



MOBILITY
AG

JAHRESFINANZBERICHT | 2025



KONZERNKENNZAHLEN¹⁾

Wenn nicht anders angegeben, alle Werte in m€.

Ertragskennzahlen	2021	2022	2023	2024	2025	Δ ²⁾
Umsatz	2.042	2.437	2.661	1.879	1.009	-46,3%
EBITDA ^{*)}	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 ²⁾
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 ²⁾
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% ³⁾	14,0%	+0,9 PP

Ausgewählte nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	2021	2022	2023	2024	2025	Δ ²⁾
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 _{2e} / Stück)	n/a	n/a	n/a	0,1	0,2	100,0%
CO ₂ -Emissionen / Motorrad in der Nutzungsphase ⁴⁾ (g CO ₂ / km)	79,6	79,6	80,1	96,1	103,5	7,7%
Arbeitskräfte ⁵⁾ (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 ⁶⁾	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.

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
Sanierungsgewinn					
TEUR					
Kurzfristige Schulden					
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
Gesamt	1.192.120	1.424	6.087	-6.497	1.193.134

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 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.

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:

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

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.

IWF-Wachstumsprognose	2026	2027
Weltwirtschaft	3,3%	3,2%
Entwickelte Volkswirtschaften	1,8%	1,7%
Eurozone	1,3%	1,4%
Deutschland	1,1%	1,5%
Vereinigte Staaten	2,4%	2,0%
Schwellen- und Entwicklungsländer	4,2%	4,1%
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)

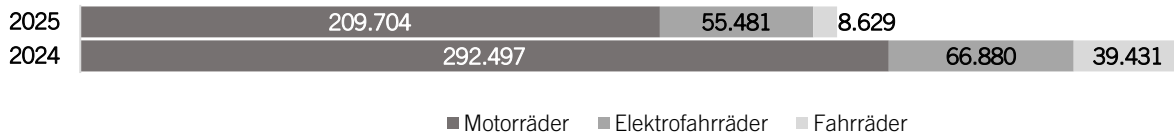
Der für die Gruppe relevante asiatische Raum verzeichnete ebenfalls deutliche Rückgänge betreffend die Zulassungszahlen von Motorrädern; in einer Gesamtbetrachtung beläuft sich der Rückgang auf -10,1%. Hervorzuheben sind insbesondere die Märkte China (Premium-Import, -13,6%) und Japan (Modelle mit mehr 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)

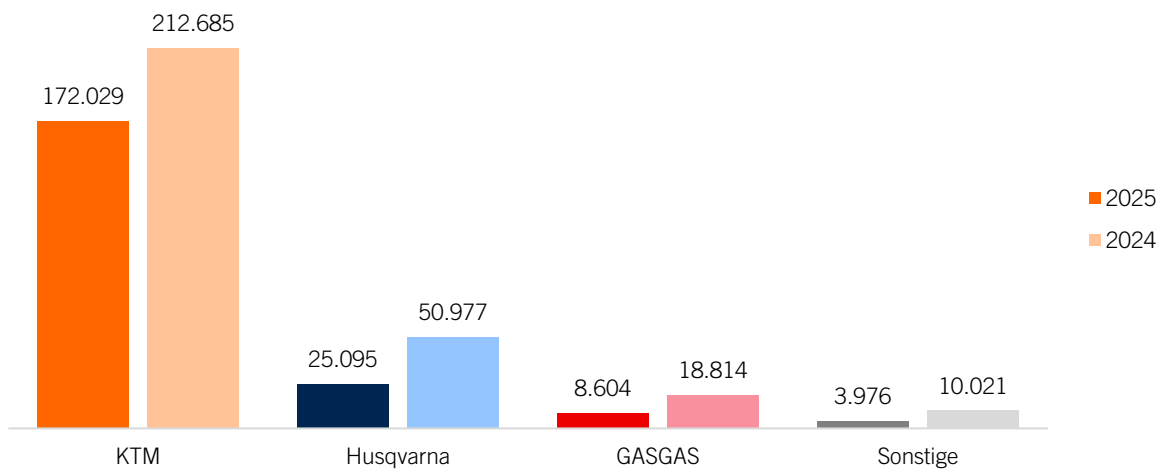


Im Geschäftsjahr 2025 verkaufte die Gruppe 209.704 Motorräder (-28,3% zum Vorjahr). Diese Zahl inkludiert die vom strategischen Partner Bajaj in Indien und Indonesien verkauften Motorräder der Marken KTM und Husqvarna.

