

Kapsch TrafficCom

# **Informe del Grupo 2025/26**

*a 31 de marzo de 2026.*

*Informe de gestión del Grupo y  
estados financieros consolidados 2025/26.*

# Índice.

|                                                                                                                                        |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Cifras clave seleccionadas.</b>                                                                                                     | <b>2</b>   |
| <b>Kapsch TrafficCom 2025/26.</b>                                                                                                      | <b>3</b>   |
| <b>Carta del presidente del Consejo de Administración.</b>                                                                             | <b>5</b>   |
| <b>Quiénes somos.</b>                                                                                                                  | <b>7</b>   |
| <b>Aspectos destacados de la inversión.</b>                                                                                            | <b>8</b>   |
| <b>Nuestras acciones.</b>                                                                                                              | <b>9</b>   |
| <br>                                                                                                                                   |            |
| <b>INFORME DE GESTIÓN DEL GRUPO.</b>                                                                                                   | <b>11</b>  |
| <b>1 Evolución de la actividad y situación económica.</b>                                                                              | <b>11</b>  |
| 1.1 Evolución de la actividad.                                                                                                         | 11         |
| 1.2 Indicadores de rendimiento financiero.                                                                                             | 17         |
| 1.3 Investigación y desarrollo.                                                                                                        | 23         |
| <br>                                                                                                                                   |            |
| <b>2 Perspectivas y riesgos.</b>                                                                                                       | <b>25</b>  |
| 2.1 Perspectivas para el ejercicio 2026/27.                                                                                            | 25         |
| 2.2 Informe de riesgos.                                                                                                                | 26         |
| 2.3 Sistema de control interno en relación<br>con el proceso de elaboración de cuentas.                                                | 33         |
| <br>                                                                                                                                   |            |
| <b>3 Información adicional.</b>                                                                                                        | <b>35</b>  |
| 3.1 Información sobre los derechos de capital,<br>de participación, de voto y de control,<br>así como sobre los acuerdos relacionados. | 35         |
| 3.2 Informe de gobierno corporativo.                                                                                                   | 35         |
| <br>                                                                                                                                   |            |
| <b>4 Declaración no financiera consolidada.</b>                                                                                        | <b>36</b>  |
| 4.1 Información general (ESRS 2).                                                                                                      | 37         |
| 4.2 Información medioambiental.                                                                                                        | 74         |
| 4.3 Información social.                                                                                                                | 112        |
| 4.4 Información sobre gobernanza.                                                                                                      | 143        |
| <br>                                                                                                                                   |            |
| <b>ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS.</b>                                                                                               | <b>152</b> |
| <b>Componentes principales de las cuentas anuales.</b>                                                                                 | <b>152</b> |
| Estado del resultado global consolidado.                                                                                               | 152        |
| Balance consolidado.                                                                                                                   | 153        |
| Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado.                                                                                   | 154        |
| Estado de flujos de efectivo consolidado.                                                                                              | 155        |
| <br>                                                                                                                                   |            |
| <b>Notas explicativas a los<br/>    estados financieros consolidados.</b>                                                              | <b>156</b> |
| <br>                                                                                                                                   |            |
| <b>DECLARACIÓN DE LA DIRECCIÓN.</b>                                                                                                    | <b>234</b> |
| <br>                                                                                                                                   |            |
| <b>INFORME DE AUDITORÍA.</b>                                                                                                           | <b>235</b> |
| <br>                                                                                                                                   |            |
| <b>DECLARACIÓN DE GARANTÍA DEL<br/>AUDITOR INDEPENDIENTE.</b>                                                                          | <b>244</b> |
| <br>                                                                                                                                   |            |
| Glosario.                                                                                                                              | 248        |
| Calendario financiero, contacto para inversores.                                                                                       | 249        |

# Cifras clave seleccionadas.

2025/26, 2024/25 y 2023/24: se refiere al ejercicio correspondiente (del 1 de abril al 31 de marzo)

PP: puntos porcentuales

Salvo que se indique lo contrario, todas las cifras se expresan en millones de euros.

| Indicadores de rentabilidad                                                         | 2023/24                | 2024/25<br>ajustado <sup>10)</sup>                | 2025/26                | +/-      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|---------------------------------------------------|------------------------|----------|
| ingresos                                                                            | 538,8                  | 530,3                                             | 430,6                  | -18,8 %  |
| Porcentaje del segmento de peajes                                                   | 70,2 %                 | 74,1 %                                            | 68,5 %                 | -5,6 PP  |
| Porcentaje del segmento de gestión del tráfico                                      | 29,8 %                 | 25,9 %                                            | 31,5 %                 | 5,6 PP   |
| EBITDA <sup>1)</sup>                                                                | 88,5                   | 23,8                                              | 20,6                   | -13,3 %  |
| Margen del EBITDA                                                                   | 16,4 %                 | 4,5 %                                             | 4,8 %                  | 0,3 PP   |
| EBIT                                                                                | 70,3                   | 7,3                                               | 5,6                    | -23,6 %  |
| Margen EBIT                                                                         | 13,0 %                 | 1,4 %                                             | 1,3 %                  | -0,1 PP  |
| Resultado antes de impuestos                                                        | 36,9                   | -9,6                                              | -5,8                   | 39,7 %   |
| Resultado del ejercicio                                                             | 22,3                   | -8,4                                              | -17,0                  | -103,5 % |
| Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas                                | 23,2                   | -12,1                                             | -18,7                  | -54,5 %  |
| Resultado por acción en euros                                                       | 1,72                   | -0,85                                             | -1,31                  | -54,5 %  |
| Segmentos de negocio                                                                | 2023/24                | 2024/25<br>ajustado <sup>10)</sup>                | 2025/26                | +/-      |
| Peaje                                                                               |                        |                                                   |                        |          |
| ingresos                                                                            | 378,3                  | 393,0                                             | 295,1                  | -24,9 %  |
| EBIT                                                                                | 54,3                   | 12,0                                              | 8,4                    | -29,7 %  |
| Margen EBIT                                                                         | 14,4 %                 | 3,1 %                                             | 2,9 %                  | -0,2 PP  |
| Gestión del tráfico                                                                 |                        |                                                   |                        |          |
| ingresos                                                                            | 160,5                  | 137,3                                             | 135,5                  | -1,3 %   |
| EBIT                                                                                | 15,9                   | -4,7                                              | -2,9                   | 39,3 %   |
| Margen EBIT                                                                         | 9,9 %                  | -3,4 %                                            | -2,1 %                 | 1,3 PP   |
| Porcentaje de la facturación por regiones                                           | 2023/24                | 2024/25                                           | 2025/26                | +/-      |
| EMEA                                                                                | 51,7 %                 | 48,5 %                                            | 41,8 %                 | -6,7 PP  |
| Américas                                                                            | 43,1 %                 | 46,9 %                                            | 52,7 %                 | 5,8 PP   |
| APAC                                                                                | 5,2 %                  | 4,5 %                                             | 5,5 %                  | 0,9 PP   |
| Ratios financieros                                                                  | 31 de marzo<br>de 2024 | 31 de marzo<br>de 2025<br>ajustado <sup>10)</sup> | 31 de marzo<br>de 2026 | +/-      |
| Total del balance                                                                   | 443,7                  | 449,2                                             | 383,6                  | -14,6 %  |
| Fondos propios <sup>2)</sup>                                                        | 83,4                   | 85,8                                              | 67,8                   | -21,0 %  |
| Ratio de fondos propios <sup>2)</sup>                                               | 18,8 %                 | 19,1 %                                            | 17,7 %                 | -1,4 PP  |
| Deuda neta <sup>3)</sup>                                                            | 106,0                  | 101,5                                             | 113,4                  | 11,7 %   |
| Ratio de endeudamiento <sup>4)</sup>                                                | 127,1 %                | 118,2 %                                           | 167,2 %                | 49,0 PP  |
| Activo circulante neto <sup>5)</sup>                                                | 78,5                   | 66,8                                              | 64,1                   | -4,1 %   |
| Estado de flujos de efectivo                                                        | 2023/24                | 2024/25                                           | 2025/26                | +/-      |
| Inversiones netas <sup>6)</sup>                                                     | 4,9                    | 7,6                                               | 5,5                    | -27,9 %  |
| Flujo de caja libre <sup>7)</sup>                                                   | 105,7                  | 21,2                                              | 1,7                    | -92,0 %  |
| Indicadores ESG                                                                     | 2023/24                | 2024/25                                           | 2025/26                | +/-      |
| Empleados, a fecha de referencia                                                    | 4.054                  | 3.041                                             | 2.717                  | -10,7 %  |
| Mujeres en puestos directivos, a fecha de referencia                                | 33,7 %                 | 27,3 %                                            | 26,9 %                 | -0,4 PP  |
| Huella de CO <sub>2</sub> (índice, año de referencia 2019/20 = 100 %) <sup>8)</sup> | 82,2 %                 | 73,5 %                                            | 58,6 %                 | -14,9 PP |
| Porcentaje de productos alineados con la taxonomía <sup>9)</sup>                    | 5,8 %                  | 4,7 %                                             | 99,6 %                 | 94,9 PP  |

<sup>1)</sup> Resultado de las actividades de explotación antes de amortizaciones y pérdidas por deterioro

<sup>2)</sup> Incluidas las participaciones no dominantes

<sup>3)</sup> Efectivo y otros activos financieros a corto plazo - Pasivos financieros - Pasivos por arrendamiento

<sup>4)</sup> Deuda neta / Fondos propios

<sup>5)</sup> Existencias + cuentas por cobrar y otros activos a corto plazo + activos contractuales a corto plazo + activos fiscales a corto plazo - cuentas por pagar - pasivos contractuales a corto plazo - pasivos fiscales a corto plazo - provisiones a corto plazo - otros pasivos y cuentas de regularización a corto plazo

<sup>6)</sup> Inversiones por adquisición y pagos por la venta de inmovilizados materiales e intangibles

<sup>7)</sup> Flujo de caja de las actividades de explotación + flujo de caja de las actividades de inversión

<sup>8)</sup> Año de referencia 2019/20 calculado con carácter retroactivo

<sup>9)</sup> Porcentaje de la facturación correspondiente a productos y servicios ecológicamente sostenibles según el Reglamento sobre Taxonomía de la UE

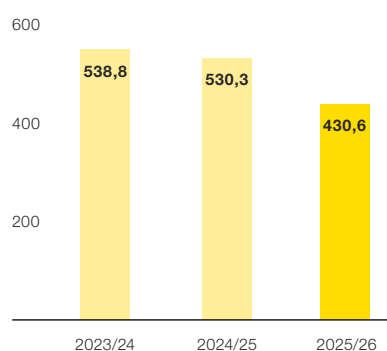
<sup>10)</sup> Véase los estados financieros consolidados, nota 30, sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error de conformidad con la NIC 8

# Kapsch TrafficCom 2025/26.

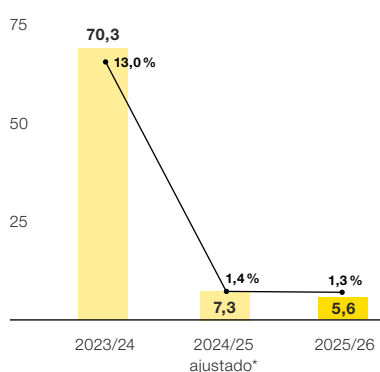
Kapsch TrafficCom es un proveedor reconocido a nivel mundial de soluciones de transporte para la movilidad sostenible. Sus soluciones innovadoras en los ámbitos del peaje y gestión del tráfico contribuyen a un mundo más saludable y sin atascos.

## Ingresos

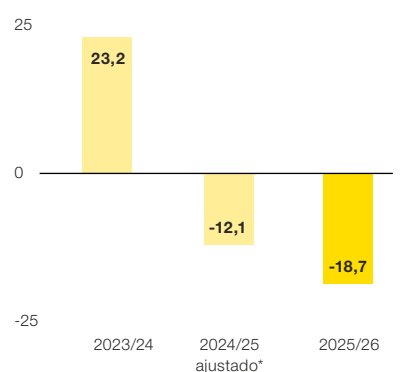
en millones de euros



## EBIT (en millones de euros) y margen EBIT (en %)

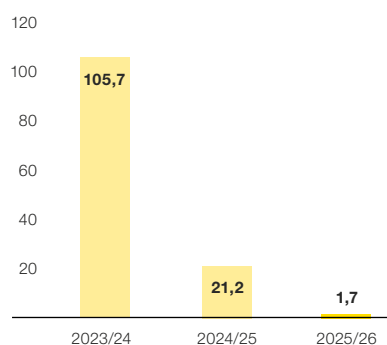


## Resultado del periodo atribuible a los accionistas en millones de euros



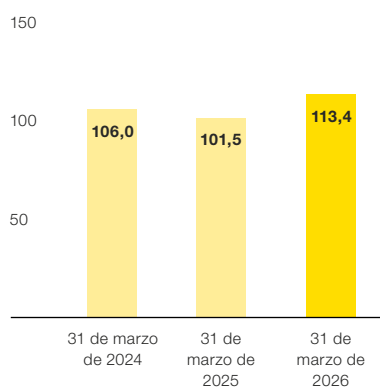
## Flujo de caja libre

en millones de euros

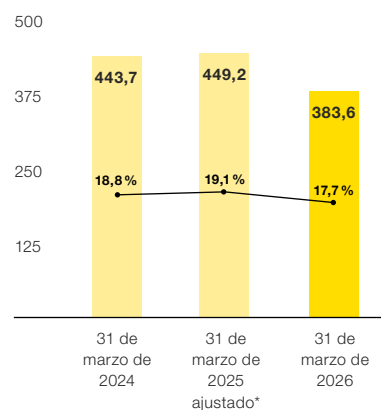


## Deuda neta

en millones de euros



## Activo total (en millones de euros) y ratio de fondos propios (en %)



\*) Véase los estados financieros consolidados, nota 30, sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error de conformidad con la NIC 8

# Aspectos destacados de 2025/26.

## **La evolución del negocio quedó por debajo de las expectativas iniciales.**

- Los ingresos, que fueron de 431 millones de euros, fueron un 19 % inferiores a los del año anterior, que fueron de 530 millones de euros.
- La cancelación de dos grandes proyectos redujo, tal y como se esperaba, los ingresos por peajes en unos 80 millones de euros.
- Además, los retrasos en los proyectos provocados por los clientes, así como una debilidad drástica e inesperadamente grave en el mercado global de peajes.

## **El EBIT alcanzó los 6 millones de euros gracias a un efecto puntual.**

- Por otra parte, el acuerdo con la República Federal de Alemania tuvo un impacto positivo de 23 millones de euros.
- La base de costes estaba alineada al nivel de ingresos más elevado previsto; los ajustes ya realizados al nivel más bajo no surtirán efecto hasta el próximo ejercicio.
- Los gastos relacionados con estas medidas se incluyeron en parte en el cuarto trimestre; además, se tuvo en cuenta un deterioro del valor por valor de 2 millones de euros con respecto al resultado provisional.

## **Los indicadores financieros mostraban una situación de liquidez complicada a finales de año.**

- La ratio de fondos propios, de apenas el 18 %, se situó por debajo del nivel del año anterior.
- La entrada de fondos procedentes de Alemania permitió la amortización extraordinaria de pasivos, a pesar de lo cual el ratio de endeudamiento se situó en el 167 %.
- El flujo de caja libre ascendió a 2 millones de euros.

## **La estrategia se ve confirmada por importantes proyectos nuevos en ambos segmentos.**

- La orientación estratégica se sustenta en innovaciones tecnológicas.
- El desarrollo del mercado de los vehículos conectados es evidente, pero sigue siendo vacilante.
- La sostenibilidad y la gestión ESG siguen siendo importantes en los procesos de licitación.

## **Perspectivas para el ejercicio 2026/27.**

- Se espera que los ingresos y el EBIT superen los del año anterior; la proporción de pedidos ya contratados es superior a la de años anteriores.
- La buena entrada de pedidos y la elevada cartera de pedidos a finales de año apuntan a un crecimiento de la facturación.
- En julio de 2026 se formalizó un acuerdo de moratoria y un acuerdo vinculante con los principales socios financieros para la reestructuración.
- Los retrasos en los proyectos del periodo objeto del informe contribuirán positivamente.

# Carta del presidente del Consejo de Administración.



## Estimados accionistas:

el pasado ejercicio 2025/26 siguió una evolución que distó mucho de nuestras expectativas a principios de año: a lo largo del año tuvimos que revisar a la baja nuestras previsiones de ingresos y resultados en dos ocasiones, en octubre y en febrero. Si bien hace un año, en verano, esperábamos una facturación anual de 510 millones de euros, finalmente fue de 431 millones de euros. Nuestra previsión de EBIT era de 45 millones de euros; finalmente, el resultado operativo provisional alcanzó los 8 millones de euros y, tras un deterioro de valor necesario al cierre del ejercicio, se sitúa ahora en 6 millones de euros.

Por ello, el segundo semestre se caracterizó especialmente por dos cuestiones urgentes: Ajuste de los costes al menor nivel de ingresos y mayor enfoque en los ingresos realizables a corto plazo. Ya hemos puesto en práctica muchas medidas, pero no será hasta el ejercicio en curso cuando surtan pleno efecto. En consecuencia, mi análisis del año pasado es igualmente sobrio.

**Ejercicio 2025/26  
no cumplió con las expectativas.**

No obstante, permítanme explicar brevemente la evolución: el ejercicio anterior, 2024/25, había transcurrido en general de forma relativamente positiva. Ante todo, habíamos consolidado las bases para un futuro próspero: habíamos racionalizado nuestra actividad principal con algunas desconsolidaciones, estabilizado los ingresos y el EBIT tras unos años difíciles, y reducido tanto los proyectos problemáticos anteriores como el endeudamiento.

## Evolución financiera.

Para el ejercicio objeto del informe, esperábamos que los ingresos se situaran por debajo de la cifra del año anterior; al fin y al cabo, se habían suprimido dos de nuestros grandes proyectos de explotación de peajes, en Bielorrusia y Sudáfrica, que no podían compensarse por completo a corto plazo con nuevos proyectos. Sin embargo, a mitad de año se vislumbró un descenso de los ingresos que iba más allá de las fluctuaciones estacionales, y el mercado global de peajes mostró a lo largo del resto del año una debilidad inesperada en esta magnitud. Se produjeron retrasos tanto en las licitaciones de proyectos y su adjudicación como —por causas atribuibles a los clientes— en el inicio y la ejecución de los proyectos. Además, no conseguimos ganar todos los proyectos previstos.

En cuanto a los costes, contábamos con una estructura sólida y ágil, aunque pensada para el nivel de facturación previsto, que era considerablemente más alto. Cuando se hizo previsible la evolución desfavorable, comenzamos de inmediato a ajustar aún más los costes y a optimizar la gestión de los proyectos. Las medidas se encuentran ya muy avanzadas, aunque sus efectos no serán visibles hasta el ejercicio en curso. También supusieron un reto las subidas de precios por parte de los proveedores, especialmente en el caso de los módulos de memoria para nuestros componentes de hardware. La elevada demanda a nivel mundial provocó que, en algunos casos, los precios se multiplicaran durante el período del informe. También en este caso pudimos amortiguar los efectos mediante estrategias a largo plazo y a escala de todo el grupo.

**Debilidad inesperada del mercado:  
Los costes se ajustaron al menor  
nivel de facturación.**

Un efecto puntual positivo resultó muy satisfactorio: a finales de junio de 2025 pudimos poner fin al procedimiento de arbitraje contra la República Federal de Alemania mediante un acuerdo extrajudicial. Esto supuso una entrada de fondos de unos 27 millones de euros, que se destinó en gran parte a la amortización de pasivos. El efecto sobre el EBIT ascendió a 23 millones de euros. Además, a pesar de la desconsolidación el año anterior de la sociedad que gestiona el sistema de peaje a nivel nacional en Bielorrusia, hemos logrado seguir participando económicamente en su éxito.

Como ya se ha mencionado, se produjo un deterioro necesario de los inmovilizados materiales y los activos intangibles por valor de 2 millones de euros, lo que redujo el EBIT con respecto al resultado provisional.

En conjunto, como consecuencia de la débil evolución, los principales indicadores financieros a finales del ejercicio se situaron por debajo de las expectativas. Sobre la base del panorama económico general, nuestros socios financieros confirmaron en julio de 2026, mediante un acuerdo de moratoria («Standstill Agreement») y una lista

de condiciones vinculantes, que seguirían apoyando a Kapsch TrafficCom, aunque ello conllevara la adopción de medidas exhaustivas de reestructuración.

No obstante, al cierre del ejercicio —y, por tanto, en el presente informe financiero anual—, todos los pasivos financieros debían figurar en el balance como a corto plazo en este contexto.

### **Hitos estratégicos.**

Con el acuerdo alcanzado en el procedimiento de arbitraje en Alemania, hemos podido zanjar, entre otras cosas, las secuelas de la rescisión en 2019 del contrato relativo al peaje para turismos en Alemania, aunque la ejecución del proyecto habría sido para nosotros mucho más rentable y, sobre todo, sostenible. Nuestro negocio en Norteamérica también evoluciona de forma positiva. Una vez resueltos los antiguos proyectos problemáticos anteriores del 2023/24, esta región volverá a ser adecuadamente rentable y estamos consiguiendo nuevos proyectos.

Cada vez más, también estamos consolidando nuestra posición en Oriente Próximo, donde existe un gran interés, sobre todo en el segmento de la gestión del tráfico. En Bulgaria, hemos vuelto a ganar la licitación para la explotación del sistema de peaje a nivel nacional, y en Lituania hemos logrado un éxito más bien modesto en cuanto al valor del contrato, pero muy importante desde el punto de vista tecnológico: Kapsch TrafficCom ha obtenido el primer contrato público del mundo para un sistema de peaje por satélite combinado con una aplicación para smartphones, en el que la facturación se realiza en función de la distancia realmente recorrida.

Entre los pioneros en el ámbito de los peajes a través de vehículos conectados (Connected Vehicles, CV) se encuentra Norteamérica: en Carolina del Norte estamos implementando actualmente el primer sistema de peaje CV en un entorno operativo real. En este proyecto, los datos de los vehículos conectados se integran en un sistema de peaje convencional, con lo que una visión de futuro se ha convertido, en un primer momento y a pequeña escala, en realidad.

### **Perspectivas.**

La evolución del mercado ha sido decepcionante últimamente y se prevé que siga siendo débil por el momento. Por lo tanto, tampoco esperamos movimientos disruptivos en el ejercicio 2026/27. No obstante, Kapsch TrafficCom cuenta con numerosas innovaciones tecnológicas en su cartera.

---

***Perspectivas para 2026/27:  
Se espera que los ingresos y el EBIT  
superen las cifras del año anterior.***

Dadas las numerosas incertidumbres en los mercados, nos abstenemos de ofrecer perspectivas cuantitativas hasta nuevo aviso. En cualquier caso, basándonos en los pedidos que ya están garantizados contractualmente, esperamos que los ingresos y el EBIT del ejercicio 2026/27 superen las cifras del año anterior.

Además, en julio de 2026 logramos alcanzar un acuerdo para la cesión de la participación mayoritaria en nuestra filial tolltickets GmbH. Ya habíamos anunciado este proyecto el año anterior y ahora —sujeto a la obtención de todas las autorizaciones— lo hemos llevado a cabo. Desde la perspectiva actual, esta transacción tendrá un efecto positivo en el EBIT debido a la desconsolidación asociada a la misma.

Kapsch TrafficCom es considerada desde hace muchos años una empresa pionera a nivel mundial en tecnología e innovación. Doy las gracias a todos aquellos que contribuyen a los éxitos, al desarrollo y, en especial, al futuro de Kapsch TrafficCom. Mi agradecimiento se dirige en particular a nuestros empleados y empleadas de todo el mundo, a mis compañeros del Consejo de Administración, Alfredo Escribá y Samuel Kapsch, y a nuestro Consejo de Supervisión. Agradezco a nuestros socios y a nuestros inversores que nos acompañen en este camino, que actualmente resulta difícil.

Atentamente



Georg Kapsch  
Presidente del Consejo de Administración

# Quiénes somos.

Kapsch TrafficCom es un proveedor reconocido a nivel mundial de soluciones de transporte para una movilidad sostenible. Nuestras soluciones innovadoras en los ámbitos del peaje y la gestión del tráfico contribuyen a un mundo más saludable y sin atascos.

Nuestros productos y soluciones ayudan a

- conservar la infraestructura viaria existente y ampliarla,
- utilizar de forma eficiente las vías de tráfico existentes,
- reducir el impacto medioambiental del tráfico (sobre todo las emisiones de gases de efecto invernadero, las partículas en suspensión y el ruido),
- orientar el comportamiento de los usuarios de la vía pública y
- aumentar la seguridad vial.

## Modelo de negocio sostenible.

Los estudios demuestran y cuantifican los efectos negativos del tráfico rodado: emisiones de gases de efecto invernadero, contaminación atmosférica y accidentes.

Los sistemas de transporte inteligentes contribuyen a resolver estos problemas. Ayudamos a nuestros clientes a reducir al máximo las emisiones del tráfico.

## Las soluciones de Kapsch TrafficCom para la movilidad sostenible incluyen:



**Peajes.** La tarificación basada en la distancia y las medidas financiadas con los ingresos por peajes pueden mejorar la eficiencia del tráfico y contribuir a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>.



**Gestión del tráfico.** La gestión del tráfico urbano permite reducir el tráfico con paradas frecuentes, lo que contribuye a disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub>.



**Zonas medioambientales.** Mediante zonas definidas por las que solo pueden circular (gratuitamente) los vehículos respetuosos con el medio ambiente, se pueden reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.



**Gestión de la demanda.** Las soluciones combinadas que incluyen componentes de peaje y de gestión del tráfico, y que influyen positivamente en el comportamiento de los usuarios de la vía pública, pueden reducir significativamente las emisiones mediante una gestión orientada a objetivos de la movilidad.

## Objetivos de sostenibilidad.

### Carta sostenible.

**Aumento de la proporción de productos alineados con la taxonomía hasta el 50 %.**

Kapsch TrafficCom tiene como objetivo, para 2030, demostrar la conformidad con la taxonomía del 50 % de todos los productos y servicios de toda la cartera.

### Empresa sostenible.

**Reducción de la huella de carbono en un 42 %.**

Kapsch TrafficCom tiene como objetivo reducir en un 42 % la huella de carbono de toda la empresa para 2030, en comparación con el ejercicio 2019/20.

Un factor igualmente importante para un entorno saludable es la sostenibilidad social. Por eso contribuimos activamente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. El Código de Conducta del Grupo Kapsch recoge los principios y normas por los que nos regimos. Para ello, tenemos en cuenta los intereses, las expectativas y las exigencias de los distintos grupos de partes interesadas.

## Estrategia.

### Desarrollo del negocio actual.

Centrándonos en nuestras competencias clave.

### Papel activo en la transformación del sector.

Con soluciones y tecnologías innovadoras.

### Liderazgo en tecnología, innovación y temas clave.

Para dar forma al futuro ecosistema de soluciones.

Encontrará más información sobre nuestro modelo de negocio en la página web de la empresa >>> <https://www.kapsch.net>.

# Aspectos destacados de la inversión.

01

## **Proveedor global de sistemas de transporte inteligentes.**

Proveedor reconocido en los ámbitos de los peajes y la gestión del tráfico – con alcance global, décadas de experiencia, un alto grado de notoriedad de marca y una reputación como líder en calidad.

02

## **Exigencia de liderazgo en tecnología, innovación y especialización.**

Soluciones integrales, desde el diseño y la construcción hasta la explotación y el mantenimiento, y una dilatada experiencia en el sector en soluciones estándar y especializadas, utilizando todas las tecnologías habituales, justifican nuestra pretensión de liderazgo tecnológico, innovador y temático.

## **Modelo de negocio sostenible.**

Soluciones que abordan los grandes retos en el ámbito infraestructuras viarias y de transporte – eficiencia, impacto medioambiental y seguridad.

03

## **Mercados de venta en crecimiento.**

El mercado ofrece un potencial adicional a través de la integración vertical (Tolling as a Service) y la entrada en mercados pioneros (gestión de la demanda y vehículos conectados).

04

## **Aumento del rendimiento y mejora de los indicadores financieros.**

Una actividad operativa estable y las iniciativas en curso como base para una mejora significativa de los indicadores financieros y la reducción del endeudamiento.

05

## **Equipo directivo.**

Empresa cotizada en bolsa y dirigida por sus propietarios: un equipo directivo con una dilatada experiencia en el sector, que combina una orientación internacional con las raíces de una empresa familiar. El espíritu emprendedor, las decisiones orientadas al mercado y un compromiso superior a la media caracterizan la cultura corporativa.

# Nuestras acciones.

Kapsch TrafficCom AG cotiza desde el 26 de junio de 2007 en la Bolsa de Viena, en el segmento Prime Market. Las acciones forman parte de varios índices austriacos, como el índice de sostenibilidad VÖNIX.

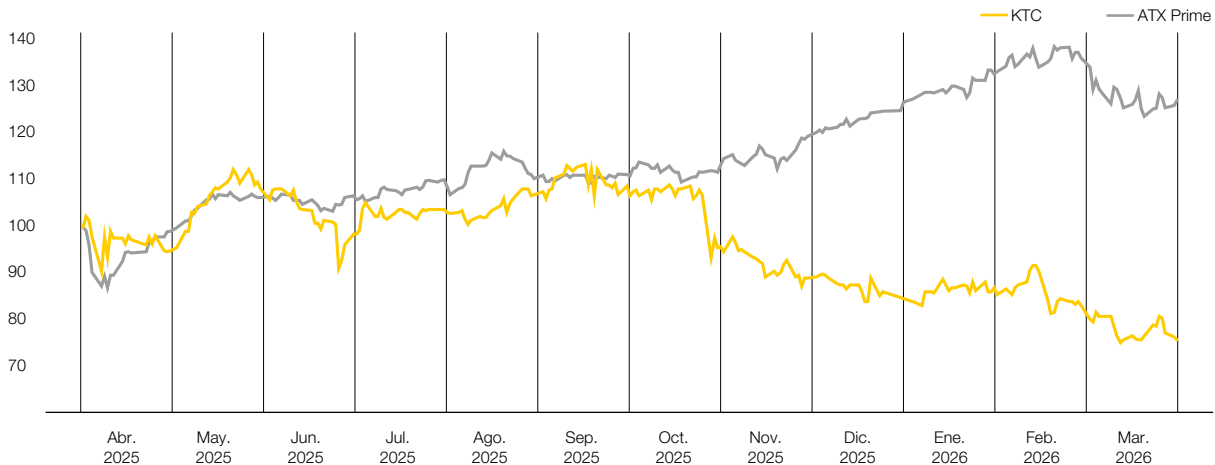
## Actividades de relaciones con los inversores en el ejercicio 2025/26.

Además de las publicaciones periódicas y puntuales, el equipo de relaciones con los inversores de Kapsch TrafficCom está a disposición de los inversores para responder a sus consultas y aprovecha activamente las oportunidades para intensificar el contacto con los participantes en los mercados de capitales. Durante el periodo objeto del informe, Kapsch TrafficCom estuvo presente en seis conferencias internacionales de inversores; además, se celebró un Capital Markets Day dirigido a inversores institucionales y analistas. Asimismo, se mantuvieron numerosas conversaciones presenciales, llamadas telefónicas y comunicaciones por correo electrónico.

## Evolución de la cotización de las acciones.

La cotización de la acción de Kapsch TrafficCom se mostró extremadamente volátil durante el ejercicio 2025/26, con una clara tendencia a la baja en el segundo semestre. Partiendo de un precio de cierre de 7,16 euros a 31 de marzo de 2025, la cotización subió inicialmente y alcanzó su máximo intradía del periodo objeto del informe, con 7,88 euros, el 20 de mayo de 2025. Tras la revisión de las previsiones a finales de octubre, así como tras un nuevo ajuste en febrero, la cotización sufrió sendas caídas significativas. El 13 de marzo de 2026 alcanzó su mínimo del periodo analizado (intradía), situándose en 5,04 euros. El 31 de marzo de 2026, la acción cerró en 5,20 euros, un 24,0 % por debajo del nivel del año anterior. El índice de referencia ATX Prime registró un aumento del 27,0 % en el mismo periodo.

## Evolución de la cotización de la acción de Kapsch TrafficCom y del ATX Prime en el ejercicio 2025/26.



## Cifras clave de la acción.

| en euros, salvo que se indique lo contrario             | 2024/25 | 2025/26 |
|---------------------------------------------------------|---------|---------|
| Beneficio por acción                                    | -0,85*  | -1,31   |
| Cotización máxima (intradía)                            | 9,28    | 7,88    |
| Cotización mínima (intradía)                            | 5,72    | 5,04    |
| Cotización de cierre a 31 de marzo                      | 7,16    | 5,20    |
| Evolución de la acción                                  | -15,8 % | -24,0 % |
| Volumen medio de operaciones (unidades, doble recuento) | 10.620  | 19.144  |

\* ajustado

## Analistas.

Durante el periodo analizado, las siguientes entidades financieras publicaron informes sobre las acciones de Kapsch TrafficCom (por orden alfabético):

- Erste Group Bank
- Montega (desde julio de 2025)
- ODDO BHF

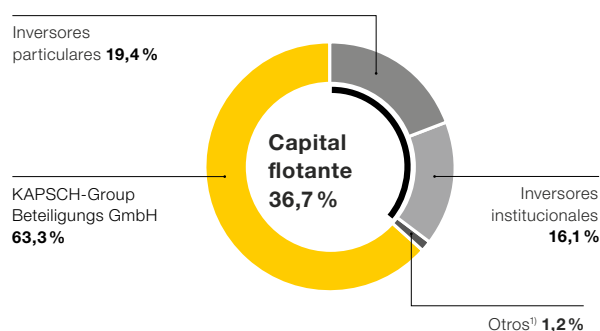
## Dividendo.

El Consejo de Administración propondrá a la Junta General Ordinaria de 2026 no repartir dividendos correspondientes al ejercicio 2025/26 y destinar el beneficio neto a la cuenta de resultados del ejercicio siguiente. Kapsch TrafficCom se propone reanudar el reparto de dividendos tan pronto como sea económicamente viable desde el punto de vista empresarial y también esté permitido, y, en el mejor de los casos, volver a la política de dividendos suspendida en 2020. El núcleo de dicha política consistía en el pago de un dividendo mínimo de 1,00 euro por acción o de un tercio del beneficio neto del grupo por acción, según cuál de estos dos valores fuera mayor.

## Estructura accionarial.

Al cierre del ejercicio 2025/26, KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH seguía siendo el accionista principal, con un 63,3 % de las acciones, mientras que el capital flotante ascendía al 36,7 %. Según un estudio sobre la estructura accionarial (realizado a 31 de marzo de 2025), alrededor del 16 % de las acciones están en manos de inversores institucionales, principalmente de Europa continental (incluida Austria), y alrededor del 19 % en manos de inversores particulares.

### Estructura accionarial.



<sup>1)</sup> Posiciones de negociación y accionistas no identificables

## Contacto para inversores.

|                                              |                             |
|----------------------------------------------|-----------------------------|
| Responsable de Relaciones con los Inversores | Doris Gstatter              |
| Teléfono para accionistas                    | +43 50 811 1122             |
| Correo electrónico                           | IR.kapschtraffic@kapsch.net |
| Página web                                   | www.kapsch.net              |

# INFORME DE GESTIÓN DEL GRUPO.

## 1 Evolución del negocio y situación económica.

### 1.1 Evolución de las actividades.

#### 1.1.1 Contexto económico.

- A pesar de las incertidumbres, la economía se mantiene sólida, con una inflación y unos tipos de interés a la baja.
- Las cadenas de suministro se mantuvieron estables, aunque marcadas por el aumento de los precios y las discusiones sobre los aranceles.
- El estallido de la guerra en Oriente Próximo modificó las condiciones generales a partir de finales de febrero de 2026.

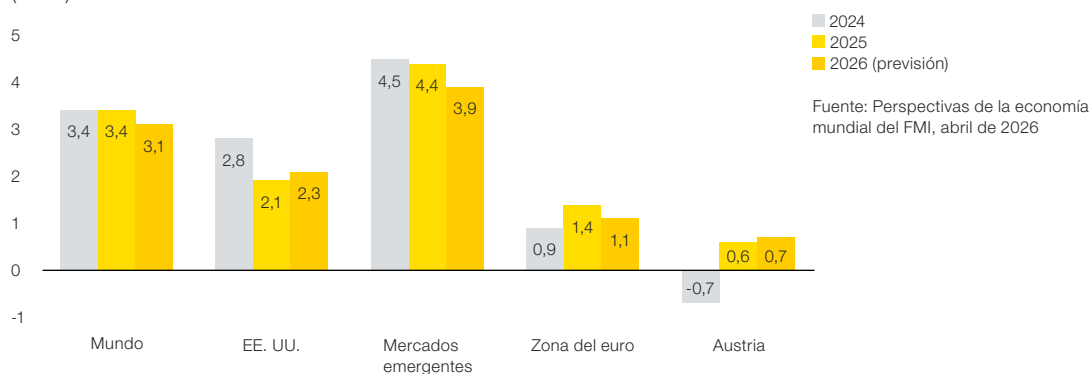
#### Evolución de la economía mundial.

En el ejercicio 2025/26, la economía mundial se mostró en gran medida equilibrada y con una tendencia al alza: mientras que las barreras comerciales y la elevada incertidumbre lastraban la coyuntura, las inversiones en tecnología y, en general, las condiciones financieras, incluido el apoyo de las políticas fiscal y monetaria, resultaron favorables. A finales de febrero de 2026, este panorama cambió bruscamente: el estallido de la guerra en Oriente Próximo provocó un rápido aumento de los precios de los combustibles fósiles, mientras que el cambio en las expectativas de inflación y en las condiciones marco frenó la disposición de las empresas a invertir. Ante la incertidumbre sobre la evolución futura de la guerra, al final del ejercicio se elaboraron previsiones para distintos escenarios. A mediados de abril, el Fondo Monetario Internacional (FMI) partió, en su «perspectiva de referencia», de la hipótesis de que la guerra sería limitada en duración, intensidad y alcance, y que las perturbaciones remitirían a mediados de 2026.

El crecimiento mundial del producto interior bruto (PIB) se situó en el 3,4 % en 2025, al igual que el año anterior. Mientras que las grandes economías emergentes siguieron registrando tasas de crecimiento sólidas, el crecimiento en EE. UU. alcanzó el 2,1 % y en la zona del euro solo el 1,4 %. Por un lado, la zona del euro se benefició en menor medida del impulso de la inversión impulsado por la tecnología; por otro, los precios de la energía, que se mantuvieron elevados, así como la fortaleza del euro, frenaron la evolución. Para 2026, el FMI prevé un crecimiento económico mundial del 3,1 %.

#### Crecimiento del PIB 2024-2026.

(en %)



#### Cadenas de suministro.

Ya en el ejercicio anterior, las crecientes tensiones en materia de política comercial y los conflictos arancelarios entre las principales economías generaron incertidumbre en los mercados globales de aprovisionamiento y venta. La introducción de aranceles adicionales específicos para cada sector podría provocar cuellos de botella en el suministro, especialmente en las industrias proveedoras, lo que podría repercutir inicialmente en los precios, pero también en la actividad comercial. Además, la guerra en Oriente Próximo a principios de 2026 trajo consigo una drástica escasez y un aumento de los precios del crudo y el gas. Para Kapsch TrafficCom, durante el periodo objeto del informe, fueron especialmente relevantes en la cadena de suministro las enormes subidas de precios de los componentes de almacenamiento, relacionadas con el aumento de la demanda global debido a la mayor necesidad de procesamiento de datos para la inteligencia artificial.

## Tipos de interés.

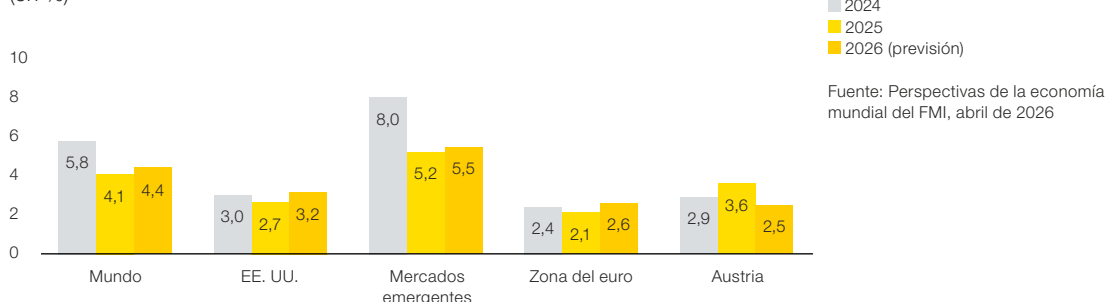
Como respuesta a la elevada incertidumbre en los mercados y con el fin de estimular la demanda, tanto el Banco Central Europeo (BCE) como la Reserva Federal (FED) decidieron reducir aún más los tipos de interés de referencia en 2025. En Europa, el tipo de interés para las operaciones principales de refinanciación, vigente desde marzo de 2025, así como los tipos de interés crédito y de depósito, se redujeron en dos etapas, pasando del 2,65 %, el 2,9 % y el 2,5 %, respectivamente, hasta el 2,15 %, el 2,4 % y el 2,0 %, en junio de 2025. La Reserva Federal (FED) redujo el tipo de interés de referencia, que se situaba en un rango del 4,25 % al 4,50 %, a partir de septiembre, en varias etapas, hasta situarlo entre el 3,50 % y el 3,75 % en diciembre de 2025. Los tipos de interés son fundamentales para Kapsch TrafficCom, especialmente en lo que respecta a los costes de financiación.

## Inflación.

La inflación mundial se mantuvo, en un primer momento, prácticamente constante durante el ejercicio 2025/26. Según el Fondo Monetario Internacional, la tasa media de inflación mundial descendió en 2025 al 4,1 %, frente al 5,8 % de 2024, y se espera que se sitúe en el 4,4 % en 2026. Mientras que la tasa se mantuvo relativamente estable en la zona del euro en 2025, la inflación en Austria aumentó del 2,9 % anterior al 3,6 % en 2025 y, según las previsiones, volverá a descender al 2,5 % en 2026. Para Kapsch TrafficCom, la inflación desempeña un papel fundamental, sobre todo en relación con los costes de personal.

### Inflación 2024-2026.

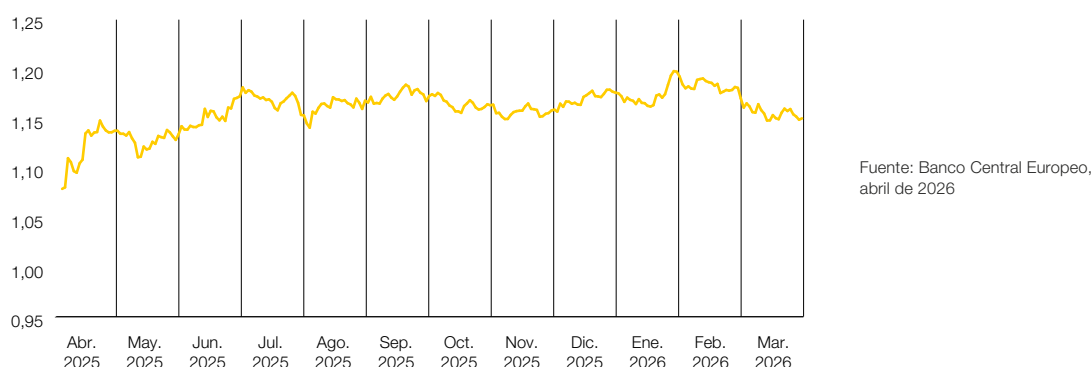
(en %)



## Divisas.

En los mercados de divisas, la evolución del dólar estadounidense (USD) reviste especial importancia para Kapsch TrafficCom. La influencia de la divisa en la evolución del negocio se debe al carácter internacional del grupo, con numerosos proyectos y sedes en EE. UU. y otros países en los que la facturación se realiza en USD. En el ejercicio 2025/26, el euro (EUR) se apreció significativamente frente al dólar estadounidense: Partiendo de 1,08 EUR/USD el 1 de abril de 2025, el tipo de cambio alcanzó un máximo de 1,20 EUR/USD el 28 de enero de 2026, aunque posteriormente volvió a descender hasta 1,15 EUR/USD. El tipo de cambio medio se situó en 1,16 EUR/USD (ejercicio anterior: 1,07).

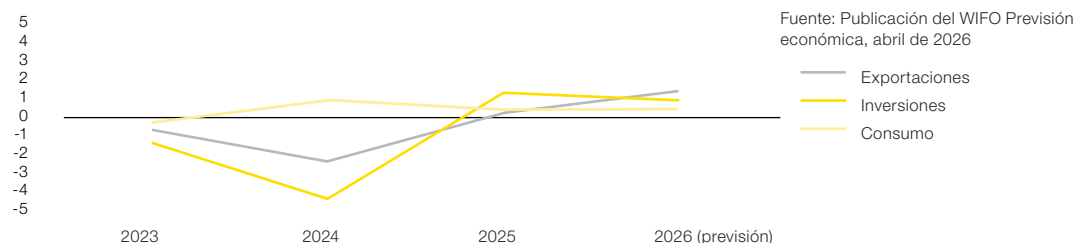
### Evolución del EUR/USD.



## Austria.

Tras dos años de recesión, la economía austriaca también registró en 2025 un ligero crecimiento del producto interior bruto del 0,6 %. Los datos del Instituto Austriaco de Investigación Económica (WIFO) muestran, sobre todo, una recuperación de la inversión bruta en activos fijos en 2025. Sin embargo, la reactivación económica a mediados de año fue seguida de un nuevo debilitamiento. El WIFO prevé que las repercusiones de la guerra en Oriente Próximo se reflejarán especialmente en la evolución de la industria austriaca.

**Crecimiento de las exportaciones, la inversión y el consumo en Austria 2023-2026. (in %)**



### 1.1.2 Definición del mercado y soluciones.

La siguiente información cumple los requisitos de la norma ESRS 2 SBM-1 40 (a) (i)-(ii) de la Declaración no financiera 2025/26.

Kapsch TrafficCom es un proveedor reconocido a nivel mundial de soluciones de transporte para la movilidad sostenible. Sus soluciones innovadoras en los ámbitos del peaje y la gestión del tráfico contribuyen a un mundo más saludable y sin atascos.

#### Visión y misión.

Kapsch TrafficCom tiene como misión desarrollar soluciones de transporte innovadoras para una movilidad sostenible. El objetivo es permitir que los usuarios del transporte lleguen a su destino de forma cómoda, puntual, segura, eficiente y con un impacto medioambiental mínimo.

#### Mercado.

Kapsch TrafficCom opera en el mercado de los sistemas de transporte inteligentes (Intelligent Transportation Systems, ITS). Estos sistemas respaldan y optimizan el tráfico (incluidas las infraestructuras, los vehículos, los usuarios y la industria) utilizando tecnologías de la información y la comunicación.

Dentro del mercado de los ITS, Kapsch TrafficCom se centra en los ámbitos del peaje y la gestión del tráfico. Las regiones clave de su actividad comercial son EMEA (Europa, Oriente Próximo y África), Américas (Norte, Centro y Sudamérica) y APAC (Asia-Pacífico). Actualmente no se abordan los demás segmentos del mercado de los ITS.

**Enfoque en nichos de mercado para los sistemas de transporte inteligentes.**

#### Factores impulsores del mercado.

Kapsch TrafficCom ha identificado los siguientes factores impulsores del mercado:

**Protección del medio ambiente.** El Acuerdo de París es un importante acuerdo mundial sobre el clima que se firmó en diciembre de 2015 en la Conferencia de París sobre el Clima. Tanto la Comisión Europea (en el marco del «Pacto Verde Europeo») como EE. UU. impulsan la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. El tráfico rodado desempeña un papel importante en este sentido, ya que es responsable de una parte sustancial de las emisiones de gases de efecto invernadero. Tanto las soluciones de gestión del tráfico como las de peaje son herramientas reconocidas para influir en el tráfico y en los medios de transporte.

**Necesidad de infraestructuras de transporte y su mantenimiento.** Los expertos prevén no solo un aumento de la población mundial, sino también un mayor número de vehículos particulares en las carreteras. Para hacer frente al creciente volumen de tráfico, es imprescindible aumentar las inversiones en la construcción y el mantenimiento de las carreteras. Estas suelen ser extremadamente costosas. Al mismo tiempo, el creciente porcentaje de

vehículos híbridos o eléctricos repercute negativamente en los ingresos por impuestos sobre los hidrocarburos. Por consiguiente, cabe esperar una creciente necesidad de modelos de financiación alternativos que incorporen soluciones de peaje.

**Urbanización.** La proporción de personas que viven en ciudades va en aumento. Si en 1800 solo representaban el 2 % de la población mundial, en 2007, por primera vez, más de la mitad de la población mundial vivía en ciudades. Partiendo de una cifra actual de alrededor del 56 %, según las previsiones de las Naciones Unidas, la proporción de la población urbana superará el 60 % en 2030 y alcanzará casi el 70 % en 2050. Al mismo tiempo, la población mundial pasará de los aproximadamente 8 200 millones de personas actuales a 8 600 millones en 2030 y a 9 700 millones en 2050. Precisamente en el ámbito urbano, la movilidad privada y profesional plantea grandes retos. Al fin y al cabo, los edificios no se pueden desplazar a voluntad para ampliar las calles o, incluso, construir otras nuevas. Además, junto con la población urbana también crece el volumen comercial, tanto dentro de la ciudad como con socios comerciales fuera de ella. Dado que hay que entregar mercancías, un aumento de la población urbana tiende a conllevar un mayor volumen de transporte.

