die Prüfung wurde mit dem Datum dieses Berichtes materiell abgeschlossen. Für die ordnungsgemäße Durchführung des Auftrages ist Dr. Andreas Staribacher, Wirtschaftsprüfer, **verantwortlich**.

Grundlage für unsere Prüfung ist der mit der Gesellschaft abgeschlossene Prüfungsvertrag, bei dem die von der Kammer der Steuerberater:innen und Wirtschaftsprüfer:innen herausgegebenen "Allgemeinen **Auftragsbedingungen** für Wirtschaftstreuhandberufe" (Beilage [XY]) einen integrierten Bestandteil bilden. Diese Auftragsbedingungen gelten nicht nur zwischen der Gesellschaft und dem Konzernabschlussprüfer, sondern auch gegenüber Dritten. Bezüglich unserer Verantwortlichkeit und Haftung als Konzernabschlussprüfer gegenüber der Gesellschaft und gegenüber Dritten kommt § 275 UGB zur Anwendung.

## 2. ZUSAMMENFASSUNG DES PRÜFUNGSERGEBNISSES

### 2.1. Feststellungen zur Gesetzmäßigkeit von Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht sowie zur konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung und zum konsolidierten Corporate Governance-Bericht

Bei der Prüfung der Konsolidierung sowie der einbezogenen Jahresabschlüsse wurde die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und der Grundsätze ordnungsgemäßer **Buchführung** festgestellt. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse berücksichtigen im Wesentlichen die vom Mutterunternehmen für den Konzernabschluss vorgegebenen einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsrichtlinien und stellen eine geeignete Grundlage für die Einbeziehung in den Konzernabschluss dar. Die für die Übernahme in den Konzernabschluss maßgeblichen Vorschriften wurden beachtet.

Im Rahmen unseres risiko- und kontrollorientierten Prüfungsansatzes haben wir – soweit wir dies für unsere Prüfungsaussage für notwendig erachteten – die internen Kontrollen in Teilbereichen des Rechnungslegungsprozesses in die Prüfung einbezogen.

Hinsichtlich der Gesetzmäßigkeit des **Konzernabschlusses** und des **Konzernlageberichtes** verweisen wir auf unsere Ausführungen im Bestätigungsvermerk.

Die Gesellschaft hat eine **konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung** gemäß § 267a UGB für das Geschäftsjahr 2025 in den Konzernlagebericht aufgenommen. Eine materielle Prüfung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung ist nicht Gegenstand der Abschlussprüfung.

Die Gesellschaft hat einen **konsolidierten Corporate Governance-Bericht** gemäß § 267b UGB aufgestellt. Eine materielle Prüfung dieses Berichtes ist nicht Gegenstand der Konzernabschlussprüfung.

Für das Geschäftsjahr 2025 hat der Vorstand bis zum Abschluss unserer Prüfung noch keinen Vergütungsbericht gemäß § 78c AktG kostenfrei öffentlich zugänglich gemacht. Eine materielle Prüfung des Vergütungsberichts ist nicht Gegenstand der Abschlussprüfung.

### 2.2. Erteilte Auskünfte

Die gesetzlichen Vertreter haben die von uns verlangten Aufklärungen und Nachweise erteilt und eine Vollständigkeitserklärung unterfertigt.

Wir erhielten vom Abschlussprüfer des Vorjahres Zugang zu den relevanten Informationen des geprüften Konzerns und über die zuletzt durchgeführte Konzernabschlussprüfung.

### 2.3. Stellungnahme zu Tatsachen nach § 273 Abs 2 und Abs 3 UGB (Ausübung der Redepflicht)

Bei Wahrnehmung unserer Aufgaben als Konzernabschlussprüfer haben wir keine Tatsachen festgestellt, die den Bestand des geprüften Konzerns gefährden oder ihre Entwicklung wesentlich beeinträchtigen können oder die schwerwiegende Verstöße der gesetzlichen Vertreter oder von Arbeitnehmern gegen Gesetz oder Satzung erkennen lassen. Wesentliche Schwächen bei der internen Kontrolle des Rechnungslegungsprozesses sind uns nicht zur Kenntnis gelangt.

### 3. BESTÄTIGUNGSVERMERK

#### Bericht zum Konzernabschluss

#### Prüfungsurteil

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der

**Bajaj Mobility AG,  
Mattighofen,**

und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Darstellung der Komponenten des Eigenkapitals und ihrer Entwicklung und der Konzerngeldflussrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2025 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind (IFRS) und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

#### Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr. 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

#### Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

### **Ansatz von Entwicklungskosten**

Wir verweisen auf die Erläuterungen des Managements im Konzernanhang unter Punkt 23.