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%
Motorräder der Marken KTM, Husqvarna und GASGAS	126.822	60,0%	220.392	-42,5%
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%
Gesamt Fahrzeuge Motorrad-Segment	132.580	62,7%	233.780	-43,3%
Motorräder Bajaj-Direktverkäufe	78.906	37,3%	62.084	+27,1%
Gesamt Fahrzeuge unter Berücksichtigung von Bajaj-Direktverkäufen	211.486	100,0%	295.864	-28,5%
Fahrräder Fahrrad-Segment	64.107	100,0%	106.311	-39,7%
Gesamt	275.593	100,0%	402.175	-31,5%

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%
Gesamt Fahrzeuge	196.687	71,4%	340.091	-42,2%
Bajaj-Direktverkäufe	78.906	28,6%	62.084	+27,1%
Gesamt Fahrzeuge unter Berücksichtigung von Bajaj-Direktverkäufen	275.593	100,0%	402.175	-31,5%

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%
Zwischensumme Full Size	685.950	68,0%	1.394.795	-50,8%
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%
Gesamt	1.009.389	100,0%	1.879.021	-46,3%

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%
Gesamt	1.009.389	100,0%	1.879.021	-46,3%

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	-
Summe Eigenproduktion	51.119	49,9%	155.571	-67,1%
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%
Summe Zukäufe	51.363	50,1%	78.129	-34,3%
Produktionsmenge gesamt	102.482	100,0%	233.700	-56,1%

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%
Vermögenswerte	1.586,1	100,0%	2.395,8	100,0%
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%
Eigenkapital und Schulden	1.586,1	100,0%	2.395,8	100,0%

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, wenngleich 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 Gearing¹ 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.

¹ Gearing = Nettoverschuldung dividiert durch Eigenkapital

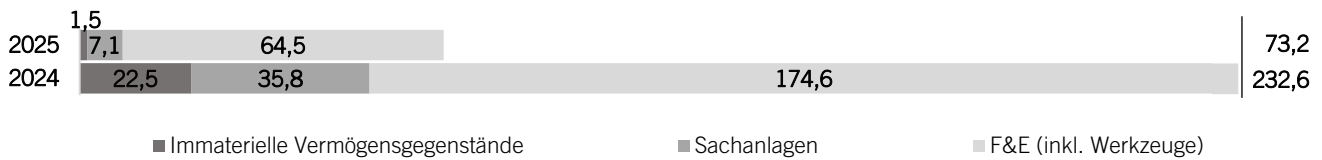
3.4 INVESTITIONEN

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)



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

<p>Produktion und Qualität</p>	<ul style="list-style-type: none"> » Qualitäts- oder sicherheitsrelevante Produktabweichungen, die im Kundendienst erkannt oder nicht rechtzeitig identifiziert werden, können zu Verstößen gegen Qualitäts-, Produktsicherheits- und regulatorische Anforderungen führen. » Entsprechende Abweichungen können erhöhte Garantie- und Rückrufkosten, Haftungsansprüche sowie eine nachhaltige Beeinträchtigung der Kundenzufriedenheit und Reputation verursachen. » Externe Faktoren wie Überschwemmungen oder Brände können die Produktion unterbrechen und zu Stillständen führen » Mögliche Störungen oder Preisschwankungen bei Strom und technischen Gasen können den Produktionsbetrieb beeinträchtigen » Verschlechterte Produktionsbedingungen in Europa (Kosten, Regula-rien, Arbeitsmarkt) könnten zu Wettbewerbsnachteilen führen » Durch die Nutzung außereuropäischer Produktionsstandorte kann den Wettbewerbsnachteilen eines europäischen Stand-orts entgegen-gewirkt sowie Entwicklungs- und Industrialisie-rungsprozesse beschleunigt werden 	<ul style="list-style-type: none"> » Anwendung eines zertifizierten Qualitätsmanagement-systems inklusive Lieferantenauswahl, Qualitätspla-nung und standardisierter Prozesse entlang des Pro-duktlebenszyklus » Integration von Product Improvement und Lessons Learned Prozessen unter Nutzung von Kundendienst und Felddaten » Systematische Markt- und Feldbeobachtung durch Auswertung von Garantie- und Schadenmeldungen als Frühwarnsystem für Qualitäts- und Sicherheitsrisiken » Einsatz definierter KPIs zur Überwachung von Wiederholfehlern, Reklamationsquoten und sicherheitsrelevan-ten Auffälligkeiten » Strukturierte Issue- und Eskalationsprozesse zur schnel-len Analyse, Priorisierung und Behebung identifizierter Produktprobleme » Definierte Entscheidungs- und Kommunikationspro-zesse für Service-, Sicherheits- und Rückrufmaßnah-men gemäß regulatorischen Anforderungen » Absicherung verbleibender Restrisiken durch geeignete Produkt- und Haftpflichtversicherungen » Implementierung von Notfallplänen für externe Ereig-nisse, inklusive Brandschutz, Hochwasserschutz und fle-xibler Schichtplanung zur Kompensation von Ausfällen » Photovoltaikanlagen zur Eigenstromerzeugung sowie fortlaufende Umsetzung von Energieeinsparmaßnahmen » Versicherungen » Teilverlagerungen der Produktion und von F&E-Aktivi-täten
<p>IT und Cyber</p>	<ul style="list-style-type: none"> » Die Zahl der Cyber-Angriffe auf große Unternehmen hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Dabei stellen insbesondere (Spear-)Phishing und Ransomware ein unver-ändert hohes Gefahrenpotenzial dar 	<ul style="list-style-type: none"> » Weiterentwicklung der internen Notfall- und Krisenorga-nisation » „Cyber Security“ Awarenessmaßnahmen » IT-Security- und Risikomanagementsystem zur Identifi-kation und Steuerung der Informationssicherheitsrisiken » Aufbau eines Cyber Security Management Systems zur Steuerung von fahrzeugspezifischen IT-Risiken
<p>Finanzielle Risiken und Chancen</p>		
<p>Finanzen</p>	<ul style="list-style-type: none"> » Anhaltend hohe Zinsen sowie niedrige Absatzzahlen können den Druck auf die Händler erhöhen und somit zu vermehrten Forderungsausfällen führen 	<ul style="list-style-type: none"> » Enge Abstimmung mit den Händlern und Unterstützung mit gezielten Programmen » Bankgarantien zur Absicherung » Strategische Händlernetzentwicklung
<ul style="list-style-type: none"> » 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. 		