**Nuevos medios y servicios de transporte.** Los analistas prevén que el transporte urbano de pasajeros se duplicará con creces de aquí a 2050. Los vehículos autónomos podrían reforzar aún más esta tendencia. La infraestructura viaria existente no podrá satisfacer esta demanda. De ello se derivan dos consecuencias: un mayor uso del transporte público y de los medios de transporte compartidos, así como —si no se toman las medidas adecuadas— atascos más intensos. Además, continuará la tendencia hacia los vehículos de propulsión eléctrica. Aunque esto reduce las emisiones directas de CO<sub>2</sub>, el problema de las partículas en suspensión persiste.

**Vehículos conectados.** Los avances tecnológicos en el intercambio de información entre vehículos (Vehicle-to-Vehicle, V2V), entre vehículos y la infraestructura de transporte (Vehicle-to-Infrastructure, V2I), así como en el ámbito de la conducción autónoma, son vertiginosos. Ya permiten hoy en día aplicaciones cada vez mejores y más completas para un mayor confort y seguridad en la conducción. Además, las nuevas vías de comunicación y los enormes volúmenes de datos permiten mejoras sustanciales en la gestión del tráfico.

**Datos e inteligencia artificial.** Los datos abiertos y las interfaces abiertas permiten aplicaciones más completas y potentes. Los vehículos conectados constituyen una importante fuente de datos. El aprendizaje automático y la inteligencia artificial crean nuevas posibilidades en el análisis, la simulación, la previsión y el control de datos.

**Seguridad y protección de datos.** El uso de grandes volúmenes de datos hace que la protección de los datos personales y su tratamiento cobren mayor importancia.

**Cambios fundamentales en el ámbito de negocio de Kapsch TrafficCom.** Los factores impulsores del mercado mencionados anteriormente ya han desencadenado las siguientes tendencias:

- Si bien en el pasado el sector de los sistemas de transporte inteligentes (ITS) se centraba principalmente en el hardware, la tendencia se orienta cada vez más hacia las plataformas de software, las soluciones modulares y las aplicaciones en la nube.
- En lugar de productos, se ofrecen cada vez más soluciones y servicios («Anything-as-a-Service»).
- Las opciones de pago están cambiando y se integran cada vez más en las soluciones de movilidad.
- La infraestructura de transporte inteligente puede implementarse con recursos y tecnologías más económicos. No obstante, los conocimientos específicos del sector y la necesidad de soluciones a medida siguen siendo de vital importancia.
- Las nuevas soluciones pueden implantarse cada vez más a escala global.

## Soluciones.

La cartera de Kapsch TrafficCom se divide en las siguientes familias de productos, asignadas a los ámbitos del peaje y la gestión del tráfico:

| Familia de productos                      | Breve descripción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Soluciones de peaje.</b>               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Free Flow*</b> – en el vehículo        | <p><b>Unidad a bordo de 915 MHz:</b> unidad a bordo para sistemas de peaje en Norteamérica.</p> <p><b>Unidad a bordo CEN DSRC de 5,8 GHz:</b> unidad a bordo para servicios de peaje e ITS en todo el mundo, conforme a las normas europeas CEN.</p> <p><b>Unidad a bordo GNSS y CEN DSRC de 5,8 GHz:</b> unidad a bordo para sistemas de peaje basada en datos de geoposición del sistema global de navegación por satélite (GNSS) para el seguimiento de los datos de geoposición de los vehículos.</p> <p><b>Aplicación móvil:</b> aplicación que utiliza el receptor GNSS del teléfono móvil para el seguimiento de los datos de geoposición de los vehículos. La aplicación móvil puede sustituir a las unidades a bordo GNSS.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Free Flow*</b> – en la carretera       | <p><b>Unidad en carretera de 915 MHz:</b> componentes de infraestructura para sistemas de peaje en Norteamérica.</p> <p><b>Unidad en carretera CEN DSRC de 5,8 GHz:</b> solución para el cobro electrónico de peajes y control de peajes electrónicos en varios carriles, sin interrumpir el flujo de tráfico (Multi-Lane Free Flow, MLFF). La infraestructura en carretera, con un subsistema de radio integrado, detecta, identifica y clasifica los vehículos para cobrar el peaje según criterios específicos.</p> <p><b>Unidad de carretera con vídeo (DLVP Tolling):</b> solución para el cobro y control electrónico de peajes en varios carriles sin interrumpir el flujo de tráfico (Multi-Lane Free Flow, MLFF). Esta infraestructura de carretera con subsistema de vídeo integrado detecta, identifica y clasifica los vehículos para cobrar el peaje según criterios específicos.</p> <p>La Deep Learning Versatile Platform (DLVP) para aplicaciones de peaje procesa y analiza flujos de vídeo (en directo o en diferido) para extraer información de los datos visuales con el fin de mejorar el funcionamiento del peaje. Esto permite realizar análisis en tiempo real, así como la detección de eventos, como, por ejemplo, el reconocimiento automático de vehículos y objetos, su seguimiento y clasificación, y la detección de otros eventos y situaciones definidos.</p>        |
| <b>Free Flow*</b> – sistema central       | <p><b>Operational Backoffice (OBO):</b> un elemento clave de la cadena de valor en el ámbito de los peajes. A partir de los datos de la infraestructura vial, genera transacciones facturables que se envían al Backoffice comercial.</p> <p><b>Commercial Backoffice (CBO):</b> el sistema central para el cobro de peajes, que procesa y gestiona los ingresos correspondientes a las transacciones procedentes de un backoffice operativo. Las relaciones con los clientes pueden gestionarse, por ejemplo, a través de centros de atención al cliente, centros de llamadas o incluso tiendas minoristas.</p> <p><b>Backoffice de control (EBO):</b> un elemento clave para las soluciones de peaje y de acceso urbano. El EBO registra de forma centralizada las infracciones de peaje o de acceso. Una lógica de procesos flexible y basada en reglas permite adoptar medidas para identificar a los infractores de peaje y cobrar las tasas correspondientes, o bien restringir el acceso a los vehículos que no cumplan los criterios establecidos.</p> <p><b>Geo Location Platform (GLP):</b> esta plataforma permite el cobro de peajes por satélite, la recaudación de tasas de peaje y aplicaciones empresariales basadas en la ubicación para autoridades de peaje, proveedores de servicios de peaje y de flotas. La GLP genera ingresos por peaje a partir de los datos de ubicación.</p> |
| <b>Plaza Tolling</b>                      | <p><b>SmartToll:</b> un sistema de recaudación de peajes que mejora simultáneamente la funcionalidad en los cinco niveles de peaje (carril, estación, gestión operativa, gestión de clientes e interoperabilidad).</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Soluciones de gestión del tráfico.</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Urbano</b> – en la carretera           | <p><b>Controlador EcoTrafiX™ (ETX):</b> un controlador de semáforos que, en comparación con los controladores convencionales, presenta el menor consumo energético.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Urbano</b> – sistema central           | <p><b>Plataforma EcoTrafiX™ (ETX):</b> un avanzado sistema de gestión del tráfico y la movilidad que optimiza las operaciones de gestión del tráfico. Incluye la detección automática de eventos definidos, predicciones sobre las condiciones futuras del tráfico y herramientas de apoyo a la toma de decisiones que permiten una estrategia de movilidad proactiva.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

| Familia de productos          | Breve descripción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Interurbano – sistema central | <b>DYNAMIC Advanced Control (DYNAC):</b> un avanzado sistema de gestión del tráfico para el funcionamiento y la supervisión de puentes y túneles. La disponibilidad de datos en tiempo real y las herramientas integradas de apoyo a la toma de decisiones pueden mejorar el flujo de tráfico y la seguridad en puentes, túneles y autopistas.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Soluciones C-ITS.</b>      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| A bordo del vehículo          | <b>Unidad a bordo (OBD) para vehículos conectados (C-ITS) de 5,9 GHz:</b> la caja de comunicaciones V2X a bordo (ComBox) permite la comunicación por radio conforme a los estándares ETSI ITS G5 e IEEE WAVE para aplicaciones en el entorno ITS cooperativo (C-ITS) y otras aplicaciones ITS.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| En la infraestructura vial    | <b>Unidad en carretera de 5,9 GHz para vehículos conectados (C-ITS):</b> La infraestructura C-ITS en carretera permite la comunicación por radio conforme a los estándares ETSI ITS G5 y 3GPP LTE-V2X para las aplicaciones mencionadas anteriormente.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Sistema central               | <b>Plataforma de vehículos conectados (C-ITS):</b> La plataforma integrada en EcoTrafiX™ ofrece una solución integral para servicios en el ámbito de los vehículos conectados, que incluye tanto la generación automática de mensajes C-ITS como interfaces con módulos de análisis de datos. Utiliza mapas para registrar las situaciones de tráfico y mejorar la gestión del tráfico. La detección automática de eventos definidos, las previsiones sobre la situación futura del tráfico y las herramientas de apoyo a la toma de decisiones permiten una estrategia de movilidad proactiva y la ampliación de la gestión de la conducción conectada, tal y como se aplica en las ciudades inteligentes. |

\* Free Flow: cobro de peaje en el tráfico fluido de varios carriles/cobro de peaje totalmente electrónico

### 1.1.3 Evolución del negocio en 2025/26.

La evolución del negocio de Kapsch TrafficCom en el ejercicio 2025/26 quedó por debajo de las expectativas iniciales: aunque se había previsto un descenso de los ingresos debido a la cancelación de dos grandes proyectos operativos, el mercado de los peajes mostró además una debilidad inesperada en esta magnitud. Además, se produjeron retrasos, provocados por los clientes, en el inicio y la ejecución de los proyectos, y Kapsch TrafficCom no pudo adjudicarse todos los proyectos previstos. La buena entrada de pedidos, a pesar de la difícil situación del mercado, solo se hará patente en los años siguientes.

Por ello, el ejercicio se caracterizó sobre todo por ajustes internos de costes y un mayor enfoque en la captación de nuevos negocios. Además, como consecuencia de la difícil situación económica, se trabajó conjuntamente con los principales acreedores financieros en un acuerdo para una nueva reestructuración. En lo que respecta a los proyectos, Kapsch TrafficCom pudo mirar hacia el futuro y seguir reforzando su posición en el mercado.

**Evolución de los proyectos.** Los proyectos en fase de explotación siguieron registrando un buen rendimiento. En el ejercicio 2025/26 se pusieron en funcionamiento nuevos proyectos de implantación. Así, se puso en marcha el sistema de peaje suizo para camiones y también entraron en funcionamiento sistemas de Kapsch en Noruega y Chile. Se implantaron sistemas de gestión del tráfico en varias ciudades españolas, en Suecia, Brasil, México, Georgia y Nueva York (EE. UU.). Cada vez se utilizan más sistemas con componentes de y para vehículos conectados (Connected Vehicles, CV). Se completó la primera fase del mayor proyecto C-ITS de Europa en las autopistas alemanas. En EE. UU. se puso en funcionamiento un proyecto integral de CV en Georgia.

Otro hito fue la iniciativa para introducir el primer sistema de peaje para vehículos conectados en Carolina del Norte (EE. UU.). De este modo, la ampliación de un sistema de peaje con datos procedentes de vehículos conectados se aplica por primera vez en un entorno operativo real.

Entre los nuevos contratos en el ámbito de los peajes, cabe destacar especialmente el contrato para el sistema de peaje nacional de camiones basado en kilómetros y emisiones en Dinamarca, la renovación del contrato para el mantenimiento y la explotación del sistema en Bulgaria, así como el contrato para un sistema de peaje por satélite en Lituania, en el que el cobro del peaje por la distancia recorrida se realizará a través de una aplicación para smartphone. Se trata de una novedad tecnológica que se ha sometido a licitación pública por primera vez a nivel mundial. Además, durante el período del informe, Kapsch TrafficCom pudo presentar otras innovaciones tecnológicas en su cartera y cerrar importantes alianzas.

La sostenibilidad y la gestión estructurada de los criterios ESG de Kapsch TrafficCom siguen demostrando ser un factor de éxito fundamental, incluso en los procesos de licitación, a la luz de los cambios en las prioridades macroeconómicas.

## 1.2 Indicadores de rendimiento financiero.

### 1.2.1 Resultados económicos.

**Ingresos.** Los ingresos de Kapsch TrafficCom se redujeron un 18,8 % en comparación con el año anterior, pasando de 530,3 millones de euros a 430,6 millones de euros. Esto refleja, en particular, la finalización de los dos grandes proyectos de explotación en Sudáfrica y Bielorrusia, lo que, como se esperaba, supuso una reducción de los ingresos de unos 80 millones de euros. Esto afectó a la explotación del sistema de peaje en la provincia sudafricana de Gauteng, que finalizó a finales de marzo de 2025, y a la explotación del sistema de peaje a nivel nacional en Bielorrusia; Kapsch TrafficCom cedió, en enero de 2025, la mayoría de los derechos de voto y el control a la sociedad ejecutora local Kapsch Telematic Services IOOO.

Además, se registraron retrasos en los proyectos provocados por los clientes y una debilidad del mercado global de peajes, lo que impidió compensar la caída de la facturación. El descenso se manifiesta sobre todo en la región EMEA, aunque las regiones de Américas y APAC también se situaron por debajo de las cifras del año anterior. Además, es especialmente visible en los negocios de explotación y de componentes.

#### Ingresos por regiones.

Desde el punto de vista geográfico, la facturación del Grupo se distribuyó de la siguiente manera:

|                                                                  |                               |
|------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| ■ Región EMEA (Europa, Oriente Medio, África):                   | 41,8 % (año anterior: 48,5 %) |
| ■ Región de las Américas (América del Norte, Central y del Sur): | 52,7 % (año anterior: 47,0 %) |
| ■ Región APAC (Asia-Pacífico):                                   | 5,5 % (año anterior: 4,5 %)   |

La región EMEA registró un descenso significativo de los ingresos del 30,0 %, pasando de 257,4 millones de euros a 180,0 millones de euros, lo que refleja la desaparición de los dos proyectos de explotación. Los ingresos de los proyectos de construcción se mantuvieron prácticamente estables. En la región de Américas, los ingresos se redujeron un 8,8 %, pasando de 249,0 millones de euros a 227,1 millones de euros, debido principalmente a la debilidad del negocio de componentes y a la debilidad del dólar estadounidense. La región APAC evolucionó de forma relativamente estable y registró un descenso de los ingresos del 2,2 %, pasando de 24,0 millones de euros a 23,5 millones de euros, sobre todo en relación con los proyectos de explotación en Australia y Nueva Zelanda.

#### Ingresos por tipo de negocio.

| en millones de euros | 2024/25      | 2025/26      | +/-            |
|----------------------|--------------|--------------|----------------|
| <b>EMEA</b>          | <b>257,4</b> | <b>180,0</b> | <b>-30,0 %</b> |
| Construcción         | 68,6         | 68,6         | 0,0 %          |
| Explotación          | 153,8        | 86,0         | -44,1 %        |
| Componentes          | 35,0         | 25,4         | -27,3 %        |
| <b>Américas</b>      | <b>249,0</b> | <b>227,1</b> | <b>-8,8 %</b>  |
| Construcción         | 84,6         | 80,8         | -4,5 %         |
| Explotación          | 121,8        | 114,4        | -6,1 %         |
| Componentes          | 42,6         | 31,9         | -25,0 %        |
| <b>APAC</b>          | <b>24,0</b>  | <b>23,5</b>  | <b>-2,2 %</b>  |
| Construcción         | 8,3          | 8,9          | 7,0 %          |
| Explotación          | 9,3          | 7,2          | -22,7 %        |
| Componentes          | 6,4          | 7,4          | 15,6 %         |
| <b>Total</b>         | <b>530,3</b> | <b>430,6</b> | <b>-18,8 %</b> |

La evolución por tipos de negocio muestra, en comparación con el año anterior, un ligero descenso de los ingresos en el ámbito de la construcción, del 2,0 %, aunque la región APAC logró registrar un crecimiento. El tipo de negocio «Explotación» registró la mayor caída de los ingresos, con un descenso del 27,1 %, debido a la cancelación de proyectos. El negocio de componentes se quedó un 22,9 % por debajo del año anterior. También en este caso, los descensos en las regiones EMEA y Américas se vieron compensados por impulsos positivos en la región APAC.

En el ejercicio 2025/26 se vendieron 6,88 millones de unidades a bordo, lo que supone un 13,0 % menos que el año anterior (7,91 millones de unidades). Esta evolución se debe principalmente al traslado de la planta de producción a Canadá y a la interrupción de la producción asociada a ello, pero también a un ligero descenso de los pedidos en comparación con el año anterior.

A lo largo del ejercicio 2025/26 se constató que se debería haber contabilizado una partida consolidada por importe de 5.182 miles de euros en ejercicio 2024/25. Se llevó a cabo una corrección a posteriori en el ejercicio 2024/25. Las cifras ajustadas figuran en los «Otros ingresos de explotación» y en los «Otros gastos de explotación».

Los **otros ingresos de explotación** aumentaron un 81,7 % (24,2 millones de euros) con respecto al ejercicio anterior, hasta alcanzar los 53,9 millones de euros (cifra del ejercicio anterior ajustada). A ello contribuyó fundamentalmente un efecto puntual procedente de Alemania. A finales de junio de 2025 se alcanzó un acuerdo extrajudicial en un procedimiento de arbitraje contra la República Federal de Alemania, lo que supuso un efecto positivo en el resultado de 23,4 millones de euros. Esto estuvo relacionado con la rescisión, en 2019, del contrato para el control automático de la tasa de infraestructura (peaje para turistas). Además, se incluyen ingresos por el ajuste del precio de compra de una empresa vendida el año anterior por un importe de 6,4 millones de euros.

Las partidas de gastos muestran que, si bien Kapsch TrafficCom es eficiente, estaba preparada para un nivel de facturación más elevado del inicialmente previsto.

Los **gastos en material y otros servicios de producción subcontratados** se redujeron, en consonancia con la disminución de los ingresos, un 17,4 % (34,6 millones de euros), hasta situarse en 164,1 millones de euros.

Los **gastos de personal** se redujeron en 19,8 millones de euros en comparación con el año anterior, hasta situarse en 230,8 millones de euros, lo que supone un descenso del 7,9 %. Los ajustes organizativos realizados a lo largo del ejercicio ya dieron lugar a una reducción de los gastos de personal. A 31 de marzo de 2026, Kapsch TrafficCom contaba con una plantilla total de 2 717 personas (año anterior: 3 041 personas).

Los **demás gastos de explotación** se redujeron en 7,7 millones de euros, es decir, un 8,2 %, hasta situarse en 86,3 millones de euros (cifra del ejercicio anterior ajustada). Aunque durante el período del informe no se registraron gastos derivados de la desconsolidación de sociedades (año anterior: 12,1 millones de euros, cifra ajustada), las pérdidas operativas por cambio de divisas, debidas principalmente a las fluctuaciones del tipo de cambio del dólar estadounidense, aumentaron en 6,5 millones de euros hasta alcanzar los 15,1 millones de euros.

El **resultado proporcional de las empresas asociadas y las empresas conjuntas**, que ascendió a 17,2 millones de euros, procedió, al igual que el año anterior (5,6 millones de euros), en su mayor parte de Kapsch Telematic Services IOOO y de Parat Ltd., si bien el año anterior solo se incluyó en esta partida durante un trimestre.

El **EBITDA** (resultado de las actividades de explotación antes de amortizaciones y pérdidas por deterioro) se situó en 20,6 millones de euros, por debajo de la cifra del ejercicio anterior (ajustada) de 23,8 millones de euros. El margen de EBITDA aumentó hasta el 4,8 % (cifra ajustada del ejercicio anterior: 4,5 %).

Los **gastos por amortizaciones programadas** ascendieron a 13,0 millones de euros en el ejercicio 2025/26, lo que supone un descenso con respecto al ejercicio anterior (16,5 millones de euros). Además, en el ejercicio 2025/26 se registraron pérdidas por deterioro por valor de 2,1 millones de euros (ejercicio anterior: 0 millones de euros).

De este modo, el **EBIT** (resultado de las actividades de explotación), con 5,6 millones de euros, se situó por debajo de la cifra del ejercicio anterior, que fue de 7,3 millones de euros (ajustado). El margen EBIT fue del 1,3 % (ejercicio anterior ajustado: 1,4 %).

El **resultado financiero** mejoró, pasando de -16,9 millones de euros en el ejercicio anterior a -11,4 millones de euros en el ejercicio 2025/26. A ello contribuyó tanto la reducción de los gastos por intereses, de 10,1 millones de euros a 7,9 millones de euros, como la disminución de los gastos por ajustes por hiperinflación, de 4,8 millones de euros a 2,0 millones de euros.

Los gastos por **impuestos sobre beneficios** ascendieron a 11,2 millones de euros en el período objeto del informe (ejercicio anterior: ingresos de 1,2 millones de euros). En comparación con el ejercicio anterior, por un lado, los gastos por impuestos sobre beneficios corrientes se redujeron de 7,0 millones de euros a 5,1 millones de euros; por otro lado, sin embargo, el resultado por impuestos diferidos pasó de un ingreso de 8,2 millones de euros a un gasto de -6,1 millones de euros.

El **resultado del ejercicio** fue negativo, con -17,0 millones de euros (ejercicio anterior ajustado: -8,4 millones de euros). A los accionistas de la sociedad les correspondió un resultado de -18,7 millones de euros (cifra ajustada).

del ejercicio anterior: -12,1 millones de euros). Esto equivale a un resultado por acción de -1,31 euros (cifra ajustada del ejercicio anterior: -0,85 euros).

**Otros resultados.** Esta partida incluye, fundamentalmente, diferencias de conversión de divisas y revalorizaciones de obligaciones derivadas de prestaciones a los empleados tras la finalización de la relación laboral. Los otros resultados ascendieron a -1,0 millones de euros (ejercicio anterior ajustado: 3,9 millones de euros).

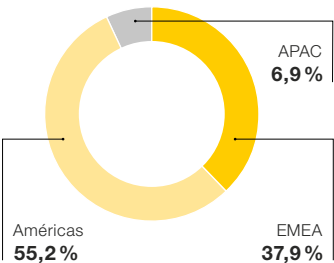
El **resultado global**, como suma del resultado del ejercicio y del resultado de otras partidas, ascendió, por tanto, a -18,0 millones de euros (cifra ajustada del ejercicio anterior: -4,4 millones de euros).

1.2.2 Resultados por segmentos.

Peaje.

**Ingresos.** En el segmento de peaje, los ingresos se redujeron en el ejercicio 2025/26 un 24,9 %, pasando de 393,0 millones de euros a 295,1 millones de euros. De este modo, el segmento aportó un 68,5 % (año anterior: 74,1 %) a los ingresos totales.

Ingresos por peajes por regiones.



La región EMEA registró un descenso significativo de los ingresos del 41,9 %, hasta los 111,8 millones de euros (ejercicio anterior: 192,6 millones de euros). Esta evolución se debe principalmente a la desaparición de los dos proyectos operativos: la finalización del proyecto en la provincia sudafricana de Gauteng y la cesión del control sobre Kapsch Telematic Services IOOO en Bielorrusia. Los proyectos de construcción registraron descensos en Suecia, Dinamarca y Austria, así como aumentos en Polonia y Bulgaria. El negocio de componentes registró un descenso, especialmente en Francia y Sudáfrica.

Tras el crecimiento registrado el año anterior en el negocio de servicios (toll-tickets), durante el periodo analizado se observó una demanda notablemente menor de dispositivos de peaje para camiones.

La región de Américas registró ingresos por peajes de 162,9 millones de euros (año anterior: 180,4 millones de euros). A pesar de este descenso del 9,7 %, Américas se convirtió en la región con mayor volumen de ingresos en el segmento de peajes. Alrededor del 80 % de los ingresos de la región se generaron en EE. UU., seguido de Chile, México, Brasil, Canadá y Costa Rica. En comparación con el año anterior, los ingresos en las operaciones y en componentes experimentaron un descenso. En el negocio de componentes, esto se debió principalmente al traslado de la planta de producción y a la interrupción de la producción asociada a ello, pero también a un ligero descenso de los pedidos. Los ingresos en el tipo de negocio «Construcción» se mantuvieron al nivel del año anterior.

La región APAC, por su parte, registró un ligero aumento de los ingresos del 1,4 % hasta los 20,3 millones de euros (año anterior: 20,0 millones de euros). Si bien en el tipo de negocio «Operaciones» se registraron descensos de los ingresos en Australia y Nueva Zelanda, estos se vieron más que compensados por el aumento de los ingresos con componentes en Australia.

Segmento de peajes por tipo de negocio.

Al analizar el segmento de peajes por tipo de negocio, el mayor descenso de los ingresos se produjo en el tipo de negocio «Explotación», debido especialmente a la evolución en Sudáfrica y Bielorrusia. El tipo de negocio «Componentes» también registró un descenso en las regiones de Américas y EMEA. La facturación del tipo de negocio «Construcción» se situó solo ligeramente por debajo de la cifra del año anterior.

| en millones de euros | 2024/25 | 2025/26 | +/-     |
|----------------------|---------|---------|---------|
| ingresos             | 393,0   | 295,1   | -24,9 % |
| Construcción         | 104,6   | 103,7   | -0,9 %  |
| Explotación          | 205,6   | 127,2   | -38,1 % |
| Componentes          | 82,8    | 64,3    | -22,4 % |
| EBIT                 | 12,0    | 8,4     | -29,7 % |

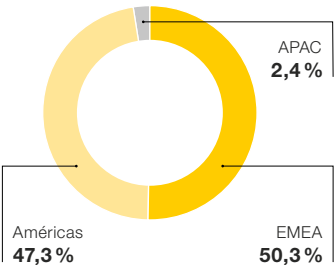
**EBIT.** En el ejercicio 2025/26, el segmento de peajes registró, en conjunto, una evolución claramente negativa de los resultados. Esto refleja que la estructura de costes estaba orientada a un volumen de facturación considerablemente mayor del previsto. En cuanto a los ingresos, los demás ingresos de explotación aumentaron considerablemente en 28,1 millones de euros (+121,3 %) gracias al acuerdo alcanzado en Alemania. No obstante, ni siquiera el ahorro en gastos de personal (-10,7 %) logró compensar suficientemente el fuerte descenso de los ingresos.

En conjunto, esta evolución supuso un descenso del EBIT en el segmento de peajes, que pasó de 12,0 millones de euros en el ejercicio anterior a 8,4 millones de euros en el período objeto del informe.

**Gestión del tráfico.**

**Ingresos.** En el segmento de gestión del tráfico, los ingresos del ejercicio 2025/26 se redujeron un 1,3 % en comparación con el ejercicio anterior, pasando de 137,3 millones de euros a 135,5 millones de euros. La contribución del segmento a los ingresos totales aumentó hasta el 31,5 % (ejercicio anterior: 25,9 %).

**Ingresos de gestión del tráfico por regiones.**



En la región EMEA, los ingresos aumentaron un 5,3 % con respecto al año anterior, hasta alcanzar los 68,2 millones de euros (año anterior: 64,8 millones de euros). Gracias a esta evolución positiva, la región EMEA se convirtió en la que generó los mayores ingresos dentro del segmento de gestión del tráfico. A ello contribuyeron los proyectos de construcción en los Emiratos Árabes Unidos y España, que compensaron con creces los descensos registrados en el Reino Unido, los Países Bajos e Irlanda. En España, Alemania e Irlanda, los proyectos de explotación contribuyeron al crecimiento, mientras que en el Reino Unido se registró una menor facturación.

En la región de Américas, los ingresos descendieron un 6,4 % hasta los 64,1 millones de euros (año anterior: 68,5 millones de euros). Con una cuota de ingresos del segmento del 47,3 %, la región sigue siendo una fuente fundamental de ingresos. La disminución de la facturación por obras de instalación en Brasil, EE. UU. y Chile se vio compensada por un crecimiento registrado principalmente en Guatemala.

La región APAC registró —partiendo de un nivel bajo— un notable descenso de los ingresos del 20,2 %, hasta los 3,2 millones de euros (año anterior: 4,0 millones de euros). La causa fueron los descensos en todas las áreas, sobre todo en Australia.

**Segmento de gestión del tráfico por tipos de negocio.**

Al analizar el segmento de gestión del tráfico por tipos de negocio, se observa un fuerte descenso de los ingresos en el área de componentes, del 57,3 %, aunque su impacto en los ingresos totales del segmento es limitado debido al volumen globalmente reducido. Los ingresos en el tipo de negocio «Construcción» se redujeron un 4,0 %, mientras que los ingresos de «Explotación» registraron un moderado aumento. Esta evolución hizo que, durante el período del informe, los ingresos de «Explotación» representaran, con diferencia, la mayor parte de los ingresos del segmento de gestión del tráfico.

| en millones de euros | 2024/25<br>ajustado* | 2025/26      | +/-            |
|----------------------|----------------------|--------------|----------------|
| <b>ingresos</b>      | <b>137,3</b>         | <b>135,5</b> | <b>-1,3 %</b>  |
| Construcción         | 56,8                 | 54,6         | -4,0 %         |
| Explotación          | 79,3                 | 80,4         | 1,4 %          |
| Componentes          | 1,2                  | 0,5          | -57,3 %        |
| <b>EBIT*</b>         | <b>-4,7</b>          | <b>-2,9</b>  | <b>-39,3 %</b> |

<sup>\*)</sup> Véase la nota 30 sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error, de conformidad con la NIC 8

**EBIT.** Aunque los ingresos registraron un ligero descenso con respecto al ejercicio anterior, la pérdida en el segmento de gestión del tráfico se redujo considerablemente en el ejercicio 2025/26. Los demás ingresos de explotación disminuyeron notablemente en un 58,9 % en comparación con el ejercicio anterior (cifras del ejercicio anterior ajustadas); sin embargo, al mismo tiempo se lograron importantes reducciones de costes. La disminución de los gastos en material y servicios adquiridos (-1,4 %), los gastos de personal estables (+0,7 %) y la reducción de otros gastos de explotación (-34,0 %, cifras del ejercicio anterior ajustadas) dieron lugar a una mejora del EBIT, que pasó de -4,7 millones de euros en el ejercicio anterior (ajustado) a -2,9 millones de euros en el ejercicio 2025/26.

### 1.2.3 Situación patrimonial.

El balance total de Kapsch TrafficCom a 31 de marzo de 2026 ascendía a 383,6 millones de euros (31 de marzo de 2025, ajustado: 449,2 millones de euros).

#### **Activo.**

Los inmovilizados materiales disminuyeron de 43,1 millones de euros a 31 de marzo de 2025 a 37,2 millones de euros a 31 de marzo de 2026. Aunque durante el ejercicio se registraron altas, las amortizaciones programadas y las bajas tuvieron un impacto mayor que las altas. Los activos intangibles disminuyeron en 0,3 millones de euros, hasta situarse en 26,8 millones de euros. Además, en el ejercicio 2025/26 se registraron pérdidas por deterioro por valor de 2,1 millones de euros: 0,8 millones de euros correspondientes a activos intangibles y 1,3 millones de euros correspondientes a inmovilizados materiales.

Las participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas aumentaron de 18,7 millones de euros a 31 de marzo de 2025 a 23,0 millones de euros a 31 de marzo de 2026. Este aumento se debe principalmente a la empresa asociada Kapsch Telematic Services IOOO, de Bielorrusia.

Los demás activos financieros a largo plazo y participaciones solo registraron una variación insignificante, pasando de 3,4 millones de euros a 31 de marzo de 2025 a 3,5 millones de euros a 31 de marzo de 2026.

Los activos por impuestos diferidos ascendían a 47,4 millones de euros a 31 de marzo de 2026 (31 de marzo de 2025: 53,4 millones de euros). La mayor parte de ellos correspondía a pérdidas fiscales acumuladas en EE. UU., Brasil y España. El impuesto diferido sobre las pérdidas fiscales acumuladas en Austria ya no se contabilizó en el ejercicio 2025/26.

Las existencias se redujeron significativamente, pasando de 49,0 millones de euros a 31 de marzo de 2025 a 39,9 millones de euros a 31 de marzo de 2026.

Las cuentas por cobrar y otros activos corrientes se mantuvieron prácticamente sin cambios, situándose en 115,7 millones de euros.

Los activos líquidos disminuyeron de 47,8 millones de euros a 31 de marzo de 2025 a 23,2 millones de euros a 31 de marzo de 2026. Esto se debe, por un lado, a la aportación de activos líquidos procedente de la nueva financiación del ejercicio anterior y, por otro, a la reducción de los pasivos financieros y de arrendamiento.

En total, se clasificó un importe de 3,8 millones de euros (31 de marzo de 2025: 4,9 millones de euros) relacionado con tolltickets GmbH como activos mantenidos para la venta, de conformidad con la NIIF 5. Además de los inmovilizados materiales, esto afectó, en particular, a las partidas «Cuentas por cobrar» y «Efectivo y equivalentes».

#### **Pasivo.**

Debido a la evolución económica en el ejercicio 2025/26, el Grupo no ha cumplido, a fecha de cierre del balance del 31 de marzo de 2026, los compromisos acordados en el marco de la última refinanciación. Dado que a fecha de cierre del balance, el 31 de marzo de 2026, no se había recibido ninguna exención por parte de los bancos financiadores, los pasivos financieros por importe de 110,2 millones de euros debieron contabilizarse como pasivos financieros a corto plazo en el balance consolidado (31 de marzo de 2025: 22,0 millones de euros a corto plazo, 96,4 millones de euros a largo plazo).

A 31 de marzo de 2026, los pasivos por arrendamiento a largo plazo ascendían a 20,7 millones de euros (31 de marzo de 2025: 24,6 millones de euros), mientras que los pasivos por arrendamiento a corto plazo se situaban en 7,1 millones de euros (31 de marzo de 2025: 7,7 millones de euros).

Los pasivos contractuales no corrientes y corrientes derivados de contratos con clientes se situaron 10,3 millones de euros por debajo de la cifra del ejercicio anterior, debido a la finalización de los proyectos en curso.

Los pasivos por suministros y servicios se redujeron en 3,5 millones de euros, hasta situarse en 55,3 millones de euros, si bien una parte de estos pasivos correspondía a facturas aún no recibidas por servicios adquiridos.

Las provisiones a corto plazo disminuyeron en 8,0 millones de euros en comparación con el año anterior y, a 31 de marzo de 2026, ascendían a 12,4 millones de euros (31 de marzo de 2025: 20,4 millones de euros). Este descenso se debe principalmente a la liquidación de provisiones para pérdidas inminentes relacionadas con proyectos.

Los fondos propios se redujeron en 18,0 millones de euros hasta situarse en 67,8 millones de euros a 31 de marzo de 2026 (cifra del ejercicio anterior ajustada). La ratio de fondos propios descendió del 19,1 % del ejercicio anterior (ajustada) al 17,7 % a 31 de marzo de 2026.

En total, se clasificó un importe de 4,0 millones de euros (31 de marzo de 2025: 3,5 millones de euros) relacionado con tolltickets GmbH como pasivos mantenidos para la venta, de conformidad con la NIIF 5. Esto afectó, en particular, a las partidas «Pasivos por suministros y servicios» y «Otros pasivos y cuentas de regularización».

#### **1.2.4 Situación financiera.**

##### **Flujo de caja.**

El resultado de las actividades de explotación descendió hasta los 5,6 millones de euros (cifra ajustada del ejercicio anterior: 7,3 millones de euros). Este menor resultado repercutió en el flujo de caja de las actividades de explotación, que en el ejercicio 2025/26 se situó en -10,2 millones de euros (ejercicio anterior: 27,7 millones de euros). De este total, el flujo de caja derivado del resultado ascendió a -7,8 millones de euros (ejercicio anterior ajustado: 20,1 millones de euros), y la variación del capital circulante neto se situó en -2,4 millones de euros (ejercicio anterior ajustado: 7,6 millones de euros).

Los siguientes efectos fueron determinantes para la variación negativa del capital circulante neto: las cuentas por cobrar, los activos contractuales a corto plazo derivados de contratos con clientes y otros activos a corto plazo disminuyeron en un total de 20,3 millones de euros (ejercicio anterior ajustado: descenso de 13,2 millones de euros). Las existencias disminuyeron en 9,2 millones de euros (ejercicio anterior: aumento de 1,6 millones de euros). Los pasivos contractuales a corto plazo derivados de contratos con clientes y otros pasivos a corto plazo, compensados por la disminución de las cuentas a pagar por entregas y prestaciones, disminuyeron en 23,9 millones de euros (ejercicio anterior: disminución de 2,0 millones de euros). Las provisiones a corto plazo disminuyeron en 8,0 millones de euros (ejercicio anterior: disminución de 2,0 millones de euros).

El flujo de caja de las actividades de inversión ascendió en el ejercicio 2025/26 a 11,9 millones de euros (ejercicio anterior: -6,5 millones de euros). Las inversiones en activos fijos materiales se redujeron a 3,5 millones de euros (ejercicio anterior: 6,2 millones de euros), mientras que las inversiones en activos intangibles aumentaron hasta los 2,2 millones de euros (ejercicio anterior: 1,6 millones de euros) debido a los anticipos realizados. Los pagos por la adquisición de valores, participaciones y otros activos financieros a largo plazo se redujeron a -0,4 millones de euros (ejercicio anterior: -1,2 millones de euros). Los ingresos por la venta de valores y otros activos financieros, incluidos los derivados de arrendamientos financieros, se mantuvieron sin cambios en el periodo objeto del informe en 1,4 millones de euros (año anterior: 1,4 millones de euros). Los dividendos de las sociedades consolidadas por el método de puesta en equivalencia aumentaron hasta los 12,7 millones de euros (año anterior: 2,5 millones de euros), lo que se debe principalmente al incremento de los dividendos de Kapsch Telematic Services IOOO y de Parat Ltd. Todos estos efectos dieron lugar a un mayor flujo de caja de las actividades de inversión.

La suma del flujo de caja de las actividades de explotación y del flujo de caja de las actividades de inversión da como resultado el flujo de caja libre. En el ejercicio 2025/26 ascendió a 1,7 millones de euros (ejercicio anterior: 21,2 millones de euros). Este descenso se debe fundamentalmente a la caída de los ingresos por ventas, que pasaron de 530,3 millones de euros a 430,6 millones de euros.

---

**Flujo de caja libre: 1,7 millones de euros**

El flujo de caja de las actividades de financiación aumentó en el ejercicio 2025/26 hasta los -25,4 millones de euros (ejercicio anterior: -6,5 millones de euros). Esta variación se debe principalmente, por un lado, a que en el ejercicio anterior el importe total del crédito se incrementó en 21,1 millones de euros tras la obtención de una nueva financiación a largo plazo y, por otro lado, a que en el ejercicio 2025/26 se realizaron amortizaciones del crédito sindicado por un importe de aproximadamente 14,0 millones de euros. Los intereses pagados por la financiación, así como los costes asociados, se redujeron a 8,5 millones de euros (ejercicio anterior: 11,8 millones de euros). El saldo de fondos a 31 de marzo de 2026 ascendía a 23,2 millones de euros (31 de marzo de 2025: 47,8 millones de euros).

### Cifras clave.

Debido al descenso inesperadamente fuerte de los ingresos por ventas, al incumplimiento de los presupuestos y a que, hasta la fecha, no se han producido en medida suficiente los ahorros de costes derivados de las medidas de reestructuración, se produjo un empeoramiento de la situación de resultados y liquidez del Grupo. Los covenant acordados en el marco de la refinanciación de 2025 (ratio de fondos propios y ratio de deuda neta sobre el EBITDA, que, según las condiciones del crédito sindicado, debía ajustarse excluyendo partidas como el pago de indemnización por daños y perjuicios de la República Federal de Alemania) no pudieron cumplirse a la fecha de cierre del balance, el 31 de marzo de 2026.

Dado que los bancos financiadores y los acreedores del préstamo mediante pagaré no concedieron ninguna exención antes de la fecha de cierre del balance, el 31 de marzo de 2026, los pasivos financieros, incluido el préstamo mediante pagaré, debieron contabilizarse como pasivos financieros a corto plazo por un importe de 110,2 millones de euros (año anterior: 22,0 millones de euros a corto plazo y 96,4 millones de euros a largo plazo).

Debido a la disminución de los fondos propios en 18,0 millones de euros, el ratio de endeudamiento ha aumentado hasta el 167,2 % (31 de marzo de 2025, ajustado: 118,2 %).

La deuda neta a 31 de marzo de 2026 ascendía a 113,4 millones de euros, lo que supone un aumento de 11,9 millones de euros con respecto al ejercicio anterior (101,5 millones de euros). Si bien se logró reducir el importe de los pasivos financieros en 8,2 millones de euros y el de los pasivos por arrendamiento en 4,5 millones de euros, también disminuyeron los activos líquidos en 24,6 millones de euros, hasta situarse en 23,2 millones de euros (31 de marzo de 2025: 47,8 millones de euros).

El activo circulante neto ascendía, a 31 de marzo de 2026, a 64,1 millones de euros (31 de marzo de 2025, ajustado: 66,8 millones de euros).

## 1.3 Investigación y desarrollo.

En el ejercicio 2025/26, Kapsch TrafficCom invirtió el 7 % de sus ingresos en desarrollo genérico, apoyo al desarrollo y gestión de productos. De este modo, siguiendo un plan tecnológico plurianual, se lograron avances en todas las áreas de productos y soluciones.

En su negocio principal, el de los **peajes**, la visión de Kapsch TrafficCom consiste en reducir significativamente las necesidades de infraestructura en comparación con las soluciones actuales para Multi-Lane Free Flow (MLFF) y, al mismo tiempo, mantener o aumentar el rendimiento de los sistemas integrados. En este contexto, se presentó un conjunto de innovaciones: «HoTCap» (Holistic Toll Capture, captación holística de peajes) permite reducir los costes de infraestructura, al tiempo que mejora notablemente el procesamiento de vídeo mediante el uso de datos e inteligencia artificial. Durante el ejercicio en curso se lanzará al mercado la primera versión de la plataforma compatible con la próxima generación de soluciones MLFF: Operian 4.0. De este modo, las soluciones para los clientes y la gestión de proyectos serán más eficaces, flexibles y orientadas al futuro. Esto también reforzará la posición de liderazgo de Kapsch TrafficCom en el mercado de los sistemas MLFF.

Otro de los ejes centrales durante el período objeto del informe fue seguir desarrollando de forma puntera el ámbito de los vehículos conectados, enfoque que se mantendrá también en el ejercicio 2026/27. Con una de las primeras aplicaciones de peaje para vehículos conectados (CV) en Norteamérica, se ha creado una importante referencia inicial y se ha establecido una buena relación con uno de los principales fabricantes de equipos originales de la industria automovilística.

Sobre la base de los desarrollos llevados a cabo durante el período objeto del informe, Kapsch TrafficCom lanzará además al mercado el primer sistema basado en la ubicación, cuyo núcleo lo constituye una aplicación móvil de peaje (Kapsch TollAssist) que virtualiza de forma eficaz las funciones tradicionales de gestión de relaciones con los clientes y de cuentas.

En el ámbito de la **gestión del tráfico**, Kapsch TrafficCom ha completado las primeras implementaciones de la nueva plataforma de gestión del tráfico EcoTrafix 4. La arquitectura modular de la plataforma permite a las autoridades de tráfico municipales utilizar de forma flexible diversas configuraciones de soluciones —desde sistemas de control de semáforos hasta sistemas integrados— y, al mismo tiempo, aprovechar todos los aspectos del vehículo

conectado, el uso estratégico de los datos de movilidad, la integración de la inteligencia artificial (IA) y la incorporación de gemelos digitales (digital twins).

Además, Kapsch TrafficCom siguió invirtiendo en prácticas de desarrollo y despliegue de software de última generación, así como en nuevas tecnologías para los equipos de desarrollo de software y hardware; esto incluyó, entre otras cosas, la automatización de pruebas, la seguridad, la creación de entornos y el despliegue de soluciones.

La inteligencia artificial se integra en numerosos procesos empresariales y contribuye a aumentar la productividad en los distintos departamentos. La IA también se utiliza en el desarrollo de software y productos.

A la hora de introducir nuevas tecnologías, el capital humano, las habilidades y los conocimientos de los técnicos y técnicas de Kapsch TrafficCom revisten siempre una importancia fundamental. Por ello, se ha puesto en marcha un programa de formación continua que permite a los empleados y empleadas mantenerse siempre al día de los últimos avances y del uso de las mejores tecnologías pertinentes.

---

***Las habilidades y los conocimientos de los empleados y empleadas son de vital importancia.***

El fomento de la innovación es siempre un elemento fundamental en Kapsch TrafficCom. En el ejercicio 2025/26 se llevaron a cabo dos ediciones del programa interno de innovación «Dynamic Creators», así como otras iniciativas, como hackatones centrados en la mejora de la eficiencia para los clientes y los servicios de Kapsch TrafficCom.

Los gastos de desarrollo de Kapsch TrafficCom en el ejercicio 2025/26 ascendieron a 72,3 millones de euros, frente a los 70,2 millones del ejercicio anterior. Esto equivale al 16,8 % (ejercicio anterior: 13,2 %) de la facturación del grupo. Se desglosan de la siguiente manera:

- Gastos en desarrollos específicos para clientes: 42,3 millones de euros (ejercicio anterior: 44,8 millones de euros)
- Gastos en desarrollos genéricos: 29,9 millones de euros (ejercicio anterior: 25,5 millones de euros)

## 2 Perspectivas y riesgos.

### 2.1 Perspectivas para el ejercicio 2026/27.

Para el ejercicio 2026/27, Kapsch TrafficCom prevé que el entorno de mercado siga siendo difícil. Por ello, la dirección se abstiene, por el momento, de ofrecer previsiones cuantitativas, aunque espera que los ingresos y el EBIT superen las cifras del ejercicio anterior.

#### **Ingresos.**

Parte del descenso de los ingresos registrado se debió a retrasos en proyectos ya en marcha. Kapsch TrafficCom espera que estos retrasos se recuperen durante el ejercicio en curso.

---

*Previsiones para el ejercicio 2026/27:  
Ingresos y EBIT superarán  
las cifras del ejercicio anterior.*

La entrada de pedidos alcanzó en el periodo analizado unos 496 millones de euros, y la cartera de pedidos se mantuvo en un nivel muy elevado, con 1.300 millones de euros. Sobre esta base, la dirección considera muy probable un crecimiento de la facturación. Para el ejercicio 2026/27, la proporción de pedidos contratados con antelación fue significativamente mayor que en años anteriores.

#### **EBIT (resultado de las actividades de explotación).**

Los ajustes de costes para adaptarlos al actual nivel más bajo de facturación han avanzado considerablemente durante el período del informe y ya surtirán efecto en el ejercicio 2026/27. Además, se han seguido estandarizando los procesos con vistas a la eficiencia de los proyectos. Los gastos asociados a estas medidas se han reflejado en parte en los resultados.

Para disponer de los recursos necesarios para el crecimiento futuro, es fundamental mantener la capacidad y los conocimientos técnicos suficientes para hacer frente a un volumen de negocio adicional.

A principios de julio de 2026, Kapsch TrafficCom vendió la mayoría de sus acciones en la filial tolltickets. Se espera que, al cierre de la operación, se produzca un efecto positivo puntual en el EBIT.

#### **Liquidez.**

La reducción de la facturación debida a los aplazamientos de proyectos provocó una evolución económica negativa durante el pasado ejercicio, lo que a su vez condujo a una situación de liquidez tensa. A 31 de marzo de 2026 no se pudieron cumplir los convenios, por lo que los pasivos financieros debieron contabilizarse como a corto plazo. Posteriormente, se mantuvo un intenso diálogo sobre la mejor manera de resolver la situación. Finalmente, el 1 de julio de 2026 se llegó a un acuerdo de moratoria con los bancos financiadores y los acreedores del préstamo mediante pagaré para estabilizar la situación del grupo. Mediante este acuerdo, se aplazaron hasta el 26 de julio de 2026 todas las deudas vencidas y por vencer derivadas de los contratos de financiación (amortizaciones, pero no pagos de intereses, costes ni comisiones). Esto afectaba a los pasivos financieros pendientes a 31 de marzo de 2026 por un importe de 99,2 millones de euros (de los cuales, préstamo mediante pagaré: 8,7 millones de euros, incluidos los intereses).

La firma del acuerdo de moratoria conllevó el nombramiento de un asesor de reestructuración para llevar a cabo una revisión independiente del negocio y elaborar un plan de reestructuración, así como el nombramiento de un asesor de reestructuración independiente para revisar las actividades realizadas por el asesor de reestructuración. El acuerdo de moratoria estuvo vigente hasta el 26 de julio de 2026. El 26 de julio de 2026 se acordó un protocolo vinculante sobre la prórroga del acuerdo de moratoria, así como sobre la refinanciación de los pasivos financieros pendientes, incluidos los préstamos mediante pagaré, manteniéndose las condiciones y hitos esenciales del acuerdo de moratoria.

El acuerdo provisional es válido hasta el 31 de marzo de 2028, siempre que se cumplan las condiciones (suspensivas). Posteriormente, se presentará un plan de reestructuración definitivo y una revisión independiente del negocio («Restrukt-IBR»); además, se prevé, entre otras cosas, el cumplimiento de los indicadores financieros (covenants). Se espera que el acuerdo de reestructuración definitivo se firme a mediados de septiembre de 2026.