### **Das Risiko für den Abschluss**

Im Konzernabschluss der Bajaj Mobility AG werden aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von MEUR 328 unter dem Bilanzposten „Immaterielle Vermögenswerte“ ausgewiesen und stellen daher einen wesentlichen Teil des Vermögens der Gruppe dar. Gemäß IAS 38 werden Forschungskosten als Aufwand behandelt, während Entwicklungskosten für künftige Serienprodukte aktiviert werden, sofern die Aktivierungsvoraussetzungen nach IAS 38.57ff erfüllt sind.

Wesentliche Voraussetzungen für einen Ansatz von Entwicklungskosten als Vermögenswerte sind die Umsetzbarkeit der Entwicklungsprojekte (u.a. die Möglichkeit der technischen Realisierung, die Absicht zur Fertigstellung sowie die Fähigkeit zur Nutzung) sowie die erwartete Erzielung eines künftigen wirtschaftlichen Nutzens. Die Beurteilung der Projektumsetzbarkeit spielte insbesondere aufgrund des abgeschlossenen Sanierungsverfahrens der Tochtergesellschaft KTM AG eine wesentliche Rolle bei der Bilanzierung und ist mit erhöhten Ermessensspielräumen behaftet. Der Nachweis der Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen ist ermessensbehaftet und erfordert Einschätzungen des Managements. Daher haben wir den Ansatz von Entwicklungskosten als besonders wichtigen Prüfungssachverhalt bestimmt.

### **Unsere Vorgehensweise in der Prüfung**

Wir haben den Ansatz von Entwicklungskosten wie folgt beurteilt:

- Erlangung eines Verständnisses über den Prozess des Managements zur Abgrenzung von Forschungs- und Entwicklungskosten und der Evaluierung der Ansatzvoraussetzungen von Entwicklungskosten gemäß IAS 38.57ff.
- Evaluierung der Ausgestaltung, Einrichtung und Wirksamkeit der prozessbezogenen Kontrollen des Managements über die Aktivierung von Entwicklungskosten einschließlich Einsicht in die Dokumentation zur Projektumsetzbarkeit des Managements.
- Beurteilung anhand von Stichproben, ob eine ordnungsgemäße Abgrenzung zwischen Forschungs- und Entwicklungskosten, die als immaterielle Vermögenswerte aktivierte wurden, erfolgt ist.
- Bewertung der Angemessenheit der aktivierten Ausgaben auf Stichprobenbasis durch Abgleich der Materialkosten, Gemeinkosten und der angefallenen Ingenieurstunden mit externen Rechnungen und internen Stundenzettel und Lohnabrechnungen.

### **Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „KTM“**

Wir verweisen auf die Erläuterungen des Managements im Konzernanhang unter Punkt 22 und Punkt 23.

### *Das Risiko für den Abschluss*

Im Konzernabschluss der Bajaj Mobility AG werden zum 31. Dezember 2025 für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „KTM“ Vermögenswerte vor Konsolidierung in Höhe von MEUR 1.566 ausgewiesen. Davon betreffen MEUR 61 die Marke KTM und MEUR 10 die Marke GASGAS. Die Bajaj Mobility AG überprüft daher mindestens einmal jährlich und bei Vorliegen von Anhaltspunkten die zahlungsmittelgenerierende Einheit „KTM“ auf Wertminderung.

Hierfür ermittelt die Bajaj Mobility AG den erzielbaren Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „KTM“ anhand eines Discounted-Cashflow-Verfahrens. Der in Folge ermittelte erzielbare Betrag (Wertminderungstest) ergab eine ausreichende Deckung der Buchwerte.

Die Bewertung des erzielbaren Betrags von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten erfordert Annahmen und Schätzungen, wie beispielsweise die Schätzung der künftigen Einzahlungsüberschüsse sowie die Festlegung des anzuwendenden Diskontierungszinssatzes.

Für den Konzernabschluss besteht damit das Risiko, dass nicht angemessene Schätzungen eine wesentliche Auswirkung auf den erzielbaren Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „KTM“ und damit den Wertansatz von Vermögenswerten in der Konzernbilanz und das operative Ergebnis der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung haben können.

