INHALT

INHALT 1

LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR JÄNNER BIS DEZEMBER 2025 2

1. WIRTSCHAFTLICHE TÄTIGKEIT 2

2. ENTWICKLUNGEN 4

2.1. GESAMTENTWICKLUNG: 4

3. VORSCHAU 6

3.1. ÜBERBLICK 6

3.2. UNSER ANTRIEB FÜR EINE NACHHALTIGE ZUKUNFT 7

4. VERMÖGENSLAGE 8

5. ERTRAGSLAGE 9

5.1. GRAPHISCHE DARSTELLUNG DER BILANZEN ZUM 31. DEZEMBER 2025 UND ZUM 31. DEZEMBER 2024 10

6. ROI (RETURN ON INVESTMENT) KENNZAHLENSYSTEM 11

7. GELDFLUSSRECHNUNG 12

8. RISIKOMANAGEMENT 13

9. UMWELT 14

9.1. ALTERNATIVE ANTRIEBSKONZEPTE 14

10. MITARBEITER 14

11. FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG 14

12. VORGÄNGE VON BESONDERER BEDEUTUNG 14

13. FINANZINSTRUMENTE 14

LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR JÄNNER BIS DEZEMBER 2025

1. WIRTSCHAFTLICHE TÄTIGKEIT

Die Tätigkeit der Pappas Holding GmbH wurde im Jahr 1991 aufgenommen. Sie umfasst die zentrale Einkaufsfunktion für KFZ-Ersatzteile und sonstige Materialien, die für alle Konzerngesellschaften durchgeführt werden.

Als Holdingfunktion nimmt die Gesellschaft überdies Managementaufgaben in den Bereichen Recht, Revision, Finanzen & Controlling, Personal-, Versicherungs- und Leasingwesen sowie Marketing wahr. Durch die eigene Informatikabteilung werden IT-Dienstleistungen für Konzerngesellschaften, als auch für Dritte erbracht.

Für die bestehenden Beteiligungen übt die Gesellschaft die Funktion der zentralen Geschäftsleitung aus. Mit den Beteiligungsfirmen in Österreich, Ungarn und in der Schweiz ist die Pappas Gruppe an 39 Standorten mit 3.125 Mitarbeitern (Stichtag 31.12.2025) präsent.

Die bereits sehr erfolgreich etablierte strukturelle und prozessuale Neuausrichtung der Pappas Gruppe wird auch künftig nachhaltig profitabel wachsen. Insbesondere die Bereiche Elektrifizierung, Digitalisierung sowie veränderte Nutzenkonzepte erfordern ein deutlich höheres Maß an Flexibilität im Vergleich zum ausschließlich traditionellen Handel der Vergangenheit.

Zulassungen PKW Neu (ohne M1 Vans)	**YTD 2025**		**YTD 2024**		**Diff 2025 vs. 2024**	
	Zul	**Marktanteil**	**Zul**	**Marktanteil**	**+/- Vol**	**+/- %**
Österreich Gesamt	267.724	100,0%	241.496	100,0%	*26.228*	*10,9%*
MB-PKW (ohne smart)	10.960	4,1%	9.969	4,1%	*991*	*9,9%*
BMW (ohne Mini)	19.216	7,2%	19.002	7,9%	*214*	*1,1%*
Audi	16.565	6,2%	15.244	6,3%	*1.321*	*8,7%*
Pappas-Gebiet	86.646	100,0%	77.589	100,0%	*9.057*	*11,7%*
MB-PKW (ohne smart)	3.866	4,5%	3.691	4,8%	*175*	*4,7%*
BMW (ohne Mini)	7.711	8,9%	7.374	9,5%	*337*	*4,6%*
Audi	7.308	8,4%	6.338	8,2%	*970*	*15,3%*

Bereits im Geschäftsjahr 2021 startete die Mercedes-Benz Österreich GmbH (MBÖ) das Agenturmodell „Model-D". Das Agenturmodell sieht vor, dass es österreichweit einheitliche, attraktive Preise von Neufahrzeugen für die Marken Mercedes-Benz PKW- und Transporter, sowie für smart gibt. Wir als Pappas Gruppe agieren als Agent und vermitteln die Neufahrzeuge der Marke Mercedes-Benz auf Rechnung der MBÖ und erhalten im Zuge dessen eine entsprechende Vermittlungsprovision, sowie eine Auslieferungspauschale.

Weiterhin agieren die Hersteller BMW, Stellantis (Jeep) sowie KIA im bestehenden Händlersystem. Gleiches gilt für die Nutzfahrzeugsparte (LKW) der Daimler Truck Austria GmbH.
In diesen Fällen treten wir als Pappas Gruppe als eigenständiger Händler auf.

Im Bereich der Marke MINI erfolgte im Oktober 2024 ebenfalls die Umstellung auf den Direktvertrieb („Retail NEXT"). Für die Hauptmarke BMW ist die Anpassung des Händlersystems für das zweite Halbjahr 2027 vorgesehen.



