LAGEBERICHT ZUM JAHRESABSCHLUSS PER 31.12.2025 DER BAJAJ AUTO INTERNATIONAL HOLDINGS AG, MATTIGHOFEN

1. ALLGEMEINES

Die Bajaj Auto International Holdings AG (vormals PIERER Bajaj AG) fungiert als Holdinggesellschaft der börsennotierten Bajaj Mobility AG, wobei der bedeutende europäische Motorradhersteller KTM AG eine 100%-Tochtergesellschaft der Bajaj Mobility AG ist. 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 Auto International Holdings AG besitzt zum Abschlussstichtag eine Mehrheitsbeteiligung an der Bajaj Mobility AG (74,94%).

Als Holdinggesellschaft ist die Entwicklung der Bajaj Auto International Holdings AG im Wesentlichen vom Geschäftsverlauf der Bajaj Mobility-Gruppe abhängig, weshalb im Lagebericht auch auf die Entwicklungen der Geschäftsjahres 2025 ihrer Tochtergesellschaften sowie des Konzerns insgesamt eingegangen.

2. INFORMATIONEN IM ZUSAMMENHANG MIT DEM 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 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 Tochtergesellschafter 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 0,6 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 Sanierungsverwalter 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.

Zudem besteht die Möglichkeit, dass sich der Gesamtbetrag des Sanierungsgewinns im Laufe des Geschäftsjahres 2026 weiter 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 von wesentlichen Nachmeldungen aus, die dann auch zu entsprechenden Auszahlungen führen würden.

Wesentliche weitere Schritte im Zuge der Restrukturierung

Obwohl die bei Konzernunternehmen durchgeführten gerichtlichen Sanierungsverfahren im Geschäftsjahr 2025 rechtskräftig erfolgreich abgeschlossen wurden, sieht sich die Bajaj Mobility-Gruppe weiterhin einerseits der Umsetzung der diesen Verfahren zugrunde gelegten, beschlossenen Sanierungsplänen sowie andererseits deren Anpassung an aktuelle Entwicklungen und Gegebenheiten gegenüber. Dem Vorantreiben der konzernweiten Restrukturierung misst die Gruppe höchste Priorität mit dem Ziel bei, 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 Reduktion anfallender Kosten liegt der Fokus auf der weiteren Senkung der Fixkosten, der Straffung konzernaler 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.

3. WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

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 teilweise zu Ent-, teilweise mit neuen Akzenten zu Belastungen von Importeuren führen, werden durch andere 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[1]	**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%

4. WEITERE WESENTLICHE EREIGNISSE WÄHREND DES GESCHÄFTSJAHRES

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 sich die Bajaj Gruppe auch eine Call-Optionsvereinbarung auf sämtliche Anteile an der vormals Pierer Bajaj AG, die ihrerseits 74,94% der Anteile an der vormals Pierer Mobility AG hält, gesichert. Diese Option wurde im November 2025 ausgeübt und sämtliche verbleibende Anteile im Umfang von 50,01% an der vormals Pierer Bajaj AG an die Bajaj Gruppe übertragen. Damit ist die Bajaj Gruppe seither Mehrheitseigentümer an der vormals Pierer Mobility AG.

Im Zuge des Wechsels der Mehrheitsverhältnisse wurde im Rahmen einer außerordentlichen Hauptversammlung vom 19.11.2025 zwei Umfirmierung 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 Jahresabschluss unterbleibt aus Gründen der Verständlichkeit die weitere Nennung des vormaligen Unternehmens- oder Gruppennamens.

Veränderungen in Vorstand und Aufsichtsrat

» Vorstand

Herr Mag. Gottfried Neumeister wurde mit Wirkung zum 31. Jänner 2025 in den Vorstand berufen, gleichzeitig schied Herr Mag. Friedrich Roithner aus dem Vorstand aus. Mit 30. Juni 2025 traten zudem Herr Dipl.-Ing. Stefan Pierer und Herr Mag. Alex Pierer aus dem Vorstand aus.