### *Unsere Vorgehensweise in der Prüfung*

Wir haben die Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheit "KTM" unter Einbindung unseres Bewertungsspezialisten wie folgt beurteilt:

- Zur Beurteilung der Angemessenheit der zugrunde gelegten internen Planungen, haben wir uns ein Verständnis über den Planungsprozess verschafft, die Annahmen über Wachstumsraten und operative Ergebnisse in Gesprächen mit den zuständigen leitenden Personen im Unternehmen erörtert und die der Bewertung zugrunde gelegten Planungsdaten mit den aktuellen vom Vorstand freigegebenen Budgetzahlen abgeglichen.
- Wir haben die Methodik des durchgeführten Wertminderungstests nachvollzogen und beurteilt, ob er den entsprechenden Standards entspricht. Die zur Festlegung der Kapitalkostensätze herangezogenen Annahmen haben wir mit markt- und branchenspezifischen Richtwerten abgeglichen und die rechnerische Richtigkeit des Berechnungsschemas überprüft.
- Darüber hinaus haben wir gewürdigt, ob die Erläuterungen zur Marke im Konzernabschluss sachgerecht sind.

### **Berechnung und Darstellung des Sanierungsgewinnes**

Wir verweisen auf die Erläuterungen des Managements im Konzernanhang unter Punkt 2.

### *Das Risiko für den Abschluss*

Im vorangegangenen Geschäftsjahr 2024 hat der Vorstand der wesentlichen Konzerngesellschaft KTM AG nach Prüfung der Alternativen einen Antrag auf Eröffnung insolvenzrechtlicher Sanierungsverfahren mit Eigenverwaltung über das Vermögen der KTM AG und zwei weiterer Tochtergesellschaften gestellt. In Folge der insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren bei der KTM-Gruppe wurden im Geschäftsjahr 2025 Sanierungsverfahren ohne Eigenverwaltung über zwei weitere Tochtergesellschaften der BAJAJ Mobility AG eröffnet. Die Sanierungsverfahren wurden im Geschäftsjahr 2025 mit der fristgerechten Hinterlegung der jeweiligen Barquote durch die endgültige gerichtliche Bestätigung des Sanierungsplans vollständig abgeschlossen.

Nach dem vollständigen gesetzlichen Abschluss der Sanierungsverfahren haben die Restrukturierungsanwälte der fünf Gesellschaften mit der Auszahlung der angemeldeten und anerkannten Forderungen an die Gläubiger begonnen. Diese angemeldeten und anerkannten Forderungen wurden bis zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 bereits an die Gläubiger ausbezahlt. Im Geschäftsjahr 2025 hat die Bajaj Mobility-Gruppe einen Sanierungsgewinn in Höhe von insgesamt TEUR 1.193.134 erfasst.

Die Berechnung des Sanierungsgewinns erfordert eine sorgfältige Ermittlung des Buchwerts der erloschenen Schulden. Des Weiteren unterliegt die Beurteilung der insolvenzrechtlichen Voraussetzungen für die Verbuchung des Sanierungsgewinnes einer inhärenten Unsicherheit, die sich aus der Komplexität der Rechtsmaterie ergibt. Für den Konzernabschluss besteht damit das Risiko, das aufgrund der Wesentlichkeit des Sachverhaltes die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzernes nicht angemessen dargestellt wird. Daher haben wir die Berechnung und Darstellung des Sanierungsgewinnes als besonders wichtigen Prüfungssachverhalt bestimmt

### *Unsere Vorgehensweise in der Prüfung*

Wir haben die Berechnung und Darstellung des Sanierungsgewinnes wie folgt beurteilt:

- Wir haben uns ein grundlegendes Verständnis über den im Rahmen der Insolvenzverfahren eingerichteten Prozess zur Evaluierung und Anerkennung von Gläubigerforderungen, sowie zu deren Auszahlung und Ausbuchung verschafft.
- In einem weiteren Schritt haben wir die rechnungslegungsrelevanten Grundlagen zur Bilanzierung von Verbindlichkeiten in Verbindung mit den bilanziellen Konsequenzen des auflösend bedingten Schulderrlasses gemäß dem Insolvenzrecht gewürdigt und haben konkludiert, dass der Sanierungsgewinn im Geschäftsjahr zu verbuchen ist.
- Des Weiteren haben den gebuchten Sanierungsgewinn durch Abstimmung des gebuchten Betrages mit den Zahlungsnachweisen des Insolvenzverwalters nachvollzogen.
- Darüber hinaus haben wir gewürdigt, ob die Erläuterungen zum Sanierungsgewinn im Konzernabschluss sachgerecht sind.