2. ENTWICKLUNGEN

2.1. GESAMTENTWICKLUNG:

Nach zwei aufeinanderfolgenden Rezessionsjahren befindet sich die österreichische Wirtschaft lediglich in einer zögerlichen und fragilen Erholungsphase, deren Dynamik deutlich unter dem Niveau früherer Aufschwung-Perioden liegt. Die Österreichische Nationalbank (OeNB) schätzt den Zuwachs für das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) bei 0,6%. In ihrer gesamtwirtschaftlichen Prognose geht die OeNB davon aus, dass das reale BIP um 0,8 % im Jahr 2026 und um 1,1 % im Jahr 2027 moderat ansteigen wird. Damit bleibt die Wachstumsrate im gesamten Prognosezeitraum spürbar unter dem langfristigen Durchschnitt und signalisiert eine nur allmählich zurückkehrende wirtschaftliche Normalität.

Die OeNB betont, dass diese Erholung im historischen Vergleich ausgesprochen verhalten ausfällt. Ein wesentlicher Grund liegt in den schwachen außenwirtschaftlichen Impulsen, die vor allem durch die weiterhin zurückhaltende Konjunktur in wichtigen Handelspartnerländern – insbesondere Deutschland – sowie durch erhöhte Unsicherheit im internationalen Handelsumfeld geprägt sind. Zusätzlich beeinträchtigen US-Zölle, der zunehmende Wettbewerbsdruck aus China und strukturell höhere Produktionskosten die Exportfähigkeit österreichischer Unternehmen.

Hauptergebnisse der OeNB-Prognose vom Dezember 2025

	Dezember 2025					Revisionen gegenüber September 2025		
	2024	2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027
Veränderung zum Vorjahr in %								
Bruttoinlandsprodukt (real)	-0,8	0,6	0,8	1,1	1,0	0,3	0,0	0,0
Harmonisierter Verbraucherpreisindex (HVPI)	2,9	3,6	2,4	2,1	2,1	0,1	0,0	-0,2
Arbeitslosenquote gemäß AMS (in %)	7,0	7,5	7,5	7,3	7,3	0,1	0,1	0,1
in % des nominellen BIP								
Budgetsaldo	-4,7	-4,5	-4,2	-4,2	-4,4	x	x	x
Öffentlicher Schuldenstand	79,9	81,9	83,8	85,2	86,8	x	x	x

Quelle: OeNB-Prognosen vom Dezember 2025 und September 2025.

Die Inflation verharrt im Jahr 2025 deutlich über dem mittelfristigen Zielwert des Euroraums, der vom Eurosystem bei rund 2 % verankert ist. Nach Einschätzung der OeNB wird der HVPI-Anstieg 2025 bei rund 3,6 % liegen und damit spürbar über dem Wert des Vorjahres bleiben. Der Inflationsdruck bleibt damit weiterhin hoch, obwohl die österreichische Wirtschaft insgesamt ein nur sehr verhaltenes Wachstum verzeichnet. Erst im weiteren Prognosezeitraum ist laut OeNB mit einer allmählichen Normalisierung zu rechnen: Für 2026 wird ein Rückgang auf etwa 2,4 % erwartet, bevor die Inflationsrate 2027 auf rund 2,1 % sinkt und sich damit wieder in Richtung des Zielkorridors des Eurosystems bewegt.

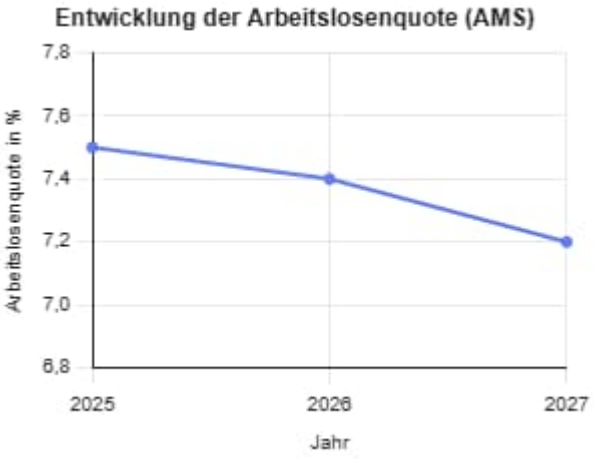
Die Hauptursachen für die weiterhin erhöhte Teuerung im Jahr 2025 liegen insbesondere in politischen und strukturellen Faktoren. Ein zentrales Element ist das Auslaufen verschiedener staatlicher Energiepreis-Entlastungsmaßnahmen, darunter insbesondere die Strompreisbremse, die zuvor dämpfend auf die

Energiekosten wirkte. Die OeNB betont, dass das Ende dieser Unterstützungen zu einem deutlichen Preisschub bei Haushaltsenergie geführt hat, der vor allem zu Jahresbeginn 2025 voll durchgeschlagen hat.