El cumplimiento del plan de reestructuración es un aspecto fundamental para la evolución futura. Kapsch TrafficCom colabora también con asesores externos durante la fase del acuerdo de refinanciación. En este contexto, se

remite asimismo a los detalles que figuran en >> *los estados financieros consolidados, nota 1.4 «Información sobre la hipótesis de continuidad de la empresa», la nota 24 «Pasivos financieros corrientes y no corrientes», la nota 34 «Gestión del capital» y la nota 37 «Hechos posteriores al cierre del balance».*

### **Objetivos no financieros.**

La sostenibilidad se confirma también desde el punto de vista económico como parte integrante del modelo de negocio. Los objetivos no financieros de Kapsch TrafficCom se recogen en el >> *capítulo 4 «Declaración no financiera consolidada» del presente informe de gestión.*

### **Estrategia.**

En consonancia con su aspiración al liderazgo tecnológico, Kapsch TrafficCom sigue apostando por la innovación y cuenta con numerosas novedades tecnológicas en su cartera. El desarrollo en el ámbito de los vehículos conectados también avanza, aunque a un ritmo considerablemente más lento de lo que esperaba Kapsch TrafficCom.

En el marco de la reciente reestructuración, Kapsch TrafficCom adoptará medidas exhaustivas de ahorro de costes y mejora de la eficiencia. Además, la empresa tiene previsto realizar desinversiones en su cartera de negocios y está estudiando el refuerzo de su base de capital.

## **2.2 Informe de riesgos.**

### **2.2.1 Sistema de gestión de riesgos y SCI.**

El Grupo Kapsch TrafficCom cuenta con un sistema de gestión de riesgos (ERM) implantado en toda la empresa, que se basa en el Marco Integrado de Gestión de Riesgos Empresariales (COSO Enterprise Risk Management – Integrated Framework), reconocido internacionalmente. El objetivo del sistema es identificar, evaluar y gestionar de forma temprana aquellos riesgos que puedan afectar de manera significativa a la consecución de los objetivos estratégicos, operativos y financieros. La evaluación de riesgos se lleva a cabo teniendo en cuenta los objetivos estratégicos, así como el entorno económico correspondiente del Grupo. De este modo, el ERM contribuye de manera significativa a la gestión y la seguridad de la empresa.

El enfoque no se centra en una prevención generalizada de los riesgos, sino en una gestión consciente y controlada de los mismos, incluido el aprovechamiento de las oportunidades que se presenten. Los riesgos se identifican, evalúan, agregan y documentan periódicamente mediante un proceso estructurado. El informe de riesgos resultante se elabora trimestralmente y se pone a disposición del Consejo de Administración y del Comité de Auditoría del Consejo de Supervisión. El Comité de Auditoría es informado de inmediato sobre cualquier acontecimiento individual significativo. La calidad del diseño y la implementación del sistema de gestión de riesgos es revisada anualmente por el auditor de cuentas, de conformidad con la norma 83 del Código de Gobierno Corporativo de Austria. Además, se llevan a cabo auditorías internas para evaluar la eficacia operativa.

---

***La gestión de riesgos incluye la identificación, evaluación y control de riesgos y oportunidades.***

En todos los proyectos importantes de clientes y de desarrollo se integra una gestión de riesgos orientada a los proyectos, que comienza ya en la fase de oferta con un análisis sistemático de riesgos. De este modo, se sientan las bases para la toma de decisiones con antelación y se planifican las medidas de control adecuadas.

El sistema de control interno (SCI) forma parte integrante de la estructura de gobierno corporativo del Grupo Kapsch TrafficCom y tiene por objeto garantizar la corrección de la contabilidad, así como el cumplimiento de las disposiciones legales e internas. Abarca normas organizativas, mecanismos de control a nivel de procesos y medidas técnicas dentro de los sistemas informáticos. Gracias a unas responsabilidades claras, al principio de doble control, a los controles automatizados del sistema y a la formación periódica, el SCI contribuye a la reducción de los riesgos operativos y al cumplimiento de los requisitos normativos.

La interacción entre la gestión de riesgos y el SCI garantiza un control estructurado de los riesgos en todos los niveles de la empresa y favorece una toma de decisiones fundamentada en un entorno dinámico.

### 2.2.2 Riesgos estratégicos.

La actividad comercial del Grupo Kapsch TrafficCom se caracteriza por unos objetivos estratégicos a largo plazo, especialmente en lo que respecta al liderazgo tecnológico en el mercado, la expansión internacional y la digitalización. A ello se asocian riesgos estratégicos que pueden derivarse de cambios en las condiciones del mercado, nuevas estructuras competitivas o evoluciones tecnológicas y normativas.

Un riesgo estratégico fundamental radica en la elevada dependencia de proyectos de infraestructura financiados con fondos públicos. Los cambios políticos, las modificaciones en las prioridades de financiación o la evolución macro-económica en los mercados objetivo pueden influir en la disponibilidad y la ejecución de las licitaciones. Además, especialmente en los países emergentes y en desarrollo, existe una mayor incertidumbre en cuanto a la estabilidad normativa, las condiciones económicas generales y la aplicabilidad jurídica.

La expansión internacional de la actividad empresarial abre nuevas oportunidades, pero también entraña riesgos en cuanto a la estabilidad política, el marco jurídico, el acceso a los mercados o la disponibilidad de mano de obra cualificada.

---

***El crecimiento internacional abre nuevas oportunidades, pero también conlleva riesgos.***

Para gestionar los riesgos, Kapsch TrafficCom supervisa continuamente el mercado y el entorno, evalúa periódicamente los nuevos avances tecnológicos y normativos, y adapta su planificación estratégica de forma flexible. El enfoque de diversificación en cuanto a mercados, productos y tecnologías, así como las inversiones específicas en investigación y desarrollo, contribuyen a minimizar los riesgos. Se recurre a modelos de cooperación estratégica y alianzas para poder responder de forma específica a los nuevos requisitos y garantizar el acceso a tecnologías clave.

En el marco de su desarrollo estratégico, Kapsch TrafficCom también evalúa periódicamente posibles adquisiciones de empresas o participaciones. A ello se asocian riesgos genéricos relacionados con la valoración, la integración y la gestión de las entidades adquiridas. Entre ellos se incluyen, entre otros, desviaciones en las sinergias, problemas de integración cultural o duplicidades en las estructuras operativas. Estos riesgos se tienen en cuenta en el marco de un proceso estructurado de fusiones y adquisiciones y, en la medida en que sea pertinente, se incorporan a la evaluación de riesgos.

### 2.2.3 Riesgos de mercado y del sector.

El Grupo Kapsch TrafficCom opera en un entorno de mercado especializado y altamente competitivo. Sus clientes son, principalmente, organismos públicos, operadores de infraestructuras de transporte y sociedades de proyectos concesionarias. El acceso al mercado se produce, en su mayor parte, a través de procedimientos de licitación pública, que conllevan elevados requisitos en cuanto a capacidad técnica, fijación de precios y idoneidad normativa.

Un riesgo sectorial significativo radica en la volatilidad de la entrada de pedidos. Las licitaciones para sistemas de gestión del tráfico o de peaje de gran volumen pueden retrasarse o incluso cancelarse por completo debido a cambios políticos, recursos legales interpuestos por licitadores no adjudicatarios o modificaciones en los programas de subvenciones. El proceso de decisión de los organismos públicos suele ser largo y conlleva una mayor incertidumbre. Además, existen riesgos relacionados con la aceptación social de los sistemas de peaje, especialmente en regiones políticamente sensibles.

Para reducir los riesgos, Kapsch TrafficCom apuesta por la diversificación geográfica, tanto en el sector público como en el privado, así como por el aumento de los ingresos recurrentes mediante la explotación y el mantenimiento de los sistemas existentes. Estos últimos se caracterizan por una mayor previsibilidad y una menor dependencia de proyectos concretos.

---

***La diversificación geográfica y la ampliación de la cartera de soluciones contribuyen a la estabilización de la facturación.***

La dinámica tecnológica del sector exige un desarrollo constante en los ámbitos del software, la tecnología de sensores y la conectividad. Los competidores de éxito operan cada vez más a escala global, y la presión sobre los precios aumenta debido a los proveedores internacionales, pero también a los regionales, y a los nuevos participantes en el mercado, especialmente del ámbito de las tecnologías de la información y las plataformas.

Además, en algunos mercados existe una elevada dependencia de unos pocos grandes clientes públicos, lo que puede dar lugar a un descenso temporal de los ingresos cuando los proyectos concluyen o no se prorrogan. Esta estructura de clientela ofrece una buena base de ingresos, pero también requiere una gestión activa de las relaciones con los clientes y estrategias de diversificación.

Kapsch TrafficCom hace frente a estos riesgos mediante una amplia cartera tecnológica, análisis de mercado sistemáticos y el desarrollo de nuevas áreas de negocio. Se realiza un seguimiento continuo del mercado para detectar las tendencias con antelación y poder abordarlas mediante actividades específicas de desarrollo y adquisición.

#### **2.2.4 Riesgos relacionados con los proyectos y la cadena de suministro.**

El Grupo Kapsch TrafficCom implementa sistemas complejos de tecnología del tráfico que, con frecuencia, se llevan a cabo en el marco de licitaciones públicas y bajo exigentes condiciones contractuales, técnicas y de plazos. De ello se derivan diversos riesgos de proyecto, especialmente en lo que respecta a la calidad, los plazos, los costes y las obligaciones contractuales.

Un riesgo fundamental radica en subestimar los requisitos técnicos y organizativos durante la fase de licitación. A menudo, no es posible prever en su totalidad el entorno real del proyecto. Los riesgos pueden derivarse, por ejemplo, de una transparencia insuficiente sobre las interfaces informáticas y de infraestructura existentes, de dependencias inesperadas con sistemas de terceros o de retrasos en la obtención de las autorizaciones legales.

---

***Los retos técnicos y los plazos ajustados dan lugar a riesgos típicos de los proyectos***

Los incumplimientos de plazos, las desviaciones en el rendimiento o los defectos del sistema pueden acarrear consecuencias financieras en forma de sanciones contractuales, reclamaciones por daños y perjuicios o, en casos extremos, la rescisión anticipada del contrato por parte del cliente. En algunos casos, existen disposiciones contractuales para compensar la pérdida de ingresos por peajes, lo que aumenta el alcance económico. Además, los retrasos en los proyectos pueden afectar negativamente a la reputación de la empresa, especialmente en el contexto de futuras licitaciones en mercados sensibles.

Para la gestión de riesgos, Kapsch TrafficCom aplica un sistema estructurado de gestión de proyectos y riesgos basado en normas internacionales (entre otras, la norma IPMA de la Asociación Internacional de Gestión de Proyectos). Ya en la fase de licitación se lleva a cabo un análisis sistemático de riesgos. Durante la ejecución del proyecto se garantiza un control riguroso del avance de los trabajos, los costes y los hitos. La concentración de competencias en equipos de proyecto interdisciplinarios, así como una intensa implicación del cliente en las fases críticas, también contribuyen a reducir los riesgos.

Otra área de riesgo significativa se refiere a la cadena de suministro de componentes críticos de hardware y software. Si bien los cuellos de botella generales en el suministro de años anteriores se han estabilizado, persisten los riesgos derivados de las tensiones geopolíticas, las posibles interrupciones en el suministro de productos intermedios críticos y la volatilidad de los precios de los componentes estratégicos y las materias primas. Además, el aumento de los requisitos normativos en materia de transparencia, obligaciones de diligencia debida y resiliencia en las cadenas de suministro puede dar lugar a un mayor esfuerzo de supervisión y a costes de adaptación operativa.

Para protegerse frente a estos riesgos, Kapsch TrafficCom diversifica su cadena de suministro de componentes críticos, da preferencia a proveedores con un alto nivel de fiabilidad en las entregas y calidad certificada, y pone en marcha con antelación medidas de adquisición específicas para cada proyecto. Los riesgos se supervisan de forma continua y se evalúan en estrecha colaboración con los equipos de proyecto y el departamento de compras, con el fin de reforzar la resiliencia de la cadena de suministro.

#### **2.2.5 Riesgos tecnológicos y de innovación.**

La competitividad del Grupo Kapsch TrafficCom se basa en gran medida en su competencia tecnológica y su capacidad de innovación. Como proveedor de sistemas de tráfico inteligentes, la empresa está sometida a una gran presión para innovar. Las nuevas tecnologías, los requisitos normativos y las necesidades cambiantes de los clientes exigen un desarrollo continuo de la cartera de productos y soluciones.

Un riesgo importante radica en que los nuevos avances tecnológicos no se identifiquen, implementen o comercialicen a tiempo. Una reacción tardía ante las tendencias tecnológicas puede debilitar la posición competitiva, especialmente frente a nuevos participantes en el mercado procedentes del sector de las tecnologías de la información o de las plataformas, que se caracterizan por un alto ritmo de innovación.

Además, existe el riesgo de que las soluciones desarrolladas no cumplan las expectativas del mercado, ya sea en cuanto a escalabilidad, interoperabilidad, costes del ciclo de vida o requisitos medioambientales. Los cambios normativos (por ejemplo, en materia de protección de datos o en normas relacionadas con la seguridad) también pueden dar lugar a que las soluciones existentes deban adaptarse o recertificarse a corto plazo.

Otro riesgo se deriva de la posible violación de los derechos de propiedad intelectual de terceros durante el desarrollo de nuevas tecnologías. A la inversa, existe el riesgo de que las tecnologías y los conocimientos técnicos propios se vean comprometidos por la piratería de productos o la ingeniería inversa. Ambas situaciones pueden tener repercusiones financieras y reputacionales.

Kapsch TrafficCom hace frente a estos riesgos mediante un proceso de innovación estructurado que observa sistemáticamente las tendencias del mercado, de los clientes y tecnológicas, y las integra en el desarrollo estratégico de productos. Las actividades de investigación y desarrollo se llevan a cabo siguiendo hojas de ruta definidas y se revisan continuamente en cuanto a su relevancia y viabilidad. Los derechos de propiedad intelectual se gestionan de forma activa, se protegen mediante patentes, modelos de utilidad o acuerdos de confidencialidad y, en caso necesario, se hacen valer por vía judicial.

La implicación de socios, centros de investigación y empresas emergentes en el marco de colaboraciones contribuye a reforzar la capacidad de innovación. Además, Kapsch TrafficCom sienta la base para futuros puestos de liderazgo tecnológico mediante la formación continua específica de sus empleados y empleadas en los ámbitos de la tecnología, el desarrollo de software y la integración de sistemas.

## **2.2.6 Riesgos relacionados con los criterios ESG.**

Los aspectos de sostenibilidad —especialmente en los ámbitos medioambiental, social y de gobernanza (ESG)— revisten una importancia cada vez mayor para la actividad empresarial del Grupo Kapsch TrafficCom. A ello se asocian también riesgos que pueden afectar al desarrollo económico, a la ejecución operativa de los proyectos y a la reputación de la empresa.

En el ámbito medioambiental, existen riesgos derivados, entre otras cosas, de la creciente presión regulatoria en materia de reducción de emisiones, eficiencia energética o ciclos de vida de los productos. El cambio climático también puede tener repercusiones a medio y largo plazo en los proyectos de infraestructura, las cadenas de suministro o el uso de determinadas tecnologías. Los proyectos en regiones climáticamente sensibles pueden enfrentarse a requisitos especiales en materia de resiliencia, fiabilidad o logística de transporte.

---

***Los riesgos y oportunidades se explican en la Declaración no financiera.***

Los riesgos sociales surgen, en particular, en relación con la seguridad laboral, las condiciones de trabajo justas a lo largo de la cadena de suministro y el cumplimiento de las normas internacionales en terceros países. Pueden producirse retrasos en los proyectos o daños a la reputación si no se cumplen los requisitos ESG o si se hacen públicas las infracciones.

En el ámbito de la gobernanza, los riesgos se refieren principalmente a los requisitos normativos relativos a la organización del cumplimiento normativo, las obligaciones de transparencia, la protección de datos y la integridad en los procedimientos de adjudicación de contratos.

Estos riesgos relacionados con los criterios ESG forman parte de la gestión de riesgos a nivel de toda la empresa y se analizan y evalúan en el marco de la misma. Para ello, se tienen en cuenta los principios de la doble materialidad. Se ofrece una descripción detallada en >> el capítulo 4 «Declaración no financiera consolidada», de conformidad con las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (ESRS) y los temas de sostenibilidad materiales del Grupo Kapsch TrafficCom.

## **2.2.7 Riesgos financieros.**

Como grupo tecnológico que opera a nivel internacional, el Grupo Kapsch TrafficCom está expuesto a una gran variedad de riesgos financieros. Estos se refieren, en particular, a los riesgos de tipo de cambio, los riesgos de variación de los tipos de interés, los riesgos de liquidez y los riesgos de crédito.

**Riesgos cambiarios.** Debido a la ejecución de proyectos a nivel mundial y a las compras en distintas zonas monetarias, existe un riesgo significativo derivado de la volatilidad de los tipos de cambio. Esto puede afectar tanto al cálculo de los proyectos como a los indicadores de resultados y del balance. Los riesgos de transacción surgen principalmente de los ingresos y gastos de los proyectos en diferentes monedas, mientras que los riesgos de conversión se derivan de la conversión de los estados financieros individuales de las sociedades del grupo no pertenecientes a la zona del euro a la moneda del grupo.

Kapsch TrafficCom hace frente a este riesgo mediante una política de cobertura de divisas basada en proyectos. Cuando resulta económicamente viable, se formalizan operaciones de cobertura (hedging) para minimizar las fluctuaciones de los tipos de cambio. Además, las posiciones en divisas se analizan de forma continua y se tienen en cuenta en la planificación empresarial.

**Riesgos de tipos de interés.** Una parte de la financiación de proyectos y de la empresa se realiza sobre la base de tipos de interés variables. Un aumento del nivel general de los tipos de interés puede incrementar los costes de financiación y repercutir negativamente en el resultado. Para cubrirse frente a los riesgos de variación de los tipos de interés, se utilizan, cuando es necesario, instrumentos financieros adecuados.

**Riesgos de liquidez.** El Grupo garantiza una liquidez suficiente, sobre todo mediante el mantenimiento de reservas financieras adecuadas, líneas de crédito, emisiones de bonos, anticipos de clientes y la coordinación continua de los vencimientos de los activos por cobrar, los pasivos y los activos financieros. Para ello, se elaboran periódicamente previsiones de flujo de caja a corto plazo (para las próximas doce semanas), trimestralmente a medio plazo (ejercicio en curso) y también a largo plazo (de acuerdo con las obligaciones de pago a largo plazo, en particular las derivadas de créditos), a partir de las cuales se derivan las medidas correspondientes para garantizar una liquidez suficiente.

---

*Los riesgos financieros se derivan de las fluctuaciones de los tipos de cambio y de los tipos de interés, así como de los créditos. Una liquidez suficiente aumenta la flexibilidad para poder actuar incluso a corto plazo.*

Kapsch TrafficCom AG evita depender de bancos concretos y se asegura siempre de repartir la estructura de financiación existente entre varios bancos socios. Las obligaciones de reembolso de mayor envergadura derivadas, por regla general, de contratos a largo plazo (por ejemplo, en el caso de bonos corporativos o amortizaciones al vencimiento de créditos a largo plazo) se supervisan de forma continua y se adoptan con antelación las medidas correspondientes (ya sea la revisión de los ingresos procedentes del flujo de caja operativo o refinanciaciones oportunas) para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de pago acordadas.

Si no se cumplieran las disposiciones del acuerdo vinculante o del plan de reestructuración acordados el 26 de julio de 2026 con los bancos financiadores y los acreedores de pagarés, ello supondría un riesgo significativo para garantizar la liquidez. Kapsch TrafficCom colabora también con asesores externos durante la fase del acuerdo de refinanciación para garantizar el cumplimiento de todas las obligaciones. En este contexto, se remite también a los detalles que figuran en >> *los estados financieros consolidados, nota 1.4 «Información sobre la hipótesis de continuidad de la empresa», nota 24 «Pasivos financieros corrientes y no corrientes», nota 34 «Gestión del capital» y nota 37 «Hechos posteriores al cierre del balance».*

Para mejorar la situación de liquidez, se han acordado además condiciones con los proveedores respecto a las deudas pendientes con ellos, que pueden incluir aplazamientos de pago o acuerdos de pago a plazos. Se puede encontrar más información en >> *los estados financieros consolidados, nota 34 «Gestión del capital».*

**Riesgos de crédito.** Los riesgos de crédito se derivan principalmente de las cuentas por cobrar a clientes, especialmente en relación con grandes proyectos. Si bien los organismos públicos se cuentan entre los principales clientes, Kapsch TrafficCom también actúa como contratista de consorcios privados o sociedades concesionarias. Los impagos o los retrasos en los pagos pueden afectar a la liquidez y a los resultados.

Para reducir el riesgo de crédito, se realizan comprobaciones de solvencia antes de la formalización del contrato. Además, se utilizan instrumentos de cobertura, como las garantías estatales a la exportación (por ejemplo, a través del Oesterreichische Kontrollbank, OeKB). Las cuentas por cobrar se supervisan de forma continua y, en caso necesario, se realizan ajustes de valor.

Para evaluar los factores de riesgo financiero significativos, pueden utilizarse además análisis de sensibilidad y simulaciones de escenarios.

## **2.2.8 Riesgos informáticos y cibernéticos.**

El Grupo Kapsch TrafficCom depende en gran medida de sistemas informáticos estables, seguros y disponibles, tanto para sus operaciones internas como para la prestación de soluciones a los clientes. Debido a la creciente digitalización de productos, procesos y servicios, los requisitos en materia de seguridad de la información y ciberresiliencia han aumentado considerablemente en los últimos años. El objetivo de las medidas adoptadas es reforzar la ciberresiliencia, así como la operatividad continua de los sistemas críticos.

Un riesgo fundamental radica en el menoscabo de la disponibilidad de los sistemas, la integridad de los datos o la confidencialidad como consecuencia de ciberataques, malware, ransomware u otras influencias externas. Asimismo, los ataques selectivos contra los sistemas de gestión del tráfico utilizados, las plataformas en la nube, las soluciones de software operadas in situ o las infraestructuras de backend pueden causar daños operativos, jurídicos o reputacionales considerables. Además, cada vez es más importante el cumplimiento de los requisitos internacionales en materia de protección de datos, seguridad de la información y normativa tecnológica (por ejemplo, el RGPD, la Directiva NIS2 o la Ley de IA).

También en la cadena de suministro, los incidentes informáticos o cibernéticos pueden provocar perturbaciones, por ejemplo, a través de terceros cuyos sistemas están integrados en las soluciones de los clientes.

Kapsch TrafficCom cuenta con un sistema de gestión de la seguridad de la información a nivel de todo el grupo, basado en la norma internacional ISO/IEC 27001. El enfoque de seguridad se basa en un análisis orientado al riesgo de los sistemas críticos, los flujos de datos y las interfaces. Los incidentes de seguridad se registran, evalúan y documentan de forma centralizada. Un procedimiento de respuesta a incidentes bien establecido, así como un plan de emergencia que se actualiza continuamente, garantizan la capacidad de actuación en caso de emergencia.

Entre las medidas de prevención se utilizan, entre otras cosas, conceptos de acceso y autorización, segmentación de la red, tecnologías de cifrado y pruebas de penetración periódicas. La sensibilización de los empleados y empleadas se lleva a cabo mediante cursos de formación obligatorios y campañas internas de concienciación. La seguridad de la información también es un componente integral de los procesos de desarrollo de proyectos y productos («Security by Design»).

La empresa supervisa continuamente la situación de amenazas, adapta constantemente las medidas técnicas y organizativas a los nuevos patrones de ataque y participa activamente en iniciativas de seguridad específicas del sector.

## **2.2.9 Riesgos legales y de cumplimiento normativo.**

La actividad comercial del Grupo Kapsch TrafficCom está sujeta a numerosas disposiciones legales nacionales e internacionales. Estas se refieren, entre otras cosas, a la legislación sobre contratación pública, los controles de exportación, la normativa fiscal, la protección de datos, el derecho de la competencia, el derecho laboral y las normas específicas del sector. El incumplimiento de los requisitos legales o reglamentarios puede acarrear importantes cargas financieras, daños a la reputación o la exclusión de los procedimientos de licitación.

Existe un riesgo significativo relacionado con la participación en licitaciones públicas, especialmente en lo que respecta al cumplimiento de requisitos complejos de adjudicación, criterios formales y estructuras empresariales subcontratadas que deben revelarse. Los errores en este contexto no solo pueden dar lugar a la descalificación, sino también, en caso de incumplimiento de la legislación en materia de contratación pública, a litigios con competidores o con las autoridades.

Con la creciente internacionalización del negocio, también ha aumentado el riesgo de operar involuntariamente en mercados con inseguridad jurídica o sujetos a sanciones. La inestabilidad política, la falta de claridad en las relaciones de propiedad o un marco jurídico en rápida evolución pueden afectar considerablemente a la actividad empresarial. Asimismo, los riesgos ocultos de cumplimiento normativo en la cadena de suministro, por ejemplo, debido a infracciones medioambientales o de derechos humanos por parte de los proveedores, están cobrando mayor relevancia debido a las nuevas disposiciones normativas (por ejemplo, la legislación de la UE sobre la cadena de suministro).

Además, existen riesgos relacionados con la vulneración de los derechos de propiedad intelectual, ya sea por el uso involuntario de tecnologías protegidas de terceros o por una protección insuficiente de los desarrollos propios.

Para la gestión de riesgos, existen estructuras de cumplimiento normativo establecidas en toda la empresa, que se adaptan continuamente a los nuevos requisitos legales. Entre ellas se incluyen, entre otras cosas, directrices internas, cursos de formación obligatorios, responsabilidades claramente definidas y sistemas de denuncia a disposición tanto de los empleados como de las partes interesadas externas.

Se presta especial atención a los ámbitos del derecho de contratación pública, el control de las exportaciones, la protección de datos, el derecho de la competencia y la legislación anticorrupción. Los nuevos mercados o las nuevas colaboraciones se someten a un análisis jurídico antes de su entrada en el mercado. La protección de la propiedad intelectual se lleva a cabo mediante una gestión estructurada de las patentes, así como a través de mecanismos contractuales de protección en las cooperaciones de desarrollo. Kapsch TrafficCom ha creado una unidad específica para el seguimiento sistemático de las alianzas estratégicas.

Acontecimientos como retrasos en los proyectos, litigios contractuales, defectos técnicos o críticas públicas a los sistemas de peaje y de gestión del tráfico pueden afectar negativamente a la reputación del Grupo Kapsch TrafficCom, tanto a nivel local como en todo el grupo. El mantenimiento de relaciones a largo plazo con los clientes, unos elevados estándares de calidad y una comunicación transparente son medidas de control fundamentales para evitar daños a la reputación.

#### **2.2.10 Riesgos relacionados con el personal.**

El éxito del Grupo Kapsch TrafficCom depende en gran medida de la competencia, la motivación y la disponibilidad de personal cualificado. Revisten especial importancia, en particular, los profesionales con conocimientos técnicos especializados, experiencia en proyectos internacionales y conocimientos en los ámbitos del desarrollo de software, la integración de sistemas y la telemática del tráfico.

Un riesgo importante radica en la pérdida de personal clave con conocimientos técnicos fundamentales para la empresa o en las dificultades para contratar personal cualificado, especialmente en un mercado laboral global cada vez más competitivo. Los avances tecnológicos, los modelos de trabajo híbridos y las nuevas expectativas respecto a los empleadores agravan aún más la competencia por el talento. La falta de empleados adecuados puede provocar retrasos en los proyectos, la pérdida de conocimientos técnicos y una limitación de la capacidad de innovación y ejecución.

---

***Kapsch TrafficCom aplica medidas atractivas para contrarrestar el riesgo de personal.***

También pueden surgir riesgos relacionados con el personal en la ejecución de proyectos internacionales, por ejemplo, debido a restricciones en materia de movilidad y desplazamiento, barreras culturales o diferencias jurídicas en la legislación laboral de cada país.

Para gestionar estos riesgos, Kapsch TrafficCom aplica, con su «People Strategy», una estrategia integral de desarrollo del personal centrada en la retención del talento, la cualificación y la colaboración internacional. Entre otras cosas, esta incluye

- una plataforma interna de carrera profesional y aprendizaje para el desarrollo autónomo,
- una oferta de formación continua específica en tecnología, liderazgo y competencias sociales,
- programas de tutoría e integración, así como
- modelos flexibles de horario laboral y teletrabajo para aumentar el atractivo de la empresa como empleador.

Para fomentar la fidelización de los empleados, la empresa apuesta además por formatos de retroalimentación periódicos y una comunicación interna transparente. Una encuesta periódica a los empleados, así como el acceso directo a la dirección a través del formato «OpenLine2CEO», permiten reaccionar con antelación ante el estado de ánimo, los retos y el potencial de mejora.

#### **2.2.11 Oportunidades.**

Además del registro y la evaluación sistemáticos de los riesgos, el Grupo Kapsch TrafficCom, en el marco de su gestión de riesgos empresariales, también tiene en cuenta las oportunidades que surgen de los avances tecnológicos, los cambios en el mercado o el marco normativo. El objetivo es identificar el potencial de forma temprana, evaluarlo estratégicamente y aprovecharlo de forma activa.

---

***La identificación temprana de oportunidades abre nuevas posibilidades.***

Un ámbito de oportunidades fundamental se deriva de la tendencia mundial hacia una movilidad sostenible, conectada y controlada digitalmente. La creciente necesidad de reducir las emisiones, descongestionar los espacios urbanos y aumentar la eficiencia del flujo de tráfico genera una nueva demanda de soluciones de movilidad inteligentes, sistemas de zonas medioambientales, control dinámico del tráfico y tecnología de peaje.

Asimismo, el reorientación de la inversión pública hacia la digitalización y la modernización del transporte —a menudo respaldada por programas de ayudas nacionales o europeos— abre nuevas oportunidades de mercado. Kapsch TrafficCom está en condiciones de responder a las diferentes necesidades de los clientes gracias a una cartera tecnológica de estructura modular, tanto en el ámbito de los sistemas como en el de los servicios, especialmente en los sectores de los sistemas de peaje electrónico, la gestión del tráfico urbano y las soluciones de movilidad basadas en datos.

A nivel de proyectos, surgen oportunidades a través de las denominadas «solicitudes de cambio», es decir, adaptaciones a las necesidades del cliente durante la ejecución del proyecto, que pueden encargarse y facturarse como un servicio independiente. Asimismo, en la explotación de los sistemas existentes surgen regularmente oportunidades de negocio adicionales debido a ampliaciones, actualizaciones o nuevos requisitos normativos.

Además, existe una oportunidad en la diversificación geográfica, especialmente en regiones de fuerte crecimiento con una demanda creciente de infraestructuras de transporte y gestión de la movilidad.

Kapsch TrafficCom afronta estas oportunidades con una estrategia de producto impulsada por la innovación, una gestión activa del mercado y una estrecha colaboración con socios estratégicos, municipios y autoridades de tráfico.

#### **2.2.12 Evaluación resumida de la situación de riesgo.**

En resumen, cabe destacar sobre todo el riesgo de liquidez mencionado anteriormente, con las amplias explicaciones correspondientes (véase la sección 2.2.7 «Riesgos financieros»). En particular, el cumplimiento obligatorio de la hoja de ruta de reestructuración según el Restrukt-IBR, el cumplimiento de los ratios financieros definidos y la aplicación de las medidas establecidas son imprescindibles para minimizar este riesgo (para más detalles, véase también >> *estados financieros consolidados, nota 1.4 «Información sobre la hipótesis de continuidad de la empresa», nota 24 «Pasivos financieros corrientes y no corrientes», nota 34 «Gestión del capital» y nota 37 «Hechos posteriores al cierre del balance»*).

Los principales riesgos operativos identificados se supervisan de forma continua, se evalúan sistemáticamente y se abordan mediante medidas de control adecuadas. El sistema de gestión de riesgos de toda la empresa, incluido el sistema de control interno, está diseñado para detectar y evaluar a tiempo los riesgos significativos, así como para facilitar un control adecuado de dichos riesgos.

La situación general de riesgo se caracteriza por un entorno de mercado difícil y por la volatilidad geopolítica. Si bien los riesgos operativos en el ámbito de la adjudicación de contratos y la ejecución de proyectos se mantuvieron elevados debido a la dinámica del mercado, no se pudo compensar por completo el notable descenso de los ingresos, a pesar de las medidas específicas de liquidez y del efecto puntual derivado del acuerdo extrajudicial con Alemania. Se está dando respuesta a esta evolución mediante medidas adaptadas en el marco de la gestión empresarial.

Desde la perspectiva actual, los riesgos individuales identificados pueden abordarse mediante las medidas organizativas, financieras y estructurales existentes, con el fin de limitar los posibles efectos sobre la situación patrimonial, financiera y de resultados de Kapsch TrafficCom. Además, durante la vigencia del acuerdo de reestructuración, consultores externos supervisarán de forma continua si las medidas acordadas para minimizar los riesgos se están aplicando adecuadamente.

### **2.3. Sistema de control interno en relación con el proceso de elaboración de cuentas.**

Kapsch TrafficCom cuenta con un sistema de control interno (SCI) a nivel de todo el grupo, cuyo objetivo principal es garantizar la corrección de la contabilidad, así como el cumplimiento de la normativa legal y de las normas internas de la empresa. El SCI forma parte del sistema de gestión de riesgos de toda la empresa y se basa en el Marco COSO, reconocido internacionalmente.

En el marco de un enfoque de control integrado en los procesos, el SCI abarca todas las sociedades significativas y los procesos relevantes para la contabilidad. La contabilidad operativa se lleva a cabo dentro de un entorno heterogéneo de sistemas ERP (Enterprise Resource Planning): desde junio de 2025, la sociedad matriz Kapsch TrafficCom AG utiliza el software Infor LN, mientras que en las filiales se siguen utilizando principalmente sistemas locales (en particular, Navision). La integridad de los datos entre sistemas se garantiza mediante interfaces estandarizadas con la herramienta central de consolidación OneStream, así como mediante reglas de validación uniformes en la contabilidad del grupo. En el marco de la presentación de informes a nivel de todo el grupo, se utilizan además mecanismos de control manuales y asistidos por sistemas.

El entorno de control se caracteriza por responsabilidades claramente definidas, directrices aplicables en todo el grupo (por ejemplo, el Manual de Contabilidad según las NIIF) y procesos de autorización uniformes. Estas directrices sientan la base para una aplicación coherente de los métodos de contabilización y valoración.

---

***El SCI se implementa a nivel local y se supervisa de forma centralizada.***

La estructura del sistema de control interno se basa en un enfoque orientado al riesgo. Se centra en la detección temprana de posibles fuentes de error en el proceso de contabilidad, especialmente en la contabilización de operaciones complejas, las conciliaciones entre empresas del grupo o las estimaciones relevantes para el balance. Las áreas de riesgo identificadas se tienen en cuenta en el diseño y el desarrollo de las medidas de control. Una estrecha coordinación en cuanto al contenido con la gestión de riesgos contribuye a una evaluación y priorización coherentes.

Para reducir estos riesgos, existen medidas de control exhaustivas, tanto automatizadas en los sistemas utilizados como manuales a nivel local y central. Entre ellas se incluyen, entre otras, verificaciones basadas en el sistema, controles estandarizados de los asientos contables, conciliaciones entre sociedades del grupo y el principio de doble control en las etapas críticas del proceso.

La eficiencia de la información y la comunicación se ve respaldada por líneas de información estructuradas, informes mensuales y de previsiones periódicos, así como por coordinaciones centrales entre las unidades y el departamento de contabilidad del Grupo. Asimismo, se informa periódicamente al Consejo de Supervisión sobre la evolución en materia de contabilidad, incluidos los estados financieros, las previsiones y los aspectos relevantes del sistema de control interno.

La supervisión de la eficacia del sistema de control interno corre a cargo de los departamentos responsables de los procesos, así como de la auditoría interna, que actúa sobre la base de un plan de auditoría orientado al riesgo. Las conclusiones de las auditorías se documentan y se derivan las medidas correspondientes para mejorar el sistema de control.

El SCI se evalúa periódicamente y, en caso necesario, se adapta a los cambios en el marco normativo, procesal o tecnológico. Para ello, se presta especial atención a la estrecha integración con el sistema de gestión de riesgos, así como con la auditoría externa de las cuentas anuales.

## 3 Información adicional.

### 3.1 Información sobre los derechos de capital, de participación, de voto y de control, así como sobre los acuerdos relacionados.

El capital social de Kapsch TrafficCom AG, totalmente desembolsado, asciende a 14,3 millones de euros y se divide en 14,3 millones de acciones sin valor nominal.

A fecha de 31 de marzo de 2026, KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH poseía aproximadamente el 63,3 % de las acciones. KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH es una filial al 100 % de DATAX HandelsgmbH, cuyas acciones (en parte de forma indirecta y en parte de forma directa) están en manos, a partes iguales, de la fundación privada Traditio y de la fundación privada CHILDREN OF ELISABETH, dos fundaciones privadas reguladas por la Ley austriaca de fundaciones privadas. Cada una de estas fundaciones privadas está dirigida por su propio consejo de administración, sin que ninguna persona forme parte de ambos consejos. Los beneficiarios de estas fundaciones privadas son Georg Kapsch y miembros de su familia (fundación privada Traditio), entre los que se encuentran Samuel Kapsch, que es miembro del Consejo de Administración de Kapsch TrafficCom AG desde el 1 de abril de 2025, así como Andrea Kapsch, Birgit Kapsch y Bettina Kapsch (Fundación Privada CHILDREN OF ELISABETH).

A fecha de 31 de marzo de 2026, no había ningún otro accionista que poseyera más del 10 % de los derechos de voto de Kapsch TrafficCom AG.

No existen límites ni restricciones legales ni estatutarios relativos al ejercicio de los derechos de voto o a la transmisión de acciones.

Tampoco existen acciones con derechos de control especiales. No existen restricciones en cuanto al ejercicio del derecho de voto por parte de los empleados con participación en el capital. No hay disposiciones especiales sobre el nombramiento y la destitución de los miembros del Consejo de Administración y del Consejo de Supervisión, ni sobre la modificación de los estatutos de la sociedad.

Actualmente, la sociedad no cuenta con capital autorizado ni condicional que autorice al Consejo de Administración, con el consentimiento del Consejo de Supervisión, a emitir acciones sin someterlo (de nuevo) a la Junta General.

Durante el ejercicio 2025/26, Kapsch TrafficCom AG no adquirió ni enajenó acciones propias y, a la fecha del balance, tampoco poseía ninguna. No obstante, la Junta General de Accionistas ha autorizado al Consejo de Administración de la sociedad a adquirir acciones propias, a enajenarlas o utilizarlas, incluso con exclusión del derecho de suscripción preferente, así como a reducir el capital social mediante la amortización de acciones propias.

Las cláusulas de «cambio de control» habituales en el mercado, que en su caso pueden dar lugar a la rescisión de un contrato, afectan, a 31 de marzo de 2026, a acuerdos de financiación por un importe total de unos 90,5 millones de euros, así como al préstamo mediante pagaré por un importe de 8,7 millones de euros, incluidos los intereses, o están relacionadas con contratos individuales con clientes.

No existen acuerdos de indemnización entre Kapsch TrafficCom AG y los miembros de su Consejo de Administración y de su Consejo de Supervisión, ni con sus empleados, en caso de una oferta pública de adquisición.

### 3.2 Informe de gobierno corporativo.

De conformidad con la Norma C 61 del Código de Gobierno Corporativo de Austria, se señala que el informe consolidado de gobierno corporativo puede consultarse en Internet en la dirección <https://www.kapsch.net/de/ir/corporate-governance>.

## 4 Declaración no financiera consolidada.

|                                                                                                   |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>1 Información general (ESRS 2).</b>                                                            | <b>37</b>  |
| 1.1 Bases para su elaboración.                                                                    | 37         |
| 1.2 Gobernanza.                                                                                   | 39         |
| 1.3 Estrategia.                                                                                   | 44         |
| 1.4 Gestión de los impactos, riesgos y oportunidades.                                             | 61         |
| <b>2 Información medioambiental.</b>                                                              | <b>74</b>  |
| 2.1 Información conforme al artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento sobre taxonomía). | 74         |
| 2.2 Cambio climático (ESRS E1).                                                                   | 88         |
| 2.3 Contaminación ambiental (ESRS E2).                                                            | 104        |
| 2.4 Uso de los recursos y economía circular (ESRS E5).                                            | 106        |
| <b>3 Información social.</b>                                                                      | <b>112</b> |
| 3.1 Plantilla de la empresa (ESRS S1).                                                            | 112        |
| 3.2 Mano de obra en la cadena de valor (ESRS S2).                                                 | 134        |
| 3.3 Comunidades afectadas (ESRS S3).                                                              | 139        |
| <b>4 Información sobre gobernanza.</b>                                                            | <b>143</b> |
| 4.1 Gobernanza empresarial (ESRS G1).                                                             | 143        |

Kapsch TrafficCom aplica, a 31 de marzo de 2026, de conformidad con el artículo 908, apartado 2b, del Código de Sociedades Mercantiles (UGB), el artículo 267a del UGB en la versión vigente antes de la Ley de Informes de Sostenibilidad (NaBeG, Boletín Oficial de la República Federal de Austria, serie I, n.º 6/2026), y incluye en el informe de gestión del grupo una declaración no financiera consolidada con fecha de referencia del 31 de marzo de 2026.

La presente declaración no financiera consolidada se ha elaborado de conformidad con la Ley austriaca de sostenibilidad y mejora de la diversidad (NaDiVeG) y con el artículo 267a del Código de Comercio (UGB). Contiene la información sobre los temas esenciales necesaria para comprender la evolución del negocio, los resultados empresariales, la situación del Grupo y el impacto de sus actividades. Entre ellos se incluyen los datos relativos a los siguientes aspectos:

|                                         |                                                   |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Cuestiones medioambientales             | véase la sección 2 «Información medioambiental»   |
| Cuestiones sociales y laborales         | véase la sección 3 «Información social»           |
| Respeto de los derechos humanos         | véase la sección 3 «Información social»           |
| Lucha contra la corrupción y el soborno | véase la sección 4 «Información sobre gobernanza» |

Para la elaboración de este informe, Kapsch TrafficCom se ha basado en las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (ESRS), promulgadas de conformidad con la Directiva sobre Información Corporativa en materia de Sostenibilidad (CSRD) de la Unión Europea, y en el Reglamento sobre Taxonomía de la UE; además, al elaborar este informe de forma voluntaria de acuerdo con la CSRD, la empresa cumple también con sus obligaciones en virtud de la Ley de Sociedades Mercantiles (UGB).

Esta declaración de sostenibilidad ha sido sometida a una auditoría de seguridad limitada por parte de un auditor independiente.

# Declaración de sostenibilidad.

## 1 Información general (ESRS 2).

### 1.1 Bases para su elaboración.

#### Bases generales para la elaboración de la declaración de sostenibilidad (BP-1).

Tal y como se ha indicado anteriormente, Kapsch TrafficCom presenta la información pertinente – aunque no sea obligatorio, ya que no se alcanzó el umbral de ingresos de 450 millones de euros definido en la NaBeG para el ejercicio 2025/26 – de conformidad con la Directiva sobre información corporativa en materia de sostenibilidad y con arreglo a las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (ESRS) de la Comisión Europea en esta parte del informe de gestión del grupo. La declaración de sostenibilidad se ha elaborado sobre una base consolidada para el Grupo Kapsch TrafficCom. El perímetro de consolidación coincide con el de los estados financieros consolidados y se ha tenido en cuenta la totalidad de la actividad empresarial del Grupo.

Los impactos en el medio ambiente y la sociedad no solo se derivan de las actividades de la empresa, sino también de la cadena de valor anterior y descendente, así como de forma indirecta, por ejemplo, a través de la contribución de los productos y servicios a la reducción de emisiones. Del mismo modo, los posibles riesgos y oportunidades pueden afectar a todas las partes de la cadena de valor. Por lo tanto, en el análisis de materialidad y también en los conceptos de Kapsch TrafficCom se tiene en cuenta toda la cadena de valor, tanto en las fases previas como en las descendentes, de Kapsch TrafficCom. No se ha omitido ninguna información relativa a la propiedad intelectual, los conocimientos técnicos o los resultados de las innovaciones. Además, Kapsch TrafficCom no ha hecho uso de la excepción prevista en el artículo 19 bis, párrafo 3, y en el artículo 29 bis, párrafo 3, de la Directiva 2013/34/UE, relativa a la divulgación de acontecimientos futuros o asuntos que se encuentren en fase de negociación.

#### Información relativa a circunstancias concretas (BP-2).

##### Horizontes temporales.

En la elaboración de la declaración de sostenibilidad y, en particular, del análisis de materialidad, se han aplicado los siguientes horizontes temporales, que coinciden con los de las ESRS:

- Horizonte temporal a corto plazo: hasta un ejercicio
- Horizonte temporal a medio plazo: de uno a cinco ejercicios
- Horizonte temporal a largo plazo: más de cinco ejercicios

##### Estimaciones.

Las cifras sobre emisiones de gases de efecto invernadero que figuran en la >> **sección 2 «Información medioambiental»** incluyen, en el alcance 3, dentro de la categoría 1 «Bienes y servicios adquiridos», la categoría 2 «Bienes de inversión» y la categoría 11 «Uso de los productos vendidos», datos que se han determinado a partir de fuentes indirectas.

Las emisiones de los servicios adquiridos en la categoría 1, de los bienes de inversión en la categoría 2 y de las inversiones en la categoría 15 se cuantificaron basándose en el gasto. En la >> **sección 2 «Información medioambiental»** se describen con más detalle los métodos de cálculo. De acuerdo con el método basado en el gasto, se seleccionaron los factores de emisión adecuados para los respectivos servicios o instalaciones. Sobre esta base se calcularon los indicadores, si bien los valores reales pueden diferir. Actualmente no se han previsto medidas para mejorar la precisión de estos indicadores.

Se han utilizado estimaciones, hipótesis y extrapolaciones para determinar los indicadores de las emisiones de alcance 1, 2 y 3, siempre que no se dispusiera de datos primarios. Además, para determinar los indicadores relativos a la economía circular, se han utilizado estimaciones sobre el peso, la vida útil y las tasas de reciclaje, siempre que no se dispusiera de datos primarios.

El resto de estimaciones relativas a datos primarios no recopilables se determinaron en coordinación con expertos internos.

**Cambios en la elaboración o presentación de la información sobre sostenibilidad.**

La declaración de sostenibilidad de Kapsch TrafficCom se elabora, desde el ejercicio 2024/25, de conformidad con las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (ESRS) y los indicadores especificados en ellas; por lo tanto, la presente declaración incluye, por primera vez, datos comparativos del ejercicio anterior. Durante el ejercicio objeto del informe, se revisaron las metodologías de cálculo de las emisiones de la categoría Scope 3.1 y de las entradas de recursos, se ampliaron a la categoría 3.11 y se recalcularon los valores, en cada caso con una mayor proporción de datos primarios. Asimismo, la brecha salarial de género (Gender Pay Gap, GPG) del personal de la empresa se presenta siguiendo una metodología de cálculo perfeccionada. Para ello, se han revisado los procesos internos en consecuencia y se ha incrementado también de forma significativa la proporción de datos primarios.

**Errores en la presentación de informes de períodos anteriores.**

El número de casos de discriminación notificados (incluido el acoso) para el ejercicio 2024/25 se ha ajustado con carácter retroactivo. El valor original del ejercicio anterior (0 casos) se basaba en un registro incompleto, ya que solo se notificaron los casos que dieron lugar a un procedimiento formal. El registro y la evaluación más detallados muestran que, para el ejercicio 2024/25, hay que tener en cuenta un total de tres casos. Se ofrecen más detalles en >> *la sección 3 «Información social»*.

**Referencias incluidas en esta declaración de sostenibilidad.**

Para evitar redundancias, la declaración de sostenibilidad remite, cuando es necesario, a otras partes del informe de gestión del Grupo 2025/26 («Informe de gestión»), a las notas explicativas de los estados financieros consolidados de 2025/26 («Estados financieros consolidados»), al informe consolidado de gobierno corporativo de 2025/26 («Informe de Gobierno Corporativo») y al informe de remuneraciones de 2025/26 («Informe de remuneraciones»). Las referencias dentro de la declaración de sostenibilidad se identifican con la palabra «sección» junto con el título del capítulo correspondiente. Todas las referencias se escriben en cursiva y se indican con flechas (>>).

Se han incluido mediante referencia las siguientes obligaciones de información:

| Obligación de información                                                                                           | Referencia                                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| El papel de los órganos de dirección y de supervisión (ESRS 2, GOV-1 20c y 21c, así como ESRS G1, 5(b))             | Informe de gobierno corporativo, capítulos 3 y 4                         |
| Incorporación del rendimiento en materia de sostenibilidad en los sistemas de incentivos (ESRS 2, GOV-3 29 (a)-(c)) | Informe de remuneraciones, capítulo 3.2.2                                |
| Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor (ESRS 2, SBM-1 40 (a) (i)-(ii))                                     | Informe de gestión, capítulo 1.1.2 «Definición del mercado y soluciones» |

**Aplicación de las disposiciones relativas a las obligaciones de información introducidas de forma gradual.**

Kapsch TrafficCom aplica las disposiciones transitorias de conformidad con las disposiciones transitorias relativas a las obligaciones de información del Anexo C de las ESRS (Reglamento de Delegación de la UE 2025/1416 por el que se modifica el Reglamento 2023/2772) para la siguiente información:

- E1-9: Efectos financieros previstos de los riesgos físicos significativos y los riesgos de transición, así como las oportunidades potenciales relacionadas con el clima
- E2-6: Efectos financieros previstos derivados de los riesgos y oportunidades relacionados con la contaminación ambiental
- E5-6: Efectos financieros previstos relacionados con los riesgos y oportunidades en materia de uso de recursos y economía circular
- S1-11: Protección social
- S1-13: Formación continua y desarrollo de competencias
- S1-15: Conciliación de la vida laboral y personal

1.2 Gobernanza.

El papel de los órganos de dirección y de supervisión (GOV-1).

Composición del Consejo de Administración y del Consejo de Supervisión.