## **Sonstiger Sachverhalt – Vorjahreskonzernabschluss**

Der Konzernabschluss für das am 31. Dezember 2024 endende Geschäftsjahr wurde von einem anderen Abschlussprüfer geprüft, der am 27. Mai 2025 ein nicht modifiziertes Prüfungsurteil zu diesem Konzernabschluss abgegeben hat.

## **Sonstige Informationen**

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk. Der Geschäftsbericht (ohne den Bericht des Aufsichtsrates) haben wir vor dem Datum dieses Bestätigungsvermerks erhalten, der Bericht des Aufsichtsrates wird uns voraussichtlich nach diesem Datum zur Verfügung gestellt. Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden dazu keine Art der Zusicherung geben.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf der Grundlage der von uns zu den vor dem Datum dieses Bestätigungsvermerks des Abschlussprüfers erlangten sonstigen Informationen durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

## **Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS wie sie in der EU anzuwenden sind und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit - sofern einschlägig - anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

## Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-VO und den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- Wir gewinnen ein Verständnis von den für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns abzugeben.
- Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.

- Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- Wir planen die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns zu erlangen als Grundlage für die Bildung eines Prüfungsurteils zum Konzernabschluss. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.
- Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in den internen Kontrollen, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.
- Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und - sofern einschlägig – auf vorgenommene Handlungen zur Beseitigung von Gefährdungen oder angewandte Schutzmaßnahmen auswirken.
- Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

## **Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen**

### **Bericht zum Konzernlagebericht**

Der Konzernlagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

### **Urteil**

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält zutreffende Angaben nach § 243a UGB, und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

### **Erklärung**

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

### **Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 der EU-VO**

Wir wurden von der Hauptversammlung am 19. November 2025 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 19. November 2025 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind seit dem 31. Dezember 2025 endeten Geschäftsjahr Abschlussprüfer.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt „Bericht zum Konzernabschluss“ mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der EU-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

**Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer**

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Dr. Andreas Staribacher.

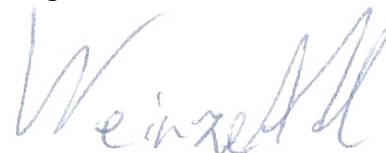
Wien, am 5. März 2026

**MOORE CENTURION**

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungs GmbH



Dr. Andreas Staribacher  
Wirtschaftsprüfer



Stefan Weinzettl, MMSc  
Wirtschaftsprüfer

Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Lagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs 2 UGB zu beachten.



**Bajaj Mobility AG, Mattighofen  
(vormals: Pierer Mobility AG, Wels)**

**Bericht über die unabhängige Prüfung der  
nichtfinanziellen Berichterstattung gemäß  
§ 267a UGB zum 31. Dezember 2025**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Prüfungsvertrag und Auftragsdurchführung</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Zusicherungsvermerk über die unabhängige Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung gemäß § 267a UGB</b>	<b>5</b>

# Beilagenverzeichnis

Konzernlagebericht (inklusive nichtfinanzieller Berichterstattung gemäß § 267a UGB der Bajaj Mobility AG (vormals: Pierer Mobility AG), bezeichnet als Nichtfinanzielle Erklärung 2025)

Allgemeine Auftragsbedingungen

An die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der  
Bajaj Mobility AG,  
Mattighofen

# 1. Prüfungsvertrag und Auftragsdurchführung

Die Gesellschaft, vertreten durch den Aufsichtsrat, hat mit uns einen Prüfungsvertrag abgeschlossen, eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der im Konzernlagebericht im Abschnitt 4 enthaltenen konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung (im Folgenden „nichtfinanzielle Berichterstattung“) zum 31. Dezember 2025 durchzuführen.

Bei der gegenständlichen Prüfung handelt es sich um eine freiwillige Prüfung.

Diese Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der konsolidierten nichtfinanziellen Berichterstattung erstreckt sich darauf, ob uns keine Sachverhalte bekanntgeworden sind, die uns zu der Annahme veranlassen, dass die konsolidierte nichtfinanzielle Berichterstattung nicht in allen wesentlichen Belangen mit den gesetzlichen Bestimmungen übereinstimmt.

Wir haben die Prüfung der konsolidierten nichtfinanziellen Berichterstattung mit begrenzter Sicherheit unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen und der österreichischen berufsüblichen Grundsätze zu sonstigen Prüfungen und ergänzender Stellungnahmen sowie des für derartige Aufträge geltenden International Standard on Assurance Engagements (ISAE 3000 (Revised)) durchgeführt. Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, so dass dementsprechend eine geringere Prüfungssicherheit gewonnen wird.