Gleichzeitig steigen aufgrund höherer Netzentgelte und eines erhöhten CO_2-Preises die Kosten für Strom und Gas, was sowohl private Haushalte als auch Unternehmen belastet.

Für die exportorientierte Industrie – und damit den Fahrzeugbau samt Zuliefernetzwerk – identifiziert die OeNB mehrere Gegenwinde: handelspolitische Unsicherheiten (u. a. US-Zölle), die enge Verflechtung mit der deutschen Automobilindustrie, steigende Lohnstückkosten sowie hohe Energiepreise. Zwischen 2019 und 2024 stiegen die Lohnstückkosten in Österreich um ca. 30 %, was die preisliche Wettbewerbsfähigkeit minderte und 2025 mussten deutliche Marktanteilsverluste von rund 4,5 % verkraftet werden. Diese Faktoren führen laut OeNB zu einer „nur gedämpften Exporterholung".

Am Arbeitsmarkt zeigt sich die Lage robust, aber gedämpft: Die Arbeitslosenquote (AMS) steigt laut ÖNB 2025 auf rund 7,5 % und geht erst im weiteren Verlauf langsam zurück (2026: ~7,4 %, 2027: ~7,2 %). Damit bleibt die Binnennachfrage zunächst verhalten, was sich auch in vorsichtigen Konsum- und Investitionsplänen niederschlägt.



Für die Automobilbranche ergibt sich daraus ein Umfeld niedriger Wachstumsraten, anhaltenden Margendrucks und mit volatiler Nachfrage. In der Übergangsphase bleiben Kostenmanagement (Energie, Material, Logistik), selektive Preisanpassungen, Absatzmix-Optimierung sowie Investitionsdisziplin entscheidend. Kurzfristig dominieren Risiken aus globaler Handelspolitik und Inputkosten, mittelfristig bietet der Technologie-Shift (E-Mobilität) die Chance auf Produktivitäts- und Wertschöpfungszuwächse.

3. VORSCHAU

3.1. ÜBERBLICK

Der Automobilsektor befindet sich in einer Phase tiefgreifender Transformation, die uns sowohl vor erhebliche Risiken stellt als auch vielfältige Chancen eröffnet. Die nachfolgenden Ausführungen geben einen strukturierten Überblick über die wesentlichen Risikofelder sowie die bedeutendsten Zukunftspotenziale für das Unternehmen.

Ein zentraler Risikofaktor besteht in der Abhängigkeit von Rohstoffpreisen. Die Herstellung moderner Fahrzeuge erfordert eine Vielzahl kritischer Materialien – darunter Stahl, Aluminium, seltene Erden und Batterierohstoffe wie Lithium, Nickel oder Kobalt. Preisvolatilitäten auf den globalen Rohstoffmärkten können die Produktionskosten erheblich beeinflussen und die Margen belasten. Besonders für Unternehmen, die stark auf batterieelektrische Fahrzeuge setzen, stellen steigende Preise oder Versorgungsengpässe bei Batteriematerialien ein strategisches Risiko dar.

Daneben gewinnen Lieferkettenrisiken zunehmend an Bedeutung. Globale Wertschöpfungsketten sind anfällig für geopolitische Spannungen, Transportengpässe oder politische Interventionen. Verzögerungen bei Halbleitern, elektronische Komponentenknappheit oder Störungen bei Zulieferern können zu Produktionsunterbrechungen führen und die Lieferfähigkeit einschränken. Zur Risikominimierung arbeiten wir daher an einer Diversifizierung unserer Lieferantenstruktur sowie an regionalen Beschaffungsstrategien.

Ein weiteres wesentliches Risiko sind technologische Disruptionen. Der Wandel hin zu elektrifizierten Antriebssystemen, softwaregetriebenen Fahrzeugarchitekturen und autonomen Fahrfunktionen verändert die Wettbewerbslandschaft fundamental. Hersteller stehen unter erheblichem Innovationsdruck, da sie gleichzeitig bestehende Technologien weiterführen und in neue Zukunftsfelder investieren müssen.

Auch regulatorische Änderungen stellen ein bedeutendes Risiko dar. Verschärfte Emissionsvorschriften, strengere Sicherheitsstandards oder neue Berichtspflichten in den Bereichen Nachhaltigkeit und Lieferkettentransparenz können erhebliche Auswirkungen auf Produktentwicklung, Produktionsprozesse und Kostenstrukturen haben. Unternehmen müssen ihre Compliance-Systeme kontinuierlich anpassen, um regulatorische Risiken frühzeitig zu erkennen und entsprechende Maßnahmen einzuleiten.