Zum 01. Juli 2025 wurde Frau Mag. Michaela Friepess als neues Vorstandsmitglied bestellt, gefolgt von Frau Mag. Verena Schneglberger Grossmann, die mit 18. November 2025 in den Vorstand berufen wurde.

[1] World Economic Outlook; International Monetary Fund, Update January 2026.

» Aufsichtsrat

Die Funktion des Aufsichtsratsvorsitzenden wurde bis zum 18. November 2025 durch Herrn Dr. Ernst Chalupsky ausgeübt, anschließend übernahm Herr Srinivasan Ravikumar den Vorsitz. Die Funktion des stellvertretenden Vorsitzenden hatte bis zum 18. November 2025 Herr Srinivasan Ravikumar inne, anschließend folgte ihm Herr Dinesh Thapar in dieser Rolle nach.

Als weitere Mitglieder gehörten dem Aufsichtsrat bis 30. Juni 2025 Frau Mag. Michaela Friepess, sowie bis 18. November 2025 Frau Dr. Iris Filzwieser und Herr Josef Blazicek an. Zum 18. November 2025 wurden Herr Dinish Thapar und Dr. Herr Wulf Gordian Hauser in den Aufsichtsrat gewählt.

5. GESCHÄFTSVERLAUF

Folgende wesentliche Kennzahlen zeichnen das abgelaufene Geschäftsjahr der Bajaj Auto International Holdings AG aus:

Kennzahlen	**GJ 2025 TEUR**	**GJ 2024 TEUR**
Umsatz	119	0
EBT	–50.659	–1.005.954
Bilanzsumme	751.465	427.415
Eigenkapital	367.689	419.191
Eigenkapitalquote	48,9%	98,1%
Abschreibungen auf Finanzanlagen	–49.605	–999.049

FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

6. ERGEBNISANALYSE

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 851 TEUR (Vorjahr: 222 TEUR) enthalten im Wesentlichen Prüf- und Beratungsaufwand und diverse externe Dienstleistungen.

Die Bajaj Auto International Holdings AG hat im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Jahresfehlbetrag von –51.502 TEUR (Vorjahr – 1.005.957 TEUR) erzielt. Von den nicht gebundenen Kapitalrücklagen wurden 75.000 TEUR aufgelöst.

Das Finanzergebnis beträgt –49.927 TEUR (Vorjahr: –1.005.737 TEUR) und resultiert im Wesentlichen aus der Abschreibung des Beteiligungsansatz an der Bajaj Mobility AG in Höhe von 49.605 TEUR.

7. BILANZANALYSE

Die Bilanzsumme ist gegenüber dem Vorjahr um 76% auf 751.465 TEUR gestiegen. Die Veränderung wird in den nachfolgenden Positionen näher erläutert.

Der Buchwert der Anteile an verbundenen Unternehmen reduzierte sich auf Grund der Abschreibung des Beteiligungsansatz an der Bajaj Mobility AG um 49.605 TEUR.

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen stiegen von 1.902 TEUR auf 374.789 TEUR. Sie beinhalten im Wesentlichen das Gesellschafterdarlehen an die Bajaj Mobility AG im Umfang von 350.000 TEUR und die dafür angefallenen Zinsen.

Das Eigenkapital ist gegenüber dem Vorjahr um 51.502 TEUR auf 367.689 TEUR gesunken. Die Veränderung ergibt sich aus dem Ergebnis nach Steuern 2025 in Höhe auf –51.502 Mio. EUR, somit beträgt die Eigenkapitalquote zum Jahresende 48,9% (Vorjahr: 98,1 %). Von der Kapitalrücklage wurden 75.000 TEUR ergebnisneutral aufgelöst.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen stiegen von 8.136 TEUR auf 378.711 TEUR. Sie beinhalten im Wesentlichen das Gesellschafterdarlehen von der Bajaj Auto International Holdings B.V, Amsterdam, im Umfang von 350.000 TEUR und die dafür angefallenen Zinsen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten stiegen von 0 TEUR auf 4.888 TEUR und beinhalten im Wesentlichen Finanzverbindlichkeiten gegenüber der Pierer Industrie AG.