Gegenstand dieses Auftrags ist weder eine Abschlussprüfung noch eine prüferische Durchsicht von Abschlüssen in Übereinstimmung mit österreichischen berufsüblichen Grundsätzen oder mit den International Standards on Auditing (ISA) oder International Standards on Review Engagements (ISRE). Ebenso ist weder die Aufdeckung und Aufklärung strafrechtlicher Tatbestände, wie z.B. Unterschlagungen oder sonstige Untreuehandlungen, noch die Beurteilung der Effektivität und Wirtschaftlichkeit der Geschäftsführung Gegenstand unseres Auftrags.

Wir führten die Prüfung mit Unterbrechungen im Zeitraum von November 2025 bis Mitte Jänner 2026 (Vorprüfung) sowie von Ende Jänner bis Anfang März 2026 (Hauptprüfung) durch. Wir haben die Prüfung mit dem Datum dieses Berichts materiell abgeschlossen.

Die gesetzlichen Vertreter haben die von uns verlangten Aufklärungen und Nachweise erteilt und eine Vollständigkeitserklärung unterfertigt.

Für die ordnungsgemäße Durchführung des Auftrags ist Herr Mag. Alexander Gall, Wirtschaftsprüfer, verantwortlich.

Grundlage für unsere Prüfung ist der mit der Gesellschaft abgeschlossene Prüfungsvertrag, bei dem die von der Kammer der Steuerberater:innen und Wirtschaftsprüfer:innen herausgegebenen „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe“ einen integrierten Bestandteil bilden. Diese Auftragsbedingungen gelten nicht nur zwischen der Gesellschaft und dem Prüfer der konsolidierten nichtfinanziellen Berichterstattung, sondern auch gegenüber Dritten.

## **2. Zusicherungsvermerk über die unabhängige Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung gemäß § 267a UGB**

Wir haben die Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der im Konzernlagebericht im Abschnitt 4 enthaltenen konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung gemäß § 267a UGB (im Folgenden „nichtfinanzielle Berichterstattung“) für das Geschäftsjahr 2025 der

**Bajaj Mobility AG, Mattighofen  
(vormals: Pierer Mobility AG, Wels)**

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

durchgeführt.

### **Zusammenfassende Beurteilung mit begrenzter Zusicherung**

Auf Grundlage unserer durchgeführten Prüfungshandlungen und der von uns erlangten Nachweise sind uns keine Sachverhalte bekanntgeworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass die im Konzernlagebericht im Abschnitt 4 enthaltene konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft (im Folgenden „nichtfinanzielle Berichterstattung“) nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit

- den gesetzlichen Vorschriften des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (§ 267a UGB),
- den Vorschriften gemäß Art. 8 der Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 (in der Folge EU-Taxonomie-VO), und
- den Vorschriften der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2772 (im Folgenden „ESRS“), sowie
- der Durchführung des Verfahrens zur Ermittlung von Informationen, über die nach den ESRS zu berichten ist (in der Folge „Verfahren zur doppelten Wesentlichkeitsanalyse“), und dessen Darstellung in der Angabe „4.1 ESRS 2 ALLGEMEINE ANGABEN MANAGEMENT DER AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IRO-1 Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen“.

in der jeweils geltenden Fassung aufgestellt wurde.

## **Grundlage für die zusammenfassende Beurteilung**

Wir haben unsere Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen und der österreichischen berufsüblichen Grundsätze zu sonstigen Prüfungen sowie des für derartige Aufträge geltenden International Standard on Assurance Engagements (ISAE 3000 (Revised)) durchgeführt. Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, so dass dementsprechend eine geringere Prüfungssicherheit gewonnen wird.

Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortung des Prüfers der nichtfinanziellen Berichterstattung“ unseres Zusicherungsvermerks weitergehend beschrieben.

Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Unser Prüfungsbetrieb unterliegt den Bestimmungen der KSW-PRL 2022, die im Wesentlichen den Anforderungen gemäß ISQM 1 entspricht, und wendet ein umfassendes Qualitätsmanagementsystem an, einschließlich dokumentierter Richtlinien und Verfahren zur Einhaltung ethischer Anforderungen, professioneller Standards sowie geltender gesetzlicher und regulatorischer Anforderungen.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Zusicherungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere zusammenfassende Beurteilung zu diesem Datum zu dienen.

## **Sonstige Informationen**

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im „Geschäftsbericht 2025“, ausgenommen der nichtfinanziellen Berichterstattung und unseren Zusicherungsvermerk.