Konjunkturelle Schwankungen beeinflussen die Nachfrage nach Fahrzeugen unmittelbar. In wirtschaftlich unsicheren Zeiten verschieben Konsumenten größere Anschaffungen wie Neuwagen, während Unternehmen Flotteninvestitionen reduzieren. Steigende Zinsen oder rückläufige Kaufkraft wirken sich ebenfalls dämpfend auf den Absatz aus.

Ein zunehmend relevantes Risikofeld betrifft Cybersecurity und IT-Risiken. Die zunehmende Vernetzung von Fahrzeugen, die Digitalisierung betrieblicher Prozesse und der Einsatz cloudbasierter Systeme erhöhen die Angriffsflächen für Cyberattacken. Sicherheitslücken können nicht nur erhebliche wirtschaftliche Schäden verursachen, sondern auch das Vertrauen der Kunden beeinträchtigen. Investitionen in IT-Sicherheit und Datenschutz sind daher essenziell.

Neben den bestehenden Risiken eröffnen sich zugleich wesentliche Chancen für das langfristige Unternehmenswachstum. Die Erschließung neuer Märkte sowie die Elektrifizierungsstrategien der Hersteller schaffen zusätzliche Geschäftspotenziale und stärken die Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere im Bereich der E-Mobilität. Effizienzprogramme leisten darüber hinaus einen Beitrag zur nachhaltigen Verbesserung der Ertragslage.
Die systematische Analyse von Risiken und Chancen bildet somit eine wesentliche Grundlage für fundierte strategische Entscheidungen und eine zielgerichtete Unternehmensentwicklung.

Zur Nutzung dieser Chancen ist der Ausbau digitaler Vertriebsplattformen sowie die Intensivierung der Zusammenarbeit mit Finanzdienstleistern vorgesehen. Durch die fortlaufende Anpassung an Marktveränderungen und die Optimierung des Kundenservice soll die Marktposition nachhaltig gestärkt werden. Für die Geschäftsjahre 2026 und 2027 wird ein solides Ergebnis auf Vorjahresniveau erwartet.

3.2. UNSER ANTRIEB FÜR EINE NACHHALTIGE ZUKUNFT

Im Zusammenhang mit den Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung haben wir uns bereits mit den Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeiten auf Umwelt-, Nachhaltigkeits- und Sozialthemen auseinandergesetzt. (ESG). Die Automobilbranche wird in Zukunft einen großen Beitrag zur Eindämmung des Klimawandels leisten. Nachhaltigkeit verstehen wir als Chance.

Die EU-Kommission hat das Entlastungspaket "Omnibus 1" veröffentlicht, das darauf abzielt, die regulatorischen Belastungen für Unternehmen zu reduzieren und die Nachhaltigkeitsvorschriften zu vereinfachen. Diese Maßnahmen sollen die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen steigern und gleichzeitig die Ziele des Green Deals unterstützen, Europa bis 2050 klimaneutral zu machen.

Wesentliche Änderungen und Vereinfachungen des Entlastungspakets:

1

Reduzierung des Anwendungsbereichs der CSRD
Die Berichtspflichten gelten nur noch für Unternehmen mit mehr als 1000 Mitarbeitenden und zusätzlich entweder über 50 Mio. Euro Umsatz oder 25 Mio. Euro Bilanzsumme.

2

Verschiebung der Berichtspflicht
Die Berichtspflicht wird auf das Jahr 2027 verschoben.

3

Flexibilisierung der EU-Taxonomie
Die Erhebung der Taxonomiekennzahlen wird durch die Einführung von Wesentlichkeitsgrenzen vereinfacht

Die Auswirkungen und Chancen dieser Änderungen sollen die administrativen Kosten für Unternehmen erheblich reduzieren und die Berichterstattung über Nachhaltigkeitsmaßnahmen erleichtern.

Gleichzeitig wird die Transparenz und die Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards weiterhin gefördert. Unternehmen sollten sich aktiv mit den geplanten Änderungen auseinandersetzen, um sicherzustellen, dass ihre Nachhaltigkeitsstrategien den neuen gesetzlichen Anforderungen entsprechen.



Das Entlastungspaket "Omnibus 1" bietet Unternehmen die Möglichkeit, ihre ESG-Berichterstattung zu optimieren und gleichzeitig die regulatorischen Anforderungen zu erfüllen. Durch die Vereinfachung der Vorschriften können Unternehmen ihre Ressourcen effizienter nutzen und sich stärker auf ihre Kernkompetenzen konzentrieren.