Compliance / Rechtliche Risiken und Chancen

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

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

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

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 Bilanzierung 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
Bruttoergebnis vom Umsatz		18.511	-50.959
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
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		747.833	-1.184.217
Zinserträge	17	6.505	25.837
Zinsaufwand	17	-84.562	-123.641
Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis	17	-6.954	5.423
Ergebnis vor Steuern		662.822	-1.276.598
Ertragsteuern	18	-72.658	196.691
Ergebnis des Geschäftsjahres		590.164	-1.079.907
davon den Eigentümern des Mutterunternehmens zuzurechnen		594.957	-990.265
davon nicht beherrschenden Anteilen zuzurechnen		-4.793	-89.642
Unverwässertes (=verwässertes) Ergebnis je Aktie (in EUR)		17,60	-29,30

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

TEUR	<u>Anhang Nr.</u>	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Ergebnis des Geschäftsjahres		590.164	-1.079.907
Posten, die in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wurden oder anschließend umgegliedert werden			
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
		-11.404	-2.185
Posten, die nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden			
Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne/Verluste	35	3.927	670
Latente Steuer auf die Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne/Verluste		-903	-154
		3.024	516
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		-8.380	-1.669
Gesamtergebnis		581.784	-1.081.576
davon den Eigentümern des Mutterunternehmens zuzurechnen		586.096	-991.934
davon nicht beherrschenden Anteilen zuzurechnen		-4.312	-89.642

KONZERNBILANZ

ZUM 31. DEZEMBER 2025

TEUR	Anhang Nr.	31.12.2025	31.12.2024
Vermögenswerte			
Langfristige Vermögenswerte:			
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
		773.876	947.510
Kurzfristige Vermögenswerte:			
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
		805.115	1.241.662
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen	32	7.081	206.662
VERMÖGENSWERTE		1.586.073	2.395.834

KONZERNBILANZ

ZUM 31. DEZEMBER 2025

TEUR	<u>Anhang Nr.</u>	<u>31.12.2025</u>	<u>31.12.2024</u>
Eigenkapital und Schulden			
Eigenkapital:			
Grundkapital	33	33.797	33.797
Kapitalrücklagen	33	9.949	9.949
Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn/-verlust	33	339.256	-240.509
Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens		383.001	-196.763
Nicht beherrschende Anteile	33	2.236	3.014
		385.237	-193.749
Langfristige Schulden:			
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
		944.416	196.077
Kurzfristige Schulden:			
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
		256.419	2.326.273
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten und Veräußerungsgruppen	32	0	67.233
KONZERNEIGENKAPITAL UND SCHULDEN		<u>1.586.073</u>	<u>2.395.834</u>