Unsere zusammenfassende Beurteilung über die nichtfinanzielle Berichterstattung erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden dazu keine Art der Zusicherung geben. Im Zusammenhang mit unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald sie vorhanden sind, und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur nichtfinanziellen Berichterstattung oder zu unseren bei der Prüfung mit begrenzter Sicherheit erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen. Falls wir auf der Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

## **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft**

Die gesetzlichen Vertreter sind für die Aufstellung einer nichtfinanziellen Berichterstattung einschließlich der Entwicklung und Durchführung des Verfahrens zur Wesentlichkeitsanalyse gemäß den geltenden Anforderungen und Standards verantwortlich. Diese Verantwortlichkeit umfasst

- die Identifizierung der tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen sowie der Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten und die Beurteilung der Wesentlichkeit dieser Auswirkungen, Risiken und Chancen,
- die Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung unter Einhaltung der Anforderungen des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (§ 267a UGB) einschließlich der Übereinstimmung mit den ESRS,
- die Aufnahme von Angaben in die nichtfinanzielle Berichterstattung in Übereinstimmung mit der EU-Taxonomie-VO, sowie
- die Gestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung interner Kontrollen, die die gesetzlichen Vertreter als relevant erachten, um die Aufstellung einer nichtfinanziellen Berichterstattung, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und die Durchführung des Verfahrens zur Wesentlichkeitsanalyse in Übereinstimmung mit den Anforderungen der ESRS zu ermöglichen.

Diese Verantwortlichkeit umfasst weiters die Auswahl und Anwendung geeigneter Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind.

## **Inhärente Einschränkungen bei der Erstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung**

Bei der Berichterstattung über zukunftsgerichtete Informationen ist die Gesellschaft verpflichtet, diese zukunftsgerichteten Informationen auf der Grundlage offengelegter Annahmen über Ereignisse, die in der Zukunft eintreten könnten, sowie möglicher zukünftiger Maßnahmen der Gesellschaft zu erstellen. Das tatsächliche Ergebnis wird wahrscheinlich anders ausfallen, da erwartete Ereignisse häufig nicht wie angenommen eintreten.

Bei der Festlegung der Angaben gemäß EU-Taxonomie-VO sind die gesetzlichen Vertreter verpflichtet, unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Unbestimmte Rechtsbegriffe können unterschiedlich ausgelegt werden, auch hinsichtlich der Rechtskonformität ihrer Auslegung, und unterliegen dementsprechend Unsicherheiten.

## **Verantwortung des Prüfers der konsolidierten nichtfinanziellen Berichterstattung**

Unsere Ziele sind die Planung und Durchführung einer Prüfung, um begrenzte Sicherheit darüber zu erlangen, ob die nichtfinanzielle Berichterstattung einschließlich der darin dargestellten Verfahren zur doppelten Wesentlichkeitsanalyse zur Ermittlung der Informationen, über die berichtet werden muss, und der Berichterstattung nach EU-Taxonomie frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, und darüber einen Bericht mit begrenzter Sicherheit zu erstellen, der unsere zusammenfassende Beurteilung enthält. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf Grundlage dieser nichtfinanziellen Berichterstattung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Während der gesamten Prüfung mit begrenzter Sicherheit üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Zu unseren Verantwortlichkeiten gehören

- die Durchführung von risikobezogenen Prüfungshandlungen, einschließlich der Erlangung eines Verständnisses der internen Kontrollen, die für den Auftrag relevant sind, um Darstellungen zu identifizieren, bei denen es wahrscheinlich zu wesentlichen falschen Angaben kommt, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, jedoch nicht mit dem Ziel, eine zusammenfassende Beurteilung über die Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns abzugeben;
- die Entwicklung und Durchführung von Prüfungshandlungen bezogen auf Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung, bei denen wesentliche falsche Darstellungen wahrscheinlicher sind. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

### **Zusammenfassung der durchgeführten Arbeiten**

Eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit erfordert die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die nichtfinanzielle Berichterstattung.

Die Prüfung von Vorjahreszahlen, abgedruckten Interviews sowie anderen freiwilligen, zusätzlichen Angaben der Gesellschaft, einschließlich Verweisen auf Webseiten oder anderen weiterführenden Berichterstattungsformaten der Gesellschaft dazu, sind nicht Gegenstand unseres Auftrags.

Die Art, der Zeitpunkt und der Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen hängen von pflichtgemäßem Ermessen ab, einschließlich der Identifizierung von Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung, bei denen wesentliche falsche Darstellungen auftreten können, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtum.