El Consejo de Administración de Kapsch TrafficCom AG estuvo compuesto, durante el ejercicio 2025/26, por tres (3) consejeros ejecutivos: Georg Kapsch, presidente del Consejo de Administración, Alfredo Escribá Gallego y Samuel Kapsch, miembros del Consejo de Administración. El Consejo de Supervisión de Kapsch TrafficCom AG estaba compuesto por seis (6) miembros, de los cuales cuatro (4) fueron elegidos por la Junta General y dos (2) fueron designados por el comité de empresa.

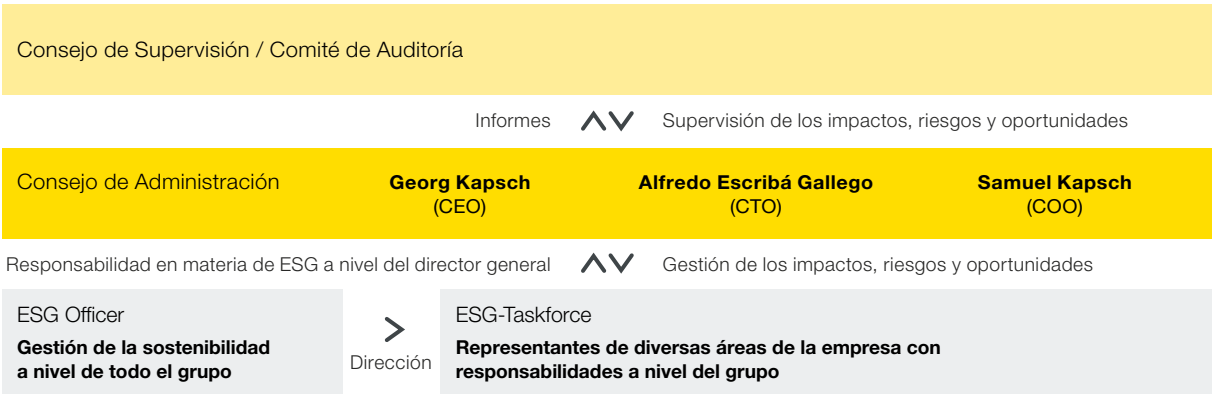
La experiencia y los conocimientos de los miembros del Consejo de Administración y del Consejo de Supervisión se recogen en el >> *Informe de Gobierno Corporativo, capítulos 3 y 4.*

Georg Kapsch es el responsable de las cuestiones de sostenibilidad en el Consejo de Administración y cuenta con una dilatada experiencia en los ámbitos de las soluciones de transporte inteligentes, la producción, los recursos humanos y el ámbito jurídico, incluidas las novedades legales en materia de sostenibilidad y su aplicación en el Grupo Kapsch TrafficCom. En el Consejo de Supervisión, Sonja Wallner es la experta en ESG, que también aporta años de experiencia en puestos de dirección. De este modo, los órganos de gobierno pueden examinar y analizar los impactos materiales, riesgos y oportunidades (IRO) desde diferentes perspectivas. En caso necesario, los conocimientos especializados en materia de sostenibilidad se complementan con el apoyo de asesores internos o externos.

En el ejercicio 2025/26, el Consejo de Administración estaba compuesto por tres (3) representantes masculinos (100% hombres; 0% mujeres). El Consejo de Supervisión estaba compuesto por tres (3) mujeres y tres (3) hombres (50% hombres; 50% mujeres).

Todos los miembros del Consejo de Supervisión (100%) son independientes.

Funciones y competencias en materia de sostenibilidad.



En el Consejo de Administración, la responsabilidad de las cuestiones ESG, incluida la supervisión, la gestión y el control de los impactos, riesgos y oportunidades, recae en el presidente del Consejo de Administración, Georg Kapsch. En el Consejo de Supervisión, la supervisión de los impactos, riesgos y oportunidades se lleva a cabo en el Comité de Auditoría, que al cierre del ejercicio estaba compuesto por Sonja Wallner, Monika Brodey y Christian Windisch, y que, a su vez, informaba al Consejo de Supervisión en su conjunto.

Las competencias en materia de cuestiones ESG también se reflejan en la línea jerárquica del presidente del Consejo de Administración: en ella se incluyen, entre otros, los departamentos de Relaciones con los Inversores y ESG, sostenibilidad medioambiental, Recursos Humanos, Legal y Cumplimiento, así como Finanzas. Gracias a estas competencias, puede dirigir el contenido de muchas áreas temáticas, y las estrategias y directrices están sujetas a su aprobación. Además, el resto de miembros del Consejo de Administración también contribuyen a las cuestiones ESG dentro de sus respectivas áreas de responsabilidad y garantizan que los aspectos de sostenibilidad formen parte integrante de los procesos de toma de decisiones operativas y estratégicas.

A la hora de identificar, evaluar y gestionar los impactos materiales, riesgos y oportunidades, el Consejo de Administración cuenta con el apoyo del Grupo de Trabajo ESG, que —bajo la dirección de la responsable de ESG— está compuesto por representantes de diferentes áreas de la empresa con responsabilidades a nivel de todo el grupo. La responsable de ESG se encarga, por tanto, ante el presidente del Consejo de Administración, de la gestión de la sostenibilidad en todo el grupo, la coordinación de las iniciativas de sostenibilidad, la presentación de informes y el desarrollo continuo de las actividades.

El Comité de Auditoría recibe información trimestral sobre los impactos materiales, riesgos y oportunidades, con el fin de supervisarlos y poder adoptar medidas adicionales cuando sea necesario. El informe de riesgos se actualiza de forma continua en el marco del sistema de gestión de riesgos a nivel empresarial (ERM) existente, que está integrado en los procesos actuales del departamento de Finanzas. Esto incluye la coordinación trimestral con el Consejo de Administración y el Consejo de Supervisión. Asimismo, la responsable de ESG y el responsable de cumplimiento informan trimestralmente al Comité de Auditoría.

Además de los informes trimestrales sobre la situación actual de los impactos materiales, riesgos y oportunidades significativas, el Consejo de Administración puede abordar estos temas con los departamentos competentes en el día a día de la empresa, según sea necesario.

La gestión de estos impactos materiales, riesgos y oportunidades se supervisa, según sea necesario, en el marco de una auditoría interna.

Al igual que las estrategias y las directrices, los objetivos a nivel del Consejo de Administración son fijados, aprobados y supervisados por Georg Kapsch, en coordinación con los directores de área. A nivel del Consejo de Supervisión, los objetivos se tratan en el Comité de Auditoría en el marco de la información sobre riesgos o en el Comité de Retribuciones, cuando se trata de objetivos ESG vinculados a componentes de la retribución del Consejo de Administración.

#### **Conocimientos especializados en materia de sostenibilidad.**

La confirmación formal de la disponibilidad de las capacidades y conocimientos especializados adecuados para supervisar los aspectos de sostenibilidad solo se lleva a cabo en el marco de la autoevaluación anual del Consejo de Supervisión. Si se detecta alguna carencia, se pueden adoptar medidas oportunas. De acuerdo con la composición del Consejo de Administración y del Consejo de Supervisión descrita anteriormente y con esta autoevaluación, el Consejo de Supervisión dispone de suficientes competencias y conocimientos especializados en materia de sostenibilidad. Además, como se ha mencionado anteriormente, Sonja Wallner forma parte del órgano en calidad de experta en ESG.

En relación con los impactos materiales, riesgos y oportunidades significativas de Kapsch TrafficCom, esto abarca, entre otros, los siguientes temas fundamentales:

- Normativas legales vigentes y anunciadas, como, por ejemplo, el Reglamento sobre taxonomía, la CSRD y la Directiva sobre diseño ecológico
- Los riesgos medioambientales en la cadena de suministro y sus repercusiones en la disponibilidad de materiales
- Las condiciones laborales del personal de la empresa, así como del personal de su cadena de valor
- Lucha contra la corrupción y el soborno

El Consejo de Administración es responsable del cumplimiento de los principios de gobierno corporativo, incluida la cultura corporativa y la conducta empresarial. El Consejo de Supervisión contribuye a dicho cumplimiento en el marco de sus funciones de supervisión y asesoramiento.

Los conocimientos especializados de los órganos se derivan de la experiencia profesional y las responsabilidades respectivas de sus miembros, así como de cursos de formación específicos. El presidente del Consejo de Administración, en el marco de su responsabilidad en materia de ESG, garantiza la generación y la integración continuas de conocimientos especializados relacionados con la sostenibilidad mediante la participación en las reuniones pertinentes y el intercambio directo con las funciones especializadas.

#### **Información y aspectos de sostenibilidad que abordan los órganos de dirección y de supervisión de la empresa (GOV-2).**

Durante el período objeto del informe, se informó al Consejo de Administración y al Comité de Auditoría sobre los impactos, riesgos y oportunidades en materia de sostenibilidad en el marco de reuniones periódicas con miembros

del Grupo de Trabajo ESG. En ellas se abordaron los aspectos de sostenibilidad de forma agregada. Además, en el marco del informe trimestral de riesgos, se comunicaron al Consejo de Administración y al Comité de Auditoría los riesgos y oportunidades relacionados con ESG que eran financieramente significativos. La responsable de ESG informó además al Comité de Auditoría, con periodicidad trimestral, sobre las novedades normativas relevantes, así como sobre los avances internos de la empresa en materia de gestión de la sostenibilidad. De este modo, se garantiza una información sistemática y exhaustiva a los órganos de dirección y supervisión.

Durante el período objeto del informe aún no se ha elaborado un informe específico sobre la aplicación del deber de diligencia en materia de sostenibilidad, ni sobre la eficacia de las estrategias, medidas, parámetros y objetivos aprobados. De forma análoga a la información facilitada a los órganos de dirección y supervisión, los temas de sostenibilidad se abordaron en el marco de la gestión general de la empresa, pero aún no se han integrado de forma sistemática y explícita por parte de dichos órganos en lo que respecta a la estrategia y a las transacciones significativas.

El ERM constituye un componente central de la gestión empresarial e integra ya de forma sistemática los aspectos de sostenibilidad en la evaluación de riesgos. Sin embargo, actualmente aún no existe un proceso independiente y estructurado que vaya más allá de lo anterior y que tenga en cuenta de forma explícita los impactos, riesgos y oportunidades significativos en materia de sostenibilidad en los procesos de toma de decisiones de los órganos. En principio, está previsto establecer dicho proceso de forma complementaria, aunque por el momento no existe un plazo concreto para ello.

Durante el período del informe, el miembro del Consejo de Administración responsable de las cuestiones ESG aprobó formalmente la actualización del análisis de materialidad, y se informó al Comité de Auditoría sobre los ajustes realizados y los resultados. Además de la visión general resultante de todos los IRO significativos, el debate en el Comité de Auditoría se centra en aquellos con una materialidad igual o superior a ocho, con el fin de dirigir la atención de forma específica hacia los temas más relevantes. Durante el período objeto del informe, el debate en el Comité de Auditoría se centró en las siguientes oportunidades relacionadas con los criterios ESG y de importancia financiera en el marco de la información del ERM; no se identificaron riesgos relacionados con los criterios ESG por encima del umbral de materialidad establecido. Los impactos no formaron parte de este informe:

- Protección del clima: oportunidades derivadas de una cartera sostenible
- Contaminación ambiental: oportunidades derivadas de productos respetuosos con el medio ambiente
- Economía circular: oportunidades derivadas de mejores enfoques en materia de eficiencia de los recursos y economía circular
- Comunidades afectadas: oportunidades derivadas de los efectos positivos sobre la fluidez del tráfico y la calidad del aire
- Gobierno corporativo: oportunidades derivadas de una imagen positiva

### **Incorporación del rendimiento en materia de sostenibilidad en los sistemas de incentivos (GOV-3).**

La remuneración del Consejo de Administración incluye, además de la remuneración fija, componentes variables que tienen en cuenta, entre otros, criterios relacionados con la sostenibilidad. La remuneración del Consejo de Supervisión no incluye este tipo de sistemas de incentivos. Además de la remuneración vinculada a los beneficios, se han previsto dos componentes variables no financieros para el Consejo de Administración:

Uno se refiere a la satisfacción de los empleados en la empresa, que se considera un indicador de la consideración de los intereses de los propios empleados; para el otro componente variable de la remuneración, el comité de remuneraciones define cuatro objetivos no financieros para cada ejercicio, de los cuales al menos dos son objetivos plurianuales. Posteriormente, se evalúa en cada caso si se han alcanzado los objetivos y, por lo tanto, si se ha generado un derecho a la remuneración. Esta composición básica de la remuneración se define en la política de remuneración para los miembros del Consejo de Administración.

Los objetivos plurianuales correspondientes al ejercicio 2025/26 incluían

- la reducción de la huella de carbono corporativa en un 14 % con respecto al ejercicio 2023/24 y
- la mejora de la calificación del CDP hasta alcanzar la categoría A-.

Los objetivos anuales eran

- el aumento del número de unidades a bordo reacondicionadas (refurbished) en un 30% en comparación con el año anterior y
- una proporción de mujeres en puestos directivos, incluidas las expertas<sup>1)</sup>, de al menos el 30%.

Los objetivos y su consecución se explican detalladamente en el >> **Informe de remuneración, capítulo 3.2.2.** Los indicadores correspondientes al período del informe concuerdan con los indicadores relevantes para Kapsch TrafficCom descritos en la presente declaración; únicamente la calificación del CDP no figura como indicador. Todos los objetivos de los componentes variables de la remuneración no financiera tienen la misma ponderación.

La proporción de la remuneración variable total del Consejo de Administración ascendió, en el ejercicio 2025/26, al 1,5% de la remuneración total y se concedió íntegramente en relación con los objetivos de sostenibilidad. Todas las condiciones de estos sistemas de incentivos en la remuneración del Consejo de Administración son actualizadas y aprobadas por el Comité de Remuneraciones del Consejo de Supervisión.

Tal y como se ha descrito, las consideraciones relacionadas con el clima forman parte de la remuneración variable del Consejo de Administración. En el ejercicio 2025/26, esto se refería a los dos objetivos plurianuales del Consejo de Administración: la reducción de la huella de carbono corporativa y la mejora de la calificación del CDP hasta el final del ejercicio 2025/26. La proporción de la remuneración variable relacionada con el clima del Consejo de Administración se situó en el ejercicio 2025/26 —al igual que en el ejercicio anterior— en el 40% de la remuneración variable. El objetivo de reducción de la huella de carbono corporativa se alcanzó en el ejercicio 2025/26.

#### **Declaración sobre el deber de diligencia (GOV-4).**

Kapsch TrafficCom cumple con su deber de diligencia en lo que respecta a los aspectos de sostenibilidad. El siguiente resumen muestra en qué secciones de la presente declaración de sostenibilidad se recogen los elementos fundamentales de este proceso continuo:

| Elementos fundamentales del deber de diligencia                                                                       | Sección de la declaración de sostenibilidad                                                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| a) Integración del deber de diligencia en la gobernanza, la estrategia y el modelo de negocio                         | 1 Información general (ESRS 2): GOV-2, GOV-3, GOV-5, SBM-3                                                                                  |
| b) Participación de las partes interesadas afectadas en todas las etapas importantes del proceso de diligencia debida | 1. Información general (ESRS 2): GOV-2, SBM-2, IRO-1 y secciones sobre los conceptos relacionados con obligaciones de información temáticas |
| c) Identificación y evaluación de los impactos negativos                                                              | 1 Información general (ESRS 2): SBM-3, IRO-1                                                                                                |
| d) Medidas para contrarrestar dichos efectos negativos                                                                | 1 . Información general (ESRS 2): SBM-3 y secciones sobre la gestión de los IRO                                                             |
| e) Seguimiento de la eficacia de estas medidas y comunicación                                                         | Secciones sobre la gestión de las IRO, así como indicadores y objetivos                                                                     |

#### **Gestión de riesgos y controles internos de la información sobre sostenibilidad (GOV-5).**

Para la elaboración de los informes de sostenibilidad se utilizan el ERM existente y el SCI de la empresa. Los riesgos relacionados con la exhaustividad, la exactitud y la integridad de los datos utilizados para la elaboración de los informes de sostenibilidad se registran y evalúan periódicamente en el marco del proceso de ERM existente. En este contexto, también se tienen en cuenta los riesgos que puedan derivarse de la aplicación de estimaciones, supuestos y decisiones metodológicas en el marco de la información sobre sostenibilidad. El sistema de control interno incluye actividades de control para la recopilación de datos, la validación y el aseguramiento de la calidad en el marco de la información sobre sostenibilidad. Estas actividades de control sirven, en particular, para garantizar la trazabilidad y la calidad de la información comunicada. Abarcan:

- la recopilación y transmisión de los datos relevantes en materia de ESG por parte de los departamentos especializados responsables,

<sup>1)</sup>El puesto de experto es una vía profesional complementaria a la carrera directiva, centrada en la competencia técnica, la transferencia de conocimientos y el apoyo en tareas complejas.

- la verificación de la plausibilidad y la validación de dichos datos por parte de las funciones centrales, en particular las de sostenibilidad medioambiental, contabilidad y gestión de riesgos, basándose dicha verificación en los documentos justificativos subyacentes, en comprobaciones detalladas por muestreo y, en la medida en que sea pertinente, en cotejos con datos financieros y de recursos humanos para comprobar la exhaustividad y validar las extrapolaciones; así como
- la consolidación final y la validación de la información para el informe de sostenibilidad por parte del equipo central de informes competente.

De este modo se garantiza el cumplimiento de los requisitos de exhaustividad, fiabilidad y plazos reglamentarios. Se han establecido controles cuya eficacia es revisada por las funciones responsables en el marco de los procesos de gobernanza existentes y, en caso necesario, se ajustan.

En el marco del ERM vigente, se aplica a los riesgos de la información sobre sostenibilidad la matriz de evaluación estandarizada 5x5, que tiene en cuenta la probabilidad de ocurrencia y el impacto potencial en la calidad de los contenidos del informe.

La evaluación de los riesgos la lleva a cabo el Grupo de Trabajo ESG. Este actúa como órgano de coordinación interdepartamental para la identificación y evaluación de los riesgos relacionados con la presentación de informes de sostenibilidad. Evalúa, en particular, la disponibilidad, la exactitud y la integridad de los datos subyacentes, la complejidad de la recopilación de datos a lo largo de la cadena de valor, así como las incertidumbres en los procedimientos de estimación.

La priorización de los riesgos se basa en la evaluación combinada de la probabilidad de ocurrencia y su posible impacto en la elaboración de informes. Los riesgos de alta prioridad se abordan en el marco del SCI mediante medidas de control específicas, cuya aplicación se supervisa en el curso del desarrollo continuo de los procesos de elaboración de informes de sostenibilidad. El registro de riesgos se actualiza periódicamente. Los riesgos identificados se comunican a las funciones directivas pertinentes en el marco de los procesos de coordinación internos existentes de la empresa y se incorporan a los informes de gestión existentes en el marco del sistema de información sobre riesgos empresariales (Enterprise Risk Reporting).

Durante el período objeto del informe, se amplió el ERM en lo que respecta a la información sobre sostenibilidad. En este contexto, se identificaron los siguientes riesgos genéricos principales que podrían afectar a la calidad y la exhaustividad de la información:

- Recopilación incompleta de datos, en particular en el caso de datos complejos a lo largo de la cadena de valor, tanto en las fases previas como en las descendentes (por ejemplo, emisiones de alcance 3, datos sociales de la cadena de suministro)
- Suministros de datos erróneos o imprecisos por parte de los departamentos especializados, debido a procesos de recopilación manuales y a la falta de automatización
- Incertidumbres en los métodos de estimación de datos que, a falta de datos primarios disponibles, se basan en modelos
- Riesgos temporales derivados del retraso en el suministro de datos relevantes, lo que pone en peligro la finalización de los informes dentro de los plazos establecidos
- Falta de trazabilidad del origen de los datos, especialmente en el caso de los datos consolidados procedentes de unidades descentralizadas

Para mitigar estos riesgos, se han adoptado las siguientes medidas, que se irán aplicando de forma gradual a medida que avancen los procesos de elaboración de informes de sostenibilidad:

- Integración de la recopilación y validación de datos en los sistemas de control interno existentes
- Aplicación de la metodología de evaluación estandarizada del ERM para la priorización de estos riesgos
- Futuras formaciones internas y sensibilización de los departamentos especializados sobre los requisitos de la elaboración de informes de sostenibilidad
- Creación de una documentación de justificación centralizada para los datos ESG
- Planificación de la automatización gradual de las interfaces de datos para minimizar las fuentes de error manuales

Se elaborará un análisis detallado de riesgos con priorización en el marco de la sistematización posterior del proceso, que se integrará en los procesos existentes de gestión de riesgos y control. Hasta que se complete la integración, la evaluación de estos riesgos se llevará a cabo en el marco de los procesos de gestión de riesgos existentes.

Si bien la identificación y evaluación de riesgos en el contexto de la información sobre sostenibilidad ya se lleva a cabo de forma sistemática en el marco del ERM existente, la integración de los resultados de la evaluación en las funciones y procesos internos se encuentra actualmente en fase de desarrollo. En la actualidad, el intercambio de información sobre los riesgos identificados y las posibles mejoras de los procesos se realiza de forma coordinada entre las funciones centrales, como sostenibilidad medioambiental, Gestión de Riesgos, Finanzas Corporativas y TI. Está previsto llevar a cabo un seguimiento y una documentación formalizados de las medidas derivadas de ello, tan pronto como se hayan establecido por completo los procesos de retroalimentación operativa y optimización de procesos. El seguimiento de los riesgos identificados se lleva a cabo actualmente en el marco de los procesos de coordinación existentes entre las funciones implicadas.

Las conclusiones más relevantes se incluyen en el informe de riesgos corporativos que se remite a los órganos de dirección y de supervisión.

Para el próximo ejercicio 2026/27, está previsto concretar aún más los formatos y contenidos de los informes sobre riesgos y controles específicos relacionados con la información sobre sostenibilidad, en el marco de la información sobre riesgos ya existente que se remite al Comité de Auditoría. El desarrollo de los formatos y contenidos de los informes correspondientes se lleva a cabo en paralelo a la mayor sistematización del análisis de riesgos y de los procesos de control interno.

El objetivo es garantizar una presentación de informes transparente y comprensible ante el Consejo de Administración y el Consejo de Supervisión mediante la vinculación con los procesos de gobernanza establecidos.

### 1.3 Estrategia.

#### Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor (SBM-1).

##### Modelo de negocio.

Kapsch TrafficCom es un proveedor reconocido a nivel mundial de soluciones de transporte en los ámbitos del peaje y la gestión del tráfico. Con soluciones integrales, la empresa cubre toda la cadena de valor de los clientes, desde los componentes y el diseño hasta la implementación y la explotación de los sistemas. Los dos segmentos de negocio son:

**Segmento de peajes.** Diseño, construcción, explotación y mantenimiento de la infraestructura de hardware y software para el cobro de peajes en carreteras, ciudades y corredores viarios.

**Segmento de gestión del tráfico.** Implantación de sistemas de gestión del tráfico compuestos por componentes de hardware y software para controlar y optimizar el flujo de tráfico en ciudades, autopistas, túneles, puentes y corredores viarios, así como soluciones para vehículos conectados/Sistemas de Transporte Inteligente Cooperativo (C-ITS).

Kapsch TrafficCom aborda los retos en el ámbito del tráfico que van de la mano de las megatendencias (>> *Informe de gestión, capítulo 1.1.2 «Definición del mercado y soluciones»*). Los productos y soluciones de la empresa contribuyen a

- mantener y ampliar la infraestructura viaria existente,
- utilizar de manera eficiente las vías de tráfico existentes,
- reducir el impacto medioambiental (sobre todo las emisiones en forma de gases de efecto invernadero, partículas finas y ruido) causado por el tráfico,
- controlar el comportamiento de los usuarios de la vía pública, así como
- aumentar la seguridad vial.

Estudios científicos<sup>1)</sup> de los años 2024 y 2015 cuantifican los efectos de la siguiente manera: En la Unión Europea, el tráfico rodado genera el 21% de todas las emisiones de gases de efecto invernadero; en las zonas urbanas, el tráfico rodado es responsable del 25% de la contaminación atmosférica a nivel mundial. Los sistemas de transporte inteligentes son una de las tecnologías clave para abordar este problema. Como actor fundamental en el sector del transporte, Kapsch TrafficCom ayuda a sus clientes a reducir al máximo las emisiones generadas por el tráfico.

<sup>1)</sup> Más detalles en <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/sustainability-of-europes-mobility-systems/climate>; los informes «<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1352231015303320>»

Los productos y soluciones de Kapsch TrafficCom para la movilidad sostenible incluyen:

| Peaje                       | Soluciones para la implantación y la gestión de sistemas de peaje basados de diversas tecnologías                                                                                        |
|-----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Multi-Lane Free Flow (MLFF) | Soluciones para la implantación de proyectos de peaje de flujo libre de uno o varios carriles con las más diversas tecnologías (CEN 5,8 GHz, RFID 915 MHz, G5/Wave 5,9 GHz o vídeo)      |
| Location-Based Tolling      | Soluciones para la implantación de sistemas de peaje basados en la distancia mediante la tecnología GNSS (Global Navigation Satellite System, Sistema Global de Navegación por Satélite) |
| Standalone Components       | Componentes MLFF y GNSS                                                                                                                                                                  |
| Gestión del tráfico         | Soluciones para la gestión del tráfico en entornos urbanos, así como en túneles, puentes y autopistas                                                                                    |
| Gestión de la demanda       | Solución combinada de componentes de peaje y gestión del tráfico, para influir en el comportamiento de los usuarios de la vía pública                                                    |
| Servicios de peaje          | Servicios de peaje para clientes empresariales (B2B) y usuarios finales (B2C)                                                                                                            |
| Soluciones regionales       | Soluciones específicas para cada región en el ámbito del peaje y la gestión del tráfico                                                                                                  |

El mercado de sistemas de transporte inteligentes al que se dirige Kapsch TrafficCom se describe en el >> **Informe de gestión, capítulo 1.1.2 «Definición del mercado y soluciones»**. Los principales segmentos de clientes siguen siendo las autoridades públicas y los operadores de autopistas que gestionan sistemas de peaje o soluciones para la movilidad interurbana, así como las ciudades y los municipios que contratan soluciones de gestión del tráfico para la movilidad urbana.

A 31 de marzo de 2026, el Grupo Kapsch TrafficCom contaba con 2.717 (31 de marzo de 2025: 3.041) empleados y empleadas (número de personas):

- Región EMEA: 1 424 empleados (31 de marzo de 2025: 1 688)
- Región de las Américas: 1 215 empleados (31 de marzo de 2025: 1 271)
- Región APAC: 78 empleados y empleadas (31 de marzo de 2025: 82)

Todos los productos y servicios que ofrece Kapsch TrafficCom están autorizados en todos los mercados en los que opera y para todos los grupos de clientes. Tampoco existen repercusiones negativas reales o potencialmente materiales para la empresa en este contexto.

### Objetivos de sostenibilidad.

Kapsch TrafficCom se propone reducir de forma continua el consumo de recursos y las emisiones que afectan al clima asociadas a su actividad empresarial. En este contexto, la empresa ha definido dos objetivos que se han establecido en el marco del concepto de sostenibilidad («Sustainability Vision») y se han integrado en la estrategia empresarial:

#### Empresa sostenible.

**Reducción de la huella de carbono en un 42%.**

Kapsch TrafficCom se ha fijado el objetivo de reducir, para 2030, la huella de carbono<sup>1)</sup> de toda la empresa en un 42% con respecto al ejercicio 2019/20.

#### Cartera sostenible.

**Aumento de la proporción de productos alineados con la taxonomía<sup>2)</sup> al 50%.**

Kapsch TrafficCom se ha fijado el objetivo de demostrar, para 2030, la conformidad con la taxonomía del 50% de todos los productos y servicios de toda su cartera.

Para el objetivo «Empresa sostenible», en el ejercicio 2025/26 se calculó la huella de carbono del año de referencia 2019/20, con el fin de poder formular la ambición anterior como objetivo conforme a los ESRS. Se ofrece más información al respecto en >> **la sección 2.2 «Cambio climático (ESRS E1)»**.

El objetivo «Cartera sostenible» abarca por igual todos los grupos de productos y servicios; no se establece ninguna diferenciación por categorías de clientes, zonas geográficas o categorías de partes interesadas.

<sup>1)</sup> De conformidad con la norma ISO 14064-1:2018, el Protocolo de Gases de Efecto Invernadero y siguiendo la trayectoria de 1,5 grados.

<sup>2)</sup> Conformidad con el Reglamento de la UE sobre taxonomía; véase también >> apartado 2.1 «Información conforme al artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento sobre taxonomía)». De este modo, Kapsch TrafficCom persigue los objetivos de «protección del clima» y «transición hacia una economía circular».

En cuanto a la cartera de peajes y gestión del tráfico, ya se han revisado los criterios técnicos de evaluación (actividad económica 4.1) y, en este ejercicio, se ha demostrado su conformidad. Para más detalles, véase >> **la sección 2.1 «Información conforme al artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento sobre Taxonomía de la UE)».**

La protección del clima no es solo un objetivo de sostenibilidad, sino un elemento central de la estrategia, la misión y la visión de la empresa. Desde 2021, Kapsch TrafficCom sigue desarrollando continuamente su concepto de sostenibilidad, que vincula la contribución a un mundo más respetuoso con el medio ambiente y más saludable a los objetivos ecológicos mencionados. En él se describe el camino a seguir para

- reducir la huella de carbono,
- reducir las emisiones del tráfico gracias a la cartera de Kapsch TrafficCom y
- generar innovaciones sostenibles.

En lo que respecta a la empresa, en él se recogen las

- fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero, así como
- la reducción de la huella de carbono de la empresa

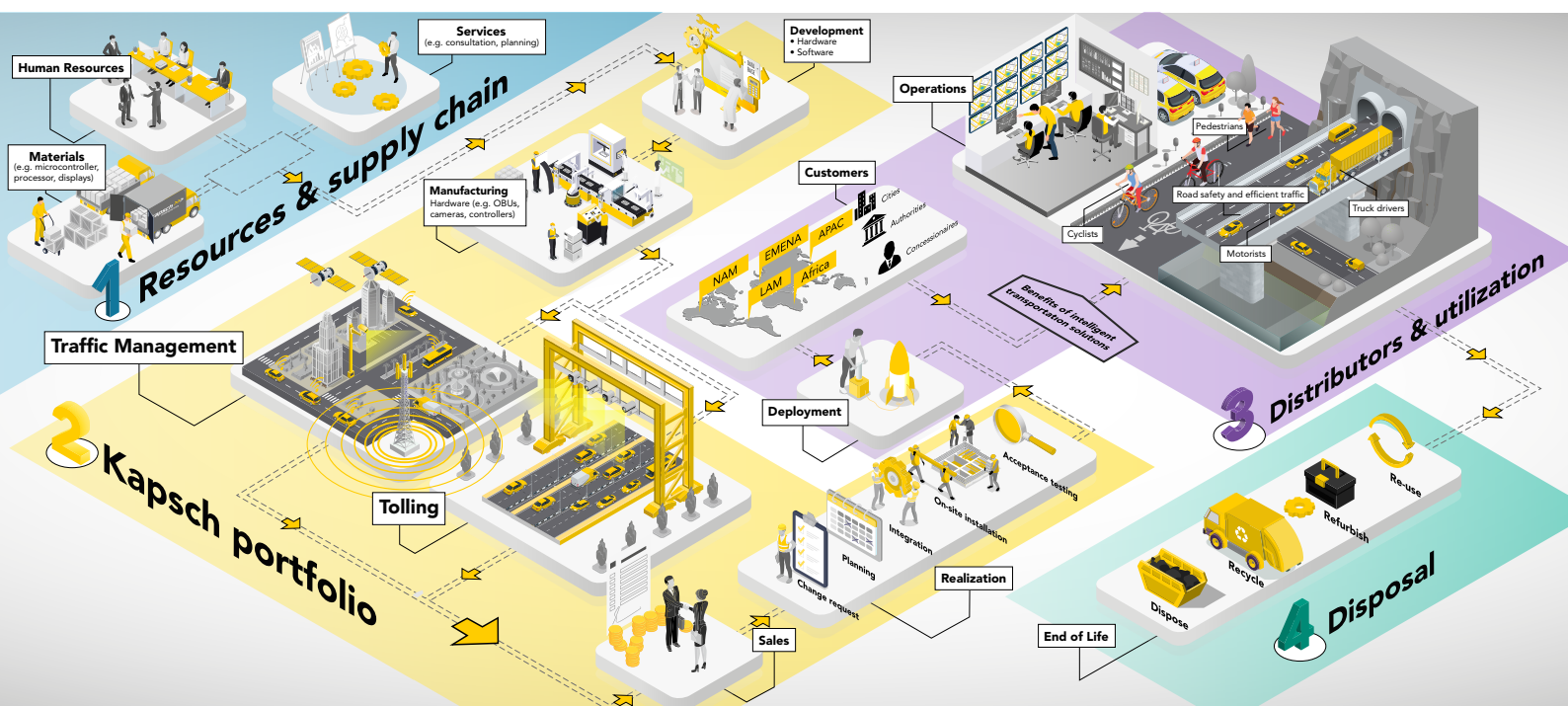
sin embargo, la consecución de estos objetivos está sujeta a importantes factores externos. En particular, la implementación de soluciones de peaje y gestión del tráfico requiere decisiones políticas adecuadas para la introducción de dichos sistemas.

Además, Kapsch TrafficCom ha desarrollado e implementado una estrategia de recursos humanos que fomenta una cultura corporativa dinámica y orientada al crecimiento. Se explica en >> **la sección 3.1 «Plantilla de la empresa (ESRS S1)»**, dentro de «Conceptos».

Kapsch TrafficCom se adhiere a los diez principios universales del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, a las normas fundamentales del trabajo de la OIT (Organización Internacional del Trabajo) y a las Directrices de la OCDE para empresas multinacionales.

### Cadena de valor.

Para representar y analizar el modelo de negocio de Kapsch TrafficCom descrito anteriormente, es importante tener en cuenta toda la cadena de valor del Grupo Kapsch TrafficCom. El impacto en el medio ambiente y la sociedad no solo se deriva de las actividades de la empresa, sino también de la cadena de valor anterior y descendente, así como, de forma indirecta, de la contribución de los productos y servicios a la reducción de emisiones. Del mismo modo, los posibles riesgos y oportunidades afectan a todas las partes de la cadena de valor. Por lo tanto, para Kapsch TrafficCom es relevante adoptar una perspectiva global.



Cadena de valor del Grupo Kapsch TrafficCom (solo en inglés)

Kapsch TrafficCom desarrolla software y hardware, lleva a cabo proyectos para clientes y ofrece servicios para la gestión de sistemas. La cadena de valor se puede dividir en

1. Recursos y cadena de suministro,
2. Cartera de Kapsch,
3. Distribución y uso, y
4. Eliminación de residuos.

### **1. Recursos y cadena de suministro.**

Los factores de insumo decisivos son los materiales, el personal y los servicios.

**Materiales y proveedores (cadena de valor ascendente).** Kapsch TrafficCom necesita diversos materiales para la fabricación de sus productos, como productos semiacabados, componentes electrónicos, piezas (electrónicas), baterías y carcasas para la fabricación de unidades a bordo, transceptores, escáneres, cámaras, etc. Las tierras raras solo son necesarias en pequeñas cantidades para componentes electrónicos, como condensadores y placas de circuito impreso. No obstante, Kapsch TrafficCom asume una responsabilidad especial en lo que respecta a cuestiones medioambientales y sociales a la hora de adquirir tierras raras.

Por ello, la empresa colabora con fabricantes y distribuidores verificados y los supervisa y audita periódicamente. Se puede encontrar más información sobre la gestión de proveedores en >> **la sección 3.2 «Mano de obra en la cadena de valor (ESRS S2)»**. Además, con el fin de diversificar y, por tanto, garantizar la seguridad de la cadena de suministro, se vela por que se disponga de varios proveedores y de existencias suficientes, incluso en caso de un posible fallo de un proveedor en lo que respecta a artículos críticos.

Asimismo, se incluyen entre los materiales necesarios todos los consumibles, así como el material de embalaje necesario. Son esenciales la alta calidad, la entrega puntual y el cumplimiento de las normas y reglamentos.

**Empleados.** Kapsch TrafficCom necesita empleados cualificados en diversos ámbitos, como el desarrollo, el diseño de sistemas y la gestión de productos, pero también en producción, marketing, ventas o atención al cliente. La convocatoria de puestos vacantes se realiza tanto a nivel interno como externo y, sobre todo, de forma digital.

**Servicios.** Además, Kapsch TrafficCom recurre a los servicios de proveedores externos para llevar a cabo determinadas funciones o tareas en los proyectos. Entre ellos se incluyen, por ejemplo, la logística, el transporte, la infraestructura informática, el asesoramiento, el mantenimiento y otros servicios especializados.

### **2. Cartera de Kapsch: peaje y gestión del tráfico.**

Las soluciones de peaje y gestión del tráfico sirven principalmente para financiar y mantener la infraestructura viaria, así como para mejorar la fluidez del tráfico. Esto beneficia tanto a los clientes como a los usuarios de la carretera.

**Desarrollo de hardware y software.** La fase de desarrollo desempeña un papel decisivo para Kapsch TrafficCom en la creación de valor. La cartera se especifica en función de numerosos criterios, requisitos y análisis, y se desarrolla de acuerdo con los requisitos de los clientes, los requisitos internos y los procesos internos aplicables (por ejemplo, gestión y desarrollo de la cartera, Norma de Desarrollo de Soluciones Seguras, Cartera Sostenible), con el fin de garantizar una calidad adecuada, la seguridad de los productos, la sostenibilidad y el cumplimiento de las normas y la legislación específicas del sector y de la tecnología. Las unidades de servicio internas, como Software Excellence Transformation, el equipo de consultoría de diseño de sistemas, el equipo de seguridad de productos, el departamento jurídico, el equipo de normalización y el equipo de sostenibilidad medioambiental, apoyan a los equipos de gestión de productos y de desarrollo a la hora de cumplir con éxito los requisitos.

Un equipo de servicios se encarga de proporcionar el entorno de desarrollo global, que incluye todas las aplicaciones necesarias para el ciclo de vida del producto, incluido el desarrollo. El entorno de desarrollo global se mejora continuamente para poder cubrir todos los requisitos de la mejor manera posible. El equipo de normalización y el experto en asuntos de la UE supervisan la aparición de nuevas normas y legislación aplicables a Kapsch TrafficCom, con el fin de garantizar a todos los equipos el plazo de antelación óptimo para preparar el cumplimiento normativo. Estas medidas garantizan a los clientes y usuarios finales productos y soluciones de vanguardia que cumplen con la legislación y las normas, son de alta calidad, respetuosos con el medio ambiente y seguros.

En el desarrollo de hardware, se elaboran diseños detallados para definir la funcionalidad, el aspecto y la facilidad de uso de los productos. Se construyen y prueban prototipos para garantizar que cumplen los requisitos. En cuanto al software, se diseñan interfaces de usuario, se definen estructuras de datos y se desarrolla código para implementar las funciones y aplicaciones deseadas. También en este caso se crean y prueban prototipos para garantizar el rendimiento y la funcionalidad. En el caso de los productos y soluciones existentes, se llevan a cabo mejoras y actualizaciones continuas, por un lado, para seguir siendo competitivos y adaptarnos a los requisitos cambiantes y, por otro, para corregir errores o evitarlos en el futuro.

El desarrollo propio de hardware de Kapsch tiene la ventaja de poder responder con mayor rapidez a los cambios en las normas, los requisitos legales o incluso a las preferencias cambiantes de los clientes. Además, el desarrollo propio de hardware permite una integración óptima entre el hardware y el software de Kapsch y es un requisito previo importante para garantizar su mantenimiento durante décadas.

Una vez superada la validación, el producto puede pasar a la fabricación en serie. Los productos se fabrican total o parcialmente por la propia Kapsch TrafficCom, o bien íntegramente por fabricantes externos. El hardware y el software deben encajar a la perfección para lograr las funciones y el rendimiento deseados. Esto requiere una estrecha colaboración entre los equipos de desarrollo y de fabricación.

**Fabricación de hardware.** El proceso de fabricación comienza con la adquisición de materiales. La planificación incluye también sistemas de gestión de existencias para almacenar los materiales de forma adecuada y respaldar el proceso de fabricación sin contratiempos. Los planes de producción aumentan la eficiencia, evitan cuellos de botella y garantizan el cumplimiento de los plazos de entrega. El control de producción supervisa y coordina los procesos. Los controles de calidad y las pruebas incluyen inspecciones visuales, pruebas de funcionamiento, pruebas de frío/calor y otras pruebas, en función del tipo de hardware fabricado. A continuación, los productos se embalan y se envían a los clientes o a las filiales para su posterior distribución. En algunos casos se utilizan sistemas logísticos internos para ello, pero en su mayor parte Kapsch TrafficCom colabora con transportistas y empresas de envío. Ambas plantas de fabricación se encuentran en democracias estables y desarrolladas, con un marco jurídico estricto (Austria y Canadá), y cuentan con buenas conexiones de transporte con los principales mercados. Por lo tanto, no cabe esperar que se produzcan impactos materiales significativos —ni para Kapsch TrafficCom ni para sus clientes— en los ámbitos medioambiental, social o de gobernanza en el ámbito de la fabricación, ni tampoco interrupciones en las rutas de transporte.

### **3. Distribución y uso.**

**Ventas.** Los segmentos de clientes más importantes y de mayor volumen para Kapsch TrafficCom son las autoridades públicas y los operadores de autopistas que gestionan sistemas de peaje o de gestión del tráfico, así como las ciudades y los municipios que contratan soluciones de peaje y gestión del tráfico para la movilidad urbana. Por lo tanto, los principales canales de venta son la participación en licitaciones públicas y la venta de servicios en virtud de los contratos marco vigentes.

El equipo de ventas desempeña un papel decisivo a la hora de identificar las necesidades actuales y futuras de los clientes, mientras que los expertos técnicos asesoran y presentan soluciones que aportan valor añadido a los clientes. El objetivo es alcanzar una solución beneficiosa para ambas partes. La gestión de las relaciones con los clientes (Customer Relationship Management, CRM) contribuye a establecer relaciones a largo plazo con los clientes, a mejorar continuamente los productos y servicios gracias a sus comentarios y a convencer a los clientes de las ventajas de las soluciones respetuosas con el medio ambiente.

Además, Kapsch TrafficCom asesora a los responsables políticos sobre nuevas tecnologías o la creación de soluciones respetuosas con el medio ambiente.

**Ejecución.** Durante la fase de **planificación del proyecto**, Kapsch TrafficCom analiza los requisitos del cliente o de las licitaciones, asigna recursos, elabora calendarios y establece hitos. Los equipos de proyecto y, en su caso, los subproyectos se encargan de garantizar una implementación eficaz del proyecto. **Las posibles solicitudes de modificación** que surjan durante el transcurso del proyecto se analizan en cuanto a sus repercusiones y, posteriormente, se llevan a cabo.

Las soluciones incluyen componentes de hardware, software y servicios que se integran para lograr las funciones y los resultados deseados. Por ello, **la integración** y la fase de pruebas revisten una gran importancia. Tras el desarrollo, se lleva a cabo la **instalación in situ** en las instalaciones del cliente, que incluye la entrega del hardware,

la configuración del software, la integración en los sistemas existentes y otras actividades de implementación. Por último, en el marco de una **prueba de aceptación** con el cliente, se comprueba si los requisitos del cliente se han implementado correctamente y si la solución cumple con los requisitos definidos.

Para garantizar una calidad constante y el cumplimiento de los requisitos del cliente, Kapsch TrafficCom ha creado una organización global de gestión de proyectos. Para temas específicos, se recurre a expertos y especialistas de otros equipos.

Los posibles impactos, riesgos y oportunidades se describen en la >> **sección «Impactos materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (SBM-3)».**

La cadena de valor ascendente se describe, de acuerdo con los procesos, al principio de la sección, en «1. Recursos y cadena de suministro». A continuación se encuentran:

**Puesta en marcha.** Esto incluye la implementación de la solución en las instalaciones del cliente, el uso continuado, la mejora y el mantenimiento de dichas soluciones.

**Explotación.** Dependiendo del acuerdo, tras la realización del proyecto y la implementación en las instalaciones del cliente, Kapsch TrafficCom se encarga también de la explotación del sistema de acuerdo con los requisitos del cliente. Esto incluye la responsabilidad por el funcionamiento del sistema, incluyendo la supervisión, el mantenimiento, la conservación y las posibles mejoras, y suele acordarse por un periodo de entre tres y quince años o, en algunos casos, incluso más. Entre los posibles servicios de explotación se incluyen también la prestación de asistencia técnica, formación para usuarios finales, supervisión del sistema y otros servicios de apoyo.

Entre los principales usuarios de los sistemas de transporte inteligentes no solo se encuentran los conductores de camiones y turismos, sino también los peatones y ciclistas, que se benefician igualmente de la mejora del flujo de tráfico, del aumento de la seguridad vial y de la reducción de la contaminación atmosférica. Sin embargo, para Kapsch TrafficCom no son usuarios finales directos, sino que forman parte de las comunidades afectadas.

#### **4. Eliminación de residuos.**

Cuando un producto llega al final de su vida útil (**end of life**), es importante minimizar el impacto medioambiental y utilizar los recursos de forma eficiente.

En el caso de los productos que ya no pueden utilizarse, el cliente o Kapsch TrafficCom son responsables de su correcta **eliminación**, de conformidad con la normativa local y las normas medioambientales. Esto incluye, según el producto, residuos electrónicos, baterías o pantallas. En algunos casos, durante el proceso de reciclaje es posible recuperar y reutilizar materiales y componentes. Los materiales reciclables, como metales, plásticos o vidrio, se recogen por separado y se envían a empresas de reciclaje especializadas cuando se devuelven a Kapsch TrafficCom.

Las unidades a bordo que aún pueden reutilizarse son **reacondicionadas** por Kapsch TrafficCom para volver a ponerlas en servicio: se comprueba su funcionalidad técnica y se borran los datos del usuario anterior. Una vez equipados con una batería nueva y una carcasa nueva, los dispositivos se envían a un cliente para **su reutilización**.

Para el resto de productos de hardware existe un servicio de reparación. En caso de avería, los productos pueden enviarse a Kapsch TrafficCom. En el centro de producción se determina la causa de la avería y, si resulta rentable, se subsana. Los dispositivos que superan las pruebas de funcionamiento se devuelven al cliente, mientras que los que ya no pueden repararse se eliminan de forma adecuada.