8. LIQUIDITÄTSANALYSE

Die liquiden Mittel stiegen per Saldo 31.12.2025 um –769 TEUR auf 1.779 TEUR.

Der Cash-Flow aus dem operativen Bereich ist gegenüber dem Vorjahr von 7.600 TEUR auf –1.133 TEUR gesunken. Der Investitions-Cash-Flow in Höhe von -348.098 TEUR (Vorjahr: -3.000 TEUR) resultiert im Wesentlichen aus dem Gesellschafterdarlehen an die Bajaj Mobility AG. Dies führte zu einem Free-Cash-Flow von -349.232 TEUR (im Vorjahr 4.600 TEUR).

Der Cash-Flow aus den Finanzierungsaktivitäten beträgt 350.000 TEUR (im Vorjahr: -7.900) und resultiert aus dem Gesellschafterdarlehen der Bajaj Auto International Holdings B.V.

9. INVESTITIONEN

Als Holdinggesellschaft tätigt die Gesellschaft keine wesentlichen Investitionen.

10. ZWEIGNIEDERLASSUNG

Die Bajaj Auto International Holdings AG ist mit keinen Zweigniederlassungen im Ausland vertreten.

NICHT - FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

11. 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.

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.

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 Gesamtrisikoinventar überführt.

Die Bewertung erfolgt zunächst qualitativ anhand einer 5×5-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 Gesamtrisikopositionen 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 für die Bajaj Mobility AG im Jahr 2025 wesentlichen identifizierten finanziellen und rechtlichen 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
FINANZIELLE RISIKEN UND CHANCEN		
Finanzen	• Anhaltend hohe Zinsen sowie niedrige Absatzzahlen können den Druck auf die Händler erhöhen und somit zu vermehrten Forderungsausfällen führen	• Enge Abstimmung mit den Händlern und Unterstützung mit gezielten Programmen • Bankgarantien zur Absicherung • Strategische Händlernetzentwicklung
	• Für weitere Ausführungen, einschließlich der konkreten Maßnahmen zur Mitigierung von Risiken durch den Einsatz von Finanzinstrumenten (Hedging von Fremdwährungspositionen mit Futures, Swaps, etc.) wird auf den Konzernanhang für das GJ 2025 (Kapitel VII – 41. Finanzielle Risiken) der Bajaj Mobility AG verwiesen.	
COMPLIANCE / RECHTLICHE RISIKEN UND CHANCEN		
Allgemeine Compliance-Themen	• Verstoß gegen die im Code of Conduct definierten Mindeststandards • Verstoß gegen nationale und/oder internationale Gesetze • Herausforderungen bei eigenen Geschäftsaktivitäten und in der Lieferkette **Fokusthemen:** • 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 Steuerrichtlinien • Interessenskonflikte, Verbot von Insiderhandel, Politische Aktivitäten, Spenden, Sponsoring • Umgang mit Unternehmenseigentum, Unternehmensvermögen, Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen, Datenschutz, Geistiges Eigentum, KI-Tools	• 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

12. MITARBEITER

Im Geschäftsjahr 2025 beschäftigte die Bajaj Auto International Holdings AG keine Mitarbeiter (Vorjahr: 0 Mitarbeiter).

13. FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Auf Grund der Geschäftstätigkeit einer geschäftsleitenden Holdinggesellschaft ist der Bereich Forschung nicht anwendbar.

14. AUSBLICK

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 substanzielle 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 Verschlankung 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 gegenübersieht. 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.

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.

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.

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.

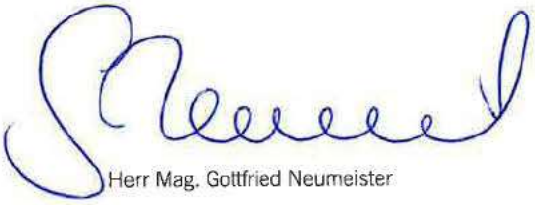
Mattighofen, am 03. März 2026



Frau Mag. Michaela Friepeß



Frau Mag. Verena Schneglberger-Grossmann



Herr Mag. Gottfried Neumeister