Bei der Durchführung unserer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf die nichtfinanzielle Berichterstattung gehen wir wie folgt vor:

- Wir gewinnen ein Verständnis von den Verfahren der Gesellschaft, die für die Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung relevant sind.
- Wir beurteilen, ob alle durch das Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse ermittelten relevanten Informationen in die nichtfinanzielle Berichterstattung aufgenommen wurden.
- Wir beurteilen, ob die Struktur und die Darstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (§ 267a UGB), sowie den ESRS stehen.
- Wir führen Befragungen des relevanten Personals und analytische Prüfungshandlungen zu ausgewählten Darstellungen in der nichtfinanziellen Berichterstattung durch.
- Wir führen stichprobenartige ergebnisorientierte Prüfungshandlungen zu ausgewählten Darstellungen in der nichtfinanziellen Berichterstattung durch.

- Wir gleichen ausgewählte Angaben der nichtfinanziellen Berichterstattung mit den entsprechenden Angaben im Konzern-Abschluss und Konzernlagebericht ab.
- Wir erlangen Nachweise über die dargestellten Methoden zur Entwicklung von Schätzungen und zukunftsgerichteter Informationen.
- Wir erlangen ein Verständnis des Verfahrens zur sachgerechten Anwendung und Umsetzung der De-minimis-Schwelle der delegierten Verordnung (EU) 2026/73 sowie der Identifikation wesentlicher taxonomiefähiger und taxonomiekonformer Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung.

### **Haftungsbeschränkung, Veröffentlichung und Auftragsbedingungen**

Bei der Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung mit begrenzter Sicherheit handelt es sich um eine freiwillige Prüfung. Diesen Zusicherungsvermerk erstatten wir auf Grundlage des mit dem Auftraggeber geschlossenen Prüfungsvertrags, dem auch mit Wirkung gegenüber Dritten die von der Kammer der Steuerberater:innen und Wirtschaftsprüfer:innen herausgegebenen „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe“ zugrunde liegen. Diese können online auf der Internetseite der Kammer der Steuerberater:innen und Wirtschaftsprüfer:innen eingesehen werden (derzeit unter <https://ksw.or.at/berufsrecht/mandatsverhaeltnis/>). Hinsichtlich unserer Verantwortlichkeit und Haftung aus dem Auftragsverhältnis gilt Punkt 7. der AAB 2018.

Der Zusicherungsvermerk über die Prüfung darf ausschließlich zusammen mit der im Konzernlagebericht im Abschnitt 4 enthaltenen konsolidierten nichtfinanziellen Berichterstattung und nur in vollständiger und ungekürzter Form Dritten zugänglich gemacht werden. Da unser Bericht ausschließlich im Auftrag und im Interesse der Gesellschaft erstellt wird, bildet er keine Grundlage für ein allfälliges Vertrauen dritter Personen auf seinen Inhalt. Ansprüche dritter Personen können daher daraus nicht abgeleitet werden.

### **Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer**

Der für die Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Mag. Alexander Gall.

Linz  
5. März 2026

KPMG Austria GmbH  
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

qualifiziert elektronisch signiert:  
Mag. Alexander Gall  
Wirtschaftsprüfer

# ERKLÄRUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025 DER BAJAJ MOBILITY AG, MATTIGHOFEN

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt, dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht, und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Jahresabschluss des Mutterunternehmens ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens vermittelt, dass der Lagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Unternehmens so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage entsteht, und dass der Lagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen das Unternehmen ausgesetzt ist.