#### **Intereses y puntos de vista de las partes interesadas (SBM-2).**

El siguiente resumen enumera los grupos de interés relevantes de Kapsch TrafficCom, con los que la empresa mantiene un diálogo continuo. Además, se indican los principales intereses de estas partes interesadas, tanto internas como externas, así como los canales a través de los cuales Kapsch TrafficCom se comunica principalmente con ellas. El «contacto directo» incluye conversaciones personales, correos electrónicos, llamadas telefónicas y plataformas de comunicación digitales, como, por ejemplo, Microsoft Teams.

| Grupos de interés                                 | sus intereses                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Canales de comunicación                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Plantilla</b>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Remuneración</li> <li>■ Seguridad laboral</li> <li>■ Salud y seguridad en el trabajo</li> <li>■ Diversidad e inclusión</li> <li>■ Formación y desarrollo profesional</li> <li>■ Oportunidades de desarrollo</li> <li>■ Flexibilidad laboral</li> <li>■ Prácticas empresariales sostenibles</li> <li>■ Innovación</li> <li>■ Estrategia</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Contacto directo</li> <li>■ Boletines informativos</li> <li>■ Eventos periódicos y puntuales con espacio para preguntas y respuestas a través de plataformas de comunicación</li> <li>■ Intranet</li> <li>■ Entrevistas con los empleados</li> <li>■ Encuesta a los empleados</li> <li>■ Comité de empresa</li> </ul> |
| <b>Clientes</b>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Calidad</li> <li>■ Precio</li> <li>■ Fiabilidad</li> <li>■ Innovación</li> <li>■ Prácticas empresariales sostenibles</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Contacto directo</li> <li>■ Ferias y conferencias</li> <li>■ Encuesta a los clientes</li> <li>■ Reunión anual</li> <li>■ Medios tradicionales y redes sociales</li> <li>■ Página web de la empresa</li> </ul>                                                                                                         |
| <b>Proveedores</b>                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Pago puntual</li> <li>■ Previsibilidad de las compras</li> <li>■ Prácticas empresariales sostenibles</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Contacto directo</li> <li>■ Plataforma de proveedores</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Socios comerciales</b>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fiabilidad</li> <li>■ Oportunidades de negocio</li> <li>■ Cumplimiento normativo</li> <li>■ Innovación</li> <li>■ Estrategia</li> <li>■ Prácticas empresariales sostenibles</li> </ul>                                                                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Contacto directo</li> <li>■ Página web de la empresa</li> <li>■ Medios tradicionales y redes sociales</li> </ul>                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Asociaciones y organismos de normalización</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Cuestiones normativas y jurídicas</li> <li>■ Sistemas de transporte inteligentes</li> <li>■ Prácticas empresariales sostenibles</li> <li>■ Normas técnicas</li> </ul>                                                                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Participación de expertos de Kapsch TrafficCom en grupos de trabajo y comités</li> <li>■ Afiliación a asociaciones y</li> <li>■ Participación en iniciativas</li> </ul>                                                                                                                                               |
| <b>Autoridades y organismos reguladores</b>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Cumplimiento de leyes, normas y normativas</li> <li>■ Información sobre sistemas de transporte inteligentes y retos para las empresas</li> <li>■ Prácticas empresariales sostenibles</li> </ul>                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Contacto directo</li> <li>■ Asociaciones/organizaciones/plataformas</li> <li>■ Expertos en asuntos públicos</li> </ul>                                                                                                                                                                                                |
| <b>Accionistas</b>                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Evolución de la cotización de las acciones</li> <li>■ Dividendos y política de dividendos</li> <li>■ Estrategia</li> <li>■ Transparencia</li> <li>■ Evolución financiera y no financiera</li> <li>■ Prácticas empresariales sostenibles</li> <li>■ Gobierno corporativo</li> <li>■ Remuneración</li> <li>■ Perspectivas</li> </ul>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Contacto directo</li> <li>■ Teléfono para accionistas</li> <li>■ Página web de la empresa</li> <li>■ Conferencias para inversores y giras de presentación</li> <li>■ Comunicados y envíos por correo</li> <li>■ Junta General</li> <li>■ Medios tradicionales y redes sociales</li> </ul>                             |
| <b>Entidades de financiación</b>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Cumplimiento de las obligaciones financieras</li> <li>■ Cumplimiento de los convenios</li> <li>■ Estrategia</li> <li>■ Transparencia</li> <li>■ Evolución financiera y no financiera</li> <li>■ Prácticas empresariales sostenibles</li> <li>■ Perspectivas</li> </ul>                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Contacto directo</li> <li>■ Página web de la empresa</li> <li>■ Comunicados y boletines</li> <li>■ Medios tradicionales y redes sociales</li> </ul>                                                                                                                                                                   |
| <b>Analistas financieros</b>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Estrategia</li> <li>■ Política de dividendos</li> <li>■ Evolución financiera y no financiera</li> <li>■ Prácticas empresariales sostenibles</li> <li>■ Transparencia</li> <li>■ Perspectivas</li> </ul>                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Contacto directo</li> <li>■ Conferencias con analistas</li> <li>■ Página web de la empresa</li> <li>■ Conferencias para inversores</li> <li>■ Comunicados y boletines</li> <li>■ Medios de comunicación tradicionales y redes sociales</li> </ul>                                                                     |
| <b>Comunidades locales</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Actividad empresarial local de Kapsch TrafficCom</li> <li>■ Kapsch TrafficCom como empresa</li> <li>■ Prácticas empresariales sostenibles</li> </ul>                                                                                                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Contacto directo</li> <li>■ Eventos</li> <li>■ Comunicados de prensa</li> <li>■ Medios tradicionales y redes sociales</li> </ul>                                                                                                                                                                                      |

| Grupos de interés                              | sus intereses                                                                                                                                                                                                   | Canales de comunicación                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ONG (organizaciones no gubernamentales)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prácticas empresariales sostenibles</li> <li>■ Transparencia</li> <li>■ Cumplimiento normativo</li> <li>■ Seguridad de la información y protección de datos</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Contacto directo</li> <li>■ Eventos</li> <li>■ Comunicados de prensa</li> <li>■ Medios tradicionales y redes sociales</li> </ul>                                          |
| <b>Analistas del sector</b>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Investigación y desarrollo</li> <li>■ Datos de mercado</li> <li>■ Evolución del mercado</li> <li>■ Innovación</li> <li>■ Estrategia</li> </ul>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Contacto directo</li> <li>■ Conferencias</li> <li>■ Colaboraciones</li> <li>■ Comunicados y envíos por correo</li> <li>■ Medios tradicionales y redes sociales</li> </ul> |

El contacto a través de los canales de comunicación mencionados se lleva a cabo a través de los departamentos correspondientes. En lo que respecta a la gestión de la sostenibilidad, los intereses de las partes interesadas se abordan a través de los miembros del Grupo de Trabajo ESG, procedentes de las distintas áreas de la empresa. Así, por ejemplo, los intereses de los clientes son representados por los departamentos de sostenibilidad medioambiental y HSSEQ (Salud, Seguridad, Protección, Medio Ambiente y Calidad), que participan en temas de ESG en las ofertas y los proyectos de los clientes; los de las asociaciones, por el experto en asuntos de la UE; y los de los accionistas, los prestamistas y los analistas, por el departamento de Relaciones con los Inversores.

El contacto y el intercambio regulares con los grupos de interés son un componente esencial para que Kapsch TrafficCom pueda conocer y tener en cuenta sus intereses y puntos de vista y, de este modo, alcanzar el éxito a largo plazo. La comunicación continua se percibe como un proceso bidimensional, de modo que, por un lado, Kapsch TrafficCom transmite información y, por otro, recoge los intereses y puntos de vista de las partes interesadas y los tiene en cuenta cuando procede.

Además de esta participación continua, las partes interesadas se involucraron de forma intensiva en el análisis de materialidad del ejercicio 2023/24. Para ello, se les preguntó sobre la relevancia de los aspectos de sostenibilidad en Kapsch TrafficCom. Los resultados de la encuesta a las partes interesadas —Kapsch TrafficCom recibió 327 respuestas— se tuvieron en cuenta, además, en el análisis de los impactos materiales, riesgos y oportunidades materiales, comparando la evaluación de la importancia de los temas con el análisis de materialidad. Además, el grupo de trabajo ESG analizó las respuestas escritas en relación con los IRO. Los detalles al respecto se describen en la >> sección 1.4 «Gestión de los impactos, riesgos y oportunidades».

A partir de los aspectos de sostenibilidad significativos, Kapsch TrafficCom deriva o continúa aplicando medidas para abordar los impactos, riesgos y oportunidades. Gracias a este intercambio —y confirmado por la encuesta—, Kapsch TrafficCom puede comprender los intereses de las partes interesadas. Además, esta participación garantiza que se tengan en cuenta en el marco del cumplimiento del deber de diligencia y del análisis de materialidad. De ello se desprende que, en el ejercicio 2025/26, no era necesario realizar ningún cambio significativo en la estrategia o el modelo de negocio.

El Consejo de Administración y el Consejo de Supervisión reciben información de forma continua, en el marco de los procesos de información estandarizados, sobre los intereses relevantes, así como, por separado, de la responsable de ESG, que dirige el Grupo de Trabajo ESG, sobre los resultados detallados del análisis de materialidad.

### **Incorporación de grupos importantes de partes interesadas afectadas.**

**Propios empleados y empleadas.** El éxito de Kapsch TrafficCom depende tanto de la lealtad, la motivación y el rendimiento de los empleados y empleadas como de la capacidad de atraer, en caso necesario, a personal suficientemente cualificado del mercado laboral externo. Kapsch TrafficCom combina una orientación internacional con las raíces de una moderna empresa familiar. El espíritu emprendedor, la disposición a la innovación y al crecimiento, así como un claro enfoque en los empleados, son tan fundamentales para la cultura corporativa como el respeto mutuo y un marcado sentido de pertenencia. La estrategia de recursos humanos tiene como objetivo crear una identidad atractiva como empresa y, para ello, involucra directamente a los empleados y empleadas en su diseño. Los intereses, puntos de vista y derechos de los empleados y empleadas se tienen en cuenta a través de formatos como la encuesta a los empleados o las entrevistas de evaluación.

**Personal de la cadena de valor.** El personal de las fases anteriores y descendentes de la cadena de valor también es un componente esencial del compromiso con la sostenibilidad. Kapsch TrafficCom apoya las condiciones laborales justas, la diversidad y la integración, ya que, incluso fuera de la propia empresa, contar con empleados comprometidos y motivados es fundamental para que Kapsch TrafficCom alcance sus objetivos de sostenibilidad.

y garantice su éxito a largo plazo. Los intereses, puntos de vista y derechos de los trabajadores de la cadena de valor se tienen en cuenta a través de los socios comerciales, concretamente mediante el proceso de selección de socios comerciales (Business Partner Screening), auditorías y reuniones de revisión.

**Comunidades afectadas.** Las soluciones de peaje y gestión del tráfico son instrumentos para la aplicación de los objetivos de la política de transporte. Su finalidad es contribuir a modificar el comportamiento de los usuarios y generar ingresos para financiar una movilidad sostenible. Son adquiridas y gestionadas por las autoridades públicas o por empresas que actúan por encargo de estas. Su funcionamiento tiene el objetivo específico de influir en las comunidades. Los sistemas ofrecen la posibilidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación atmosférica y el ruido. Sin embargo, el grado en que se aprovechen estas posibilidades depende del cliente, en su calidad de responsable de la toma de decisiones en materia de política de transporte.

**Impactos materiales, riesgos y oportunidades, y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (SBM-3).**

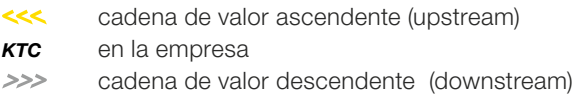
En el marco de un análisis exhaustivo realizado durante el ejercicio 2023/24, Kapsch TrafficCom analizó los impactos, riesgos y oportunidades (IRO) en los ámbitos medioambiental, social y de gobernanza, en relación con la estrategia y el modelo de negocio, en función de su materialidad para la empresa. De acuerdo con el concepto de doble materialidad, los temas se identificaron y evaluaron desde dos perspectivas:

- Impactos positivos y negativos sobre las personas y el medio ambiente („inside-out“)
- Riesgos y oportunidades desde el punto de vista empresarial en cuanto a sus efectos financieros („outside-in“)

En el ejercicio 2025/26, los IRO se adaptaron a la situación actual en el marco de la revisión anual. En total, se identificaron 68 (2024/25: 66) impactos ecológicos y sociales (de dentro hacia fuera) y 116 (2024/25: 120) riesgos y oportunidades financieros (outside-in), de los cuales se clasificaron como significativos 29 (2024/25: 25) y 34 (2024/25: 39) se clasificaron como significativos.

La siguiente tabla ofrece una visión general de los impactos materiales, riesgos y oportunidades materiales, su descripción y las medidas adoptadas por Kapsch TrafficCom.

Posición en la cadena de valor:



| Impactos materiales, riesgos y oportunidades | Posición en la cadena de valor | Descripción | Medidas |
|----------------------------------------------|--------------------------------|-------------|---------|
|----------------------------------------------|--------------------------------|-------------|---------|

**Cambio climático (ESRS E1)**

**Adaptación al cambio climático**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Riesgo:</b><br>Las condiciones meteorológicas extremas y las catástrofes medioambientales pueden interrumpir la actividad de proveedores relevantes, lo que provocaría una interrupción de la cadena de suministro y, por consiguiente, una pérdida de ingresos.<br>(a medio y largo plazo) | <b>Outside-in:</b><br>El acceso a los materiales necesarios para la producción podría verse afectado si la estrategia de aprovisionamiento se basa en un número reducido de proveedores o regiones. Esto puede provocar una limitación o la paralización de las propias actividades comerciales e impedir el cumplimiento de las obligaciones con los clientes. (físico) | <ul style="list-style-type: none"><li>■ Diversificación de la cadena de suministro</li><li>■ Creación de reservas de material</li><li>■ Gestión de existencias</li></ul> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| Impactos materiales, riesgos y oportunidades                                                                                                                                                                                                                                              | Posición en la cadena de valor | Descripción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Medidas                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Protección del clima</b>                                                                                                                                                                                                                                                               |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Riesgo:</b><br>Riesgo de transición derivado de la aplicación de nuevas normativas de mitigación y adaptación al cambio climático.<br>(a corto y largo plazo)                                                                                                                          | <b>KTC</b><br>>>>              | <b>Outside-in:</b><br>La implementación requiere recursos humanos, operativos y/o financieros; si la actuación es tardía o insuficiente, se corre el riesgo de incurrir en sanciones económicas o incluso de ser excluido del mercado.<br>(transitorio)                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Seguimiento de la evolución del marco jurídico</li> <li>■ Adopción temprana de las medidas preparatorias necesarias para garantizar el cumplimiento normativo</li> <li>■ Revisiones periódicas del cumplimiento del marco jurídico vigente</li> <li>■ Participación en asociaciones sectoriales y en la UE</li> <li>■ Evaluación de proveedores</li> <li>■ Auditorías a proveedores</li> </ul>                                             |
| <b>Impacto positivo/oportunidad:</b><br>Los sistemas de transporte inteligentes, como los de Kapsch TrafficCom, tienen el potencial de reducir considerablemente las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el tráfico.<br>(a corto y largo plazo)                     | <b>KTC</b><br>>>>              | <b>Inside-out:</b><br>La mejora de la fluidez del tráfico y la reducción de los atascos pueden suponer un ahorro de hasta el 20 % de las emisiones del tráfico, especialmente de gases de efecto invernadero.<br>Además, los sistemas de peaje permiten mejorar la calidad de las carreteras y, con ello, reducir la resistencia a la rodadura. Esto se traduce en un ahorro considerable en el consumo de combustible. Los peajes también pueden suponer un incentivo para la adquisición de vehículos más nuevos y con menores emisiones.<br>(de hecho) | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Soluciones de peaje</li> <li>■ gestión del tráfico</li> <li>■ gestión de la demanda</li> <li>■ Soluciones con menor impacto en las infraestructuras</li> <li>■ Comunicación sobre sostenibilidad</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Impacto negativo/riesgo:</b><br>Generación de elevadas emisiones debido a los procesos propios, así como a las actividades previas y descendentes en la cadena de valor; en particular, los bienes y servicios adquiridos entrañan un riesgo significativo.<br>(a corto y largo plazo) | <b>KTC</b><br>>>>              | <b>Inside-out:</b><br>Las medidas insuficientes para evitar por completo las emisiones de gases de efecto invernadero en la cadena de valor favorecen el cambio climático.<br>(de hecho)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Evaluación de proveedores</li> <li>■ Auditorías a proveedores</li> <li>■ Soluciones en la nube</li> <li>■ Servicio de reacondicionamiento y reparación</li> <li>■ Soluciones con infraestructura reducida</li> <li>■ Productos de larga duración</li> <li>■ Diseño sostenible de productos</li> <li>■ Mantenimiento y pruebas a distancia</li> <li>■ Normativa sobre teletrabajo</li> <li>■ Reducción de los viajes de negocios</li> </ul> |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                | <b>Outside-in:</b><br>Los requisitos de transparencia cada vez más estrictos exigen la publicación de las emisiones generadas. Cuando el consumo de emisiones es elevado, además del aumento de los costes operativos en materiales, energía y transporte, el incumplimiento de los objetivos de reducción puede provocar un daño considerable a la reputación, lo que a su vez puede dar lugar a la pérdida de clientes o inversores.<br>(transitorio)                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

| Impactos materiales, riesgos y oportunidades                                                                                                                                                                                 | Posición en la cadena de valor | Descripción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Medidas                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Impacto positivo/oportunidad:</b><br>Gran reducción de las emisiones gracias a nuestros propios productos y procesos, así como a las actividades previas y descendentes en la cadena de valor.<br>(a corto y largo plazo) | <b>KTC</b><br>>>>              | <b>Inside-out:</b><br>Las medidas eficaces y exhaustivas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo de la cadena de valor contribuyen a mitigar el cambio climático.<br>(de hecho)<br><br><b>Outside-in:</b><br>Mejora de la reputación mediante iniciativas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Evaluación de proveedores</li> <li>■ Auditorías a proveedores</li> <li>■ Soluciones en la nube</li> <li>■ Servicio de reacondicionamiento y reparación</li> <li>■ Soluciones con menor infraestructura</li> <li>■ Productos de larga duración</li> <li>■ Diseño sostenible de productos</li> <li>■ Mantenimiento y pruebas a distancia</li> <li>■ Normativa sobre teletrabajo</li> <li>■ Reducción de los viajes de negocios</li> </ul> |

## Contaminación ambiental (ESRS E2)

### Contaminación atmosférica

|                                                                                                                                                                                                                                                                                   |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Impacto positivo/Oportunidad:</b><br>Los sistemas de transporte inteligentes, como los de Kapsch TrafficCom, tienen el potencial de reducir considerablemente las emisiones atmosféricas provocadas por el tráfico (por ejemplo, NOX, PM10, PM2,5).<br>(a corto y largo plazo) | >>> | <b>Inside-out:</b><br>La gestión inteligente de la demanda de transporte y la consiguiente mejora de la fluidez del tráfico pueden reducir considerablemente las emisiones de contaminantes atmosféricos. Los sistemas de peaje permiten mejorar la calidad de las carreteras, lo que reduce el consumo de combustible y, por consiguiente, las emisiones de contaminantes atmosféricos generadas por la combustión. Además, el peaje puede suponer un incentivo para la adquisición de vehículos más nuevos y con menores emisiones.<br>(de hecho)<br><br><b>Outside-in:</b><br>El enfoque en productos respetuosos con el medio ambiente ofrece perspectivas de negocio para Kapsch TrafficCom; una cartera sostenible puede influir positivamente en la reputación y, por ende, en las oportunidades de venta y las posibilidades de financiación. | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Inversión en la cartera</li> <li>■ Comunicación sobre sostenibilidad</li> </ul> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## Uso de recursos y economía circular (ESRS E5)

### Entradas de recursos, incluido el uso de los mismos

|                                                                                                                                                   |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Riesgo:</b><br>Interrupción de la cadena de suministro debido a la escasez de recursos.<br>(a corto y largo plazo)                             |     | <b>Outside-in:</b><br>La escasez global de recursos puede provocar un aumento de los costes de adquisición de componentes para la producción, fallos en los suministros o interrupciones operativas                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Diversificación de la cadena de suministro</li> <li>■ Soluciones con menor infraestructura</li> <li>■ Green Gantry</li> <li>■ Servicio de reacondicionamiento y reparación</li> <li>■ Reutilización de residuos plásticos en la producción</li> <li>■ Productos duraderos</li> <li>■ Cámara 2 en 1 (VDX2i)</li> </ul>                                              |
| <b>Oportunidad:</b><br>Ayudar a los clientes a ahorrar recursos mediante soluciones respetuosas con el medio ambiente.<br>(a corto y largo plazo) | >>> | <b>Outside-in:</b><br>La mejora de la fluidez del tráfico y, por consiguiente, la reducción del consumo de combustible, así como las soluciones que ahorran recursos, permiten a los clientes y a los usuarios de la vía pública ahorrar costes. Esto da lugar a un mayor número de licitaciones de soluciones de transporte respetuosas con el medio ambiente y, por lo tanto, a un aumento de los ingresos y a una mejora de la reputación de Kapsch TrafficCom. | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ gestión de la demanda</li> <li>■ gestión del tráfico</li> <li>■ Soluciones de peaje</li> <li>■ Soluciones con menor impacto en la infraestructura</li> <li>■ Green Gantry</li> <li>■ Servicio de renovación y reparación</li> <li>■ Embalajes respetuosos con el medio ambiente</li> <li>■ Productos de larga duración</li> <li>■ Cámara 2 en 1 (VDX2i)</li> </ul> |

| Impactos materiales, riesgos y oportunidades                                                                                                                                                                       | Posición en la cadena de valor | Descripción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Medidas                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Consumo de recursos relacionado con productos y servicios</b>                                                                                                                                                   |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Impacto positivo/opportunidad:</b><br>Ahorro de recursos gracias a la introducción de los principios de la economía circular en la gestión de la cartera y en el proceso de innovación. (a corto y largo plazo) | <b>KTC</b><br>>>>              | <b>Inside-out:</b><br>Una mayor eficiencia en el uso de los recursos, por ejemplo, mediante el reciclaje, las fuentes de energía alternativas, una vida útil más larga, etc., protege las fuentes de recursos. (de hecho)<br><br><b>Outside-in:</b><br>La eficiencia en el uso de los recursos puede reducir los costes y mejorar la reputación de la empresa. Los productos reciclados o revalorizados permiten el crecimiento de la facturación y el aumento de la cuota de mercado. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Soluciones con menor infraestructura</li> <li>Green Gantry</li> <li>Servicio de reacondicionamiento y reparación</li> <li>Reutilización de residuos plásticos en la producción</li> <li>Embalajes respetuosos con el medio ambiente</li> <li>Diseño sostenible de productos</li> <li>(Directrices de la cartera sostenible)</li> <li>Productos duraderos</li> <li>Cámara 2 en 1 (VDX2i)</li> </ul> |

## Personal de la empresa (ESRS S1)

### Condiciones laborales > Empleo seguro

|                                                                                                                                                              |                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Efecto positivo:</b><br>Puestos de trabajo seguros gracias a la estabilidad de la empresa a lo largo de muchos años. (a corto y largo plazo)              | <b>KTC</b><br>>>> | <b>Inside-out:</b><br>Kapsch TrafficCom es una empresa familiar consolidada desde hace muchos años, con alcance global, que opera en proyectos internacionales. El flujo estable y continuo de proyectos garantiza la seguridad de los puestos de trabajo. (de hecho)                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Adjudicación continua de proyectos</li> <li>Contratación a largo plazo de empleados y empleadas</li> </ul>               |
| <b>Efecto negativo:</b><br>Contratos de trabajo de duración determinada debido a la naturaleza de los proyectos. (a corto y largo plazo)                     | <b>KTC</b><br>>>> | <b>Inside-out:</b><br>Aunque Kapsch TrafficCom aspira, en general, a ofrecer empleo a largo plazo, debido al carácter basado en proyectos de su modelo de negocio, es posible que los empleados y empleadas sean contratados únicamente por la duración de los proyectos. (de hecho) | <ul style="list-style-type: none"> <li>Recontratación de empleados para nuevos proyectos</li> <li>Ayuda en la búsqueda de empleo</li> </ul>                     |
| <b>Oportunidad:</b><br>Mejora de las cualificaciones de los empleados mediante cursos de formación en nuevas tecnologías emergentes. (a medio y largo plazo) | <b>KTC</b><br>>>> | <b>Outside-in:</b><br>Crecimiento y beneficios a largo plazo en productividad, innovación y competitividad.                                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Identificación continua de las necesidades de formación</li> <li>Colaboración con centros educativos y socios</li> </ul> |

### Condiciones laborales > Jornada laboral

|                                                                                              |                   |                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Efecto negativo:</b><br>Sobrecarga en los hitos de los proyectos. (a corto y largo plazo) | <b>KTC</b><br>>>> | <b>Inside-out:</b><br>La elevada carga de trabajo y la presión ante determinados hitos del proyecto pueden provocar una sobrecarga de los empleados debido a las largas jornadas laborales. (potencialmente) | <ul style="list-style-type: none"> <li>Planificación de recursos específica</li> <li>Personal adicional</li> </ul> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### Condiciones laborales > Diálogo social

|                                                                                                                                                          |                   |                                                                                                                                                                      |                                                                                                                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Oportunidad:</b><br>Toma de decisiones participativa mediante el diálogo social entre la empresa y los empleados y empleadas. (a corto y largo plazo) | <b>KTC</b><br>>>> | <b>Outside-in:</b><br>Efectos positivos en la productividad y la cultura corporativa, mayor capacidad para atraer y retener talento, menores costes de contratación. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Iniciativas de diálogo social</li> <li>Estrategia de personal</li> </ul> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| Impactos materiales, riesgos y oportunidades                                                                                                                                                                | Posición en la cadena de valor | Descripción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Medidas                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Condiciones laborales &gt; Conciliación de la vida laboral y personal</b>                                                                                                                                |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Efecto positivo:</b><br>Equilibrio saludable entre la vida laboral y la vida privada. (a corto y largo plazo)                                                                                            | <b>KTC</b>                     | <b>Inside-out:</b><br>Alta satisfacción de los empleados gracias a las iniciativas de conciliación entre la vida laboral y personal. (de hecho)                                                                                                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Modelos de trabajo flexibles</li> <li>■ Teletrabajo</li> <li>■ Ofertas de vacaciones</li> </ul>                                                                                                        |
| <b>Condiciones laborales &gt; Protección de la salud y seguridad</b>                                                                                                                                        |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Repercusiones negativas:</b><br>Accidentes laborales de los empleados y empleadas. (a corto y largo plazo)                                                                                               | <b>KTC</b>                     | <b>Inside-out:</b><br>Repercusiones negativas en la salud y la seguridad de los empleados y empleadas como consecuencia de los accidentes laborales. (potencialmente)                                                                                                                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Programas internos y externos de promoción de la salud y prevención</li> <li>■ Sistema de gestión estructurado para la salud y la seguridad en el trabajo basado en la norma ISO 45001:2018</li> </ul> |
| <b>Igualdad de trato e igualdad de oportunidades para todos &gt; Igualdad de género y salario igual por un trabajo igual</b>                                                                                |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Repercusión negativa:</b><br>Los empleados y empleadas podrían recibir una remuneración injusta. (a corto y largo plazo)                                                                                 | <b>KTC</b>                     | <b>Inside-out:</b><br>Una remuneración injusta puede repercutir en la situación financiera y la salud mental de empleados.                                                                                                                                                                                                                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Modelo de bandas salariales</li> </ul>                                                                                                                                                                 |
| <b>Igualdad de trato e igualdad de oportunidades para todos &gt; Formación y desarrollo de competencias</b>                                                                                                 |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Efecto positivo:</b><br>Desarrollo y refuerzo de las competencias de los empleados y empleadas. (a corto y largo plazo)                                                                                  | <b>KTC</b>                     | <b>Inside-out:</b><br>Gracias a las oportunidades de formación continua individualizadas, los empleados y empleadas pueden ampliar sus habilidades, subsanar en su caso las carencias de cualificación o conocimientos que podrían suponer un inconveniente (por ejemplo, la barrera lingüística) y, de este modo, alcanzar un mayor valor en el mercado laboral. (potencialmente) | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Identificación continua de las necesidades de formación</li> <li>■ Colaboración con centros educativos y socios</li> </ul>                                                                             |
| <b>Igualdad de trato e igualdad de oportunidades para todos &gt; Empleo e inclusión de personas con discapacidad</b>                                                                                        |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Impacto positivo:</b><br>Igualdad de oportunidades y diversidad. (a corto y largo plazo)                                                                                                                 | <b>KTC</b>                     | <b>Inside-out:</b><br>Los empleados y empleadas experimentan la diversidad en la empresa y la igualdad de oportunidades gracias a la inclusión de personas con discapacidad. (en la práctica)                                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Estrategia de personal</li> <li>■ Equipo de anotación responsable</li> </ul>                                                                                                                           |
| <b>Igualdad de trato e igualdad de oportunidades para todos &gt; Diversidad</b>                                                                                                                             |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Impacto positivo/opportunidad:</b><br>Diversidad mediante iniciativas de diversidad y la contratación de empleados y empleadas de diferentes culturas, orientaciones y orígenes. (a corto y largo plazo) | <b>KTC</b>                     | <b>Inside-out:</b><br>Los empleados y empleadas experimentan la igualdad de oportunidades, así como la diversidad y la inclusión, lo que contribuye a la cultura corporativa. (de hecho)<br><br><b>Outside-in:</b><br>Mayor capacidad para atraer y retener a talentos diversos, con efectos positivos en la cultura corporativa y la innovación.                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Estrategia de personal</li> </ul>                                                                                                                                                                      |
| <b>Otros derechos laborales &gt; Protección de datos</b>                                                                                                                                                    |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Repercusión negativa:</b><br>Los empleados y empleadas sufren una vulneración de su privacidad debido a infracciones de la protección de datos. (a corto y largo plazo)                                  | <b>KTC</b>                     | <b>Inside-out:</b><br>Violación de la privacidad debido a un tratamiento incorrecto de los datos personales o a unas medidas de seguridad insuficientes. (potencialmente)                                                                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Normas estrictas de protección de datos</li> <li>■ Revisiones y formación continuas</li> </ul>                                                                                                         |

| Impactos materiales, riesgos y oportunidades | Posición en la cadena de valor | Descripción | Medidas |
|----------------------------------------------|--------------------------------|-------------|---------|
|----------------------------------------------|--------------------------------|-------------|---------|

## Mano de obra en la cadena de valor (ESRS S2)

### Condiciones laborales > Salud y seguridad

|                                                                                                                                    |            |                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Efecto negativo:</b><br>Accidentes laborales de los trabajadores en la cadena de valor.<br>(a corto y largo plazo)              |            | <b>Inside-out:</b><br>Efectos negativos sobre la salud y la seguridad de los trabajadores de la cadena de valor como consecuencia de los accidentes laborales.<br>(potencialmente) | <ul style="list-style-type: none"> <li>Gestión de las relaciones con los proveedores</li> <li>Auditorías a proveedores y reuniones de revisión</li> <li>Normas estrictas para los proveedores de los países en desarrollo (véase el Código de Conducta para Proveedores)</li> </ul> |
| <b>Riesgo:</b><br>Interrupción de la cadena de suministro debido a problemas laborales en el proveedor.<br>(a medio y largo plazo) | <b>KTC</b> | <b>Outside-in:</b><br>Retrasos en la producción, aumento de los costes de aprovisionamiento, posible pérdida de volumen de negocio                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Supervisión periódica de los proveedores</li> <li>Prácticas de aprovisionamiento éticas</li> <li>Diversificación de la cadena de suministro</li> </ul>                                                                                       |

### Otros derechos laborales > Trabajo infantil y trabajo forzoso

|                                                                                                            |  |                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Repercusiones negativas:</b><br>Trabajo infantil oculto y/o trabajo forzoso.<br>(a corto y largo plazo) |  | <b>Inside-out:</b><br>Riesgo de trabajo infantil y/o trabajo forzoso en las empresas de los proveedores de los países en desarrollo.<br>(potencial) | <ul style="list-style-type: none"> <li>Gestión de las relaciones con los proveedores</li> <li>Auditorías a proveedores y reuniones de revisión</li> <li>Normas estrictas para los proveedores de países en desarrollo</li> </ul> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## Comunidades afectadas (ESRS S3)<sup>1)</sup>

### Derechos económicos, sociales y culturales de las comunidades > Alojamiento adecuado

|                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                   |                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Impacto positivo/ oportunidad:</b><br>Reducción de la contaminación ambiental, las partículas en suspensión y el ruido mediante soluciones de peaje y gestión del tráfico.<br>(a corto y largo plazo)                                                                                      | <b>KTC</b><br><b>&gt;&gt;&gt;</b> | <b>Inside-out:</b><br>Mejora de la calidad del aire con efectos positivos para la salud de las personas que viven en las inmediaciones.<br>(de hecho)                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo continuo e innovación en productos y servicios para la reducción de emisiones</li> </ul>                                                                                                                                    |
| <b>Oportunidad:</b><br>Acceso a los mercados locales y al talento mediante la integración en la comunidad.<br>(a corto y largo plazo)                                                                                                                                                         | <b>KTC</b>                        | <b>Outside-in:</b><br>Mayor presencia en el mercado local con una imagen positiva, incorporación de la experiencia local, ventajas en los costes gracias a una plantilla distribuida a nivel mundial. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Fomento de la comprensión cultural de las comunidades locales</li> <li>Contratación de personal local y adquisición de materiales</li> </ul>                                                                                           |
| <b>Oportunidad:</b><br>La gestión del tráfico, las opciones de peaje inteligentes y los servicios de peaje para smartphones permiten mejorar la eficiencia y la fluidez del tráfico, así como la accesibilidad a las zonas residenciales y a las empresas locales.<br>(a corto y largo plazo) | <b>KTC</b><br><b>&gt;&gt;&gt;</b> | <b>Outside-in:</b><br>Mayor satisfacción del cliente, aceptación del sistema y demanda de los productos y servicios de Kapsch TrafficCom.                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mejora continua y adaptación de los productos y servicios a las necesidades de las comunidades locales y los usuarios</li> <li>Mejora del servicio de atención al cliente</li> <li>Colaboración con las autoridades locales</li> </ul> |
| <b>Efecto positivo:</b><br>La gestión del tráfico aumenta la seguridad vial.<br>(a corto y largo plazo)                                                                                                                                                                                       | <b>&gt;&gt;&gt;</b>               | <b>Inside-out:</b><br>La gestión del tráfico mejora la seguridad vial.<br>(de hecho)                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Identificación de usuarios vulnerables de la vía pública</li> </ul>                                                                                                                                                                    |

<sup>1)</sup> Las repercusiones, los riesgos y las oportunidades relacionados con las comunidades afectadas están vinculados al modelo de negocio de Kapsch TrafficCom en beneficio de sus clientes. Lo mismo se aplica a las medidas aquí mencionadas.

| Impactos materiales, riesgos y oportunidades                                                                                                   | Posición en la cadena de valor | Descripción                                                                                                                                                                                           | Medidas                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Efecto positivo:</b><br>Los peajes permiten financiar el mantenimiento de la infraestructura viaria.<br>(a corto y largo plazo)             | >>>                            | <b>Inside-out:</b><br>Los peajes generan ingresos que permiten el mantenimiento de la infraestructura viaria; esto se traduce en una mayor seguridad para los usuarios de la carretera.<br>(de hecho) | <ul style="list-style-type: none"> <li>Soluciones para las autoridades</li> <li>Demostraciones y formación</li> </ul>                                                                                                                                                |
| <b>Efecto negativo:</b><br>Riesgos para la seguridad personal debido a una seguridad insuficiente de los productos.<br>(a corto y largo plazo) | >>>                            | <b>Inside-out:</b><br>Peligro para la seguridad personal de la población en caso de incumplimiento de los criterios de seguridad.<br>(potencial)                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Garantizar el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios de seguridad vigentes</li> <li>Consideración de las normas de seguridad aplicables en el marco del desarrollo y la homologación de productos</li> </ul> |

## Gobernanza empresarial (ESRS G1)

### Cultura corporativa

|                                                                                                                                                                                                                    |                   |                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Efecto negativo/riesgo:</b><br>Cultura corporativa agobiante, mal orientada o mal comunicada.<br>(a corto y largo plazo)                                                                                        | <b>KTC</b><br>>>> | <b>Inside-out:</b><br>Pérdida de la confianza de los ciudadanos en la empresa.<br>(potencial)                                                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Comunicación clara de los valores de la empresa</li> <li>Formación para directivos</li> <li>Retroalimentación periódica a los empleados</li> </ul>                                               |
| <b>Efecto positivo/oportunidad:</b><br>Mejora de la satisfacción de los empleados y de la imagen de la empresa gracias a una cultura corporativa y unas prácticas empresariales éticas.<br>(a corto y largo plazo) | <b>KTC</b><br>>>> | <b>Inside-out:</b><br>La cultura corporativa y las prácticas comerciales constituyen una base sólida para establecer relaciones exitosas, de confianza y duraderas con los empleados, los clientes y los socios comerciales.<br>(de hecho) | <ul style="list-style-type: none"> <li>Estrategia de personal con un fuerte enfoque en el liderazgo de servicio</li> <li>Ética, diversidad y cooperación</li> <li>Comunicación clara de los valores de la empresa</li> </ul>            |
| <b>Repercusiones negativas/riesgos:</b><br>Pérdida de la confianza de los clientes o vulneración de la privacidad debido a una fuga de datos.<br>(a corto y largo plazo)                                           | <b>KTC</b><br>>>> | <b>Inside-out:</b><br>Riesgos para la privacidad de los usuarios del transporte en caso de cumplimiento insuficiente de la normativa de protección de datos.<br>(potencialmente)                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Aplicación de medidas sólidas de ciberseguridad</li> <li>Auditorías periódicas</li> <li>Comunicación con los clientes</li> </ul>                                                                 |
| <b>Riesgo:</b><br>Problemas legales y sanciones económicas por incumplimiento de la legislación en materia de protección de datos.<br>(a medio y largo plazo)                                                      | <b>KTC</b><br>>>> | <b>Outside-in:</b><br>Gastos legales, multas, posible daño a la imagen de la empresa, interrupciones operativas.                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Comprobaciones periódicas de cumplimiento normativo</li> <li>Asesoramiento jurídico</li> <li>Cumplimiento de la legislación y las mejores prácticas en materia de protección de datos</li> </ul> |

| Impactos materiales, riesgos y oportunidades                                                                                                                                             | Posición en la cadena de valor | Descripción                                                                                                          | Medidas                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Oportunidad:</b><br>Efectos positivos derivados del uso responsable de la inteligencia artificial (IA) y el análisis de datos para la gestión del tráfico.<br>(a corto y largo plazo) | <b>KTC</b><br>>>>              | <b>Outside-in:</b><br>Mejora de la percepción pública, diferenciación en el mercado, mayor satisfacción del cliente. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo de directrices éticas para el uso de la IA</li> <li>Directrices claras sobre el uso de datos</li> <li>Supervisión continua de las prácticas</li> </ul> |

#### Compromiso político y actividades de presión

|                                                                                                                                                                                           |                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Impacto positivo/oportunidad:</b><br>El compromiso político y las actividades de presión conducen a tecnologías interoperables y a estándares industriales.<br>(a medio y largo plazo) | <b>KTC</b><br>>>> | <b>Inside-out:</b><br>La estandarización, la compatibilidad con versiones anteriores y la gestión de frecuencias permiten la integración de nuevas tecnologías en la infraestructura existente y, por lo tanto, dan lugar a una mayor oferta, precios competitivos y un ahorro de recursos para los clientes, ya que los productos pueden utilizarse durante más tiempo antes de tener que ser sustituidos por tecnología obsoleta y sin soporte.<br>(de hecho)                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Expertos en actividades de normalización y asuntos de la UE</li> <li>Pertenencia a diversas asociaciones sectoriales</li> </ul> |
|                                                                                                                                                                                           |                   | <b>Outside-in:</b><br>Permanencia de las inversiones en instalaciones y de los conocimientos especializados del personal mediante el establecimiento y la aplicación de un marco jurídico sostenible en el ámbito de la regulación e estandarización interoperables de las frecuencias. El objetivo es modernizar las tecnologías de forma sostenible y evitar que las soluciones existentes queden obsoletas prematuramente por ser incompatibles con las nuevas tecnologías. |                                                                                                                                                                        |

#### Gestión de las relaciones con los proveedores, incluidas las prácticas de pago

|                                                                                                                                         |            |                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Impacto positivo/oportunidad:</b><br>Fortalecimiento de las relaciones con clientes y socios comerciales.<br>(a corto y largo plazo) | <b>KTC</b> | <b>Inside-out:</b><br>Las relaciones de confianza y a largo plazo de la empresa permiten la continuidad empresarial de los socios comerciales y las comunidades locales, y mejoran la confianza y la eficiencia en el mercado en su conjunto.<br>(de hecho) | <ul style="list-style-type: none"> <li>Fomento de la transparencia</li> <li>Selección de socios comerciales</li> <li>Colaboración a largo plazo</li> <li>Cumplimiento de las normas éticas</li> </ul> |
|                                                                                                                                         |            | <b>Outside-in:</b><br>La colaboración transparente con clientes y socios comerciales fomenta los contratos a largo plazo y los proyectos conjuntos innovadores.                                                                                             |                                                                                                                                                                                                       |

#### Corrupción y soborno > Prevención y detección, incluida la formación

|                                                                                                                                         |            |                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Oportunidad:</b><br>Comportamiento correcto en todo el sector en relación con la corrupción y el soborno.<br>(a corto y largo plazo) | <b>KTC</b> | <b>Outside-in:</b><br>Imagen positiva de la empresa y, en consecuencia, captación de socios comerciales éticos, así como creación y fidelización de la cartera de clientes. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lucha contra la corrupción</li> <li>Formación anticorrupción</li> <li>Prácticas transparentes</li> <li>Selección de socios comerciales</li> <li>Código de conducta público para prácticas empresariales éticas</li> </ul> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| Impactos materiales, riesgos y oportunidades                                                                                                                               | Posición en la cadena de valor | Descripción                                                                                                                                                                                                                                               | Medidas                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Corrupción y soborno &gt; Incidentes</b>                                                                                                                                |                                |                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Repercusión negativa/ riesgo:</b><br>Exclusión de la participación en licitaciones públicas debido a condenas por corrupción o soborno.<br>(a corto y largo plazo)<br>) | <b>KTC</b><br>>>>              | <b>Inside-out:</b><br>Pérdida de confianza de los ciudadanos en las autoridades; merma de la competitividad.<br>(potencialmente)<br><br><b>Outside-in:</b><br>Pérdida de fuentes de ingresos, afectación a largo plazo de las perspectivas empresariales. | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Obligación de cumplir la normativa</li> <li>■ Formación en materia de lucha contra la corrupción</li> <li>■ Medidas correctivas inmediatas en caso de infracciones cometidas</li> <li>■ Restablecimiento de la confianza en las autoridades</li> </ul> |

Los impactos materiales, riesgos y oportunidades identificados no han dado lugar a ajustes en el modelo de negocio, ni cabe esperar que lo hagan.

Las relaciones comerciales más importantes de Kapsch TrafficCom, que contribuyen a los impactos materiales, son, por un lado, las que mantiene con los proveedores y, por otro, las que mantiene con los clientes. Los impactos derivados de las relaciones comerciales con los proveedores se indican en la tabla anterior como «upstream». Afectan principalmente a las emisiones generadas por los productos adquiridos, así como a las condiciones laborales y las prácticas comerciales en la cadena de valor. Los impactos derivados de las relaciones comerciales con los clientes se indican como «downstream». Estos se ven influidos de manera decisiva por los requisitos del sistema definidos por los clientes en las licitaciones de sistemas de transporte inteligentes y por la medida en que dichos requisitos permiten adoptar medidas de mejora adicionales. Los impactos derivados de la propia actividad de Kapsch TrafficCom se indican en la tabla anterior como «KTC».

Durante el período del informe no se identificaron riesgos u oportunidades no financieros significativos que tuvieran repercusiones financieras sustanciales a corto plazo en la situación financiera, el rendimiento financiero o los flujos de caja de la empresa. Asimismo, no existen riesgos no financieros significativos que puedan requerir un ajuste considerable de los valores contables de los activos o pasivos en los estados financieros consolidados durante el próximo período del informe. El incumplimiento de los indicadores financieros (covenants) producido durante el período de referencia no constituye un riesgo no financiero en el sentido de este informe. No obstante, dado que los riesgos de financiación y de liquidez resultantes revisten una importancia significativa para el grupo de partes interesadas de los acreedores, se remite a la información contenida en >> **estados financieros consolidados, capítulo 1.4 «Información sobre la hipótesis de continuidad de la empresa (supuesto de continuidad)», 24 «Pasivos financieros corrientes y no corrientes», 33.3 «Riesgo de liquidez», 34 «Gestión del capital» y 37 «Hechos posteriores al cierre del balance».**

La resiliencia de la estrategia y del modelo de negocio de Kapsch TrafficCom es fundamental para poder hacer frente a los impactos materiales y riesgos y, al mismo tiempo, aprovechar las oportunidades. El marco estratégico de Kapsch TrafficCom, orientado a la innovación y la sostenibilidad, está concebido para ser adaptable y permitir a la empresa mantenerse firme en un mercado dinámico. Esta resiliencia se ve reforzada, en particular, por la orientación hacia soluciones de movilidad sostenible, así como por la consideración de aspectos de sostenibilidad fundamentales a lo largo de la cadena de valor. Las soluciones de Kapsch TrafficCom abordan retos fundamentales en el ámbito de la infraestructura viaria y de transporte – en particular, la eficiencia, el impacto medioambiental y la seguridad – y se complementan con cadenas de suministro responsables, así como con un fuerte enfoque en el personal y las estructuras de gobernanza. Impulsadas por megatendencias como la urbanización, el aumento del volumen de tráfico, los requisitos de la política climática, la digitalización y la creciente necesidad de inversión en infraestructuras, se derivan de ello oportunidades de crecimiento a largo plazo que, al mismo tiempo, refuerzan la resiliencia del modelo de negocio.

Los detalles sobre la resiliencia del modelo de negocio y de las sedes en lo que respecta a los efectos, riesgos y oportunidades derivados del cambio climático se recogen en la información de la >> **sección 2, «Información medioambiental», «Cambio climático (ESRS E1)»,** en el apartado «Análisis de resiliencia». Mediante las encuestas a los empleados, que se realizan cada seis a nueve meses, se evalúa la satisfacción de la plantilla con el fin de supervisar también la resiliencia social de la actividad empresarial. Se pueden consultar más detalles sobre la encuesta a los empleados, así como sobre la definición y aplicación de medidas, en >> **la sección 3, «Información social», «Plantilla de la empresa (ESRS S1)».** Además, Kapsch TrafficCom ha establecido un concepto de gestión de la continuidad también en el ámbito de la seguridad de la información, con el fin de evaluar las funciones empresariales críticas para el funcionamiento y poder mantenerlas incluso en tiempos difíciles.

La revisión del análisis de materialidad realizada durante el ejercicio objeto del informe, tal y como se describe en >> la sección «Descripción del procedimiento para la identificación y evaluación de los impactos materiales, riesgos y oportunidades significativas (IRO-1)», dio lugar a los siguientes cambios a nivel de los IRO:

- IRO clasificados ahora como significativos (debido a análisis subyacentes más detallados):
  - Cambio climático (ESRS E1)/Protección del clima: Impacto positivo «Las medidas eficaces y exhaustivas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo de la cadena de valor contribuyen a mitigar el cambio climático».
  - Personal de la empresa (ESRS S1)/Condiciones laborales > Salud y seguridad: Impacto negativo «Accidentes laborales de los empleados y empleadas».
  - Comunidades afectadas (ESRS S3)/Derechos económicos, sociales y culturales de las comunidades > Vivienda adecuada: Impacto negativo «Riesgos para la seguridad personal debido a una seguridad insuficiente de los productos».
  - Gobernanza empresarial (ESRS G1)/Cultura corporativa: Impacto negativo «Riesgos para la privacidad de los usuarios de la vía pública debido a un cumplimiento insuficiente de la normativa de protección de datos».
- IROs concretadas y clasificadas como sustanciales:
  - Personal de la cadena de valor (ESRS S2)/Condiciones laborales > Salud y seguridad: Se ha precisado el impacto negativo «Accidentes laborales del personal de la cadena de valor» y ahora se formula como un impacto negativo y no como uno positivo.
- IRO que ya no se han clasificado como materiales en el ejercicio objeto del informe y que se han eliminado:
  - Uso de recursos y economía circular (ESRS E5)/Entradas de recursos, incluido el uso de recursos: riesgo «Interrupción de la cadena de suministro debido a la introducción de nuevas regulaciones sobre el consumo de recursos» (insignificante debido a cambios en el marco normativo).
  - Personal de la empresa (ESRS S1)/Condiciones laborales > Diálogo social: Impacto positivo «Mayor satisfacción gracias a la adaptación de las condiciones laborales a las necesidades de los empleados y empleadas» (debido a análisis subyacentes más detallados)

En su mayor parte, los impactos, riesgos y oportunidades están cubiertos por los requisitos de información de la ESRS; para facilitar la comprensión, la información se complementa con indicadores específicos de la empresa, como la brecha salarial de género ponderada por estructura y el «eNPS».

## 1.4 Gestión de los impactos, riesgos y oportunidades.

### Descripción del procedimiento para identificar y evaluar los impactos materiales, riesgos y oportunidades materiales (IRO-1).

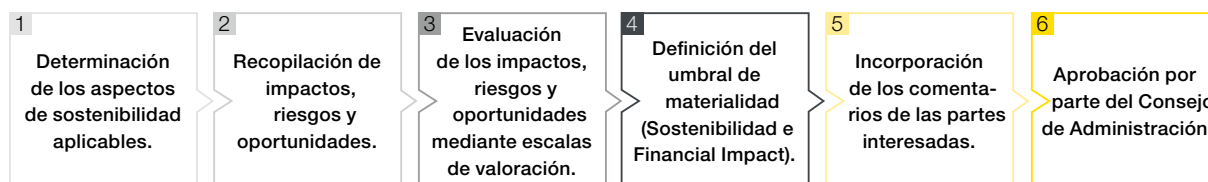
#### Generalidades.

Los impactos materiales, riesgos y oportunidades descritos se identificaron en el ejercicio 2023/24 mediante un análisis de materialidad exhaustivo, que se revisó tanto en el ejercicio 2024/25 como en el ejercicio 2025/26. Para ello se partió del siguiente escenario:

- Kapsch TrafficCom sigue existiendo en su forma actual como proveedor de soluciones de peaje y gestión del tráfico.
- No se abandonará ninguna de las líneas de negocio actuales ni se añadirán otras nuevas.
- La presencia global de la empresa (actividad comercial y sedes) y el número de empleados se mantienen en gran medida estables.

En el análisis se aplicó el principio de la doble materialidad, con lo que se tuvieron en cuenta tanto los efectos de las actividades de Kapsch TrafficCom sobre las personas y el medio ambiente («inside-out»; impacto en la sostenibilidad) como los riesgos y oportunidades en cuanto a los efectos financieros desde el punto de vista de la empresa («outside-in»; impacto financiero).

Tanto el análisis de materialidad como las revisiones fueron llevados a cabo por el Grupo de Trabajo ESG de Kapsch TrafficCom, compuesto por representantes de diferentes áreas de la empresa con responsabilidades a nivel de todo el grupo, bajo la dirección de una responsable de ESG. De este modo, se garantizó la consideración de perspectivas específicas y relevantes a nivel local, tanto dentro de la empresa como en la cadena de valor. En casos concretos, se contó además con la colaboración de expertos de otras áreas de la empresa.



### **Paso 1: Determinación de los aspectos de sostenibilidad aplicables.**

Partiendo de los aspectos de sostenibilidad temáticos según el ESRS, se elaboró en primer lugar una lista de temas con subtemas que abarca toda la cadena de valor de Kapsch TrafficCom. Como base para ello se utilizó la lista de temas con los subtemas y sub-subtemas que figura en el párrafo AR 16 del ESRS 1.

### **Paso 2: Recopilación de impactos, riesgos y oportunidades.**

En el siguiente paso se recopilamos los impactos medioambientales y sociales, así como los riesgos y oportunidades financieros. Estos se recopilamos en su totalidad, independientemente de si inicialmente se consideraban significativos o no. Las listas fueron elaboradas por los expertos correspondientes, analizando la cadena de valor en función de cada aspecto de sostenibilidad aplicable para identificar puntos de conexión. En caso necesario, se recurrió a otros expertos internos. Posteriormente, los listados fueron debatidos y revisados por el Grupo de Trabajo ESG en varios talleres plenarios, con el fin de garantizar que se tuvieran en cuenta todos los impactos, riesgos y oportunidades.