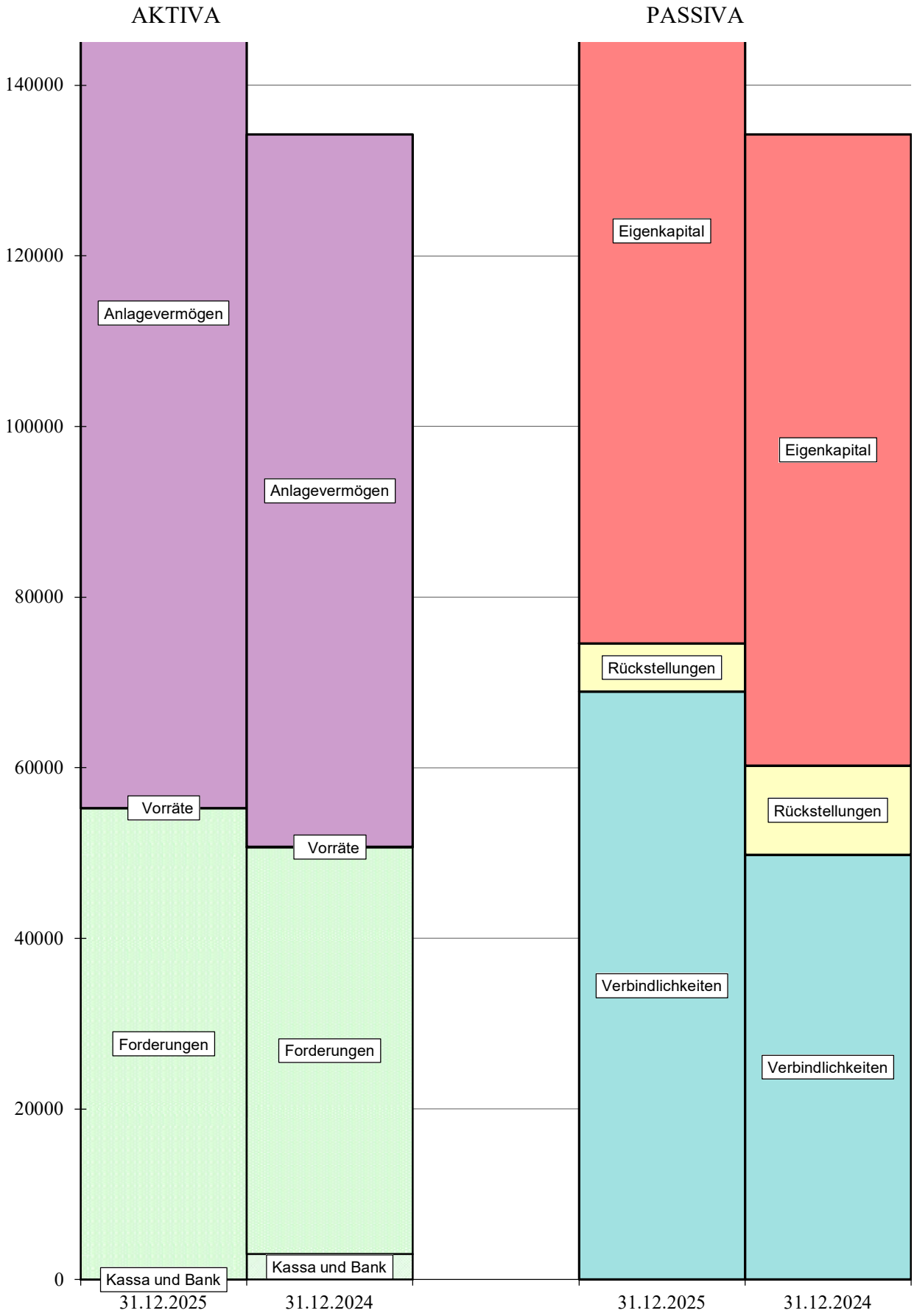
4. VERMÖGENSLAGE

	31.12.2025		31.12.2024		Veränderung	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
Immaterielle Vermögensgegenstände	12	0,0	5.416	4,0	-5.404	-99,8
Sachanlagen	488	0,3	437	0,3	51	11,6
Finanzanlagen	115.514	67,4	77.671	57,9	37.843	48,7
langfristig gebundene Mittel	**116.015**	**67,7**	**83.525**	**62,2**	**32.490**	**38,9**
Vorräte	17	0,0	22	0,0	-4	-20,1
Lieferforderungen	270	0,2	175	0,1	96	54,8
Konzernforderungen	51.135	29,9	44.670	33,3	6.465	14,5
übrige Forderungen	1.506	0,9	619	0,5	887	143,4
Liquide Mittel	3	0,0	2.972	2,2	-2.969	-99,9
Rechnungsabgrenzungsposten (ARA)	1.473	0,9	1.345	1,0	128	9,5
Aktive latente Steuern	877	0,5	903	0,7	-26	-2,9
kurzfristig gebundene Mittel	**55.282**	**32,4**	**50.705**	**37,8**	**4.577**	**9,0**
AKTIVA	**171.297**	**100,0**	**134.230**	**100,0**	**37.067**	**27,6**
Stammkapital	3.240	1,9	3.240	2,4	0	k A
Kapitalrücklagen	8.576	5,0	8.576	6,4	0	k A
Gewinnrücklagen	59.539	34,7	59.539	44,3	0	k A
Bilanzgewinn	25.380	14,8	2.626	2,0	22.754	866,6
Eigenkapital	**96.735**	**56,4**	**73.981**	**55,1**	**22.754**	**30,8**
Investitionszuschüsse	3	0,0	5	0,0	-2	-36,5
wirtschaftliches Eigenkapital	**96.738**	**56,4**	**73.986**	**55,1**	**22.753**	**30,8**
langfristige Rückstellungen	4.486	2,6	4.329	3,2	157	3,6
Bankverbindlichkeiten	23.000	13,4	3.300	2,5	19.700	597,0
Konzernverbindlichkeiten	0	0,0	0	0,0	0	k A
langfristiges Fremdkapital	**27.486**	**16,0**	**7.629**	**5,7**	**19.857**	**260,3**
kurzfristige Rückstellungen	1.162	0,7	6.120	4,5	-4.959	-81,0
Lieferantenverbindlichkeiten	633	0,4	870	0,6	-237	-27,2
Bankverbindlichkeiten	3.456	2,0	1.785	1,3	1.670	93,6
übrige Verbindlichkeiten	6.424	3,8	1.606	1,2	4.818	299,9