Mattighofen, am 03. März 2026

Der Vorstand der Bajaj Mobility AG



---

Mag. Gottfried Neumeister  
CEO



---

Mag. Petra Preining  
CFO

# GLOSSAR

ACEM (European Association of Motorcycle Manufacturers)	Verband der europäischen Motorradhersteller
AktG	Österreichisches Aktiengesetz
Anhangsangabe	Angabe im Anhang zum Konzernabschluss 2024
AR	Aufsichtsrat
CapEx (Capital expenditure)	Investitionsausgaben
ccm (Cubic centimeter)	Kubikzentimeter
CCM (Climate Change Mitigation)	Code-Kürzel in Bezug auf die Taxonomie-VO für: Klimaschutz
CEO (Chief Executive Officer)	Vorstandsvorsitzender
CFO (Chief Financial Officer)	Vorstand für Finanzen
CLO (Chief Legal Officer)	Vorstand für Rechtspflichten
CO <sub>2</sub>	Chemische Formel für Kohlenstoffdioxid
CO <sub>2</sub> e	CO <sub>2</sub> -Äquivalent
CSMS (Cybersecurity Management System)	Managementsystem für Cybersicherheit
CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive)	EU-Richtlinie hinsichtlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen
DEFRA (UK Department for Environment Food & Rural Affairs)	britisches Ministerium für Umwelt, Ernährung und ländliche Angelegenheiten
DESNZ (UK Department for Energy Security and Net Zero)	britisches Ministerium für Energiesicherheit und Net Zero
DNSH (Do No Significant Harm)	Keine erhebliche Beeinträchtigung
EBIT (Earnings Before Interest and Tax)	Operative Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern = Betriebsergebnis gemäß IFRS
EBIT-Marge	EBIT / Umsatz
EBITDA (Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization)	Operatives Ergebnis vor Abschreibungen Berechnung: EBIT + Abschreibung
EBITDA-Marge	EBITDA / Umsatz
Eigenkapitalquote	Eigenkapital (gesamt) / Bilanzsumme
Ergebnis je Aktie	Den Eigentümern der Muttergesellschaft zurechenbares Periodenergebnis / Anzahl der Aktien in Umlauf (gewichteter Durchschnitt)
ESG (Environment, Social, Governance)	Umwelt, Soziales, Governance
ERP-System (Enterprise Resource Planning)	Softwarelösung zur zentralen Steuerung und Automatisierung von Geschäftsprozessen
ESRS (European Sustainability Reporting Standards)	Europäische Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung
F&E	Forschung und Entwicklung
Free Cashflow	Cashflow aus Betriebstätigkeit + Cashflow aus Investitionstätigkeit
Gearing	Nettoverschuldung / Eigenkapital (gesamt)
GHG-Protokoll (Greenhouse Gas Protocol)	Standard zur Berechnung von Treibhausgasemissionen
Gruppe	Bajaj Mobility-Gruppe
HR (Human Resources)	Personalabteilung
IAS (International Accounting Standards)	Internationale Rechnungslegungsstandards
IASB (International Accounting Standards Board)	Unabhängiges, privatwirtschaftliches Gremium, das die IFRS entwickelt und verabschiedet
ICE (Internal Combustion Engine)	Verbrennungsmotor
IDEMAT (Industrial Design & Engineering MATerials database)	Datenbank für Industriedesign und technische Materialien
IFRS (International Financial Reporting Standards)	Internationale Rechnungslegungs-Standards
Investitionen	Zugänge von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, Investitionen in Entwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge) gemäß Anlagespiegel, ohne Zugänge von Nutzungsrechten gemäß IFRS 16

ILO (International Labour Organization)	Internationale Arbeitsorganisation
IR	Investor Relations
IRO (Impacts, Risks, Opportunities)	Auswirkungen, Risiken und Chancen im Kontext der Nachhaltigkeitsberichterstattung
KTM	Kronreif-Trunkenpolz-Mattighofen
k€	Tausend Euro
m€	Millionen Euro
NaDiVeG	Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetz
Nettoverschuldung	Finanzverbindlichkeiten (kurzfristige und langfristige) - Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente
OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development)	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
OO (Own operations)	eigene Geschäftstätigkeiten
OpEx (Operational Expenditure)	Betriebsausgaben
ÖCGK	Österreichischen Corporate Governance Kodex
PG&A (Parts, Garments, and Accessories)	Teile, Bekleidung und Zubehör
PP	Prozentpunkt(e)
RLCG	Richtlinie betreffend Informationen zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange
SIX Swiss Exchange	Schweizer Börse
SSC	Sustainability Steering Committee
SSP (Shared Socioeconomic Pathways)	Gemeinsame sozioökonomische Entwicklungspfade
SPI	Swiss Performance Index, ein Aktienindex der SIX Swiss Exchange
S&P Global CSA	S&P Global Corporate Sustainability Assessment
TEUR	Tausend Euro
THG	Treibhausgas
UN (United Nations)	Vereinte Nationen
UGB	Österreichisches Unternehmensgesetzbuch
WMTC	World-harmonised Motorcycle Test Cycle
Working Capital Employed	Vorräte + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen - Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
WSK	Wertschöpfungskette
VC (Value Chain)	Wertschöpfungskette
VCRA (Value Chain Risk Analysis)	Auswertung zur Identifikation von sozialen, ökologischen und governancebezogenen Auswirkungen und Risiken in der Wertschöpfungskette

# 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)