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

TEUR	Anhang Nr.	2025	2024
Betriebstätigkeit			
Ergebnis des Geschäftsjahres		590.164	-1.079.907
+ (-) 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
Brutto Cashflow		-294.759	-278.760
- (+) 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
Erhöhung (Verminderung) des Working Capital Employed		254.349	-149.612
- (+) 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
Erhöhung (Verminderung) des sonstigen Nettovermögens		18.027	-7.590
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit		-22.382	-435.962

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

TEUR	Anhang Nr.	2025	2024
Investitionstätigkeit			
- 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
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		-11.958	-340.510
Free Cashflow		-34.341	-776.472
Finanzierungstätigkeit			
- 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
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		2.600	694.677
Gesamt Cashflow		-31.741	-81.795
+ (-) Veränderung durch Fremdwährungseffekte		5.604	-5.607
+ Anfangsbestand der liquiden Mittel im Konzern		163.407	258.972
Endbestand der liquiden Mittel im Konzern		137.270	171.569
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							Nicht beherrschende Anteile	Konzern-eigenkapital gesamt
		Grundkapital	Kapital-rücklagen	Rücklagen einschließlich Konzern-bilanz-gewinn/-verlust	Cashflow-Hedge-Rücklage	Ausgleichs-posten Währungsum-rechnung	Gesamt			
Anhang Nr.										
	Stand am 1. Jänner 2025	33.797	9.949	-243.694	2.081	1.104	-196.763	3.014	-193.749	
	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	
	Gesamtergebnis	0		597.981	-2.081	-9.805	586.096	-4.312	581.784	
	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	
	Stand am 31. Dezember 2025	33.797	9.949	347.964	0	-8.701	383.001	2.235	385.237	

KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024

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.									
	Stand am 1. Jänner 2024	33.797	9.949	855.024	8.435	-2.944	904.261	5.012	909.273
	Änderung der Bilanzierung von kündbaren nicht beherrschenden Anteilen (NCI Put-Optionen)	0	0	3.250	0	0	3.250	-3.250	0
	Stand am 1. Jänner 2024 (angepasst)	33.797	9.949	858.274	8.435	-2.944	907.511	1.762	909.273
	Sonstiges Ergebnis	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
	Gesamtergebnis	0		-989.749	-6.233	4.048	-991.934	-89.642	-1.081.576
	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	0	0	-95.574	0	0	-95.574	41.743	-53.831
	Änderungen im Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	49.968	49.968
	Sonstiges	0	0	254	0	0	254	2	256
	Stand am 31. Dezember 2024	33.797	9.949	-243.694	2.081	1.104	-196.763	3.014	-193.749

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
Sanierungsgewinn					
TEUR					
Kurzfristige Schulden					
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
Gesamt	1.192.120	1.424	6.087	-6.497	1.193.134

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
1. Jänner 2025		
	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
1. Jänner 2026		
	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
1. Jänner 2027		
	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
Stand am 31.12.2023	80	4
Konsolidierungskreiszugänge	9	2
Konsolidierungskreisabgänge	-10	-1
Davon Abgänge durch Verschmelzung	-8	0
Stand am 31.12.2024	79	5
Konsolidierungskreiszugänge	1	0
Konsolidierungskreisabgänge	-14	-1
Davon Abgänge durch Verschmelzung	0	0
Stand am 31.12.2025	66	4
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:

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

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:

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

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:

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

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:

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

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:

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

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:

2025	Motorrad	Fahrrad	Sonstige	Konsolidierung	Gesamt
TEUR					
Umsatzerlöse zwischen den Segmenten	44	27	0	-71	0
Umsatzerlöse extern	939.346	68.289	1.755	0	1.009.389
Segmentumsatzerlöse	939.390	68.316	1.755	-71	1.009.389
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
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	796.457	-14.305	854.182	-888.501	747.833
Ergebnis vor Steuern	-133.909	-337	-2.288	799.356	662.822
Investitionen ¹⁾	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
TEUR					
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
Segmentumsatzerlöse	1.803.716	111.487	66.584	-102.766	1.879.021
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
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-887.121	-291.096	-9.721	3.721	-1.184.217
Ergebnis vor Steuern	-666.561	-34.722	-1.629.175	1.053.859	-1.276.598
Investitionen ¹⁾	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
Summe	750.124	860.136

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
	1.009.389	1.879.021

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:

TEUR	2025	2024
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
	990.879	1.929.980

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:

TEUR	2025	2024
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
	204.789	299.368

12. FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSaufwendungen

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

TEUR	2025	2024
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
	78.972	80.437

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:

TEUR	2025	2024
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
	185.701	197.130

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
Sonstige betriebliche Aufwendungen	38.884	57.033
Aufwendungen aus Wertminderungen nach IAS 36	1.381	360.660
Aufwendungen aus Wertminderungen nach IFRS 5	1.683	147.311
Aufwendungen aus Wertminderungen	3.064	507.971
	41.948	565.004

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:

TEUR	2025	2024
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
	4.670	-9.022

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:

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

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

TEUR	2025	2024
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
	-6.954	5.423

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
	-72.655	196.691

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
Ergebnis vor Ertragsteuern	662.822	-1.276.598
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
Gebuchte Steuer	-89.933	196.691
Forderungsverzicht der Finanzverwaltung i.Z.m. Sanierungsverfahren	17.275	0
Ertragsteuern gem. Gewinn- und Verlustrechnung	-72.658	196.691

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 Steuergruppestruktur.

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
Unverwässertes (=verwässertes) Ergebnis je Aktie (in EUR)	17,60	-29,30

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
	138	744

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
Stand am 31.12.2025	3.782

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
Anschaffungs- und Herstellungskosten					
Stand am 1.1.2024	659.635	101.666	108.176	33.613	903.090
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
Stand am 31.12.2024	689.484	111.598	90.409	43.824	935.317
Stand am 1.1.2025	689.484	111.598	90.409	43.824	935.317
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
Stand am 31.12.2025	575.380	106.572	90.409	2.646	775.009
Kumulierte Abschreibungen					
Stand am 1.1.2024	152.969	75.103	6.051	0	234.123
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
Stand am 31.12.2024	336.605	93.230	18.950	9.822	458.608
Stand am 1.1.2025	336.605	93.230	18.950	9.822	458.608
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
Stand am 31.12.2025	247.360	89.789	18.950	544	356.645
Buchwerte 31.12.2024	352.879	18.368	71.459	34.002	476.709
Buchwerte 31.12.2025	328.020	16.782	71.459	2.102	418.363

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:

Jahre	Nutzungsdauer
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
Anschaffungs- und Herstellungskosten						
Stand am 1.1.2024	52.731	351.511	336.627	191.724	18.629	951.222
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
Stand am 31.12.2024	51.730	347.343	383.572	201.287	25.256	1.009.188
Stand am 1.1.2025	51.730	347.343	383.572	201.287	25.256	1.009.188
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
Stand am 31.12.2025	51.566	324.621	394.207	181.429	7.841	959.665
Kumulierte Abschreibungen						
Stand am 1.1.2024	1.032	109.580	234.389	122.335	0	467.336
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
Stand am 31.12.2024	12.804	175.268	294.334	151.824	5.659	639.889
Stand am 1.1.2025	12.804	175.268	294.334	151.824	5.659	639.889
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
Stand am 31.12.2025	13.028	178.387	310.561	141.033	935	643.944
Buchwerte 31.12.2024	38.926	172.075	89.238	49.463	19.597	369.299
Buchwerte 31.12.2025	38.537	146.234	83.646	40.397	6.906	315.721

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
Beteiligungsbuchwert zum 1.1.	14.130	33.870
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
Beteiligungsbuchwert zum 31.12.	16.041	14.130

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
Aktive latente Steuern:		
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
	121.497	83.156
Verlustvorträge	0	207.461
Saldierung	-107.500	-206.491
	13.997	84.126
Passive latente Steuern:		
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	0	108.607
Immaterielle Vermögenswerte	94.508	98.777
langfristige Vermögenswerte	13.557	0
	108.065	207.384
Saldierung	-107.500	-206.491
	565	893

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 vorhandenen 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
	9.758	3.247

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
	377.062	617.852

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Vorräte brutto	428.049	770.272
Abwertung	-50.987	-152.420
Vorräte netto	377.062	617.852

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
	114.747	289.422

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:

	TEUR
Stand am 1.1.2024	7.406
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
Stand am 31.12.2024 = Stand am 1.1.2025	27.957
Veränderungen im Konsolidierungskreis	-1.481
Währungsumrechnung	-1.620
Zuführungen Einzelwertberichtigung	6.776
Verbrauch	-15.214
Auflösung Wertberichtigung für erwartete Verluste	-481
Auflösungen	-493
Stand am 31.12.2025	15.444

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:

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
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
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	44.296	59.032
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
Sonstige kurzfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	130.061	95.687
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte und Forderungen	174.357	154.719

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.