### **Paso 3: Evaluación de los impactos, riesgos y oportunidades mediante escalas de valoración.**

La evaluación se llevó a cabo en función de varios criterios, para los que se utilizaron escalas ya existentes o, en caso necesario, se definieron otras nuevas:

- Horizonte temporal (a corto, medio y largo plazo)
- Probabilidad de ocurrencia (escala de cinco niveles: muy probable – muy improbable)
- Grado de gravedad
  - Impacto en la sostenibilidad: en función de la magnitud, el alcance y, en caso de efectos negativos, la irreversibilidad (escalas de cinco niveles en cada caso)
  - Impacto financiero: según la escala existente de gestión de riesgos empresariales

En el ámbito del cambio climático y la contaminación ambiental, también se han utilizado estudios externos para cuantificar los IRO (véase >> **sección 1.3 «Estrategia»** en «Modelo de negocio») y se han tenido en cuenta en la evaluación de la gravedad de los efectos.

Se documentaron en cada caso los fundamentos y las hipótesis utilizados para evaluar la materialidad. El valor utilizado para determinar la materialidad de **los impactos** a efectos de la presentación de informes se calculó sumando la probabilidad de ocurrencia al valor medio de la magnitud, el alcance y la irreversibilidad. Este cálculo se perfeccionó y ajustó en el marco de la revisión realizada durante el período de referencia (véase más abajo «Revisión del análisis de materialidad en el ejercicio 2025/26»).

En el marco del procedimiento de identificación, evaluación, priorización y seguimiento de **los riesgos y oportunidades** que tienen (o pueden tener) repercusiones financieras, también se examinaron y documentaron las relaciones y dependencias con los efectos mediante una referencia a los mismos. Para comprobar su exhaustividad, se verificó alternativamente la exhaustividad de ambos análisis (de impacto y financiero), asignando todos los impactos identificados a los riesgos y oportunidades correspondientes, y viceversa.

Además, se documentaron las causas, los eventos desencadenantes y las repercusiones financieras de todos los riesgos y oportunidades. En este sentido, no solo se evaluó la probabilidad de ocurrencia, sino también la magnitud financiera según una escala de cinco niveles, definiéndose esta última en función del EBIT. La materialidad financiera se calcula a partir de la suma de ambas valoraciones y corresponde a un rango que va desde menos del 1% hasta más del 10% del EBIT. Una vez alcanzado el umbral de materialidad (puntuación  $\geq 6$ ), suele subyacer – dependiendo de la combinación de los niveles de valoración – al menos un impacto financiero elevado ( $\geq 3\%$  del EBIT).

Kapsch TrafficCom utiliza, en el marco del análisis de materialidad, los enfoques de evaluación existentes del sistema de gestión de riesgos empresariales a nivel de todo el grupo. Para ello se aplica una matriz de riesgos estandarizada de 5x5, en la que se registran sistemáticamente la probabilidad de ocurrencia y las consecuencias potenciales de los riesgos y las oportunidades. Esta matriz se utiliza para todos los tipos de riesgo, incluidos los riesgos financieros, operativos, normativos y de sostenibilidad.

Los riesgos y las oportunidades se evalúan en función de su relevancia financiera y operativa potencial para la empresa. Para todos los tipos de riesgo, incluidos los de sostenibilidad, se lleva a cabo una evaluación uniforme según estos criterios, sin ponderaciones adicionales específicas.

La evaluación cualitativa la realizan expertos de los departamentos pertinentes (entre otros, sostenibilidad medioambiental, gestión de riesgos, Legal y Cumplimiento). En este proceso se tienen en cuenta, en particular, las incertidumbres relacionadas con la disponibilidad de datos y las hipótesis de estimación.

Actualmente, la priorización se lleva a cabo de manera uniforme para todos los tipos de riesgo, sin que se aplique una ponderación específica a los riesgos de sostenibilidad. Está previsto revisar la metodología con vistas a introducir ajustes específicos para las cuestiones de sostenibilidad en el marco del desarrollo continuo del sistema.

**Paso 4: Definición del umbral de materialidad (sostenibilidad e impacto financiero).**

El umbral de materialidad de un tema se fijó finalmente en el valor 6 sobre 10, de modo que un solo impacto, un solo riesgo o una sola oportunidad con un valor igual o superior a 6 ya daba lugar a que el tema de sostenibilidad se clasificara como material. A efectos de control, se revisaron los temas con un valor de 5 y se confirmó que, en todos los casos, no eran materiales.

El resultado de la clasificación de materialidad «de dentro hacia fuera» y «outside-in» coincidió en la medida en que todos los aspectos de sostenibilidad considerados materiales son relevantes tanto para los impactos medioambientales y sociales como para los riesgos y oportunidades financieros.

**Paso 5: Incorporación de los comentarios de las partes interesadas.**

Paralelamente a estos pasos, en otoño de 2023 se llevó a cabo una encuesta a las partes interesadas. Para ello, se elaboró un cuestionario en tres idiomas – alemán, inglés y español – en el que se preguntaba por la relevancia de los temas para Kapsch TrafficCom. El cuestionario incluía preguntas cerradas con una escala de respuesta del 0 al 5, así como preguntas abiertas que permitían aportar comentarios individuales, críticas y propuestas de mejora, y se envió a todos los grupos de interés relevantes: plantilla, clientes y autoridades, proveedores, asociaciones y municipios afectados, accionistas, prestamistas y analistas financieros, medios de comunicación, así como a la propia dirección. La evaluación se realizó por grupos, sin que se llevara a cabo ninguna priorización entre los grupos de partes interesadas.

Los resultados de la encuesta sobre la importancia de los temas se compararon con el análisis de materialidad y lo confirmaron. Los temas definidos como no materiales también fueron valorados por las partes interesadas como de menor importancia. Las respuestas a las preguntas abiertas contenían sugerencias e ideas que fueron analizadas por el equipo de expertos del Grupo de Trabajo ESG y comparadas con la lista de impactos, riesgos y oportunidades.

**Paso 6: Aprobación por parte del Consejo de Administración.**

El proceso y los resultados del análisis de materialidad se coordinaron con el miembro del Consejo de Administración responsable de las cuestiones ESG, Georg Kapsch, quien los aprobó definitivamente.

El siguiente gráfico ofrece una visión general del análisis de materialidad y de los temas materiales:

| Categoría | Tema de sostenibilidad |                                 | Sustainability Materiality | Financial Materiality |
|-----------|------------------------|---------------------------------|----------------------------|-----------------------|
| ✓         | ■                      | Cambio climático                | Si                         | Si                    |
| ✓         | ■                      | Contaminación ambiental         | Si                         | Si                    |
|           | ■                      | Recurso hídrico y marino        | No                         | No                    |
|           | ■                      | Biodiversidad y ecosistemas     | No                         | No                    |
| ✓         | ■                      | Economía circular               | Si                         | Si                    |
| ✓         | ■                      | Personal de la empresa          | Si                         | Si                    |
| ✓         | ■                      | Personal de la cadena de valor  | Si                         | Si                    |
| ✓         | ■                      | Comunidades afectadas           | Si                         | Si                    |
|           | ■                      | Consumidores y usuarios finales | No                         | No                    |
| ✓         | ■                      | Gestión empresarial             | Si                         | Si                    |

✓ Esencial    ■ Medio ambiente    ■ Aspectos sociales    ■ Gobierno corporativo

La toma de decisiones sobre los impactos, riesgos y oportunidades significativos en materia de sostenibilidad se lleva a cabo, por regla general, en el marco del proceso de gestión de riesgos a nivel de todo el grupo. Este proceso incluye la evaluación por parte de un equipo interdepartamental de expertos, así como la aplicación de la matriz de riesgos estandarizada 5x5.

Los procedimientos de control interno incluyen evaluaciones trimestrales y coordinaciones con los departamentos pertinentes, en particular los de sostenibilidad medioambiental, gestión de riesgos, finanzas y TI, con el fin de garantizar una base de decisión coherente y bien fundamentada. Además, existen obligaciones de información trimestral ante el Consejo de Administración para garantizar la transparencia y la trazabilidad de los resultados.

De este modo, los riesgos de sostenibilidad están plenamente integrados en la gestión de riesgos de toda la empresa. Se evalúan siguiendo los mismos métodos y procesos que los demás riesgos y se tienen en cuenta en la evaluación global del perfil de riesgo. La dirección supervisa estos riesgos en el marco de los informes de riesgo periódicos, que se utilizan para la toma de decisiones estratégicas y el ajuste de los procedimientos de gestión de riesgos.

Las oportunidades en materia de sostenibilidad se evalúan y tienen en cuenta en el marco del proceso general de gestión. Se incorporan a las decisiones estratégicas, a la planificación de inversiones y a los procesos de innovación, siempre que tengan una influencia comercial o financiera relevante.

La evaluación de los impactos y riesgos en materia de sostenibilidad se basa en fuentes de datos internas y externas, entre las que se incluyen los requisitos normativos, los parámetros de referencia del sector, así como análisis específicos de la empresa y estimaciones de expertos de las áreas funcionales.

Para garantizar una base de decisión coherente y sólida, los datos recopilados se validan según criterios establecidos. Estos criterios incluyen, en particular:

- la actualidad de los datos, para tener en cuenta los cambios en el entorno normativo y empresarial,
- la exhaustividad de los datos, especialmente en la consolidación de información procedente de diferentes áreas de la empresa,
- Trazabilidad del origen de los datos mediante la documentación de las fuentes utilizadas, así como
- comprobación de la plausibilidad, especialmente en el caso de estimaciones y supuestos basados en modelos.

La aplicación de estos criterios garantiza la calidad de la base sobre la que se toman las decisiones para el análisis de materialidad.

### **Revisión del análisis de materialidad en el ejercicio 2025/26.**

En el marco de la actualización anual del análisis de materialidad, se llevaron a cabo los siguientes pasos:

#### **1. Perfeccionamiento de la metodología de evaluación.**

Se ha perfeccionado y precisado la fórmula de cálculo para la evaluación de los impactos. Los ajustes tienen en cuenta, en particular, ponderaciones diferenciadas de la probabilidad de ocurrencia, la magnitud y el alcance de los posibles impactos, así como, cuando sea pertinente, su irreversibilidad. La fórmula se basa ahora en la media de todas las valoraciones; en el caso de los impactos relacionados con los derechos humanos, se ponderan doblemente la magnitud, el alcance y, en su caso, la irreversibilidad. El objetivo de la revisión era lograr una evaluación más coherente y significativa en todos los ámbitos temáticos. La escala existente del 1 al 10 se mantuvo sin cambios y sigue estando totalmente alineada con la sistemática de la materialidad financiera. Asimismo, se mantuvo sin cambios el umbral para la clasificación como «material».

#### **2. Revisión de los contenidos existentes.**

Se revisaron todos los impactos, riesgos y oportunidades, tanto reales como potenciales, identificados, en cuanto a su actualidad y relevancia, y se adaptaron cuando fue necesario.

#### **3. Incorporación de nuevos aspectos.**

Se han debatido los posibles nuevos impactos, riesgos y oportunidades relevantes y, cuando ha sido necesario, se han incluido en el análisis.

**Resultados de la revisión.** El número de impactos, riesgos y oportunidades clasificados como significativos solo ha variado ligeramente. Esto refleja que el modelo de negocio subyacente de Kapsch TrafficCom no ha cambiado de forma sustancial durante el periodo del informe y que las condiciones marco esenciales se han mantenido en gran medida estables. A nivel temático, la revisión reveló que, dentro de la información social, el subtema «Protección de la salud y seguridad de los trabajadores de la propia empresa» debe clasificarse ahora como significativo. Además, no se produjeron más cambios a nivel temático. Solo se precisaron, completaron o eliminaron determinados impactos, riesgos y oportunidades en el marco de la actualización.

El análisis de materialidad se lleva a cabo periódicamente cada tres años y, por lo tanto, está previsto de nuevo para el ejercicio 2026/27. Si en el tercer año ya se vislumbran cambios significativos para el año siguiente – por ejemplo, debido a la revisión de los requisitos de las ESRS –, la actualización se aplazará al cuarto año para garantizar una ejecución eficiente y coherente en el tiempo.

## **Temas de sostenibilidad.**

### ***Cambio climático.***

**Impactos sobre el cambio climático.** El proceso de identificación y evaluación de los impactos relacionados con el clima se inició mediante la representación de las actividades y los planes de Kapsch TrafficCom a lo largo de la cadena de valor, de conformidad con el análisis de materialidad.

Al igual que cualquier empresa, Kapsch TrafficCom genera emisiones de gases de efecto invernadero a través de sus propias operaciones, su cadena de suministro ascendente y el funcionamiento descendente de sus soluciones. Además, Kapsch TrafficCom y su cadena de valor necesitan electricidad. No obstante, ni Kapsch TrafficCom ni su cadena de valor son intensivas en energía ni en emisiones de gases de efecto invernadero. Dado que Kapsch TrafficCom no tiene intención de modificar ni ampliar su modelo de negocio, no se prevén fuentes adicionales de emisiones de gases de efecto invernadero en el futuro.

Kapsch TrafficCom ha identificado todos los impactos relevantes para el clima en sus propias operaciones y a lo largo de la cadena de valor, incluidos los impactos reales y potenciales sobre el cambio climático, mediante la evaluación de todos los alcances y categorías de acuerdo con el Protocolo de Gases de Efecto Invernadero (GHG). Los alcances 1 y 2 están relacionados con sus propias operaciones, que consisten principalmente en actividades de oficina. La evaluación realizada hasta la fecha de las emisiones de los centros de producción ha puesto de manifiesto que ambos centros presentan menos emisiones que algunas de las oficinas de mayor tamaño. Para el Alcance 3 se llevó a cabo una evaluación de materialidad de conformidad con la norma ISO 14064-1:2018. El resultado fue que los principales factores son la adquisición de materiales y servicios, así como el uso de los productos vendidos. Se prevé que esta situación se mantenga en el futuro.

**Riesgos físicos relacionados con el clima.** El proceso de identificación y evaluación de los riesgos y oportunidades físicos relacionados con el clima también se puso en marcha mediante la representación de las actividades y los planes de Kapsch TrafficCom a lo largo de la cadena de valor, de conformidad con el análisis de materialidad.

Teniendo en cuenta los peligros relacionados con el clima (según la tabla del ESRS E1-1, párrafo AR 11), se evaluaron los puntos vulnerables en relación con los riesgos físicos en las propias instalaciones y a lo largo de la cadena de valor. Se constató que podrían producirse efectos potenciales de las amenazas relacionadas con el clima en la cadena de suministro de Kapsch TrafficCom, sus instalaciones y sus soluciones en funcionamiento debido a condiciones meteorológicas extremas, que se tienen en cuenta en el escenario más pesimista del IPCC (Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático de las Naciones Unidas), SSP (Shared Socioeconomic Pathways, trayectorias socioeconómicas compartidas) 5-8,5, en el que se contempla un aumento de las temperaturas globales de 4,3 °C para el año 2100.

En el marco del análisis de materialidad, se clasificaron los riesgos climáticos físicos a lo largo de los horizontes temporales definidos en dicho escenario.

Kapsch TrafficCom analizó todas sus instalaciones y actividades empresariales a lo largo de la cadena de valor. Esto incluyó, en particular:

- Cadena de suministro ascendente
- Sedes administrativas
- Centros de producción
- Solución de peaje y gestión del tráfico en funcionamiento

Los horizontes temporales aplicados coinciden con los horizontes de planificación financiera estratégica y se extienden hasta 2050. La definición se expuso al principio de esta sección.

Kapsch TrafficCom considera que la interrupción de las cadenas de suministro constituye un riesgo físico significativo relacionado con el clima, ya que algunos materiales importantes solo pueden obtenerse en determinadas regiones geográficas y las rutas de transporte, por un lado, son largas y, por otro, conllevan diversos riesgos imprevisibles (por ejemplo, la infraestructura de muchos puertos podría verse afectada, las malas condiciones meteorológicas, etc.). Por ello, la gestión de la cadena de suministro (Supply Chain Management) de Kapsch TrafficCom ha aplicado la siguiente estrategia de diversificación:

La diversificación de la cadena de suministro se lleva a cabo siguiendo un enfoque basado en el riesgo. Todos los artículos de compra críticos para las soluciones de la empresa se analizan para determinar si existe un segundo fabricante disponible. Además, cada artículo se clasifica en una categoría de producto que se corresponde con su nivel de criticidad para la empresa y el riesgo asociado (combinación de impacto y probabilidad de ocurrencia). También se clasifican los artículos fabricados por un único fabricante según un diseño específico, y se evalúa su riesgo. Si el riesgo de un artículo de fuente única es lo suficientemente bajo, se acepta. Para los artículos críticos se elaboran planes de mitigación. Estos tienen en cuenta cuánto tiempo llevaría la incorporación de un proveedor alternativo y a partir de cuándo estaría disponible el artículo alternativo. Durante este periodo, se almacena, en la medida de lo posible, la demanda habitual o prevista de dicho artículo.

Debido a la naturaleza específica de los equipos y la maquinaria, los centros de producción y desarrollo de hardware no pueden trasladarse fácilmente a otras ubicaciones en caso de amenazas relacionadas con el clima. Para evaluar el riesgo asociado, Kapsch TrafficCom ha analizado internamente en qué medida los centros de producción de Viena y Mississauga están preparados en lo que respecta a la protección climática y al nivel de riesgo actual y potencial en el futuro. El resultado fue que, debido a su ubicación geográfica, ninguna de las dos sedes presenta riesgos físicos elevados relacionados con el clima y, además, se han aplicado medidas suficientes para mitigar todos los riesgos físicos climáticos significativos.

En cuanto a las oficinas, todas las sedes son alquiladas, por lo que los riesgos climáticos físicos no entrañan para Kapsch TrafficCom un potencial de riesgos climáticos financieros. Las actividades que se llevan a cabo en las oficinas pueden trasladarse fácilmente a otras sedes.

En cuanto a las soluciones en funcionamiento, la infraestructura viaria está distribuida por todo el mundo. Por lo tanto, la probabilidad de que una parte significativa se vea afectada es relativamente baja. Por regla general, la infraestructura técnica viaria está diseñada para soportar condiciones meteorológicas extremas, por lo que los riesgos de daños son limitados. En caso necesario, la instalación se adapta a las necesidades locales. Esto ha llevado a la conclusión de que los riesgos climáticos físicos no son significativos para las operaciones descendentes.

En los contratos firmados con los clientes, los fenómenos climáticos se consideran, en la mayoría de los casos, casos de fuerza mayor y, por lo tanto, no suelen dar lugar a sanciones ni a reclamaciones por daños y perjuicios en relación con soluciones técnicas dañadas en los ámbitos del peaje y de la gestión del tráfico.

El análisis de escenarios tiene en cuenta los efectos previstos del escenario SSP 5-8.5 del IPCC. Además, se analizaron los riesgos climáticos físicos en la cadena de valor descendente siguiendo la clasificación de peligros climáticos establecida en el anexo A del Reglamento Delegado 2021/2139.

Los resultados anteriores, teniendo en cuenta el escenario SSP 5-8.5 del IPCC y la clasificación de riesgos climáticos mencionada, se han resumido en dos riesgos climáticos físicos. El riesgo relacionado con una posible interrupción de la cadena de suministro se ha calificado de significativo, mientras que el riesgo de daños físicos en las instalaciones y en las soluciones de peaje y gestión del tráfico se ha calificado de insignificante.

Los resultados anteriores, teniendo en cuenta el escenario SSP 1-1.9 del IPCC, se han resumido en siete riesgos climáticos transitorios. Cinco de estos riesgos se han calificado como significativos y se refieren a requisitos legales más estrictos, así como a unas exigencias cada vez mayores por parte de los clientes. Dos riesgos se han calificado como no significativos y se refieren, asimismo, a aumentos de costes debidos a cambios en la normativa.

**Riesgos y oportunidades de transición relacionados con el clima.** El proceso de identificación y evaluación de los riesgos y oportunidades de transición relacionados con el clima se inició con la representación de las actividades y los planes de Kapsch TrafficCom a lo largo de la cadena de valor, de conformidad con el análisis de

materialidad. En el marco del análisis de materialidad, se clasificaron los riesgos climáticos transitorios a lo largo de los horizontes temporales allí definidos, y se examinaron todas las actividades comerciales y las instalaciones a lo largo de la cadena de valor en relación con los eventos transitorios previstos.

Las actividades empresariales y las instalaciones de Kapsch TrafficCom se han evaluado exhaustivamente en relación con posibles eventos de transición: la cartera de productos tiene como objetivo promover la reducción de las emisiones del tráfico, por lo que no cabe esperar que los eventos transitorios den lugar a restricciones o prohibiciones. Las instalaciones no incluyen ningún «activo varado» potencial, ya que no cabe esperar que se produzcan acontecimientos transitorios que lo provoquen.

Los eventos transitorios identificados, que podrían producirse a corto, medio o largo plazo, consisten exclusivamente en una normativa cada vez más estricta y en cambios en las exigencias de los clientes. La normativa ya vigente o previsible se ha tenido en cuenta en riesgos definidos específicamente. Actualmente no se prevén otras normativas más estrictas.

Los resultados anteriores, teniendo en cuenta el escenario más conservador para los acontecimientos transitorios del escenario SSP 1-1.9 del IPCC, se han resumido en siete riesgos climáticos transitorios.

No hay actividades empresariales ni activos, ya sea a corto, medio o largo plazo, que sean incompatibles con una economía climáticamente neutra. Además, no hay actividades empresariales ni activos que requieran una adaptación que suponga un esfuerzo significativo.

Los horizontes temporales aplicados coinciden con los horizontes de planificación financiera estratégica. La definición ya se ha expuesto al principio. En la información financiera no se han realizado supuestos adicionales relacionados con el clima que contradigan los escenarios climáticos anteriores.

Los riesgos relacionados con el clima se han analizado de acuerdo con la información indicada en el párrafo AR 11 del documento ESRS E1-1 y se han evaluado basándose en el escenario SSP 5-8.5 del IPCC.

Para analizar la exposición de las instalaciones y las actividades empresariales en relación con los riesgos físicos, se ha tenido en cuenta toda la cadena de valor, tal y como se ha descrito anteriormente. El equipo de sostenibilidad medioambiental ha llevado a cabo el análisis en coordinación con expertos internos de los departamentos afectados (por ejemplo, Legal y Cumplimiento, Finanzas, Producción y Gestión de la Cadena de Suministro), lo ha incorporado en el análisis de materialidad y lo ha coordinado con el Grupo de Trabajo ESG.

Al igual que en el caso de los riesgos físicos, se ha evaluado la exposición de las instalaciones y las actividades empresariales en relación con los acontecimientos transitorios a lo largo de toda la cadena de valor. El equipo de sostenibilidad medioambiental también ha llevado a cabo este análisis en coordinación con expertos internos de los departamentos afectados (por ejemplo, Legal y Cumplimiento, Finanzas, Producción y Gestión de la Cadena de Suministro), lo ha incorporado en el marco del análisis de materialidad y lo ha coordinado con el Grupo de Trabajo ESG.

### **Contaminación ambiental.**

Se han analizado las sedes y las actividades empresariales, así como toda la cadena de valor de Kapsch TrafficCom, en función de su potencial de contaminación medioambiental, prestando especial atención a los centros de producción. En el proceso de producción, las máquinas solo consumen electricidad, por lo que no se generan partículas finas derivadas de posibles procesos de combustión. Además, no se producen vertidos incontrolados al medio ambiente, lo que evita la contaminación del suelo.

Por otra parte, Kapsch TrafficCom solo cuenta con oficinas cuyo potencial de contaminación ambiental es equivalente al de los hogares.

Las soluciones en funcionamiento también solo consumen electricidad, por lo que no existe ningún potencial de contaminación. Al contrario, se ha demostrado que las soluciones de peaje y gestión del tráfico contribuyen a mejorar la calidad del aire.

En el marco de la encuesta a las partes interesadas, se recabó su valoración sobre la importancia y la satisfacción, así como propuestas de mejora. La participación de las comunidades afectadas se llevó a cabo exclusivamente de forma indirecta a través de sus representantes legítimos, como las autoridades o los ayuntamientos.

En última instancia, el tema de la sostenibilidad se identificó como esencial debido a los efectos positivos y las oportunidades que ofrece la mejora de la calidad del aire.

### ***Recurso hídrico y marino.***

Las sedes de Kapsch TrafficCom se analizaron además en relación con los recursos hídricos y marinos. También en este caso se prestó especial atención a los centros de producción. En el proceso de producción, las máquinas utilizan únicamente electricidad. No se llevan a cabo procesos basados en agua, por lo que no se producen aguas residuales contaminadas ni vertidos incontrolados al medio ambiente. En los centros de producción y en las oficinas, el consumo de agua se limita a cantidades domésticas. Las soluciones operativas tampoco requieren agua.

En el marco de la encuesta a las partes interesadas, se recabaron valoraciones sobre la importancia y la satisfacción, así como propuestas de mejora. La participación de las comunidades afectadas se llevó a cabo exclusivamente de forma indirecta a través de sus representantes legítimos, como las autoridades o los ayuntamientos.

### ***Biodiversidad y ecosistemas.***

Las instalaciones de Kapsch TrafficCom también se analizaron en relación con el aspecto de sostenibilidad de la biodiversidad y los ecosistemas. En el marco del análisis de materialidad, se analizaron todos los elementos de la cadena de valor en cuanto a posibles impactos, riesgos y oportunidades. Sobre la base de un análisis interno de las sedes relevantes y las etapas de la cadena de valor, no se identificaron dependencias, riesgos ni impactos significativos en relación con la biodiversidad y los ecosistemas.

Kapsch TrafficCom adquiere componentes electrónicos en cantidades relativamente reducidas, por lo que el impacto sobre la biodiversidad derivado de la extracción de materias primas es también escaso. En el marco del modelo de negocio, solo se utiliza terreno para las sedes administrativas y los centros de producción. Estos centros se encuentran en entornos urbanos y, dado que la producción de hardware desempeña un papel secundario, su tamaño es insignificante. No se necesita agua para la producción ni para el funcionamiento de las soluciones. Por lo tanto, no se han identificado impactos materiales, riesgos ni oportunidades materiales. Este análisis se ha llevado a cabo a lo largo de toda la cadena de valor, de conformidad con los requisitos de la norma ISO 14001 sobre la evaluación del impacto ambiental, incluida la evaluación sistemática de los aspectos medioambientales basándose en criterios definidos, como el alcance (gravedad del impacto medioambiental), la probabilidad de ocurrencia, la capacidad de la empresa para controlarlo e influir en él, así como la relevancia en condiciones normales, anormales y de emergencia.

Se identificaron impactos y riesgos negativos relacionados con los componentes electrónicos, aunque se consideraron no significativos. Además, no se identificaron riesgos sistémicos significativos a lo largo de la cadena de valor, ni tampoco otras dependencias de la biodiversidad, los ecosistemas y sus servicios. Estos riesgos se identificaron y evaluaron, por un lado, mediante el análisis de escenarios y de resiliencia y, por otro, de conformidad con los requisitos de la norma ISO 14001 para la evaluación de impacto ambiental. Asimismo, se tuvieron en cuenta los posibles impactos negativos relacionados con la construcción y explotación de carreteras como requisito previo para los sistemas de peaje y de gestión del tráfico; sin embargo, dado que la construcción de carreteras no es una consecuencia directa de la actividad comercial de Kapsch TrafficCom, estos impactos se clasificaron como no materiales en lo que respecta a la empresa.

En el marco de la encuesta a las partes interesadas, se recabó información sobre la valoración de la importancia y la satisfacción, así como propuestas de mejora. La participación de las comunidades afectadas se llevó a cabo exclusivamente de forma indirecta a través de sus representantes legítimos, como las autoridades o los ayuntamientos.

Las oficinas y los centros de producción se encuentran en entornos urbanos y, por lo tanto, no en zonas con biodiversidad que requiera protección; Kapsch TrafficCom ha llegado a la conclusión de que no es necesario adoptar medidas correctivas.

### ***Uso de recursos y economía circular.***

Se analizaron los componentes de la cadena de valor, así como los flujos de materiales y las actividades empresariales de Kapsch TrafficCom, en relación con el aspecto de sostenibilidad «Uso de recursos y economía circular», con el fin de identificar posibles impactos, riesgos y oportunidades. Para ello se aplicó el método de evaluación del análisis de materialidad.

En la cadena de valor ascendente, se identificaron en la cadena de suministro riesgos derivados de la introducción de nuevas regulaciones, así como de la escasez de recursos, lo que en ambos casos puede dar lugar a un aumento de los costes. Además, la empresa puede convertir los impactos positivos en oportunidades mediante soluciones que ahorren recursos.

En el marco de la encuesta a las partes interesadas, se recabó su valoración sobre la importancia y la satisfacción, así como propuestas de mejora. La participación de las comunidades afectadas se llevó a cabo exclusivamente de forma indirecta a través de sus representantes legítimos, como las autoridades o los ayuntamientos.

### **Gobierno corporativo.**

También en el aspecto de sostenibilidad «Gobernanza empresarial» se identificaron los impactos, riesgos y oportunidades a lo largo de los (sub)temas. Debido a la participación en licitaciones públicas o de entidades afines al Estado, se prestó especial atención al comportamiento en relación con la corrupción y el soborno, así como al cabildeo. Dada la orientación técnica de la empresa, también se tuvieron en cuenta el tratamiento de los datos y la inteligencia artificial.

### **Obligaciones de información incluidas en el ESRS y cubiertas por la declaración de sostenibilidad (IRO-2).**

| Obligación de información                                                                                                                            | Página     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>1 Información general (ESRS 2)</b>                                                                                                                | <b>37</b>  |
| Bases generales para la elaboración de la declaración de sostenibilidad (BP-1)                                                                       | 37         |
| Información relativa a circunstancias concretas (BP-2)                                                                                               | 37         |
| El papel de los órganos de dirección y de supervisión (GOV-1)                                                                                        | 39         |
| Información y aspectos de sostenibilidad que abordan los órganos de dirección y de supervisión de la empresa (GOV-2)                                 | 40         |
| Incorporación del rendimiento en materia de sostenibilidad en los sistemas de incentivos (GOV-3)                                                     | 41         |
| Declaración sobre el deber de diligencia (GOV-4)                                                                                                     | 42         |
| Gestión de riesgos y controles internos de la información sobre sostenibilidad (GOV-5)                                                               | 42         |
| Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor (SBM-1)                                                                                              | 44         |
| Intereses y puntos de vista de las partes interesadas (SBM-2)                                                                                        | 49         |
| Impactos materiales, riesgos y oportunidades, y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (SBM-3)                                      | 52         |
| Descripción del procedimiento para identificar y evaluar los impactos materiales, riesgos y oportunidades materiales (IRO-1)                         | 61         |
| Requisitos de información incluidos en el ESRS y cubiertos por la declaración de sostenibilidad (IRO-2)                                              | 69         |
| <b>2 Información medioambiental</b>                                                                                                                  | <b>74</b>  |
| <b>2.1 Información conforme al artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento sobre Taxonomía de la UE)</b>                                     | <b>74</b>  |
| <b>2.2 Cambio climático (ESRS E1)</b>                                                                                                                | <b>88</b>  |
| Impactos materiales, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (ESRS 2 SBM-3)                     | 89         |
| Plan de transición para la protección del clima (E1-1)                                                                                               | 91         |
| Conceptos relacionados con la protección del clima y la adaptación al cambio climático (E1-2)                                                        | 91         |
| Medidas y recursos relacionados con los conceptos climáticos (E1-3)                                                                                  | 92         |
| Objetivos relacionados con la protección del clima y la adaptación al cambio climático (E1-4)                                                        | 94         |
| Consumo energético y mix energético (E1-5)                                                                                                           | 95         |
| Emisiones brutas de gases de efecto invernadero de las categorías Alcance 1, 2 y 3, así como emisiones totales de gases de efecto invernadero (E1-6) | 97         |
| <b>2.3 Contaminación ambiental (ESRS E2)</b>                                                                                                         | <b>104</b> |
| Conceptos relacionados con la contaminación ambiental (E2-1)                                                                                         | 104        |
| Medidas y recursos relacionados con la contaminación ambiental (E2-2)                                                                                | 104        |
| Objetivos relacionados con la contaminación ambiental (E2-3)                                                                                         | 105        |
| Contaminación atmosférica (E2-4)                                                                                                                     | 105        |
| <b>2.4 Uso de los recursos y economía circular (ESRS E5)</b>                                                                                         | <b>106</b> |
| Conceptos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular (E5-1)                                                                      | 106        |
| Medidas y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular (E5-2)                                                             | 107        |
| Objetivos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular (E5-3)                                                                      | 108        |
| Entradas de recursos (E5-4)                                                                                                                          | 108        |
| Salidas de recursos (E5-5)                                                                                                                           | 110        |
| <b>3 Información social</b>                                                                                                                          | <b>112</b> |
| <b>3.1 Personal de la empresa (ESRS S1)</b>                                                                                                          | <b>112</b> |
| Impactos materiales, riesgos y oportunidades, y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (ESRS 2 SBM-3)                               | 113        |
| Conceptos relacionados con la plantilla de la empresa (S1-1)                                                                                         | 115        |

| Obligación de información                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Página     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Procedimientos para la participación de la plantilla de la empresa y de los representantes de los trabajadores en relación con los impactos (S1-2)                                                                                                                                                                        | 119        |
| Procedimientos para mitigar los impactos negativos y canales a través de los cuales los trabajadores de la empresa pueden expresar sus inquietudes (S1-3)                                                                                                                                                                 | 121        |
| Adopción de medidas en relación con los impactos materiales sobre la plantilla de la empresa y enfoques para la gestión de riesgos materiales y el aprovechamiento de oportunidades materiales en relación con la plantilla de la empresa, así como la eficacia de dichas medidas(S1-4)                                   | 123        |
| Objetivos relacionados con la gestión de los impactos materiales negativos, el fomento de los impactos positivos y la gestión de los riesgos y oportunidades materiales (S1-5)                                                                                                                                            | 126        |
| Características de los empleados y empleadas de Kapsch TrafficCom (S1-6)                                                                                                                                                                                                                                                  | 127        |
| Características de la mano de obra externa de Kapsch TrafficCom (S1-7)                                                                                                                                                                                                                                                    | 129        |
| Cobertura del convenio colectivo y diálogo social (S1-8)                                                                                                                                                                                                                                                                  | 129        |
| Indicadores de diversidad (S1-9)                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 130        |
| Personas con discapacidad (S1-12)                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 130        |
| Indicadores de salud y seguridad (S1-14)                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 131        |
| Indicadores de remuneración (S1-16)                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 132        |
| Incidentes, reclamaciones y repercusiones graves relacionadas con los derechos humanos (S1-17)                                                                                                                                                                                                                            | 133        |
| <b>3.2 Mano de obra en la cadena de valor (ESRS S2)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                   | <b>133</b> |
| Impactos, riesgos y oportunidades, y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (ESRS 2 SBM-3)                                                                                                                                                                                                               | 133        |
| Conceptos relacionados con la mano de obra en la cadena de valor (S2-1)                                                                                                                                                                                                                                                   | 135        |
| Procedimientos para la inclusión de los trabajadores de la cadena de valor en relación con los impactos (S2-2)                                                                                                                                                                                                            | 136        |
| Procedimientos para mitigar los impactos negativos y canales a través de los cuales los trabajadores de la cadena de valor pueden expresar sus inquietudes (S2-3)                                                                                                                                                         | 136        |
| Adopción de medidas en relación con los impactos materiales sobre los trabajadores de la cadena de valor y enfoques para la gestión de los riesgos materiales y el aprovechamiento de las oportunidades materiales relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor, así como la eficacia de dichas medidas (S2-4) | 137        |
| Objetivos relacionados con la gestión de los impactos materiales negativos, el fomento de los impactos positivos y la gestión de los riesgos y oportunidades materiales (S2-5)                                                                                                                                            | 138        |
| <b>3.3 Comunidades afectadas (ESRS S3)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                | <b>139</b> |
| Impactos, riesgos y oportunidades, y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (ESRS 2 SBM-3)                                                                                                                                                                                                               | 140        |
| Conceptos relacionados con las comunidades afectadas (S3-1)                                                                                                                                                                                                                                                               | 141        |
| Procedimientos para la participación de las comunidades afectadas en relación con los impactos (S3-2)                                                                                                                                                                                                                     | 141        |
| Procedimientos para mitigar los impactos negativos y canales a través de los cuales las comunidades afectadas (S3-3)                                                                                                                                                                                                      | 142        |
| Adopción de medidas en relación con los impactos materiales en las comunidades afectadas y enfoques para la gestión de los riesgos materiales y el aprovechamiento de las oportunidades materiales en relación con las comunidades afectadas, así como la eficacia de dichas medidas (S3-4)                               | 142        |
| Objetivos relacionados con la gestión de los impactos materiales negativos, el fomento de los impactos positivos y la gestión de los riesgos y oportunidades materiales (S3-5)                                                                                                                                            | 142        |
| <b>4 Información sobre gobernanza</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <b>143</b> |
| <b>4.1 Gobernanza empresarial (ESRS G1)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                               | <b>143</b> |
| Conceptos para la gestión empresarial y la cultura corporativa (G1-1)                                                                                                                                                                                                                                                     | 145        |
| Gestión de las relaciones con los proveedores (G1-2)                                                                                                                                                                                                                                                                      | 148        |
| Prevención y detección de la corrupción y el soborno (G1-3)                                                                                                                                                                                                                                                               | 148        |
| Casos de corrupción o soborno (G1-4)                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 149        |
| Influencia política y actividades de lobbying (G1-5)                                                                                                                                                                                                                                                                      | 150        |
| Prácticas de pago (G1-6)                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 150        |

## Lista de datos derivados de otras disposiciones legislativas de la UE.

| Obligación de información y dato correspondiente                                                                                                                              | Referencia SFDR <sup>1)</sup> | Pilar 3 Referencia <sup>2)</sup> | Benchmark-Normativa-Referencia <sup>3)</sup> | Ley de la UE sobre el clima Referencia <sup>4)</sup> | Materialidad                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <b>ESRS 2 GOV-1</b> Diversidad de género en los órganos de dirección y control, párrafo 21, letra d)                                                                          | X                             |                                  | X                                            |                                                      | esencial                                  |
| <b>ESRS 2 GOV-1</b> Porcentaje de miembros de los órganos de dirección que son independientes, párrafo 21, letra e)                                                           |                               |                                  | X                                            |                                                      | esencial                                  |
| <b>ESRS 2 GOV-4</b> Declaración sobre el deber de diligencia, párrafo 30                                                                                                      | X                             |                                  |                                              |                                                      | esencial                                  |
| <b>ESRS 2 SBM-1</b> Participación en actividades relacionadas con los combustibles fósiles, párrafo 40, letra d), inciso i)                                                   | X                             | X                                | X                                            |                                                      | no esencial                               |
| <b>ESRS 2 SBM-1</b> Participación en actividades relacionadas con la fabricación de productos químicos, párrafo 40, letra d), inciso ii)                                      | X                             |                                  | X                                            |                                                      | no esencial                               |
| <b>ESRS 2 SBM-1</b> Participación en actividades relacionadas con armas controvertidas, párrafo 40, letra d), inciso iii)                                                     | X                             |                                  | X                                            |                                                      | no esencial                               |
| <b>ESRS 2 SBM-1</b> Participación en actividades relacionadas con el cultivo y la producción de tabaco, párrafo 40, letra d), inciso iv)                                      |                               |                                  | X                                            |                                                      | no esencial                               |
| <b>ESRS E1-1</b> Plan de transición para alcanzar la neutralidad climática para 2050, párrafo 14                                                                              |                               |                                  |                                              | X                                                    | esencial                                  |
| <b>ESRS E1-1</b> Empresas excluidas de los valores de referencia alineados con el Acuerdo de París, párrafo 16, letra g)                                                      |                               | X                                | X                                            |                                                      | esencial                                  |
| <b>ESRS E1-4</b> Objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, Párrafo 34                                                                               | X                             | X                                | X                                            |                                                      | esencial                                  |
| <b>ESRS E1-5</b> Consumo de energía procedente de combustibles fósiles desglosado por fuentes (solo), párrafo 38                                                              | X                             |                                  |                                              |                                                      | esencial                                  |
| <b>ESRS E1-5</b> Consumo de energía y mix energético, párrafo 37                                                                                                              | X                             |                                  |                                              |                                                      | esencial                                  |
| <b>ESRS E1-5</b> Intensidad energética en relación con las actividades en sectores con gran impacto climático, párrafos 40 a 43                                               | X                             |                                  |                                              |                                                      | esencial                                  |
| <b>ESRS E1-6</b> Emisiones brutas de gases de efecto invernadero de las categorías de alcance 1, 2 y 3, así como emisiones totales de gases de efecto invernadero, párrafo 44 | X                             | X                                | X                                            |                                                      | esencial                                  |
| <b>ESRS E1-6</b> Intensidad de las emisiones brutas de gases de efecto invernadero, párrafos 53 a 55                                                                          | X                             | X                                | X                                            |                                                      | esencial                                  |
| <b>ESRS E1-7</b> Retirada de gases de efecto invernadero y derechos de emisión de CO <sub>2</sub> , párrafo 56                                                                |                               |                                  |                                              | X                                                    | no esencial                               |
| <b>ESRS E1-9</b> Exposición de la cartera de referencia frente a los riesgos físicos relacionados con el clima, párrafo 66                                                    |                               |                                  | X                                            |                                                      | no es relevante – disposición transitoria |
| <b>ESRS E1-9</b> Desglose de los importes monetarios por riesgo físico agudo y crónico, párrafo 66, letra a)                                                                  |                               |                                  |                                              |                                                      | no es relevante – disposición transitoria |
| <b>ESRS E1-9:</b> Lugar en el que se encuentran activos significativos con un riesgo físico sustancial, párrafo 66, letra c)                                                  |                               | X                                |                                              |                                                      | no es relevante – disposición transitoria |
| <b>ESRS E1-9</b> Desglose del valor contable de sus inmuebles por clases de eficiencia energética, Párrafo 67, letra c)                                                       |                               | X                                |                                              |                                                      | no es relevante – disposición transitoria |
| <b>ESRS E1-9</b> Grado de exposición de la cartera a las oportunidades relacionadas con el clima, párrafo 69                                                                  |                               |                                  | X                                            |                                                      | no es relevante – disposición transitoria |

| Obligación de información y dato correspondiente                                                                                                                                                                                     | Referencia SFDR <sup>1)</sup> | Pilar 3 Referencia <sup>2)</sup> | Benchmark-Normativa-Referencia <sup>3)</sup> | Ley de la UE sobre el clima Referencia <sup>4)</sup> | Materialidad |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------|
| <b>ESRS E2-4</b> Cantidad de cada sustancia contaminante incluida en el anexo II del Reglamento E-PRTR (Registro Europeo de Emisiones y Transferencias de Contaminantes) que se emite a la atmósfera, al agua y al suelo, párrafo 28 | X                             |                                  |                                              |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS E3-1</b> Recursos hídricos y marinos, párrafo 9                                                                                                                                                                              | X                             |                                  |                                              |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS E3-1:</b> Enfoque específico, párrafo 13                                                                                                                                                                                     | X                             |                                  |                                              |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS E3-1</b> Océanos y mares sostenibles, párrafo 14                                                                                                                                                                             | X                             |                                  |                                              |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS E3-4</b> Cantidad total de agua recuperada y reutilizada, párrafo 28, letra c)                                                                                                                                               | X                             |                                  |                                              |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS E3-4</b> Consumo total de agua en m³ por cada ingreso neto procedente de actividades propias, párrafo 29                                                                                                                     | X                             |                                  |                                              |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS 2 – SBM-3 – E4</b> , párrafo 16, letra a), inciso i)                                                                                                                                                                         | X                             |                                  |                                              |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS 2 – SBM-3 – E4</b> , párrafo 16, letra b)                                                                                                                                                                                    | X                             |                                  |                                              |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS 2 – SBM-3 – E4</b> , párrafo 16, letra c)                                                                                                                                                                                    | X                             |                                  |                                              |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS E4-2</b> Prácticas o enfoques sostenibles en el ámbito del uso del suelo y la agricultura, párrafo 24, letra b)                                                                                                              | X                             |                                  |                                              |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS E4-2</b> Prácticas o conceptos sostenibles en el ámbito de los océanos y los mares, párrafo 24, letra c)                                                                                                                     | X                             |                                  |                                              |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS E4-2</b> Enfoques para la lucha contra la de deforestación, párrafo 24, letra d)                                                                                                                                             | X                             |                                  |                                              |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS E5-5</b> Residuos no reciclados, párrafo 37 letra d)                                                                                                                                                                         | X                             |                                  |                                              |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS E5-5</b> Residuos peligrosos y radiactivos, párrafo 39                                                                                                                                                                       | X                             |                                  |                                              |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS 2 SBM3 – S1</b> Riesgo de trabajo forzoso, párrafo 14, letra f)                                                                                                                                                              | X                             |                                  |                                              |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS 2 SBM3 – S1</b> Riesgo de trabajo infantil, párrafo 14, letra g)                                                                                                                                                             | X                             |                                  |                                              |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS S1-1</b> Obligaciones en materia de política de derechos humanos, párrafo 20                                                                                                                                                 | X                             |                                  |                                              |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS S1-1</b> Normas sobre la diligencia debida en relación con las cuestiones tratadas en los convenios fundamentales 1 a 8 de la Organización Internacional del Trabajo, párrafo 21                                             |                               |                                  |                                              | X                                                    | esencial     |
| <b>ESRS S1-1:</b> Procedimientos y medidas para combatir la trata de personas, párrafo 22                                                                                                                                            | X                             |                                  |                                              |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS S1-1:</b> Plan o sistema de gestión para la prevención de accidentes laborales, párrafo 23                                                                                                                                   | X                             |                                  |                                              |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS S1-3</b> Tramitación de reclamaciones, párrafo 32, letra c)                                                                                                                                                                  | X                             |                                  |                                              |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS S1-14</b> Número de fallecimientos y número y tasa de accidentes laborales, párrafo 88, letras b) y c)                                                                                                                       | X                             |                                  | X                                            |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS S1-14</b> Número de días de baja por lesiones, accidentes, fallecimientos o enfermedades, párrafo 88, letra e)                                                                                                               | X                             |                                  |                                              |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS S1-16</b> Brecha salarial por género no ajustada, párrafo 97, letra a)                                                                                                                                                       | X                             |                                  | X                                            |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS S1-16</b> Remuneración excesiva de los miembros de los órganos de dirección, párrafo 97, letra b)                                                                                                                            | X                             |                                  |                                              |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS S1-17</b> Casos de discriminación, párrafo 103, letra a)                                                                                                                                                                     | X                             |                                  |                                              |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS S1-17</b> Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos y de las Directrices de la OCDE, párrafo 104, letra a)                                                  | X                             |                                  | X                                            |                                                      | esencial     |

| Obligación de información y dato correspondiente                                                                                                                                         | Referencia SFDR <sup>1)</sup> | Pilar 3 Referencia <sup>2)</sup> | Benchmark-Normativa-Referencia <sup>3)</sup> | Ley de la UE sobre el clima Referencia <sup>4)</sup> | Materialidad |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------|
| <b>ESRS 2 SBM3 – S2</b> Riesgo significativo de trabajo infantil o de trabajo forzoso en la cadena de valor, párrafo 11, letra b)                                                        | <b>X</b>                      |                                  |                                              |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS S2-1:</b> Compromisos en materia de política de derechos humanos, párrafo 17                                                                                                     | <b>X</b>                      |                                  |                                              |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS S2-1</b> Conceptos relacionados con la mano de obra en la cadena de valor, párrafo 18                                                                                            | <b>X</b>                      |                                  |                                              |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS S2-1</b> Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los y de las Directrices de la OCDE, párrafo 19                                   | <b>X</b>                      |                                  | <b>X</b>                                     |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS S2-1</b> Normas sobre la diligencia debida en relación con las cuestiones tratadas en los convenios fundamentales 1 a 8 de la Organización Internacional del Trabajo, párrafo 19 |                               |                                  | <b>X</b>                                     |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS S2-4</b> Problemas e incidentes relacionados con los derechos humanos en la cadena de valor, tanto en las fases previas como descendentes, párrafo 36                            | <b>X</b>                      |                                  |                                              |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS S3-1</b> Obligaciones en materia de derechos humanos, párrafo 16                                                                                                                 | <b>X</b>                      |                                  |                                              |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS S3-1</b> Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos, de los principios de la OIT o de las, párrafo 17            | <b>X</b>                      |                                  | <b>X</b>                                     |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS S3-4</b> Problemas e incidentes relacionados con los derechos humanos, párrafo 36                                                                                                | <b>X</b>                      |                                  |                                              |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS S4-1</b> Conceptos relacionados con los consumidores y los usuarios finales, párrafo 16                                                                                          | <b>X</b>                      |                                  |                                              |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS S4-1</b> Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos y de las Directrices de la OCDE, párrafo 17                  | <b>X</b>                      |                                  | <b>X</b>                                     |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS S4-4</b> Problemas e incidentes relacionados con los derechos humanos, párrafo 35                                                                                                | <b>X</b>                      |                                  |                                              |                                                      | no esencial  |
| <b>ESRS G1-1</b> Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción, párrafo 10, letra b)                                                                                            | <b>X</b>                      |                                  |                                              |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS G1-1</b> Protección de los denunciantes (whistle-blowers), párrafo 10, letra d)                                                                                                  | <b>X</b>                      |                                  |                                              |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS G1-4</b> Multas por incumplimiento de las normas sobre corrupción y soborno, párrafo 24, letra a)                                                                                | <b>X</b>                      |                                  | <b>X</b>                                     |                                                      | esencial     |
| <b>ESRS G1-4</b> sobre la lucha contra la corrupción y el soborno, párrafo 24, letra b)                                                                                                  | <b>X</b>                      |                                  |                                              |                                                      | esencial     |

<sup>1)</sup> Reglamento (UE) 2019/2088 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, sobre las en el sector de los servicios financieros (DO L 317 de 9.12.2019, p. 1)

<sup>2)</sup> Reglamento (UE) n.º 575/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2013, sobre los requisitos de supervisión aplicables a las entidades de crédito y las empresas de inversión y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 648/2012 (Reglamento sobre fondos propios) (DO L 176 de 27 de junio de 2013, p. 1)

<sup>3)</sup> Reglamento (UE) n.º 2016/1011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2016, sobre los índices utilizados como referencia o para medir el rendimiento de los instrumentos financieros y los contratos financieros, así como de los fondos de inversión, y por el que se modifican las Directivas 2008/48/CE y 2014/17/UE, así como el Reglamento (UE) n.º 596/2014 (DO L 171 de 29 de junio de 2016, p. 1)

<sup>4)</sup> Reglamento (UE) n.º 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para alcanzar la neutralidad climática y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Ley Europea Ley del Clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1)

La información relevante que debe incluirse en el informe se ha determinado en función de los impactos materiales, riesgos y oportunidades significativas identificados. Estos se han asignado, por un lado, a los subtemas de los aspectos de sostenibilidad y, a continuación, se han cotejado con la información del ESRS asignada temáticamente. En caso de que no se identificaran impactos materiales, riesgos u oportunidades en relación con un subtema, la información se consideró, por tanto, no significativa. Por otra parte, se evaluó además si la información era aplicable al modelo de negocio y a la estrategia de la empresa.