Konzernverbindlichkeiten	35.397	20,8	42.233	31,6	-6.836	-16,2
kurzfristiges Fremdkapital	**47.072**	**27,7**	**52.615**	**39,2**	**-5.543**	**-10,5**
Fremdkapital	**74.558**	**43,7**	**60.244**	**44,9**	**14.314**	**23,8**
PASSIVA	**171.297**	**100,1**	**134.230**	**100,0**	**37.067**	**27,6**

5. ERTRAGSLAGE

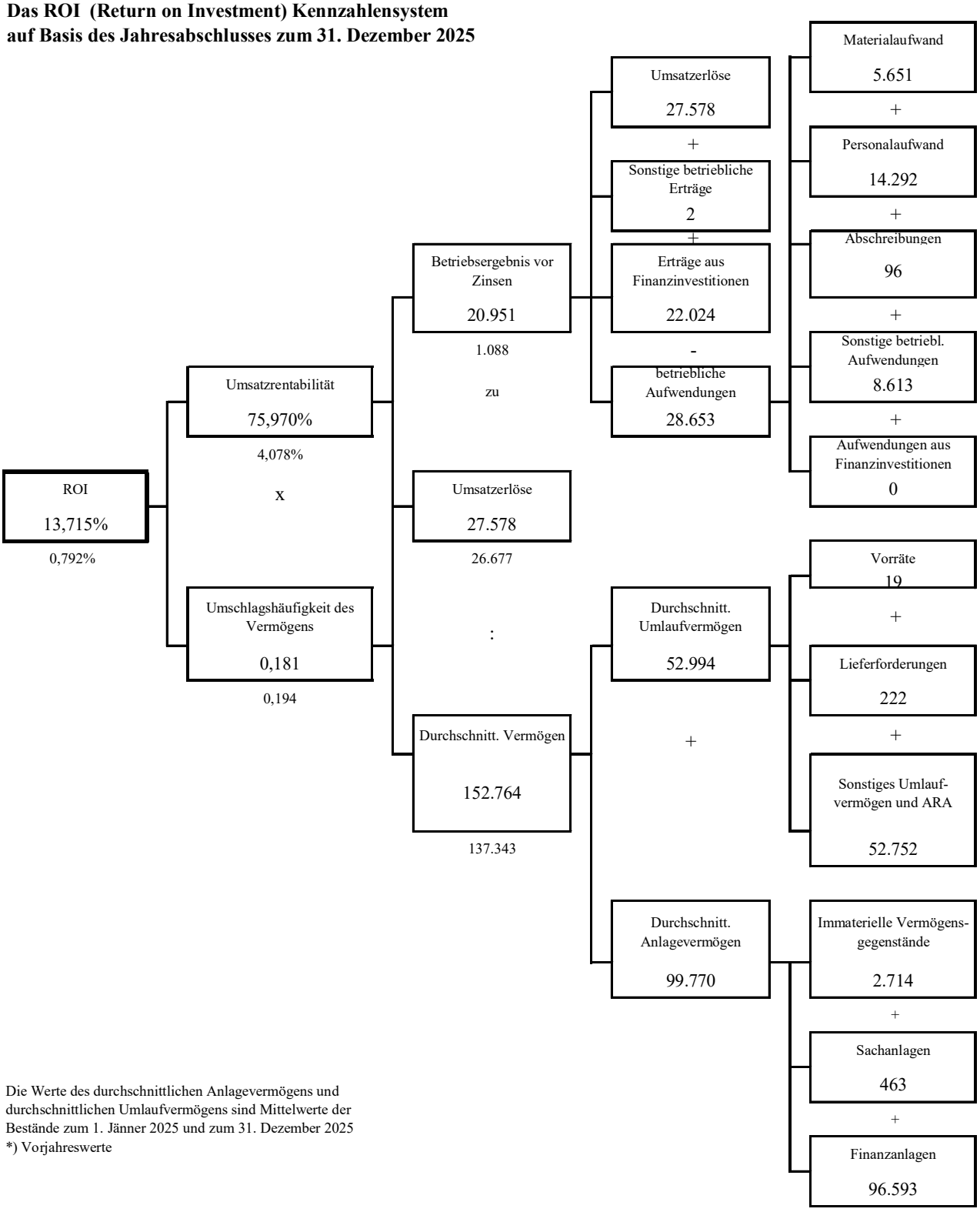
	2025		2024		Veränderung	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
Umsatzerlöse	27.578	100,0	26.677	100,0	901	3,4
aktivierte Eigenleistungen	0	0,0	0	0,0	0	k A
Betriebsleistung	**27.578**	**100,0**	**26.677**	**100,0**	**901**	**3,4**
Materialaufwand	-5.651	-20,5	-5.137	-19,3	-514	-10,0
Rohgewinn	**21.927**	**79,5**	**21.540**	**80,7**	**388**	**1,8**
sonstige betriebliche Erträge	2	0,0	1.863	7,0	-1.861	-99,9
Personalaufwand	-14.292	-51,8	-14.130	-53,1	-162	-1,1
Abschreibungen	-96	-0,3	-109	-0,4	13	11,8
sonstiger betrieblicher Aufwand	-8.613	-31,2	-8.220	-30,8	-394	-4,8
Betriebserfolg	**-1.073**	**-3,8**	**943**	**3,5**	**-2.016**	**-213,8**
Finanzerträge	25.566	92,7	3.307	12,4	22.259	673,2
Finanzaufwendungen	-1.366	-5,0	-1.849	-6,9	484	26,1
Finanzerfolg	**24.200**	**87,7**	**1.458**	**5,5**	**22.742**	**1.560,4**
Ergebnis vor Steuern	**23.127**	**83,9**	**2.401**	**9,0**	**20.726**	**863,4**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-373	-1,4	86	0,3	-459	-531,9
Jahresüberschuss	**22.754**	**82,5**	**2.487**	**9,3**	**20.267**	**815,0**
Verschmelzungsgewinn	*0*	*0,0*	*122*	*0,5*	-122	-100,0
Jahresgewinn	**22.754**	**82,5**	**2.609**	**9,8**	**20.145**	**772,1**
Gewinnvortrag Vorjahr	2.626	9,5	17	0,1	2.609	k A
Bilanzgewinn	**25.380**	**92,0**	**2.626**	**9,9**	**22.754**	**866,6**