Übersicht sämtlicher zur Veräußerung gehaltener Vermögenswerte und zugehöriger Schulden			31.12.2025
TEUR	KTM Sportcar GmbH	KISKA GmbH	Summe
Langfristige Vermögenswerte:			
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	0	1.300	1.300
	0	1.300	1.300
Kurzfristige Vermögenswerte:			
Vorräte	5.781	0	5.781
	5.781	0	5.781
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen	5.781	1.300	7.081

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
31.12.2025			
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
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn/Verlust	-3.875	-918	-4.793
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	0	0	0
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
Buchwert der nicht beherrschenden Anteile	1.849	387	2.236
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	-54.134	33.313	-20.821
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	317.074	-330.593	-13.519
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-288.267	290.867	2.600
Gesamt Cashflow	-25.327	-6.414	-31.741
Dividenden an nicht beherrschende Anteile	0	0	0

TEUR	KTM AG	Sonstige und Konsolidierung	Gesamt
31.12.2024			
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
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn/Verlust	-89.896	254	-89.642
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	0	0	0
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
Buchwert der nicht beherrschenden Anteile	1.692	1.322	3.014
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	-418.956	-17.006	-435.962
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-338.971	-1.539	-340.510
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	696.684	-2.007	694.677
Gesamt Cashflow	-61.243	-20.552	-81.795
Dividenden an nicht beherrschende Anteile	754	0	754

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:

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Erworbener (-) bzw. abgegangener (+) Buchwert nicht beherrschender Anteile	-8.297	65
Erhaltener (+) bzw. gezahlter (-) Kaufpreis an nicht beherrschende Anteilseigner	8.000	0
Im Eigenkapital erfasster Unterschiedsbetrag	-297	65

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

TEUR	Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn/-verlust	Cashflow-Hedge-Rücklage	Ausgleichsposten Währungsumrechnung	Anteile Hauptgesellschafter	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Konzern-eigenkapital gesamt
31.12.2025						
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
	3.024	-2.081	-9.805	-8.862	482	-8.380
31.12.2024						
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
	516	-6.233	4.048	-1.669	0	-1.669

34. FINANZVERBINDLICHKEITEN

Die Finanzverbindlichkeiten der Gruppe stellen sich zum Bilanzstichtag des Geschäfts- sowie des Vorjahres wie folgt dar:

TEUR	Nominale	Buchwert	Laufzeit ≤ 1 Jahr	Laufzeit > 1 Jahr
31.12.2025				
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
Summe Finanzverbindlichkeiten	889.390	935.679	20.457	915.222

TEUR	Nominale	Buchwert	Laufzeit ≤ 1 Jahr	Laufzeit > 1 Jahr
31.12.2024				
Schuldscheindarlehen	495.000	495.000	495.000	0
Namenschuldverschreibung	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
Summe Finanzverbindlichkeiten	1.806.122	1.806.122	1.712.769	93.353

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:

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Abfertigungen	15.294	19.618
Jubiläumsgelder	6.593	7.289
	21.886	26.907

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
Anwartschaftsbarwert:		
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
Stand am 31.12.	15.294	19.618

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
Versicherungsmathematischer Gewinn/Verlust	-3.927	670

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
Summe der erwarteten Zahlungen	22.781	28.736

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
Stand am 31.12.	6.593	7.289

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
Andere langfristige finanzielle Schulden	5.451	73.517
Sonstige andere langfristige nicht finanzielle Schulden	1.294	1.408
Andere langfristige nicht finanzielle Schulden	1.294	1.408
Andere langfristige Schulden	6.745	74.925

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
Andere kurzfristige finanzielle Schulden	37.293	55.820
Kurzfristige Personalverbindlichkeiten	26.116	60.960
Verbindlichkeiten Finanzämter	3.227	13.915
Vorauszahlungen	3.086	6.399
Sonstige andere kurzfristige nichtfinanzielle Schulden	0	-121
Andere kurzfristige nicht finanzielle Schulden	32.428	81.153
Andere kurzfristige Schulden	69.721	136.973

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:

TEUR	31.12.2025	31.12.2024
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
	149.162	381.857

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
Stand am 1.1.2024	20.523	1.199	0	149	21.871
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
Stand am 31.12.2024	15.524	2.118	31.424	42.649	91.715
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
Stand am 31.12.2025	10.891	2.817	0	0	13.708

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
Sonstige nicht-zahlungswirksame Erträge (Aufwendungen)	41.145	177.095

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
Summe	1.806.123	526.748	-1.457.005	-3.788	-481	0	746	63.336	935.679

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
Summe	1.034.898	712.330	37.006	9.430	0	-435	2.542	10.352	1.806.123