## 2 Información medioambiental.

### 2.1 Información conforme al artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento sobre Taxonomía de la UE).

#### Actividades ecológicamente sostenibles según el Reglamento sobre Taxonomía de la UE.

El Reglamento sobre Taxonomía de la UE 2020/852 pretende servir de marco para establecer una definición uniforme a escala de la UE de las actividades económicas ecológicamente sostenibles. El objetivo es orientar los flujos de capital hacia inversiones sostenibles, en consonancia con los objetivos de sostenibilidad de la UE.

En consecuencia, Kapsch TrafficCom debe incluir en su declaración no financiera «cómo y en qué medida las actividades de la empresa están relacionadas con actividades económicas que pueden clasificarse como actividades económicas ecológicamente sostenibles con arreglo a los artículos 3 y 9 del presente Reglamento». A este respecto, se mencionan los siguientes objetivos medioambientales:

- Protección del clima
- Adaptación al cambio climático
- Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos
- Transición hacia una economía circular
- Prevención y reducción de la contaminación
- Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas

Una actividad económica se considerará sostenible si:

- a) contribuye de manera significativa a al menos uno de los seis objetivos medioambientales mencionados,
- b) no afecte de manera significativa a los demás objetivos medioambientales mencionados, y
- c) se lleve a cabo respetando los niveles mínimos de protección en materia de criterios sociales y de gobernanza.

Los criterios técnicos de evaluación se han publicado en los Reglamentos Delegados de la Comisión Europea:

- los criterios relativos a la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo, en los Reglamentos Delegados 2021/2139 y 2023/2485;
- los criterios relativos al uso sostenible y la protección de los recursos hídricos y marinos, la transición hacia una economía circular, la reducción de la contaminación, así como la protección y la restauración de la biodiversidad y los ecosistemas, en el Reglamento Delegado 2023/2486.

Además, la Comisión Europea publicó documentos con respuestas sobre la interpretación y aplicación de determinadas disposiciones de los Reglamentos (C/2023/267 en relación con la pregunta 101), que también se han tenido en cuenta para la presente divulgación. Se han aplicado las simplificaciones previstas en el Reglamento Delegado 2026/73. Sin embargo, no se ha aplicado el umbral de materialidad del 10 % previsto en el Reglamento Delegado 2026/73.

Kapsch TrafficCom está obligada a divulgar la proporción de los ingresos, los gastos de capital (Capital Expenditures, CapEx) y los gastos operativos (Operational Expenditures, OpEx) que son elegibles para la taxonomía o que cumplen con la taxonomía:

La parte **«elegible para la taxonomía» (taxonomy-eligible)** incluye todas las actividades económicas potencialmente sostenibles desde el punto de vista medioambiental que están contempladas en la taxonomía.

La parte **alineada con la taxonomía (taxonomy-aligned)** incluye únicamente aquellas actividades económicas que también cumplen los criterios técnicos de evaluación y que, por lo tanto, se consideran una parte realmente sostenible desde el punto de vista medioambiental según el Reglamento sobre Taxonomía de la UE

#### Objetivos de la taxonomía y de Kapsch TrafficCom.

Kapsch TrafficCom desarrolla y gestiona soluciones de transporte para una movilidad sostenible. Sus soluciones innovadoras en los ámbitos del peaje y la gestión del tráfico contribuyen a un mundo más saludable y sin atascos.

Por ello, Kapsch TrafficCom está convencida de que sus segmentos de negocio de peaje y gestión del tráfico contribuyen a los objetivos del Reglamento de la taxonomía, en particular a la protección del clima mediante el fomento de una movilidad limpia o climáticamente neutra, así como a la prevención y reducción de la contaminación ambiental mediante la disminución de las emisiones de contaminantes del tráfico rodado a la atmósfera y a la transición hacia una economía circular mediante la prolongación de la vida útil de la infraestructura viaria.

Los peajes y la gestión del tráfico son instrumentos necesarios para abordar una fuente especialmente grande y compleja de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminación ambiental: la movilidad y su necesaria infraestructura viaria.

Kapsch TrafficCom participa, tanto directamente como a través de asociaciones empresariales, en el diálogo político con el objetivo de que se especifiquen mejor los criterios de evaluación técnica en el ámbito del transporte por carretera.

### **Identificación de las actividades económicas susceptibles de ser incluidas en la taxonomía.**

#### **Ingresos por ventas elegibles para la taxonomía.**

Para que una actividad económica se considere elegible para la taxonomía, debe cumplir al menos uno de los objetivos medioambientales mencionados y corresponder a una de las actividades indicadas y descritas en el reglamento correspondiente. En consecuencia, Kapsch TrafficCom considera que el peaje y la gestión del tráfico son elegibles para la taxonomía y contribuyen a los siguientes objetivos medioambientales:

- Protección del clima
  - 3.6 Fabricación de otras tecnologías con bajas emisiones de CO<sub>2</sub>
  - 6.15 Infraestructuras para un transporte por carretera y un transporte público con bajas emisiones de CO<sub>2</sub>
  - 8.2 Soluciones basadas en datos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero

La clasificación en los apartados 3.6 y 6.15 se basa en la comunicación publicada por la Comisión Europea (C/2023/267), que asigna explícitamente el peaje y la gestión del tráfico a estas dos actividades económicas.
- Transición hacia una economía circular
  - 1.2 Fabricación de aparatos eléctricos y electrónicos
  - 4.1 Suministro de soluciones de TI/TO basadas en datos

A pesar de la importancia de los peajes en la política de transporte, no se ha definido ninguna actividad económica pertinente con el objetivo de prevenir y reducir la contaminación ambiental, por lo que no existe aquí elegibilidad taxonómica.

El análisis detallado de las actividades comerciales en relación con la elegibilidad taxonómica lo llevaron a cabo durante el ejercicio objeto del informe los departamentos de sostenibilidad medioambiental, Asuntos Jurídicos y Cumplimiento Normativo y Asuntos de la UE, utilizando los segmentos de mercado acordados a nivel de todo el grupo, a los que se asignan todos los servicios y productos de Kapsch TrafficCom. En este contexto, el método de clasificación se perfeccionó aún más en el ejercicio 2025/26: se basa en los subsegmentos comerciales, ya que los datos financieros están categorizados en consecuencia.

Las explicaciones que figuran a continuación ofrecen una visión general de las actividades comerciales, los servicios y los productos, así como de su clasificación en función de este análisis:

#### **Servicios de Kapsch TrafficCom.**

A la hora de clasificar un servicio, Kapsch TrafficCom se rige por la definición de la norma ISO 9000: «Resultado de al menos una actividad que se lleva a cabo necesariamente en la interfaz entre el proveedor y el cliente y que suele ser intangible». Los servicios de Kapsch TrafficCom abarcan la instalación y la explotación de sistemas de peaje, los servicios de peaje, la gestión del tráfico y la gestión de la demanda.

De conformidad con la Comunicación C/2023/267 de la Comisión Europea, los servicios de Kapsch TrafficCom persiguen el objetivo medioambiental de la protección del clima y son elegibles para la taxonomía en el marco de la actividad económica 6.15 «Infraestructuras para un transporte por carretera y un transporte público con bajas emisiones de CO<sub>2</sub>». Dado que las soluciones de peaje y gestión del tráfico son soluciones basadas en datos y reducen de forma demostrable las emisiones de gases de efecto invernadero, también son elegibles para la taxonomía en el marco de la actividad económica 8.2 «Soluciones basadas en datos para la reducción de las emisiones de gases de

efecto invernadero». Además, las soluciones persiguen también el objetivo medioambiental de la economía circular y son elegibles en la taxonomía bajo la actividad económica 4.1 «Suministro de soluciones de TI/OT basadas en datos». Estas soluciones integran o utilizan productos de Kapsch TrafficCom.

El ámbito **de los peajes** abarca el desarrollo de sistemas de peaje de todo tipo, incluidos los productos de software y hardware enumerados en la sección de productos, y puede incluir sistemas de acceso urbano, diversos tipos de sistemas de peaje en autopistas o partes de los mismos.

**Los servicios de peaje** abarcan actividades relacionadas con el cobro de peajes para turismos y camiones, así como un servicio de peaje para turistas.

El área **de gestión del tráfico** abarca el desarrollo de sistemas de gestión del tráfico para diversos entornos, desde carreteras y autopistas hasta zonas urbanas o infraestructuras concretas, como puentes y túneles, y puede incluir la coordinación de corredores (Orchestrated Connected Corridors, OCC) y el análisis de datos de tráfico.

**La gestión de la demanda** optimiza tanto el volumen de tráfico como el flujo de tráfico. Abarca la gestión de la demanda relacionada con la gestión del tráfico y con los peajes.

**Las soluciones específicas para cada región, elegibles para la taxonomía**, incluyen:

- Servicios de consultoría en el ámbito del peaje y la gestión del tráfico
- Gestión de centros de gestión del tráfico; dotación de personal para la supervisión de carreteras y la gestión de incidencias
- Servicios de mantenimiento del tráfico; mantenimiento de sistemas de gestión del tráfico

| Objetivo medioambiental                                     | Elegibles con la taxonomía en |                  |                  |                   |                  | Alineadas a la taxonomía en  |                      |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|------------------------------|----------------------|
|                                                             | Protección del clima          |                  |                  | Economía circular |                  | Protec-<br>ción del<br>clima | Economía<br>circular |
|                                                             | 3.6                           | 6.15             | 8.2              | 1.2               | 4.1              | 3.6                          | 4.1                  |
| Actividad económica                                         |                               |                  |                  |                   |                  |                              |                      |
| <b>Servicios</b>                                            |                               |                  |                  |                   |                  |                              |                      |
| <b>(por segmentos de mercado):</b>                          |                               |                  |                  |                   |                  |                              |                      |
| RF/All Electronic Tolling                                   |                               | X                | X                |                   | X                |                              | X                    |
| Urban Access/Congestion Mgt CAZ                             |                               | X                | X                |                   | X                |                              | X                    |
| Standalone OBO/IPS                                          |                               | X                | X                |                   | X                |                              | X                    |
| Standalone CBO                                              |                               | X                | X                |                   | X                |                              | X                    |
| GNSS-based Tolling                                          |                               | X                | X                |                   | X                |                              | X                    |
| Road User Charging (RUC)/<br>Vehicles Miles Travelled (VMT) |                               | X                | X                |                   | X                |                              | X                    |
| Plaza Tolling                                               |                               | X                | X                |                   | X                |                              | X                    |
| MLFF Components                                             | X                             | X                | X                | X                 | X                | X <sup>(1)</sup>             | X                    |
| GNSS Components                                             | X                             | X                | X                | X                 | X                | X <sup>(1)</sup>             | X                    |
| Urban                                                       |                               | X                | X                |                   | X                |                              | X                    |
| Highway ATMS                                                |                               | X                | X                |                   | X                |                              | X                    |
| Bridges/Tunnels                                             |                               | X                | X                |                   | X                |                              | X                    |
| C-ITS/Orchestrated Corridor                                 |                               | X                | X                |                   | X                |                              | X                    |
| Data Hub/Traffic Insights                                   |                               | X                | X                |                   | X                |                              | X                    |
| Traffic-related Demand Management                           |                               | X                | X                |                   | X                |                              | X                    |
| Tolling-related Demand Management                           |                               | X                | X                |                   | X                |                              | X                    |
| Tolling Services Europe                                     |                               | X                | X                |                   | X                |                              | X                    |
| Tolling Services North America                              |                               | X                | X                |                   | X                |                              | X                    |
| Non Traffic SCADA                                           |                               |                  |                  |                   |                  |                              |                      |
| TMC Operations                                              |                               | X                | X                |                   | X                |                              | X                    |
| Consulting Services                                         |                               | X <sup>(2)</sup> | X <sup>(2)</sup> |                   | X <sup>(2)</sup> |                              |                      |
| Commercial Vehicle Enforcement                              |                               |                  |                  |                   |                  |                              |                      |
| Traffic Maintenance Services                                |                               | X                | X                |                   | X                |                              | X                    |

<sup>1)</sup> Parcialmente alineada a la taxonomía en el ámbito de la protección del clima 3.6.

<sup>2)</sup> Parcialmente elegible con la taxonomía en los ámbitos de la protección del clima 6.15 y 8.2, así como de la economía circular 4.1.

## Productos de Kapsch TrafficCom.

A la hora de clasificar un producto, Kapsch TrafficCom se rige por la definición de la norma ISO 9000: «Resultado de una organización que puede generarse sin que se produzca ninguna transacción entre la organización y los clientes». Uno de los criterios clave de los productos es que sean tangibles. Los productos de Kapsch TrafficCom son hardware, como, por ejemplo, unidades a bordo o transceptores. El software se considera un producto intangible.

De acuerdo con la Comunicación C/2023/267 de la Comisión Europea, el hardware de Kapsch TrafficCom contribuye al objetivo medioambiental de la protección del clima y es susceptible de ser incluido en la taxonomía bajo la actividad económica 3.6 «Fabricación de otras tecnologías con bajas emisiones de CO<sub>2</sub>», así como en la 6.15 «Infraestructura para un transporte por carretera y un transporte público con bajas emisiones de CO<sub>2</sub>». Además, el hardware también es elegible para la taxonomía en la actividad económica 8.2 «Soluciones basadas en datos para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero». Asimismo, los productos persiguen el objetivo medioambiental de la economía circular y cumplen los criterios de la taxonomía en las actividades económicas 1.2 «Fabricación de aparatos eléctricos y electrónicos» y 4.1 «Suministro de soluciones de TI/OT basadas en datos». Para mayor claridad, en la tabla siguiente solo se enumeran los grupos de productos; aquellos productos que también cumplen con la taxonomía en el marco de la actividad económica 3.6 se destacan dentro de estos grupos.

| Objetivo medioambiental                         | Elegibles con la taxonomía en |      |     |                   |     | Alineada a la taxonomía en |                   |
|-------------------------------------------------|-------------------------------|------|-----|-------------------|-----|----------------------------|-------------------|
|                                                 | Protección del clima          |      |     | Economía circular |     | Protección del clima       | Economía circular |
|                                                 | 3.6                           | 6.15 | 8.2 | 1.2               | 4.1 | 3.6                        | 4.1               |
| Actividad económica                             |                               |      |     |                   |     |                            |                   |
| <b>Familia de productos:</b>                    |                               |      |     |                   |     |                            |                   |
| <i>Productos de peaje</i>                       |                               |      |     |                   |     |                            |                   |
| 915 MHz On-Board Unit                           | X                             | X    | X   | X                 | X   |                            | X                 |
| 5.8 GHz CEN DSRC On-Board Unit                  | X                             | X    | X   | X                 | X   | TRP-4010                   | X                 |
| GNSS & 5.8 GHz CEN DSRC On-Board Unit           | X                             | X    | X   | X                 | X   | OBU-5310                   | X                 |
| Mobile App                                      |                               | X    | X   |                   | X   |                            | X                 |
| 915 MHz Roadside Unit                           | X                             | X    | X   | X                 | X   |                            | X                 |
| 5.8 GHz CEN DSRC Roadside Unit                  | X                             | X    | X   | X                 | X   |                            | X                 |
| Video Roadside Unit (DLVP Tolling)              | X                             | X    | X   | X                 | X   |                            | X                 |
| Operational Backoffice (OBO)                    |                               | X    | X   |                   | X   |                            | X                 |
| Commercial Backoffice (CBO)                     |                               | X    | X   |                   | X   |                            | X                 |
| Enforcement Backoffice (EBO)                    |                               | X    | X   |                   | X   |                            | X                 |
| Geo Location Platform (GLP)                     |                               | X    | X   |                   | X   |                            | X                 |
| SmartToll                                       |                               | X    | X   |                   | X   |                            | X                 |
| <i>Productos de gestión del tráfico</i>         |                               |      |     |                   |     |                            |                   |
| EcoTrafiX™ (ETX) Controller                     | X                             | X    | X   | X                 | X   |                            | X                 |
| EcoTrafiX™ (ETX) Platform                       |                               | X    | X   |                   | X   |                            | X                 |
| DYNamic Advanced Control (DYNAC)                |                               | X    | X   |                   | X   |                            | X                 |
| <i>Productos C-ITS</i>                          |                               |      |     |                   |     |                            |                   |
| 5.9 GHz Connected Vehicle (C-ITS) On-Board Unit | X                             | X    | X   | X                 | X   |                            | X                 |
| 5.9 GHz Connected Vehicle (C-ITS) Roadside Unit | X                             | X    | X   | X                 | X   |                            | X                 |
| Connected Vehicle (C-ITS) Platform              |                               | X    | X   |                   | X   |                            | X                 |

## Servicios y productos no clasificables según la taxonomía.

Las actividades económicas de Kapsch TrafficCom abarcan soluciones para la supervisión de la seguridad vial y el control de vehículos comerciales (Commercial Vehicle Enforcement). Dado que la seguridad vial aún no está contemplada en los Reglamentos Delegados sobre Taxonomía de la UE, estas actividades económicas no son elegibles para la taxonomía.

Además, la actividad comercial secundaria en el subsegmento «Non Traffic SCADA»<sup>1)</sup> no son elegibles para la taxonomía. Dado que el alcance de los servicios de Kapsch TrafficCom no cumple los requisitos necesarios para la conformidad con la taxonomía, no es posible alcanzar dicha conformidad. Además, determinados servicios de

<sup>1)</sup> SCADA: Supervisory Control and Data Acquisition. Sirve para la supervisión y el control de procesos técnicos.

consultoría de Kapsch TrafficCom, que no pueden clasificarse ni como peajes ni como gestión del tráfico, no son elegibles para la taxonomía.

### **Gastos de inversión y de explotación elegibles con la taxonomía.**

Casi todos los gastos de inversión y de explotación elegibles con la taxonomía se asignan a las respectivas actividades económicas relacionadas con los ingresos. Incluyen las instalaciones de producción propias de la empresa y la investigación y el desarrollo relacionados con el perfeccionamiento de las soluciones de peaje y gestión del tráfico.

La flota de vehículos y los inmuebles alquilados de Kapsch TrafficCom se contabilizan por separado en las actividades económicas 6.5 «Transporte con motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros» y 7.7 «Adquisición y propiedad de inmuebles». La flota de vehículos está compuesta por vehículos propios y vehículos en régimen de leasing.

### **Identificación de las actividades económicas alineadas a la taxonomía.**

#### **Protección del clima, actividad económica 3.6.**

Kapsch TrafficCom analizó su negocio de componentes para comprobar su conformidad con los criterios técnicos de evaluación mencionados en la actividad económica 3.6 «Fabricación de otras tecnologías con bajas emisiones de CO<sub>2</sub>». Para cumplir dichos criterios, era necesario demostrar que el producto presentaba una reducción significativa de las emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo de su ciclo de vida en comparación con su alternativa más eficiente del mercado. Además, para evaluar posibles repercusiones en otros objetivos medioambientales, se analizaron los riesgos climáticos físicos, el cumplimiento del Reglamento REACH 1907/2006 y de la Directiva RoHS 2011/65/UE, así como la presencia de otras sustancias peligrosas y se realizaron evaluaciones de impacto ambiental. Para más detalles, véase >> *sección 2.3 «Contaminación ambiental (ESRS E2)»*.

El análisis y la elaboración se llevaron a cabo en estrecha colaboración entre la gestión de productos, la gestión de la cadena de suministro, los departamentos de HSSEQ (Salud, Seguridad, Protección, Medio Ambiente y Calidad) y de sostenibilidad medioambiental, así como el experto en asuntos de la UE. Además, para evaluar específicamente la protección mínima, se contó con la participación del departamento de Recursos Humanos, el departamento de Compras, el Responsable de Cumplimiento del Grupo y el director de Impuestos y Precios de Transferencia. Además, en el análisis inicial se contó con la colaboración de expertos externos para verificar la argumentación y el análisis.

Al igual que el año anterior, se pudo aportar la información requerida para dos componentes: las unidades a bordo TRP-4010 y OBU-5310. Para ambas se disponía de la huella de carbono y de datos financieros detallados; además, se utilizan en mercados claramente definidos por la UE.

La unidad a bordo TRP-4010 se utiliza para el cobro de peajes de vehículos particulares y, en algunas redes de carreteras, de vehículos industriales pesados; utiliza la comunicación dedicada de corto alcance (DSRC), es decir, comunicación por radio mediante «microondas» (según CEN DSRC, 5,8 GHz). La unidad a bordo OBU-5310 utiliza los Sistemas Globales de Navegación por Satélite (GNSS) para la localización de vehículos vía satélite.

La huella de carbono de ambas unidades a bordo se ha calculado de conformidad con la norma ISO 14067:2018 (Huella de carbono de los productos: requisitos y directrices para la cuantificación). Se fabrican en la planta de producción de Kapsch TrafficCom en Austria y en una planta de un fabricante externo en Suecia, ambas certificadas según la norma ISO 14001. Además, en la planta de Austria se analiza anualmente la huella de carbono y se reduce de acuerdo con el programa OekoWin. Según el análisis – confirmado por el organismo independiente TÜV Austria –, ambas son, desde el ejercicio 2022/23, las unidades a bordo más eficientes de sus respectivos mercados en lo que respecta al ahorro de emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo de todo su ciclo de vida. Dado que, durante el período del informe, tampoco se produjeron lanzamientos al mercado de productos comparables en los mercados de ambas unidades a bordo, el análisis original, confirmado por TÜV, sigue siendo válido. De este modo, ambas unidades a bordo contribuyen de manera significativa a la protección del clima y no afectan a ninguno de los demás objetivos medioambientales mencionados en el Reglamento sobre Taxonomía de la UE, entre otras cosas gracias al cumplimiento del Reglamento REACH 1907/2006 y de la Directiva RoHS 2011/65/UE.

En lo que respecta a la protección mínima en materia de criterios sociales y de gobernanza, Kapsch TrafficCom, tal y como se describe detalladamente en el presente informe, cumple con las directrices y los principios fundamentales de la OCDE mediante el cumplimiento de la legislación local y a través de sus propias iniciativas.

Por lo tanto, la actividad comercial relacionada con las dos unidades a bordo TRP-4010 y OBU-5310 sigue cumpliendo los criterios para el objetivo medioambiental de la protección del clima mencionados en la sección 3.6 «Fabricación de otras tecnologías con bajas emisiones de CO<sub>2</sub>» y es alineada a la taxonomía.

#### **Protección del clima, actividad económica 6.15.**

De conformidad con la Comunicación C/2023/267 de la Comisión Europea, las actividades en el ámbito de los «sistemas de transporte inteligentes» constituyen actividades de ingeniería y asesoramiento técnico susceptibles de ser incluidas en la taxonomía, según lo establecido en el anexo I, sección 6.15, siempre que se trate de sistemas destinados a fomentar la movilidad multimodal conectada y automatizada de los pasajeros, a optimizar el flujo de tráfico, a prevenir los atascos o a mejorar la eficiencia energética en el tráfico rodado, y/o cuando se trate de sistemas de peaje electrónico.

Por ello, Kapsch TrafficCom analizó sus servicios y soluciones para comprobar su conformidad con los criterios de evaluación técnica mencionados en la actividad económica 6.15 «Infraestructura para un transporte por carretera y un transporte público con bajas emisiones de CO<sub>2</sub>».

Estos incluyen la demostración de que la infraestructura viaria es necesaria para el funcionamiento de vehículos sin emisiones de CO<sub>2</sub>. El Reglamento Delegado 2021/2139 incluye entre dicha infraestructura: estaciones de recarga eléctrica, modernización de la conexión a la red, estaciones de servicio de hidrógeno o sistemas viales eléctricos. Las soluciones de peaje y gestión del tráfico pueden incluirse, de conformidad con la pregunta frecuente n.º 101 de la Comunicación C/2023/6756, en la actividad CCM 6.15, ya que ambas contribuyen a la reducción de las emisiones en el ámbito del transporte por carretera.

Actualmente, los criterios de evaluación técnica para la CCM 6.15 no incluyen ninguna mención explícita a los sistemas de peaje y de gestión del tráfico.

Además, para evaluar posibles afectaciones a otros objetivos medioambientales, se han analizado los riesgos climáticos físicos, así como los posibles efectos sobre los recursos hídricos y marinos. Se puede encontrar más información al respecto en >> **sección 2.3 «Contaminación ambiental (ESRS E2)»**. Asimismo, se ha evaluado el rendimiento en el ámbito de la transición hacia una economía circular y se ha demostrado que se cumple el umbral mínimo del 70 % de reciclabilidad. Se puede encontrar más información al respecto en >> **sección 2.4 «Uso de recursos y economía circular (ESRS E5)»**. La construcción o el funcionamiento de soluciones de peaje y gestión del tráfico no provocan molestias por ruido, por lo que no se requieren medidas de protección adicionales. El requisito relativo a la protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas tampoco es aplicable a las soluciones de peaje y gestión del tráfico, ya que estas se implementan y gestionan exclusivamente en infraestructuras viarias ya autorizadas y construidas.

Por último, se ha verificado el cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos en el artículo 18 del Reglamento sobre la taxonomía 2020/852, teniendo en cuenta el «Informe final sobre salvaguardias mínimas» de la Plataforma de Finanzas Sostenibles.

El análisis y la elaboración se llevaron a cabo en estrecha colaboración entre la gestión de productos, la gestión de la cadena de suministro, los departamentos de HSSEQ y sostenibilidad medioambiental, así como el experto en asuntos de la UE. Además, para verificar las salvaguardias mínimas en particular, se involucró al departamento de Recursos Humanos, al departamento de Compras, al Responsable de Cumplimiento del Grupo y al director de Impuestos y Precios de Transferencia. Además, en el análisis inicial se contó con la colaboración de expertos externos para verificar el razonamiento y el análisis.

En lo que respecta a la protección mínima en materia de criterios sociales y de gobernanza, Kapsch TrafficCom, tal y como se describe detalladamente en el presente informe, cumple con las Directrices y los principios fundamentales de la OCDE exigidos, tanto mediante el cumplimiento de la legislación local como a través de sus propias iniciativas.

Desde el punto de vista de Kapsch TrafficCom, la actividad relacionada con las soluciones de peaje y gestión del tráfico cumple los criterios mencionados en la sección 6.15 «Infraestructura para un transporte por carretera y un transporte público con bajas emisiones de CO<sub>2</sub>» correspondientes al objetivo medioambiental de la protección del clima y, por lo tanto, sería alineada a la taxonomía. Sin embargo, dado que el texto legislativo no hace referencia explícita a los peajes y la gestión del tráfico en los criterios de evaluación técnicos, Kapsch TrafficCom no presenta actualmente las soluciones de peaje y gestión del tráfico como alineadas con la taxonomía en el marco de la actividad económica 6.15.

## **Protección del clima, actividad económica 8.2**

Las soluciones de peaje y gestión del tráfico están orientadas a la recopilación, transmisión, almacenamiento y análisis de datos de tráfico y movilidad, por lo que constituyen tecnologías de la información y la comunicación basadas en datos. Se utilizan tecnologías digitales como unidades a bordo, sensores en carretera, sistemas de satélites (GNSS), así como métodos de análisis de datos e inteligencia artificial, para recopilar y evaluar datos de tráfico en tiempo real.

Las soluciones y los análisis de datos proporcionados permiten evitar los atascos y el tráfico intermitente, lograr una gestión más eficiente del tráfico para una distribución más uniforme de la carga en la red viaria, así como aplicar medidas de reparación de carreteras específicas. En el libro blanco publicado por Kapsch TrafficCom se cuantificó y demostró la reducción del consumo de combustible y de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el tráfico que esto permite.

De acuerdo con los criterios de evaluación técnica, para cumplir con la taxonomía es necesario demostrar una reducción significativa de las emisiones en comparación con soluciones alternativas disponibles en el mercado, cuyo cálculo haya sido verificado por un tercero independiente. Kapsch TrafficCom observa que, en las licitaciones de nuevos proyectos, se aplican cada vez más criterios de evaluación que incorporan sistemáticamente la huella de carbono de la solución ofrecida en la decisión de adjudicación.

El análisis de la actividad económica se llevó a cabo en estrecha colaboración entre los departamentos de Sostenibilidad Medioambiental, el departamento jurídico y el de Gestión de Productos. Para verificar la protección mínima, también participaron el departamento de Recursos Humanos, el departamento de Compras, el Responsable de Cumplimiento del Grupo y el director de Impuestos y Precios de Transferencia.

Para evaluar posibles afectaciones a otros objetivos medioambientales, se analizaron los riesgos climáticos físicos, el cumplimiento de la Directiva RoHS 2011/65/UE y la detección de otras sustancias peligrosas, así como se realizaron evaluaciones de impacto ambiental en relación con la producción. Se puede encontrar más información al respecto en >> **sección 2.3 «Contaminación ambiental (ESRS E2)»**. Además, los componentes de hardware están diseñados para facilitar su reparación, desmontaje y reutilización, y no contienen líquidos. En caso de que los clientes devuelvan productos, se han establecido los procesos de reparación y reacondicionamiento correspondientes, así como contratos con proveedores de servicios de reciclaje que garantizan un tratamiento adecuado al final de la vida útil. Por último, se debe examinar un plan de gestión de residuos en función del alcance del encargo y por proyectos.

Sin perjuicio del plan de gestión de residuos específico del proyecto, el análisis no reveló ningún impacto significativo en otros objetivos medioambientales.

En el ejercicio 2025/26 no se encargaron proyectos de clientes para los que se pudieran acreditar las emisiones más bajas por parte de terceros independientes. Por lo tanto, Kapsch TrafficCom no contabiliza en este ejercicio ningún volumen de ingresos procedentes de soluciones de peaje y gestión del tráfico como alineado a la taxonomía en la actividad económica 8.2.

## **Economía circular, actividad económica 1.2.**

Las actividades económicas de Kapsch TrafficCom no cumplen los criterios establecidos en el apartado 1.2, «Fabricación de aparatos eléctricos y electrónicos», para considerar que contribuyen de manera significativa a la economía circular. Por lo tanto, no se consideran alineadas con la taxonomía en el marco de esta actividad económica.

## **Economía circular, actividad económica 4.1.**

Kapsch TrafficCom también analizó sus soluciones en el ámbito del peaje y de la gestión del tráfico para comprobar su conformidad con los criterios de evaluación técnicos mencionados en la actividad económica 4.1 «Suministro de soluciones de TI/OT basadas en datos».

**Criterio de evaluación 1:** Las soluciones son desarrolladas, instaladas, puestas en marcha, mantenidas y reparadas por Kapsch TrafficCom. Incluyen sensores situados en la vía, como cámaras y sensores inalámbricos, para registrar los movimientos de los vehículos, y transmiten estos datos, mediante el software instalado y a través de interfaces de comunicación, a una plataforma de datos para su posterior procesamiento en el centro de datos.

**Criterio de evaluación 2a:** Los datos obtenidos permiten evaluar la carga de tráfico de la infraestructura viaria en secciones específicas y, de este modo, identificar de forma precoz el estado de desgaste y las medidas de

mantenimiento predictivo. Además, los dispositivos instalados en la vía informan continuamente sobre su estado actual, lo que permite realizar el mantenimiento a tiempo, antes de que se produzca una disminución significativa del rendimiento del sistema de tráfico.

**Criterio de evaluación 2b:** Basándose en la carga de tráfico, también pueden derivarse recomendaciones para la gestión del tráfico y la optimización de las medidas de mantenimiento en secciones sobrecargadas, con el fin de prolongar la vida útil de la carretera. Los gestores de carreteras pueden optimizar el mantenimiento de las mismas gracias a su conocimiento del desgaste previsto de una carretera cuando es utilizada por determinadas clases de vehículos, utilizando los datos de carga de tráfico de las soluciones de peaje y gestión del tráfico para planificar de forma preventiva las mejores medidas, momentos e intervalos de reparación posibles, con el fin de lograr un uso óptimo de los recursos.

**Criterio de evaluación 2c:** Con estos mismos datos también se puede predecir a partir de qué momento se ve amenazada la integridad de la infraestructura viaria o se avecina una afectación significativa de toda la red viaria. Además, las soluciones ofrecen medidas recomendadas, entre las que se incluyen la gestión dinámica del tráfico para reducir la carga en las secciones en riesgo o la emisión de recomendaciones de mantenimiento tempranas y específicas, así como efectos reguladores a través de mecanismos de peaje.

**Criterio de evaluación 8a-c:** Los componentes de hardware de los sistemas están diseñados para garantizar una larga vida útil, la posibilidad de reparación, desmontaje y reutilización. En caso de que los clientes devuelvan productos, se han establecido los correspondientes procesos de reparación y reacondicionamiento, así como contratos con proveedores de servicios de reciclaje que garantizan un tratamiento adecuado al final de su vida útil.

El análisis y la elaboración se llevaron a cabo en estrecha colaboración entre los departamentos de Sostenibilidad Medioambiental, el departamento jurídico y la gestión de productos. Para verificar la protección mínima, también se involucró al departamento de Recursos Humanos, al departamento de Compras, al Responsable de Cumplimiento del Grupo y al director de Impuestos y Precios de Transferencia. Para evaluar posibles repercusiones en otros objetivos medioambientales, se analizaron los riesgos climáticos físicos, el cumplimiento de la Directiva RoHS 2011/65/UE y la detección de otras sustancias peligrosas, así como se realizaron evaluaciones de impacto ambiental junto con el departamento de producción. Se puede encontrar más información al respecto en >> sección 2.3 «Contaminación ambiental (ESRS E2)». El análisis no reveló ningún impacto significativo en otros objetivos medioambientales según los criterios de la actividad económica 4.1.

En el análisis del año anterior, las actividades empresariales se clasificaron en la categoría «Software de seguimiento y localización» (descripción de la actividad b). Para esta categoría se requiere, entre otras cosas, demostrar que los datos facilitados son necesarios para la evaluación del ciclo de vida o la declaración de materiales (criterio de evaluación 3a). Esta demostración no pudo aportarse ni en el año anterior ni en el año objeto del informe.

En el ejercicio objeto del informe, las actividades empresariales se clasificaron en la categoría «Tecnologías destinadas a la monitorización remota y al mantenimiento predictivo» (descripción de la actividad a). Para esta categoría, se pudo demostrar el cumplimiento del criterio de evaluación aplicable 2a-c, tal y como se ha descrito anteriormente.

De este modo, las soluciones de peaje y gestión del tráfico de Kapsch TrafficCom contribuyen de manera significativa a una mayor eficiencia en el uso de los recursos, a la prevención de residuos y a un uso de la infraestructura crítica orientado a la economía circular, y están alineadas con la taxonomía.

Las dos unidades a bordo TRP-4010 y OBU-5310 cumplen, por tanto, con la taxonomía tanto en la actividad económica 3.6 («Protección del clima») como en la actividad económica 4.1 («Economía circular»). En los datos en los que deben excluirse las duplicaciones, estas se asignan a la actividad económica 4.1, «Economía circular».

#### **Gastos de inversión y de explotación alineados con la taxonomía.**

Los gastos de inversión y de explotación que pueden asignarse a la actividad económica 4.1, relacionada con los ingresos, cumplen con la taxonomía. Incluyen las instalaciones de producción propias de la empresa y la investigación y el desarrollo relacionados con la mejora de los productos.

## Indicadores.

### Ingresos.

Los ingresos en el denominador corresponden a los ingresos totales por ventas según las NIIF, tal y como se recogen en >> *los estados financieros consolidados, en el «estado del resultado global consolidado»*, y se describen en >> *el informe de gestión, capítulo 1.2 «Indicadores de rendimiento financiero»*.

La parte de la facturación elegible para la taxonomía incluye todos los ingresos que pueden asignarse a actividades económicas que cumplen dichos requisitos. En caso de que varias actividades económicas sean elegibles para la taxonomía, en el formulario de declaración 1 se ha dado preferencia a la actividad económica 4.1, que abarca toda la cartera de peajes y gestión del tráfico; en los formularios de declaración 2 a 4 se presentan por separado. De este modo, solo se excluyen los ingresos de los subsegmentos Non Traffic SCADA, el control de vehículos industriales y determinados servicios de consultoría.

Durante el ejercicio objeto del informe se perfeccionó el análisis de la elegibilidad a lo largo de los subsectores de mercado. Las actividades secundarias en los subsectores «Non Traffic SCADA» se clasificaron como no elegibles, ya que, debido al alcance de los servicios de Kapsch TrafficCom, no es posible aplicar íntegramente los criterios técnicos de evaluación. El subsegmento «Road Safety Enforcement», que en el ejercicio anterior no era elegible para la taxonomía, se ha suprimido debido a la venta de la sociedad sudafricana TMT. Los subsegmentos «Traffic Maintenance Service» y «Servicios de consultoría» se analizan anualmente a nivel de proyecto y se clasifican según su elegibilidad para la taxonomía.

Los ingresos alineados a la taxonomía incluidos en el numerador abarcan todos los ingresos elegibles en la actividad económica 4.1 «Suministro de soluciones de TI/OT basadas en datos», ya que en este ejercicio se ha demostrado su conformidad. En el formulario de declaración 1, los ingresos alineados a la taxonomía de la actividad económica 3.6 también se han asignado a la actividad económica 4.1 para evitar duplicidades; en los formularios de declaración 2 a 4 se presentan por separado.

Los ingresos elegibles en la taxonomía correspondientes a las actividades económicas 6.15, 8.2 y 3.6 persiguen el objetivo medioambiental de la protección del clima, mientras que las actividades económicas 1.2 y 4.1 persiguen el objetivo medioambiental de la transición hacia una economía circular.

### CapEx (gastos de capital).

Los gastos de capital en el denominador incluyen las altas en inmovilizados materiales e inmateriales durante el ejercicio considerado, antes de amortizaciones y revalorizaciones, incluidas aquellas derivadas de revalorizaciones y pérdidas por deterioro del valor correspondientes a dicho ejercicio, y sin tener en cuenta las variaciones del valor razonable. En el denominador también deben tenerse en cuenta las altas de inmovilizados materiales e inmateriales que se deriven de fusiones empresariales. No se ha definido ningún plan de CapEx.

La parte de los gastos de capital elegibles para la taxonomía comprende todos los gastos de capital que pueden asignarse a las áreas de negocio de peaje y gestión del tráfico, dentro de la actividad económica 4.1. Esto se corresponde con el total de los gastos de CapEx, ya que el resto de actividades económicas no dan lugar a gastos de capital adicionales. Únicamente se han excluido los gastos de capital destinados a la flota de vehículos y a los edificios, que se han contabilizado por separado en la actividad 6.5 y la actividad 7.7, respectivamente.

A diferencia del año anterior, la parte de los datos de inversión alineados a la taxonomía (numerador) abarca todos los gastos de capital en peaje y gestión del tráfico asignados a la actividad económica 4.1. De forma análoga a los gastos de CapEx elegibles a la taxonomía, esto también corresponde al total de los gastos de capital, excluidos los gastos de la flota de vehículos. En el formulario de declaración 3 se han incluido, además, los costes de las instalaciones de producción, así como los gastos proporcionales en edificios de la planta de producción en la que se fabrican los productos alineados a la taxonomía (unidades a bordo TRP-4010 y OBU-5310) incluidos en la actividad económica 3.6. Su proporción se calcula mediante una clave de reparto definida como la relación entre los costes totales del proyecto de la planta de producción en comparación con la parte de los costes del proyecto correspondiente a ambos productos.

Al igual que en el ejercicio anterior, los gastos de capital elegibles y alineados con la taxonomía se asignan a las actividades económicas relacionadas con los ingresos.

En el ejercicio 2025/26 se registró una entrada significativa en el inmovilizado material por un valor superior a 1 000 000 de euros. Se trata de altas de activos fijos relacionadas con el traslado de la sede a Mississauga (Canadá).

**OpEx (gastos de explotación).**

Los gastos de explotación del denominador incluyen los costes directos no capitalizados relacionados con la investigación y el desarrollo, medidas de rehabilitación de edificios, arrendamientos a corto plazo, mantenimiento y reparación, así como todos los demás gastos directos relacionados con el mantenimiento diario de los activos fijos por parte de la empresa o de terceros a los que se externalizan las actividades necesarias para garantizar el funcionamiento continuo y eficaz de dichos activos.

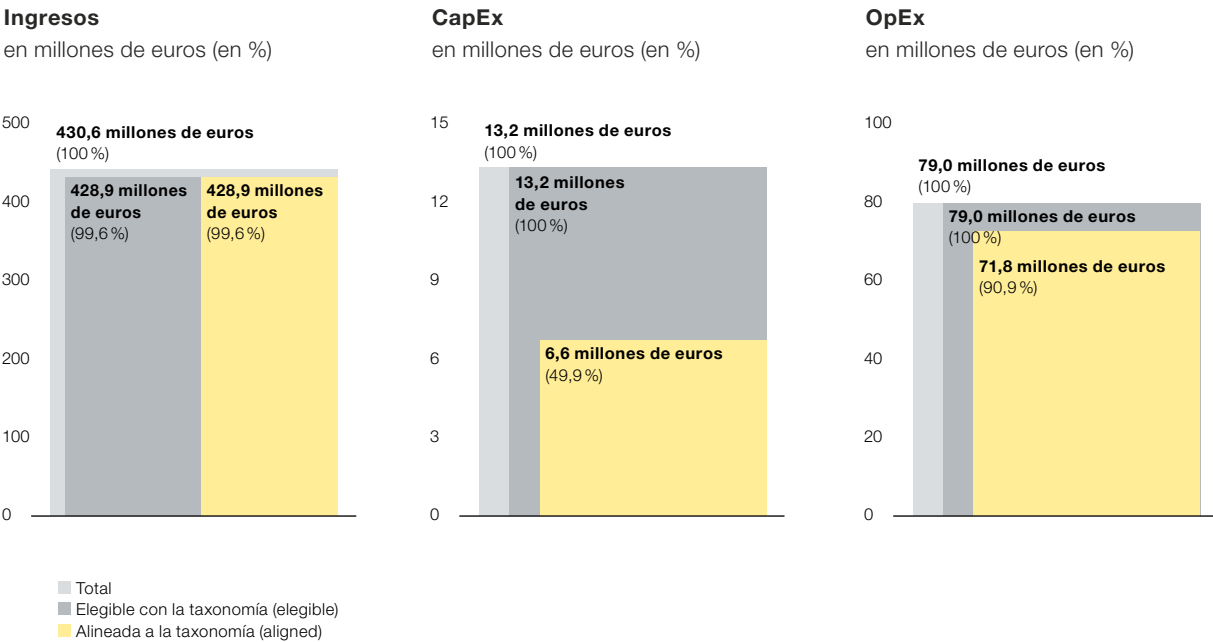
La parte de los gastos de explotación elegibles de la taxonomía incluye todos los gastos de explotación que pueden asignarse a investigación y desarrollo, edificios e instalaciones de producción para las actividades económicas elegibles de la taxonomía, según los apartados 3.6, 6.15, 8.2, así como 1.2 y 4.1. En el formulario de declaración 1, las asignaciones múltiples se indican en la actividad económica 4.1. Además, se han contabilizado los gastos de explotación correspondientes a la flota de vehículos en la actividad 6.5 y los gastos por alquileres en la actividad 7.7.

La parte de los gastos de explotación alineados a la taxonomía (numerador) comprende los gastos de explotación que pueden asignarse a las soluciones alineadas a la taxonomía de los segmentos de peaje y gestión del tráfico. Estos incluyen los gastos de explotación de investigación y desarrollo, de las instalaciones de producción y de los equipos de producción, y se contabilizan en la actividad económica 4.1. En el formulario de declaración 4, además, los costes asignables a las unidades a bordo alineadas con la taxonomía, incluidas en la actividad económica 3.6, se calcularon proporcionalmente mediante una clave de reparto y se contabilizaron por separado.

De forma análoga a los gastos de capital, los gastos de explotación se han asignado de nuevo a las actividades económicas relacionadas con los ingresos.

Los gastos relacionados con el mantenimiento diario de los inmovilizados materiales incluyen los costes de arrendamiento a corto plazo o de escaso valor no capitalizados correspondientes a alquileres y a la flota de vehículos, así como los costes de mantenimiento significativos de los edificios en Austria, Canadá y EE. UU.

De los cálculos (basados en los valores de los estados financieros consolidados de Kapsch TrafficCom según las NIIF) se desprende lo siguiente:



## Formulario de divulgación 1.

Ejercicio 2025/26

| KPI      | Total                | Porcentaje de Actividades elegibles según taxonomía | Actividades alineadas con la taxonomía | Porcentaje de Actividades alineadas con la taxonomía |
|----------|----------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------------------|
| (1)      | (2)                  | (3)                                                 | (4)                                    | (5)                                                  |
|          | en millones de euros | %                                                   | en millones de euros                   | %                                                    |
| ingresos | 430,6                | 99,6 %                                              | 428,9                                  | 99,6 %                                               |
| CapEx    | 13,2                 | 100,0 %                                             | 6,6                                    | 49,9 %                                               |
| OpEx     | 79,0                 | 100,0 %                                             | 71,8                                   | 90,9 %                                               |

## Formulario de divulgación 2 – Ingresos.

Ejercicio 2025/26

| Actividades económicas                                                                                                             | Code     | KPI elegible con la taxonomía (Porcentaje de los ingresos sujetos a la taxonomía) | KPI alineadas con la taxonomía (valor monetario de los ingresos) | KPI alineadas con la taxonomía (porcentaje de los ingresos alineados a la taxonomía) |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| (1)                                                                                                                                | (2)      | (3)                                                                               | (4)                                                              | (5)                                                                                  |
|                                                                                                                                    |          | %                                                                                 | en millones de euros.                                            | %                                                                                    |
| 4.1 Implanta soluciones de TI/TO basadas en datos                                                                                  | CE 4.1   | 99,6 %                                                                            | 428,9                                                            | 99,6 %                                                                               |
| 3.6 Fabricación de otras tecnologías con bajas emisiones de CO <sub>2</sub> <sup>3)</sup>                                          | CCM 3.6  | 0,0 %                                                                             | 0,0                                                              | 0,0 %                                                                                |
| 6.15 Infraestructura para un transporte por carretera y un transporte público con bajas emisiones de CO <sub>2</sub> <sup>4)</sup> | CCM 6.15 | 0,0 %                                                                             | 0,0                                                              | 0,0 %                                                                                |
| 8.2 Soluciones basadas en datos para reducir de las emisiones de gases de efecto invernadero <sup>4)</sup>                         | CCM 8.2  | 0,0 %                                                                             | 0,0                                                              | 0,0 %                                                                                |
| 1.2 Fabricación de aparatos eléctricos y electrónicos <sup>4)</sup>                                                                | CE 1.2   | 0,0 %                                                                             | 0,0                                                              | 0,0 %                                                                                |
| <b>Total de alineamiento por objetivo</b>                                                                                          |          |                                                                                   |                                                                  |                                                                                      |
| <b>Volumen de negocio total</b>                                                                                                    |          | <b>99,6 %</b>                                                                     | <b>428,9</b>                                                     | <b>99,6 %</b>                                                                        |

<sup>1)</sup> E = Actividad facilitadora

<sup>2)</sup> T = Actividad de transición

<sup>3)</sup> Para evitar duplicidades, los ingresos de la actividad económica CCM 3.6 se incluyen en la actividad económica CE 4.1. Esto supone un 15,0 % de los ingresos elegibles según la taxonomía y 31,8 millones de euros (7,4 %) de los ingresos alineados a la taxonomía.