5.1. GRAPHISCHE DARSTELLUNG DER BILANZEN ZUM 31. DEZEMBER 2025 UND ZUM 31. DEZEMBER 2024



6. ROI (RETURN ON INVESTMENT) KENNZAHLENSYSTEM

Das ROI (Return on Investment) Kennzahlensystem auf Basis des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2025



Die Werte des durchschnittlichen Anlagevermögens und durchschnittlichen Umlaufvermögens sind Mittelwerte der Bestände zum 1. Jänner 2025 und zum 31. Dezember 2025
*) Vorjahreswerte

7. GELDFLUSSRECHNUNG

	2025 TEUR	2024 TEUR
1. Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		
Ergebnis vor Steuern	23.127	2.401
Überleitung auf den Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		
Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Investitionsbereiches	96	859
Zuschreibungen auf Vermögensgegenstände des Investitionsbereiches	0	0
Gewinn aus dem Abgang von Vermögensgegenständen	-2.108	-694
sonstige zahlungsunwirksame Erträge	3	0
Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-7.572	8.397
Abnahme von Rückstellungen	-4.801	-234
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	-2.255	24.994
Netto-Geldzufluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	**6.490**	**35.723**
Netto-Geldfluss aus außerordentlichen Posten	0	0
Zahlungen für Ertragsteuern	-347	6
Netto-Geldzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	**6.143**	**35.729**
2. Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit		
Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	0	0
Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang und sonstige Finanzinvestitionen	2.143	1.201
Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	-144	-78
Auszahlungen für Finanzanlagenzugang und sonstige Finanzinvestitionen	-32.477	-846
Auszahlungen für Investitionszuschüsse	-2	-3
Netto-Geldabfluss aus der Investitionstätigkeit	**-30.480**	**274**
3. Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit		
Auszahlungen aus der Bedienung des Eigenkapitals	0	-5.850
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von Finanzkrediten	21.369	0
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten	0	-27.219
Netto-Geldzufluss aus der Finanzierungstätigkeit	**21.369**	**-33.069**
zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Z 1.+2.+3.)	-2.968	2.934
Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	2.972	38
4. Finanzmittelbestand am Ende der Periode	**3**	**2.972**