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- ungskreis	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	168.272
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	289.422	114.747	174.675	0	0	-3.510	-2.124	-18.754	-69.932	80.355
Verbindlichkeite n aus Lieferungen und Leistungen	381.857	149.162	-232.695	196.157	12.164	1.196	0	14.664	14.237	5.723
Summe	1.289.131	640.971	182.770	196.157	12.164	-12.941	-2.124	-32.208	-89.468	254.350

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	90.849
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	350.801	289.422	61.379	0	-23.884	-10.783	-13.341	-5.833	7.538
Verbindlichkeite n aus Lieferungen und Leistungen	676.978	381.857	-295.121	18.070	-20.113	0	21.507	27.659	-247.999
Summe	1.885.034	1.289.131	5.661	18.070	-9.343	-111.045	-81.680	28.724	-149.612

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
Veränderung des Eigenkapitals	-4.068	-20.905	4.972	25.550

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:

Erhöhung (+) / Verminderung (-)	Anhang Nr.	fix verzinst	variabel verzinst	nicht verzinst	Summe
31.12.2025					
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ¹⁾		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
Summe		-18.994	-860.857	0	-879.851
31.12.2024					
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ¹⁾		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
Summe		-386.213	-1.501.701	0	-1.887.914

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.

Erhöhung (+) / Verminderung (-)	Erhöhung um 100 BP		Verringerung um 100 BP	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
TEUR				
Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern)	6.629	-11.382	-6.629	11.382
Veränderung des Eigenkapitals	6.629	-11.382	-6.629	11.382

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.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Nicht in der Bonität beeinträchtigt	In der Bonität beeinträchtigt	Summe
TEUR			
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
Gesamter Bruttobuchwert	105.900	24.292	130.192
Wertminderung	-313	-15.130	-15.444
Summe	105.587	9.162	114.748

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum 31.12.2024 wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Nicht in der Bonität beeinträchtigt	In der Bonität beeinträchtigt	Summe
TEUR			
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
Gesamter Bruttobuchwert	267.974	49.460	317.434
Wertminderung	-794	-27.218	-28.012
Summe	267.180	22.242	289.422

Zur Ermittlung des Wertminderungsbedarfes für nicht einzelwertberichtigte 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
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten										
Zu fortgeführten Anschaffungskosten										
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
Summe	1.127.585	2.184	97.253	210.933	6.056	167.727	887.715	22.550	3.640	28.937

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
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten										
Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente										
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
Summe	222	0	0	222	0	0	0	0	0	0
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ¹⁾										
Zu fortgeführten Anschaffungskosten										
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
Summe	2.229.298	14.494	21.904	1.424.805	42.775	53.404	481.487	32.794	12.207	340.226
Summe	2.229.520	14.494	21.904	1.425.027	42.775	53.404	481.487	32.794	12.207	340.226

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

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.

Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente		
Art	Bewertungstechnik	Wesentliche, nicht beobachtbare Inputfaktoren
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
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte										
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte	216	216	-	-	216	216	-	216	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.232	2.232	-	-	2.232	2.232	-	-	2.232	-
Summe	2.448									
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte										
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	137.270	-	-	-	-	-	137.270	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	112.515	-	-	-	-	-	112.515	-	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	53.838	-	-	-	-	-	53.838	-	-	-
Summe	303.623									
Gesamtsumme	306.071									

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
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte										
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	-	-
Summe	8.645									
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte										
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	163.406	-	-	-	-	-	163.406	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	280.999	-	-	-	-	-	280.999	-	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	65.659	-	-	-	-	-	65.659	-	-	-
Summe	510.064									
Gesamtsumme	518.709									

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
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten										
Zu fortgeführten Anschaffungskosten										
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	-	-	-
Summe	1.127.585									
Gesamtsumme	1.127.585									

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
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten										
Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente										
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
Summe	222									
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ¹⁾										
Zu fortgeführten Anschaffungs- kosten										
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 ²⁾	61.445	-	-	-	-	-	-	61.445	-	-
Andere kurz- und langfristige finanzielle Schulden	67.670	-	-	-	-	-	67.670	-	-	-
Summe	2.229.298									
Gesamtsumme	2.229.520									

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)
31.12.2025						
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
Summe	-78.057	0	-5.802	0	-6.429	-90.288
31.12.2024						
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
Summe	-92.409	-139	-26.967	0	3.846	-115.669

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.