8. RISIKOMANAGEMENT

Die Geschäftsfelder der Gesellschaft sind aufgrund der fortschreitenden Intensivierung des Wettbewerbs einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Deshalb sind die Identifikation, die Beurteilung und die Dokumentation von Risiken integraler Bestandteil aller Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungssysteme in der Gesellschaft, wobei die Bewertung von Risiken immer mit Blick auf die Auswirkungen auf das Betriebsergebnis der Gesellschaft erfolgt. Aufgabe des Managements der Gesellschaft ist es dabei auch, Maßnahmen zur Minimierung bzw. zur Vermeidung der Risiken zu entwickeln und gegebenenfalls zu initiieren. Im Rahmen der unterjährigen Controlling-Prozesse werden die wesentlichen Risiken sowie die eingeleiteten Gegenmaßnahmen überwacht.



Liquiditätsplanung

Größter Wert wird auf die aus den Controlling-Prozessen und der Planungsrechnung abgeleitete Liquiditätsplanung gelegt. Beispielsweise wird in enger Abstimmung mit der Geschäftsführung quartalsweise im Zuge der Aufsichtsratssitzungen eine aktualisierte Liquiditätsplanung für die kommenden Monate erstellt, um jederzeit entsprechende Maßnahmen im Konzern setzen zu können. Zur Optimierung der Liquiditätssteuerung der Pappas Holding GmbH wird ein tägliches Cash-Pooling aller Tochtergesellschaften in Österreich durchgeführt.

Forderungsmanagement

Die Höhe der Forderungen wird permanent überwacht und im Rahmen unseres Forderungsmanagements gemahnt und nach festgelegten Kriterien eingetrieben.

Durch die Prinzipien der Transparenz, des Vier-Augen-Prinzips, der Funktionstrennung sowie umfangreiche Informationen hat die Gesellschaft einen gut funktionierenden Risikomanagement-Prozess erfolgreich implementiert.

Ransomware-Angriffe / Cyber-Security

Ebenfalls einen wichtigen Stellenwert im Unternehmen beinhaltet das Thema Cyber-Security, weshalb laufend Schulungen sowie interne Maßnahmen durchgeführt werden, um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf dieses aktuelle Thema zu sensibilisieren. Im Hinblick auf die gesamte Pappas Gruppe wehren unsere IT-Sicherheitsmaßnahmen jeden Monat 2,8 Millionen Cyberangriffe ab.

9. UMWELT

9.1. ALTERNATIVE ANTRIEBSKONZEPTE

Wie alle Automobilhersteller weltweit arbeiten auch die im Portfolio des Pappas-Konzerns befindlichen Markenhersteller an der Umsetzung und Weiterentwicklung umweltfreundlicher Technologien.

Das Ziel ist, Verbrauch und Emissionen der Fahrzeuge deutlich zu reduzieren und langfristig ganz zu vermeiden. Dafür entwickeln die jeweiligen Fahrzeughersteller ein weites Spektrum modernster Antriebstechnologien, welche die spezifischen Anforderungen an die Mobilität von heute und morgen in allen Sparten des Straßenverkehrs erfüllt. Neben klassischen Verbrennungsmotoren werden alternative Antriebskonzepte konsequent weiterentwickelt. Diese strategische Ausrichtung zeigt das Engagement der zu verantwortenden Fahrzeughersteller für nachhaltige Mobilität und innovative Antriebskonzepte.

10. MITARBEITER

Am Ende des Geschäftsjahres waren 108 Mitarbeiter ggü. 111 Mitarbeiter:innen im Vorjahr beschäftigt. Die Veränderung ist im Wesentlichen auf die strukturelle Anpassung im Holding-Management zurückzuführen.

Einen wichtigen Stellenwert für das Unternehmen wird auch weiterhin die Lehrlingsausbildung einnehmen. Im Geschäftsjahr 2025 wurden unter anderem ein Lehrling im Bereich IT-Infrastruktur ausgebildet. Diese Zahl soll sich in Zukunft auf insgesamt 5 Lehrstellen erhöhen.

11. FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

siehe Punkt 9. Umwelt

12. VORGÄNGE VON BESONDERER BEDEUTUNG

siehe Punkt 3. Vorschau

13. FINANZINSTRUMENTE

Im Geschäftsjahr 2025 wurde zur Finanzierung der Beteiligung an der Garage Häusermann AG in Aarau (Schweiz) eine OeKB-Finanzierung aufgenommen. Der überwiegende Teil der Finanzierung ist über einen „Interest Rate Swap" auf Basis des 3-Monats-Euribor fix verzinst und wird über eine Laufzeit von zehn Jahren linear getilgt. Der „Structured Swap" wird hingegen variabel verzinst. Die Bewertung der Treasurygeschäfte erfolgt quartalsweise.

DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG

Gen.Kon. Catharina Pappas

Dir. Norbert Bauer

Dir. Günter Graf

Dir. Mag. Peter Pixner

Salzburg, 15. Mai 2026