TEUR	Rücklage für die Absicherung von Zahlungsströmen	Rücklage für Absicherungs-kosten	In der Rücklage für die Absicherung von Zahlungsströmen verbleibende Salden aus Sicherungsbeziehungen, bei denen die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften nicht mehr angewendet wird
31.12.2025			
Wechselkursrisiko			
Verkäufe und Forderungen	0	0	0
Käufe von Vorräten	0	0	0
Zinssatzänderungsrisiko			
Variabel verzinste Instrumente	0	0	0
Summe	0	0	0
31.12.2024			
Wechselkursrisiko			
Verkäufe und Forderungen	0	0	0
Käufe von Vorräten	0	0	0
Zinssatzänderungsrisiko			
Variabel verzinste Instrumente	1.965	0	0
Summe	1.965	0	0

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
Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert wurde			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen - Währungsrisiko)	177	613	790
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Zinsrisiko)	0	-4.013	-4.013
Vorräte			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Vorräten / Herstellungskosten - Währungsrisiko)	0	-121	-121
Veränderung im beizulegenden Zeitwert			
Zugang - Zinsrisiko	0	-3.011	-3.011
Stand am 31.12.2024 = Stand am 1.1.2025	0	1.965	1.965
Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert wurde			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen - Währungsrisiko)	0	-1.965	-1.965
Stand am 31.12.2025	0	0	0

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
Eigenkapitalquote	24,3%	-8,1%

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
	935.679	1.806.122
Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente	-137.270	-163.407
Nettoverschuldung	798.409	1.642.715

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
Gearing	207,3%	-847,9%
Nettoverschuldung	798.409	1.642.715
EBITDA	873.711	-480.783
Dynamische Verschuldung	0,9	-3,4

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:

TEUR	Grundstücke und Gebäude	Maschinen	Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Summe
31.12.2025				
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
Buchwert 31.12.2025	13.427	19.561	8.681	41.668
31.12.2024				
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
Buchwert 31.12.2024	25.848	24.125	13.743	63.716

Der Barwert der Mindestleasingzahlungen stellt sich zum jeweiligen Stichtag wie folgt dar:

TEUR	Künftige Mindestleasingzahlungen	Zinszahlungen	Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen
31.12.2025			
< 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
	66.758	8.419	58.339
31.12.2024			
< 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
	98.397	10.602	87.795

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
Forderungen	0	23.055	76	7.487	0	4.772
Verbindlichkeiten	-16.758	-10.349	-13.764	-7.405	0	-5.188
Erlöse	2.628	6.281	5.042	5.547	112	20.192
Aufwendungen	-59.767	-104.645	-29.983	-84.393	-97.637	-154.858
Dividende	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:

Name	von / seit	bis
Mag. Gottfried Neumeister	01.09.2024	
Mag. Petra Preining	16.09.2025	
Dipl.-Ing. Stefan Pierer	05.05.2020	03.10.2025
Mag. Verena Schneglbberger-Grossmann	01.06.2025	31.12.2025

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

Name	Funktion	von / seit	bis
Srinivasan Ravikumar	Vorsitzender	13.01.2026	
Dinesh Thapar	Stellvertreter des Vorsitzenden	13.01.2026	
Pradeep Shrivastava	Mitglied	13.01.2026	
Dr. Wulf Gordian Hauser	Mitglied	13.01.2026	
Josef Blazicek	Vorsitzender	19.10.2021	07.02.2025
Stephan Zöchling	Vorsitzender	07.02.2025	31.07.2025
Mag. Ewald Oberhammer	Vorsitzender	31.07.2025	13.01.2026
Rajiv Bajaj	Stellvertreter des Vorsitzenden	19.10.2021	31.07.2025
Mag. Friedrich Roithner	Mitglied	24.01.2025	31.07.2025
Mag. Michaela Friepeß	Mitglied	05.05.2020	13.01.2026
Dr. Ernst Chalupsky	Mitglied	19.10.2021	13.01.2026
Dipl.- Ing. Dr. Iris Filzwieser	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
Verbundene Unternehmen:					
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
Verbundene Unternehmen (fortges.):					
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
Verbundene Unternehmen (fortges.):					
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
Assoziierte Unternehmen:					
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

	Seite
1. PRÜFUNGSVERTRAG UND AUFTRAGSDURCHFÜHRUNG	1
2. ZUSAMMENFASSUNG DES PRÜFUNGSERGEBNISSES	3
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
3. BESTÄTIGUNGSVERMERK	4

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.¹

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.

¹ 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.

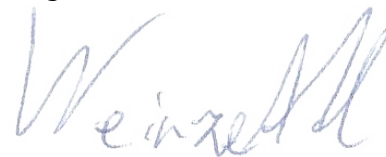
Wien, am 5. März 2026

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.

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