<sup>4)</sup> Para evitar duplicidades, los ingresos elegibles para la taxonomía de las actividades económicas CCM 6.15, CCM 8.2 y CE 1.2 se incluyen en la actividad económica CE 4.1.

|  | Desglose de las actividades alineadas a la taxonomía por objetivos medioambientales |                                |       |                   |               |               | Porcentaje de actividades facilitadoras | Porcentaje de actividades de transición | Actividades no evaluadas por no ser significativas | Actividades alineadas a la taxonomía en el ejercicio anterior | Porcentaje de actividades alineadas a la taxonomía en el 2024/25 ejercicio anterior |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------|-------------------|---------------|---------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Mitigación del cambio climático                                                     | Adaptación al cambio climático | Agua  | Economía circular | Contaminación | Biodiversidad |                                         |                                         |                                                    |                                                               |                                                                                     |
|  | (6)                                                                                 | (7)                            | (8)   | (9)               | (10)          | (11)          |                                         |                                         |                                                    | (15)                                                          | (16)                                                                                |
|  | %                                                                                   | %                              | %     | %                 | %             | %             | %                                       | %                                       | %                                                  | en millones de euros                                          | %                                                                                   |
|  | 7,4 %                                                                               | 0,0 %                          | 0,0 % | 92,2 %            | 0,0 %         | 0,0 %         | 99,6 %                                  | 0,0 %                                   | 0,0 %                                              | 24,9                                                          | 4,7 %                                                                               |
|  | 0,1 %                                                                               | 0,0 %                          | 0,0 % | 49,8 %            | 0,0 %         | 0,0 %         | 49,9 %                                  | 0,0 %                                   | 0,0 %                                              | 0,1                                                           | 0,4 %                                                                               |
|  | 1,3 %                                                                               | 0,0 %                          | 0,0 % | 89,6 %            | 0,0 %         | 0,0 %         | 90,9 %                                  | 0,0 %                                   | 0,0 %                                              | 0,6                                                           | 0,8 %                                                                               |

|  | Objetivo medioambiental de las actividades alineadas a la taxonomía |                                |       |                   |               |               | Actividad facilitadora | Actividad de transición actividad | Proporción de actividades alineadas con la Taxonomía elegibles para la Taxonomía |
|--|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------|-------------------|---------------|---------------|------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
|  | Mitigación del cambio climático                                     | Adaptación al cambio climático | Agua  | Economía circular | Contaminación | Biodiversidad |                        |                                   |                                                                                  |
|  | (6)                                                                 | (7)                            | (8)   | (9)               | (10)          | (11)          |                        |                                   |                                                                                  |
|  | (6)                                                                 | (7)                            | (8)   | (9)               | (10)          | (11)          | (12)                   | (13)                              | (14)                                                                             |
|  | %                                                                   | %                              | %     | %                 | %             | %             | E <sup>1)</sup>        | T <sup>2)</sup>                   | %                                                                                |
|  | -                                                                   | -                              | -     | 99,6 %            | -             | -             | E <sup>1)</sup>        | -                                 | 100,0 %                                                                          |
|  | 7,4 %                                                               | -                              | -     | -                 | -             | -             | E <sup>1)</sup>        | -                                 | 49,1 %                                                                           |
|  | 0,0 %                                                               | -                              | -     | -                 | -             | -             | -                      | -                                 | 0,0 %                                                                            |
|  | 0,0 %                                                               | -                              | -     | -                 | -             | -             | -                      | -                                 | 0,0 %                                                                            |
|  | -                                                                   | -                              | -     | 0,0 %             | -             | -             | -                      | -                                 | 0,0 %                                                                            |
|  | 7,4 %                                                               | 0,0 %                          | 0,0 % | 99,6 %            | 0,0 %         | 0,0 %         |                        |                                   |                                                                                  |
|  | 7,4 %                                                               | 0,0 %                          | 0,0 % | 92,2 %            | 0,0 %         | 0,0 %         | 99,6 %                 | 0,0 %                             | 100,0 %                                                                          |

Formulario de divulgación 3 – CapEx.

| Ejercicio 2025/26                                                                                                                  |          |                                                                               |                                                           |                                                                             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Actividades económicas                                                                                                             | Code     | KPI elegible con la taxonomía (Porcentaje de CapEx elegible con la taxonomía) | KPI alineada con la taxonomía (valor monetario del CapEx) | KPI alineada con la taxonomía (porcentaje de CapEx alineado a la taxonomía) |
| (1)                                                                                                                                | (2)      | (3)                                                                           | (4)                                                       | (5)                                                                         |
|                                                                                                                                    |          | en millones de euros.                                                         |                                                           | %                                                                           |
| 4.1 Implanta soluciones de TI/TO basadas en datos                                                                                  | CE 4.1   | 49,9 %                                                                        | 6,6                                                       | 49,9 %                                                                      |
| 3.6 Fabricación de otras tecnologías con bajas emisiones de CO <sub>2</sub> <sup>3)</sup>                                          | CCM 3.6  | 0,0 %                                                                         | 0,0                                                       | 0,0 %                                                                       |
| 6.15 Infraestructura para un transporte por carretera y un transporte público con bajas emisiones de CO <sub>2</sub> <sup>4)</sup> | CCM 6.15 | 0,0 %                                                                         | 0,0                                                       | 0,0 %                                                                       |
| 8.2 Soluciones basadas en datos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero <sup>4)</sup>                            | CCM 8.2  | 0,0 %                                                                         | 0,0                                                       | 0,0 %                                                                       |
| 1.2 Fabricación de aparatos eléctricos y electrónicos <sup>4)</sup>                                                                | CE 1.2   | 0,0 %                                                                         | 0,0                                                       | 0,0 %                                                                       |
| 6.5 Transporte en motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros                                                           | CCM 6.5  | 9,7 %                                                                         | 0,0                                                       | 0,0 %                                                                       |
| 7.7 Adquisición y propiedad de inmuebles                                                                                           | CCM 7.7  | 40,4 %                                                                        | 0,0                                                       | 0,0 %                                                                       |
| Total de alineamiento por objetivo                                                                                                 |          |                                                                               |                                                           |                                                                             |
| CapEx total                                                                                                                        |          | 100,0 %                                                                       | 6,6                                                       | 49,9 %                                                                      |

<sup>1)</sup> E = Actividad facilitadora  
<sup>2)</sup> T = Actividad de transición  
<sup>3)</sup> Para evitar duplicidades, los gastos de capital de la actividad económica CCM 3.6 se incluyen en la actividad económica CE 4.1. Estos corresponden al 1,0 % de los gastos de capital elegibles según la taxonomía y a 0,01 millones de euros (0,1 %) de gastos de capital alineados a la taxonomía.  
<sup>4)</sup> Para evitar duplicidades, los gastos de inversión elegibles para la taxonomía de las actividades económicas CCM 6.15, CCM 8.2 y CE 1.2 se incluyen en la actividad económica CE 4.1.

Formulario de declaración 4 – OpEx.

| Ejercicio 2025/26                                                                                                                  |          |                                                                              |                                                          |                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| Actividades económicas                                                                                                             | Code     | KPI elegible con la taxonomía (Porcentaje de OpEx elegible con la taxonomía) | KPI alineada con la taxonomía (valor monetario del OpEx) | KPI alineada con la taxonomía (porcentaje de OpEx alineado a la taxonomía) |
| (1)                                                                                                                                | (2)      | (3)                                                                          | (4)                                                      | (5)                                                                        |
|                                                                                                                                    |          | en millones de euros.                                                        |                                                          | %                                                                          |
| 4.1 Implanta soluciones de TI/TO basadas en datos                                                                                  | CE 4.1   | 90,9 %                                                                       | 71,8                                                     | 90,9 %                                                                     |
| 3.6 Fabricación de otras tecnologías con bajas emisiones de CO <sub>2</sub> <sup>3)</sup>                                          | CCM 3.6  | 0,0 %                                                                        | 0,0                                                      | 0,0 %                                                                      |
| 6.15 Infraestructura para un transporte por carretera y un transporte público con bajas emisiones de CO <sub>2</sub> <sup>4)</sup> | CCM 6.15 | 0,0 %                                                                        | 0,0                                                      | 0,0 %                                                                      |
| 8.2 Soluciones basadas en datos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero <sup>4)</sup>                            | CCM 8.2  | 0,0 %                                                                        | 0,0                                                      | 0,0 %                                                                      |
| 1.2 Fabricación de aparatos eléctricos y electrónicos <sup>4)</sup>                                                                | CE 1.2   | 0,0 %                                                                        | 0,0                                                      | 0,0 %                                                                      |
| 6.5 Transporte en motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros                                                           | CCM 6.5  | 4,5 %                                                                        | 0,0                                                      | 0,0 %                                                                      |
| 7.7 Adquisición y propiedad de inmuebles                                                                                           | CCM 7.7  | 5,0 %                                                                        | 0,0                                                      | 0,0 %                                                                      |
| Total de alineamiento por objetivo                                                                                                 |          |                                                                              |                                                          |                                                                            |
| OpEx totales                                                                                                                       |          | 100,0 %                                                                      | 71,8                                                     | 90,9 %                                                                     |

<sup>1)</sup> E = Actividad facilitadora  
<sup>2)</sup> T = Actividad de transición  
<sup>3)</sup> Para evitar duplicidades, los gastos de explotación de la actividad económica CCM 3.6 se incluyen en la actividad económica CE 4.1. Estos representan el 16,9 % de los gastos de explotación elegibles según la taxonomía y 1,0 millones de euros (1,3 %) de gastos de explotación alineados a la taxonomía.  
<sup>4)</sup> Para evitar duplicidades, los gastos de explotación elegible para la taxonomía de las actividades económicas CCM 6.15, CCM 8.2 y CE 1.2 se incluyen en la actividad económica CE 4.1.

|  | Objetivo medioambiental de las actividades alineadas a la taxonomía |                                |              |                   |               |               | Actividad facilitadora | Actividad de transición actividad | Proporción de actividades alineadas con la Taxonomía elegibles para la Taxonomía |
|--|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
|  | Mitigación del cambio climático                                     | Adaptación al cambio climático | Agua         | Economía circular | Contaminación | Biodiversidad |                        |                                   |                                                                                  |
|  | (6)                                                                 | (7)                            | (8)          | (9)               | (10)          | (11)          |                        |                                   | (14)                                                                             |
|  | %                                                                   | %                              | %            | %                 | %             | %             | E <sup>1)</sup>        | T <sup>2)</sup>                   | %                                                                                |
|  | -                                                                   | -                              | -            | 49,9 %            | -             | -             | E <sup>1)</sup>        | -                                 | 100,0 %                                                                          |
|  | 0,1 %                                                               | -                              | -            | -                 | -             | -             | E <sup>1)</sup>        | -                                 | 9,3 %                                                                            |
|  | 0,0 %                                                               | -                              | -            | -                 | -             | -             | -                      | -                                 | 0,0 %                                                                            |
|  | 0,0 %                                                               | -                              | -            | -                 | -             | -             | -                      | -                                 | 0,0 %                                                                            |
|  | -                                                                   | -                              | -            | 0,0 %             | -             | -             | -                      | -                                 | 0,0 %                                                                            |
|  | 0,0 %                                                               | -                              | -            | -                 | -             | -             | -                      | -                                 | 0,0 %                                                                            |
|  | 0,0 %                                                               | -                              | -            | -                 | -             | -             | -                      | -                                 | 0,0 %                                                                            |
|  | <b>0,1 %</b>                                                        | <b>0,0 %</b>                   | <b>0,0 %</b> | <b>49,9 %</b>     | <b>0,0 %</b>  | <b>0,0 %</b>  |                        |                                   |                                                                                  |
|  | <b>0,1 %</b>                                                        | <b>0,0 %</b>                   | <b>0,0 %</b> | <b>49,8 %</b>     | <b>0,0 %</b>  | <b>0,0 %</b>  | <b>49,9 %</b>          | <b>0,0 %</b>                      | <b>49,9 %</b>                                                                    |

|  | Objetivo medioambiental de las actividades alineadas a la taxonomía |                                |              |                   |               |               | Actividad facilitadora | Actividad de transición actividad | Proporción de actividades alineadas con la Taxonomía elegibles para la Taxonomía |
|--|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
|  | Mitigación del cambio climático                                     | Adaptación al cambio climático | Agua         | Economía circular | Contaminación | Biodiversidad |                        |                                   |                                                                                  |
|  | (6)                                                                 | (7)                            | (8)          | (9)               | (10)          | (11)          |                        |                                   | (14)                                                                             |
|  | %                                                                   | %                              | %            | %                 | %             | %             | E <sup>1)</sup>        | T <sup>2)</sup>                   | %                                                                                |
|  | -                                                                   | -                              | -            | 90,9 %            | -             | -             | E <sup>1)</sup>        | -                                 | 100,0 %                                                                          |
|  | 1,3 %                                                               | -                              | -            | -                 | -             | -             | E <sup>1)</sup>        | -                                 | 7,7 %                                                                            |
|  | 0,0 %                                                               | -                              | -            | -                 | -             | -             | -                      | -                                 | 0,0 %                                                                            |
|  | 0,0 %                                                               | -                              | -            | -                 | -             | -             | -                      | -                                 | 0,0 %                                                                            |
|  | -                                                                   | -                              | -            | 0,0 %             | -             | -             | -                      | -                                 | 0,0 %                                                                            |
|  | 0,0 %                                                               | -                              | -            | -                 | -             | -             | -                      | -                                 | 0,0 %                                                                            |
|  | 0,0 %                                                               | -                              | -            | -                 | -             | -             | -                      | -                                 | 0,0 %                                                                            |
|  | <b>1,3 %</b>                                                        | <b>0,0 %</b>                   | <b>0,0 %</b> | <b>90,9 %</b>     | <b>0,0 %</b>  | <b>0,0 %</b>  |                        |                                   |                                                                                  |
|  | <b>1,3 %</b>                                                        | <b>0,0 %</b>                   | <b>0,0 %</b> | <b>89,6 %</b>     | <b>0,0 %</b>  | <b>0,0 %</b>  | <b>90,9 %</b>          | <b>0,0 %</b>                      | <b>90,9 %</b>                                                                    |

## 2.2 Cambio climático (ESRS E1).

| Impactos materiales, riesgos y oportunidades                                                                                                                                                                                                                                                | Posición en la cadena de valor | Descripción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Medidas                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Adaptación al cambio climático</b>                                                                                                                                                                                                                                                       |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Riesgo:</b><br>Las condiciones meteorológicas extremas y las catástrofes medioambientales pueden interrumpir la actividad de proveedores relevantes, lo que provocaría una interrupción de la cadena de suministro y, por consiguiente, una pérdida de ingresos. (a medio y largo plazo) | <<<                            | <b>Outside-in:</b><br>El acceso a los materiales necesarios para la producción podría verse afectado si la estrategia de aprovisionamiento se basa en un número reducido de proveedores o regiones. Esto puede provocar una limitación o la paralización de las propias actividades comerciales e impedir el cumplimiento de las obligaciones con los clientes. (físico)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Diversificación de la cadena de suministro</li> <li>■ Creación de reservas de material</li> <li>■ Gestión de existencias</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Protección del clima</b>                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Riesgo:</b><br>Riesgo de transición derivado de la aplicación de nuevas normativas de mitigación y adaptación al cambio climático. (a corto y largo plazo)                                                                                                                               | <<<<br>KTC<br>>>>              | <b>Outside-in:</b><br>La implementación requiere recursos humanos, operativos y/o financieros; si la actuación es tardía o insuficiente, se corre el riesgo de incurrir en sanciones económicas o incluso de ser excluido del mercado. (transitorio)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Seguimiento de la evolución del marco jurídico</li> <li>■ Adopción temprana de las medidas preparatorias necesarias para garantizar el cumplimiento normativo</li> <li>■ Revisiones periódicas del cumplimiento del marco jurídico vigente</li> <li>■ Participación en asociaciones sectoriales y en la UE</li> <li>■ Evaluación de proveedores</li> <li>■ Auditorías a proveedores</li> </ul> |
| <b>Impacto positivo/opportunidad:</b><br>Los sistemas de transporte inteligentes, como los de Kapsch TrafficCom, tienen el potencial de reducir considerablemente las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el tráfico. (a corto y largo plazo)                         | KTC<br>>>>                     | <b>Inside-out:</b><br>La mejora de la fluidez del tráfico y la reducción de los atascos pueden suponer un ahorro de hasta el 20 % de las emisiones del tráfico, especialmente de gases de efecto invernadero. Además, los sistemas de peaje permiten mejorar la calidad de las carreteras y, con ello, reducir la resistencia a la rodadura. Esto se traduce en un ahorro considerable en el consumo de combustible. Los peajes también pueden suponer un incentivo para la adquisición de vehículos más nuevos y con menores emisiones. (de hecho)<br><br><b>Outside-in:</b><br>El enfoque en productos que reducen las emisiones o son de bajas emisiones ofrece perspectivas de negocio para Kapsch TrafficCom, lo cual es especialmente relevante en el caso de clientes vinculados al sector público; una cartera sostenible puede influir positivamente en la reputación y, por lo tanto, en las oportunidades de venta y las posibilidades de financiación. (de hecho) | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Soluciones de peaje</li> <li>■ gestión del tráfico</li> <li>■ gestión de la demanda</li> <li>■ Soluciones con menor impacto en las infraestructuras</li> <li>■ Comunicación sobre sostenibilidad</li> </ul>                                                                                                                                                                                    |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Impacto negativo/riesgo:</b><br>Generación de elevadas emisiones debido a los procesos propios, así como a las actividades previas y descendentes en la cadena de valor; en particular, los bienes y servicios adquiridos entrañan un riesgo significativo. (a corto y largo plazo) | <br><b>KTC</b><br> | <b>Inside-out:</b><br>Las medidas insuficientes para evitar por completo las emisiones de gases de efecto invernadero en la cadena de valor favorecen el cambio climático. (de hecho)<br><br><b>Outside-in:</b><br>Los requisitos de transparencia cada vez más estrictos exigen la publicación de las emisiones generadas. Cuando el consumo de emisiones es elevado, además del aumento de los costes operativos en materiales, energía y transporte, el incumplimiento de los objetivos de reducción puede provocar un daño considerable a la reputación, lo que a su vez puede dar lugar a la pérdida de clientes o inversores. (transitorio) | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Evaluación de proveedores</li> <li>■ Auditorías a proveedores</li> <li>■ Soluciones en la nube</li> <li>■ Servicio de reacondicionamiento y reparación</li> <li>■ Soluciones con infraestructura reducida</li> <li>■ Productos de larga duración</li> <li>■ Diseño sostenible de productos</li> <li>■ Mantenimiento y pruebas a distancia</li> <li>■ Normativa sobre teletrabajo</li> <li>■ Reducción de los viajes de negocios</li> </ul> |
| <b>Impacto positivo/oportunidad:</b><br>Gran reducción de las emisiones gracias a nuestros propios productos y procesos, así como a las actividades previas y descendentes en la cadena de valor. (a corto y largo plazo)                                                              | <br><b>KTC</b><br> | <b>Inside-out:</b><br>Las medidas eficaces y exhaustivas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo de la cadena de valor contribuyen a mitigar el cambio climático. (de hecho)<br><br><b>Outside-in:</b><br>Mejora de la reputación mediante iniciativas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Evaluación de proveedores</li> <li>■ Auditorías a proveedores</li> <li>■ Soluciones en la nube</li> <li>■ Servicio de reacondicionamiento y reparación</li> <li>■ Soluciones con menor infraestructura</li> <li>■ Productos de larga duración</li> <li>■ Diseño sostenible de productos</li> <li>■ Mantenimiento y pruebas a distancia</li> <li>■ Normativa sobre teletrabajo</li> <li>■ Reducción de los viajes de negocios</li> </ul>    |


cadena de valor ascendente (upstream)  
**KTC**  
en la empresa  

cadena de valor descendente (downstream)

Estrategia.

Impactos materiales, riesgos y oportunidades, y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (ESRS 2 SBM-3).

Todos los impactos materiales, riesgos físicos y transitorios, y oportunidades (IRO) de y para Kapsch TrafficCom se recogen de forma resumida al principio de esta sección.

Análisis de resiliencia.

El análisis de resiliencia se basa en todas las actividades empresariales a lo largo de la cadena de valor. Además, se han evaluado todos los riesgos físicos y transitorios significativos.

En el marco del análisis de escenarios, se han tenido en cuenta las repercusiones previstas del escenario SSP 5-8.5 del IPCC en relación con los riesgos climáticos físicos, que parte de la hipótesis de un cambio climático sin freno, un aumento de la temperatura global de entre 4 y 6 grados Celsius y una duplicación de las emisiones para 2050. Para Kapsch TrafficCom, esto supondría una mayor probabilidad de interrupciones en la cadena de suministro y de daños en las instalaciones debido a la creciente probabilidad de fenómenos meteorológicos extremos. En lo que respecta al mantenimiento de las carreteras, se prevé un aumento de los gastos, que se financiarán, entre otras cosas, con los ingresos por peajes, por lo que no pondrán en peligro el negocio de peajes de Kapsch TrafficCom.

En cuanto a los riesgos transitorios, se ha utilizado para el análisis el escenario SSP 1-1.9 del IPCC, que parte de la base de que el aumento de la temperatura global se limitará a 1,5 grados Celsius y que va acompañado de medidas de adaptación de gran alcance. La hipótesis central es que el negocio de las soluciones de peaje y gestión del tráfico no se verá restringido ni prohibido, sino que, debido a la reducción de las emisiones del tráfico que estas soluciones permiten, cabe esperar un crecimiento del negocio a largo plazo. Además, se parte de la base de que se licitarán cada vez más soluciones de peaje basadas en el principio de «quien contamina paga», en el marco de

la Directiva 2011/76/UE («Directiva sobre la Euroviñeta»). De este modo, Kapsch TrafficCom ve la oportunidad de aumentar su cuota de mercado y su reputación mediante soluciones innovadoras para el cobro de peajes basados en la distancia recorrida o en las emisiones. Por el contrario, Kapsch TrafficCom se enfrenta a riesgos transitorios debido al aumento de los costes derivado de nuevos requisitos normativos relativos al diseño ecológico de los productos y a su divulgación, al consumo energético, así como al incremento de los precios del CO<sub>2</sub> para la industria.

Mediante este enfoque, Kapsch TrafficCom garantiza que el análisis de resiliencia tenga en cuenta los respectivos escenarios extremos para los riesgos físicos y transitorios.

Sobre esta base, el análisis de resiliencia se llevó a cabo en el ejercicio 2024/25, teniendo en cuenta además los impactos, riesgos y oportunidades identificados en el análisis de materialidad, y se revisó en enero de 2026. Los horizontes temporales a corto, medio y largo plazo aplicados coinciden con los del análisis de materialidad y, por lo tanto, con los de la planificación financiera y empresarial estratégica, y se describen en >> **la sección 1 «Información general (ESRS 2)»**.

Mediante la realización de una sólida evaluación de los riesgos climáticos y la vulnerabilidad, se analizaron sistemáticamente los riesgos físicos y transitorios de la siguiente manera.

**Riesgos transitorios.** Un aspecto importante que también se desprende del análisis de materialidad es la evolución de las exigencias de los clientes y las obligaciones legales en relación con la cartera de productos de Kapsch TrafficCom. Por un lado, la empresa podría sufrir una pérdida de cuota de mercado si no se mantiene al día con el ritmo de innovación del mercado; por otro lado, Kapsch TrafficCom tiene la oportunidad de reducir considerablemente las emisiones de gases de efecto invernadero mediante el desarrollo de soluciones de transporte inteligentes e innovadoras, así como de cumplir con los requisitos regionales específicos.

Por consiguiente, la cartera constituye un componente importante de la estrategia para aumentar la resiliencia del modelo de negocio. Kapsch TrafficCom seguirá centrándose en ofrecer soluciones de movilidad sostenible, compuestas por hardware, software y servicios, que hagan que el tráfico rodado sea más eficiente, seguro, fiable y cómodo, al tiempo que contribuyen a reducir el impacto medioambiental.

Por ello, el modelo de negocio ya presenta una elevada resiliencia de cara a la transición hacia una economía climáticamente neutra. Para seguir ampliando la oferta respetuosa con el medio ambiente, la empresa invierte continuamente en investigación y desarrollo. Esto garantiza la ampliación de la cartera de productos sostenibles en consonancia con el diseño ecológico, y los aspectos medioambientales se comunican de forma activa. Además, se garantiza que también se aborden las cambiantes exigencias de los clientes en lo que respecta a los criterios de sostenibilidad. En relación con la futura divulgación de información conforme al Reglamento 2024/1781 (Reglamento de diseño ecológico o ESPR), se prevé un aumento temporal de los gastos tan pronto como se publiquen los actos delegados aplicables a Kapsch TrafficCom.

Dado que Kapsch TrafficCom no es una empresa con un alto consumo energético, no se prevén cambios en el consumo de energía según los escenarios climáticos analizados. Sobre todo porque la proporción de energías renovables en la combinación energética global aumenta constantemente, se espera que esto también se aplique a la combinación energética de Kapsch TrafficCom y, por lo tanto, no cabe esperar un aumento significativo de los costes. Actualmente, la empresa no se ve afectada por los precios del CO<sub>2</sub> para las industrias con altas emisiones. Los últimos avances en relación con el Mecanismo de Ajuste en Frontera por las Emisiones de Carbono (CBAM) y los umbrales de notificación, que ahora se han elevado, indican que, por el momento, esto no supone un riesgo significativo para Kapsch TrafficCom.

Para garantizar que la empresa esté preparada para las repercusiones de la futura normativa en materia de sostenibilidad, Kapsch TrafficCom se esfuerza por seguir de cerca la evolución del marco jurídico a nivel mundial y por adoptar medidas preparatorias para el cumplimiento futuro de la normativa, por ejemplo, mediante la colaboración con asociaciones sectoriales. De este modo, se consigue una mayor resiliencia frente a las incertidumbres normativas.

En resumen, puede afirmarse que el modelo de negocio de Kapsch TrafficCom, gracias a su orientación estratégica hacia la innovación y la sostenibilidad, con especial atención a la gestión de riesgos, cuenta con una base sólida y una gran resiliencia frente a los riesgos transitorios.

**Riesgos físicos.** En la actualidad, las soluciones siguen requiriendo, en algunos aspectos, un alto nivel de infraestructura física en carretera, como, por ejemplo, pódicos, equipos electrónicos o infraestructura informática in situ, que podrían verse afectados por riesgos climáticos físicos. La infraestructura vial de Kapsch TrafficCom ya está

adaptada a fenómenos meteorológicos extremos para poder cumplir los acuerdos de rendimiento de los proyectos de los clientes en condiciones climáticas locales, como tormentas, nieve, lluvia, calor o alta humedad.

La optimización de la cartera de productos hacia soluciones con menor infraestructura y virtualizadas desempeñará un papel fundamental para la empresa en los próximos años. Sin embargo, esta adaptación llevará tiempo, sobre todo porque, a menudo, las alternativas aún no pueden ponerse a disposición debido a la insuficiente aceptación por parte de los clientes o a la falta de tecnología, y además se necesitarían inversiones considerables para ello. Algunos ejemplos de soluciones con infraestructura reducida son las columnas de peaje en lugar de los pórticos o una infraestructura en la nube optimizada en lugar de una infraestructura informática local en las instalaciones. Por virtualización se entiende la implementación en software de una funcionalidad que antes se realizaba en infraestructura física. Algunos ejemplos son la virtualización de la unidad a bordo (OBU) como aplicación para smartphone, así como la reducción de los pórticos mediante el uso de tecnología de peaje basada en el GNSS (Sistema GNSS), en lugar de la basada en DSRC (Comunicaciones de corto alcance dedicadas). Kapsch TrafficCom espera que, con estas iniciativas, no solo se aborden los riesgos y las oportunidades del modelo de negocio, sino que también se proporcionen tecnologías innovadoras que impulsen las ambiciones de todo el sector.

Mientras la cartera no esté completamente virtualizada, seguirá existiendo un grado limitado de incertidumbre en cuanto a la resiliencia de la empresa en su cadena de suministro ascendente, ya que los proveedores están repartidos por todo el mundo y utilizan diferentes vías de transporte que podrían verse afectadas por diversos riesgos climáticos físicos.

Las inversiones adicionales en una infraestructura resiliente, en seguros y en planes de emergencia pueden contribuir a aumentar aún más la resiliencia de la empresa frente a los riesgos climáticos físicos que se avecinan.

### **Plan de transición para la protección del clima (E1-1).**

Kapsch TrafficCom aún no ha aprobado ningún plan de transición a largo plazo para la protección del clima, ya que para ello era necesaria una base de datos sólida sobre el balance de gases de efecto invernadero del año de referencia 2019/20. Esta base de datos se revisó en el ejercicio 2025/26, lo que permitió calcular todos los indicadores necesarios para el balance de gases de efecto invernadero. De este modo, se ha podido formalizar en un objetivo la ambición existente hasta la fecha de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Se seguirán aplicando las medidas ya iniciadas para la reducción de los gases de efecto invernadero. Sin embargo, en el momento de redactar el informe aún no se dispone de un plan de transición para la protección del clima, válido para todo el grupo y aprobado formalmente.

### **Gestión de los impactos, riesgos y oportunidades.**

### **Conceptos relacionados con la protección del clima y la adaptación al cambio climático (E1-2).**

#### **Estrategia de sostenibilidad «Sustainability Vision».**

Kapsch TrafficCom ha definido la estrategia en materia de protección del clima, adaptación al cambio climático y energía en su concepto de sostenibilidad («Sustainability Vision»). Esta guía describe detalladamente el enfoque para alcanzar los objetivos de reducción de la huella de carbono y de conformidad con la taxonomía (véase >> **sección 1.3 «Estrategia»**).

Los objetivos se han definido para abordar los impactos materiales, riesgos y oportunidades en el ámbito del cambio climático. Se basan en gran medida en la línea marcada por la Unión Europea, ya que esta región se considera pionera a nivel mundial en materia de legislación sobre protección del clima y es donde el interés del mercado es mayor. Son los siguientes:

- Cartera sostenible. Aumentar la proporción de productos alineados con la taxonomía hasta el 50 % para 2030
- Empresa sostenible. Reducción de la huella de carbono en comparación con el ejercicio 2019/20 en un 42% para 2030.

El objetivo de reducción de gases de efecto invernadero de Kapsch TrafficCom ha sido evaluado internamente según criterios científicos, pero no por la iniciativa Science Based Targets (SBTi). Los objetivos se basan en el plan de la Unión Europea en relación con el Pacto Verde: por un lado, en la Directiva sobre información corporativa en materia de sostenibilidad (CSRD) se menciona una reducción del 42% como «vía de reducción intersectorial (ACA)»; por otro lado, en la UE existen ventajas de mercado para los productos alineados a la taxonomía.

El plan de sostenibilidad aprobado por el Consejo de Administración incluye diversos objetivos globales para alcanzar el objetivo de gases de efecto invernadero «Empresa sostenible», así como el objetivo de taxonomía «Cartera sostenible»:

- Alcance 1: Reducción adicional del consumo de combustible de los vehículos de la empresa
- Alcance 2: Reducción de las emisiones provocadas por el consumo de energía en las instalaciones propias
- Alcance 3: Reducción del uso de materias primas (con una elevada huella de CO<sub>2</sub>) mediante la virtualización de la cartera, con el fin de reducir la huella de CO<sub>2</sub> de los artículos adquiridos (categoría 1)
  - Mejora del uso de los recursos (categoría 1); para más detalles, véase la >> **sección 2.4 «Uso de los recursos y economía circular»**
  - Reducción del consumo total de energía en la fase de uso mediante la disminución del consumo energético de productos concretos, así como una arquitectura eficiente de soluciones y datos (categoría 11)
  - La flexibilidad en el ámbito del teletrabajo, como la puesta a disposición de herramientas adecuadas para la colaboración, reduce la necesidad de desplazamientos (categoría 7)

El concepto abarca toda la empresa y, en lo que respecta a los objetivos, afecta a requisitos de toda la cadena de valor: las propias operaciones, la cadena de valor ascendente y las soluciones en las instalaciones del cliente. El Consejo de Administración es responsable de la implementación al más alto nivel directivo. El equipo de sostenibilidad medioambiental informa periódicamente al Consejo de Administración sobre el estado actual de consecución de los objetivos y asesora sobre posibles requisitos y medidas de ajuste. Los objetivos y requisitos se definieron basándose en diversos requisitos e intereses de los clientes, en el marco de un intercambio directo durante los proyectos con los clientes. La «Visión de Sostenibilidad» se publicó en la página web de la empresa para garantizar que todos los grupos de partes interesadas puedan acceder a la información y adaptarse a la posición de Kapsch TrafficCom.

Incluye los siguientes principios rectores en relación con los subtemas de los ESRS y, por lo tanto, aborda los impactos, riesgos y oportunidades en el ámbito del cambio climático:

- Protección del clima: reducción de las emisiones de la empresa a lo largo de toda la cadena de valor de Kapsch TrafficCom
- Adaptación al cambio climático: análisis y adaptación del modelo de negocio en función de los riesgos climáticos existentes y potenciales
- Eficiencia energética: enfoque en la eficiencia energética tanto en las propias operaciones como en los proyectos de los clientes
- Energías renovables: transición a fuentes de energía renovables, siempre que sea posible

### **Medidas y recursos relacionados con los conceptos climáticos (E1-3).**

En lo que respecta a sus impactos materiales, riesgos y oportunidades materiales, Kapsch TrafficCom se centra principalmente en dos temas clave en relación con las medidas establecidas y previstas: por un lado, la empresa se esfuerza por aprovechar cada vez más el potencial de reducción de emisiones de los sistemas de transporte inteligentes. En este contexto, Kapsch TrafficCom invierte en soluciones electrónicas de cobro de peajes y de gestión del tráfico con el fin de optimizarlas continuamente y, de este modo, mejorar aún más el flujo del tráfico y reducir las emisiones. Además, la empresa se compromete a reforzar la concienciación sobre los efectos positivos para el medio ambiente de los sistemas de transporte inteligentes, para lo cual se ha desarrollado un método de cuantificación destinado a medir la posible reducción de emisiones. Este método se ha publicado en un libro blanco y se ha puesto a disposición del sector.

Por otra parte, la atención se centra en la reducción de las emisiones de la huella de carbono corporativa. Entre las medidas adoptadas se incluyen las siguientes:

### **Soluciones con menor necesidad de infraestructura (en fase de implementación y recurrentes).**

Kapsch TrafficCom trabaja constantemente en innovaciones en los ámbitos del peaje y la gestión del tráfico que reducen la necesidad de infraestructura física. Entre ellas se incluyen, entre otras, las siguientes soluciones:

- Sistemas GNSS con un número reducido de pódicos (medida recurrente). Los sistemas GNSS utilizan datos precisos de posicionamiento por satélite, que se transmiten al sistema central a través de la red móvil. De este modo, se puede ahorrar alrededor del 79 % de los pódicos por proyecto. En el ejercicio 2025/26 se encargó un sistema de este tipo a escala nacional en Lituania. Este proyecto supone un ahorro de unas 6 600t de CO<sub>2</sub>e en el alcance 3, categoría 1. Al mismo tiempo, hay que tener en cuenta que las soluciones basadas en GNSS plantean retos específicos para cada proyecto (entre otros, en lo que respecta a la complejidad del sistema y los requisitos operativos), por lo que su uso se decide caso por caso.

- Aplicación para smartphone que sustituye a las unidades a bordo (medida recurrente). El sistema de peaje de Lituania combina el sistema GNSS con la aplicación para smartphone. De este modo, se evita la producción de unas 500 000 unidades a bordo, lo que supone un ahorro total de unas 9 300t de CO<sub>2</sub>e en el alcance 3, Categoría 1.
- Solución «Lean-Roadside» que evita la construcción de nuevos pórticos mediante el uso de la infraestructura existente o de postes de peaje (medida recurrente). Al evitar la construcción de nuevos pórticos de acero mediante el uso de la infraestructura existente, se ahorran unas 4t de acero por puente y, con ello, más de 11t de CO<sub>2</sub>e. La construcción de un poste de peaje permite ahorrar, en comparación con la construcción de un puente de peaje, unas 3,5t de acero y, con ello, más de 10t de CO<sub>2</sub>e. En el ejercicio 2025/26 se puso en marcha en Suiza un proyecto con pórticos existentes, que se ampliará en el ejercicio 2026/27 con 49 postes de peaje. En total, en Suiza se pueden ahorrar unas 1 000t de CO<sub>2</sub>e en el alcance 3, categoría 1, gracias al uso de pórticos ya existentes y de postes de peaje.
- Soluciones autosuficientes con generación fotovoltaica integrada (en fase de implementación). Gracias a estas soluciones autosuficientes, se eliminan las emisiones relacionadas con el suministro de energía y con el consumo eléctrico durante el funcionamiento. Con fines de prueba, se ha instalado en Kassel el primer poste autosuficiente para una solución C-ITS. En comparación con una solución de poste convencional, esto permite ahorrar, por cada poste de peaje y suponiendo una línea de suministro de energía de 1 kilómetro, unas 28t de CO<sub>2</sub>e en el alcance 3, Categoría 1, correspondientes a la construcción de la línea de suministro, así como unos 47 kg de CO<sub>2</sub>e al año en el alcance 3, Categoría 11, correspondientes al consumo de electricidad.

#### **Soluciones en la nube (medida recurrente).**

Kapsch TrafficCom ofrece para muchos de sus productos la posibilidad de optar por una solución de software como servicio (SaaS) alojada en la nube. Las implementaciones en la nube reducen considerablemente la huella de carbono de una solución en comparación con las soluciones locales, ya que se optimiza el uso de hardware y el consumo de electricidad. Para cuantificar el ahorro, se ha utilizado un estudio de Microsoft<sup>1)</sup>. El estudio muestra que, al utilizar una solución en la nube, se puede reducir entre el 72% y el 98 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el ámbito del alcance 3, categoría 11. El potencial de ahorro real para el ejercicio 2026/27 asciende a 1.892t de CO<sub>2</sub>e en Kapsch TrafficCom. Los ahorros previstos para los ejercicios siguientes son menores, ya que, aunque las soluciones en la nube ya están disponibles en casi todas las familias de productos y se ofrecen de serie en los proyectos de los clientes, en la mayoría de los casos se implementan instalaciones locales a petición expresa del cliente.

#### **Reducción del consumo eléctrico en las propias instalaciones de la empresa en sus sedes globales (medida completada).**

En el marco de la recopilación anual de datos para el cálculo de las emisiones de Alcance 2, se analizan las sedes con mayores emisiones con el fin de identificar y aprovechar el potencial de ahorro. En el ejercicio 2025/26, las emisiones de alcance 2 se redujeron en un 88%, lo que supone una disminución absoluta de 9 827t CO<sub>2</sub>e en comparación con el ejercicio anterior, ya que el proyecto de cliente con mayor intensidad de emisiones de la empresa ETC en Sudáfrica se completó el año anterior. Kapsch TrafficCom parte actualmente de la base de que en el futuro no serán posibles más reducciones significativas, ya que, desde entonces, la empresa ETC presenta unas emisiones de Alcance 2 inferiores a la media en comparación con otras empresas de Kapsch.

#### **Reducción del consumo de combustible de la flota de vehículos (recurrente).**

Desde el año de referencia 2019/20, Kapsch TrafficCom ya ha reducido el 48% de las emisiones de Alcance 1, lo que supone un total de 2.391t de CO<sub>2</sub>e. Gracias a la transición gradual de la flota hacia vehículos más eficientes en cuanto al consumo de combustible, se espera una reducción media anual adicional del consumo de combustible de alrededor del 5% para 2030, lo que supone un total acumulado de 478t de CO<sub>2</sub>e.

Todas las medidas aprovechan los efectos multiplicadores de la reducción de materiales y del consumo eléctrico de las soluciones. Incluyen adaptaciones basadas en la naturaleza, así como soluciones tecnológicas.

Las categorías 1 y 11 del alcance 3 son las que más contribuyen al balance de gases de efecto invernadero. Ambas categorías están directamente relacionadas con la cartera, que, por lo tanto, representa el mayor factor de descarbonización. Las emisiones indirectas de la categoría 1 del alcance 3 proceden de los materiales y servicios adquiridos. Las emisiones indirectas de la categoría 11 del alcance 3 se deben al consumo eléctrico de las soluciones durante su funcionamiento.

Tanto la hoja de ruta tecnológica como la de innovación prevén una transformación de la cartera hacia una infraestructura reducida (por ejemplo, soluciones con postes en lugar de pórticos, uso de la infraestructura existente en lugar de nuevas construcciones, pórticos de madera en lugar de acero o aluminio), hacia soluciones basadas en la

<sup>1)</sup><https://www.microsoft.com/en-gb/download/details.aspx?id=56950>

nube (en lugar de soluciones locales) y hacia una mayor virtualización de los productos de hardware. La ejecución de las medidas no depende de la disponibilidad ni de la asignación de fondos adicionales.

## Indicadores y objetivos.

### Objetivos relacionados con la protección del clima y la adaptación al cambio climático (E1-4).

El concepto de sostenibilidad de Kapsch TrafficCom persigue el objetivo de cumplir el objetivo de 1,5 grados del Acuerdo de París sobre el clima. Por ello, se basa en la consecución del objetivo taxonómico general descrito en la sección 1.3, así como del siguiente objetivo climático de la empresa:

**Empresa sostenible.** Reducción de la huella de carbono en un 42 %.

Kapsch TrafficCom se ha fijado el objetivo de reducir en un 42% la huella de CO<sub>2</sub> de toda la empresa (de conformidad con la norma ISO 14064-1:2018, el Protocolo de Gases de Efecto Invernadero y siguiendo la trayectoria de 1,5 grados) para 2030, en comparación con el ejercicio 2019/20.

Hasta ahora no se disponía de datos de calidad garantizada para el año de referencia. Estos datos se han revisado y precisado, lo que ha permitido elaborar el balance de gases de efecto invernadero para el ejercicio 2019/20 en su totalidad. Se han aplicado, en gran medida, los mismos métodos de cálculo que en el año de referencia, con índices de cobertura ligeramente inferiores. De este modo, la ambición climática anterior se ha podido convertir en un objetivo climático.

Se eligió el ejercicio 2019/20 como año de referencia representativo, ya que fue el último ejercicio anterior a la pandemia de COVID-19, durante la cual la actividad empresarial de Kapsch TrafficCom se vio gravemente afectada. Además, la elección del ejercicio 2019/20 como año de referencia es coherente con el objetivo mencionado a modo de ejemplo en las ESRS de reducir en un 42 % las emisiones de gases de efecto invernadero entre 2020 y 2030.

El objetivo fue definido por el equipo de sostenibilidad medioambiental, teniendo en cuenta las consultas y los intereses de los clientes, y propuesto al Grupo de Trabajo ESG. Tras su confirmación, el objetivo se presentó al Consejo de Administración, que lo aprobó en el marco de la aprobación del concepto de sostenibilidad «Sustainability Vision». El objetivo se evalúa anualmente en el marco de la presentación de informes de sostenibilidad, con el fin de comprobar los avances y poder adoptar medidas de ajuste si fuera necesario.

El objetivo definido en materia climática no solo aborda los riesgos normativos relacionados con la cartera, sino que también aprovecha las oportunidades derivadas de los cambios en los intereses de los clientes y las partes interesadas. Además, garantiza que Kapsch TrafficCom aporte su contribución necesaria para mantener al mínimo la acumulación de catástrofes climáticas y los riesgos asociados, mediante el cumplimiento de la trayectoria climática de 1,5 grados.

| <b>Objetivo:</b> reducción de la huella de carbono en un 42% para 2030 (año de referencia 2019/20; salvo que se indique lo contrario, todos los valores se expresan en t CO <sub>2</sub> e) | <b>Año de referencia 2019/20</b> | <b>2025/26</b> | <b>Evolución desde el año de referencia en porcentaje</b> | <b>Año objetivo 2029/30</b> | <b>Contribución objetivo</b> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------|-----------------------------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| Huella de carbono (emisiones totales de gases de efecto invernadero)                                                                                                                        | 125.071                          | 73.311         | -41 %                                                     | 72.091                      | 52.980                       |
| de las cuales, emisiones de alcance 1                                                                                                                                                       | 5.024                            | 2.632          | -48 %                                                     | 2.154                       | 2.870                        |
| de las cuales, emisiones de alcance 2                                                                                                                                                       | 15.157                           | 1.285          | -92 %                                                     | 1.285                       | 13.872                       |
| de las cuales, emisiones de alcance 3                                                                                                                                                       | 104.890                          | 69.393         | -34 %                                                     | 68.651                      | 36.238                       |
| de las cuales, emisiones de alcance 3.1                                                                                                                                                     | 55.280                           | 46.921         | -15 %                                                     | 45.168                      | 10.113                       |
| de las cuales, alcance 3.11                                                                                                                                                                 | 20.178                           | 12.432         | -38 %                                                     | 13.443                      | 6.735                        |

Se ha garantizado la coherencia del objetivo con el alcance del balance de gases de efecto invernadero, ya que tanto para el objetivo como para el balance de gases de efecto invernadero se tienen en cuenta todo el grupo empresarial, el Alcance 1, el Alcance 2 y todas las categorías significativas del Alcance 3.

Como ya se ha mencionado anteriormente, el objetivo climático no ha sido verificado por la iniciativa Science Based Targets. Se basa en la «trayectoria de reducciones intersectoriales (ACA)» del 42 % propuesta en la Directiva sobre información corporativa en materia de sostenibilidad y, por lo tanto, es compatible con el cumplimiento de

la trayectoria climática de 1,5 grados. Partiendo de la hipótesis de que, en el futuro, la cartera se virtualizará cada vez más, tanto por las exigencias de los clientes como por la normativa, un posible crecimiento de la facturación no equivale a un aumento de las emisiones.

Las categorías 1 y 11 del alcance 3 son las que más contribuyen al balance de gases de efecto invernadero. Ambas categorías están directamente relacionadas con la cartera, que, por lo tanto, constituye el principal motor de descarbonización. Las emisiones indirectas de la categoría 1 del alcance 3 proceden de los materiales y servicios adquiridos. Las emisiones indirectas de la categoría 11 del alcance 3 se deben al consumo eléctrico de las soluciones durante su funcionamiento. Por lo tanto, los dos principales puntos de partida para reducir los gases de efecto invernadero asociados son

- una menor utilización de materiales y
- el diseño de soluciones con un menor consumo eléctrico.

A partir de la tabla anterior, podría dar la impresión de que el objetivo de reducción del -42 % se ha alcanzado en gran medida. Sin embargo, Kapsch TrafficCom prevé un crecimiento de la facturación hasta el ejercicio 2029/30 que, de no adoptarse las medidas adecuadas, iría acompañado de un aumento de las emisiones de 16 213t de CO<sub>2</sub>e en las categorías 1 y 11 del alcance 3 entre los ejercicios 2025/26 y 2029/30.

Por ello, tanto la hoja de ruta tecnológica como la de innovación prevén una transformación de la cartera hacia una infraestructura reducida. La empresa espera, en el plazo definido para el objetivo, una reducción de las emisiones de alrededor del 18% (cantidad objetivo absoluta: 10 113t de CO<sub>2</sub>e) gracias a un menor uso de materiales en el alcance 3.1, así como de alrededor del 33% (cantidad objetivo absoluta: 6 735t CO<sub>2</sub>e) en el alcance 3.11 gracias a la optimización de la infraestructura informática, de alrededor del 57% (cantidad objetivo absoluta: 2 870t CO<sub>2</sub>e) en el alcance 1 mediante la reducción de los vehículos de servicio con alto consumo de combustible, y de alrededor del 92% (cantidad objetivo absoluta: 13 872t CO<sub>2</sub>e) en el alcance 2 mediante la reducción de las instalaciones con un alto consumo energético, lo que conlleva una reducción de alrededor del 90% (cantidad objetivo absoluta: 2 833t CO<sub>2</sub>e) en el alcance 3.3, además de alrededor del 79% (cantidad objetivo absoluta: 11 459t CO<sub>2</sub>e) en el Alcance 3.2 gracias a la menor adquisición de bienes de inversión, así como de alrededor del 67% (cantidad objetivo absoluta: 4 461t CO<sub>2</sub>e) en el Alcance 3.7 gracias a la normativa sobre teletrabajo, y una pequeña proporción en el Alcance 3.6 mediante la reducción de los viajes en avión.

En el contexto de las emisiones totales, esto supone, en los alcances 3.1 y 3.11, relevantes para la cartera, alrededor del 13% (cantidad absoluta: 16 847t CO<sub>2</sub>e); en los alcances 1, 2 y 3.3, relevantes para la energía, alrededor del 16% (valor absoluto: 19 574t CO<sub>2</sub>e), en los alcances 3.6 y 3.7, relacionados con la movilidad de los empleados, alrededor del 5% (valor absoluto: 5 958t CO<sub>2</sub>e) y en los alcances 3.2 y 3.15, relacionados con las inversiones, alrededor del 8% (valor absoluto: 10 600t CO<sub>2</sub>e).

En el marco del análisis de escenarios, para definir los factores de influencia significativos en las emisiones de gases de efecto invernadero se tuvieron en cuenta los efectos previstos del escenario SSP 5-8.5 del IPCC en relación con los riesgos climáticos físicos. En cuanto a los riesgos transitorios, se utilizó el escenario SSP 1-1.9 del IPCC para el análisis. No se tuvieron en cuenta otros escenarios.

### **Consumo energético y mix energético (E1-5).**

Con el fin de abordar los impactos materiales, riesgos y oportunidades relacionados con las elevadas emisiones en la propia cadena de valor, así como los riesgos de transición que provocan un encarecimiento de la energía, se supervisan los indicadores relativos al consumo energético y a la combinación energética.

### **Métodos de cálculo y medición.**

El perímetro de consolidación para el consumo de energía se corresponde con el perímetro de consolidación financiera. Los datos sobre el consumo de energía se recopilaron para los centros con mayor número de empleados y las sociedades con mayores costes de flota (costes de leasing y de explotación), lo que incluye los dos centros de producción. Estas representan el 88% (2024/25: 77%) del consumo energético total. El resto del consumo energético se extrapola proporcionalmente en función del número de empleados. Aparte de la auditoría realizada por el auditor, no se llevó a cabo ninguna validación externa adicional de este indicador.

## Consumo energético y mix energético.

| Consumo energético y mix energético (en MWh)                                                                               | 2024/25         | 2025/26         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| <b>Consumo total de energía</b>                                                                                            | <b>34.374</b>   | <b>18.746</b>   |
| <b>Fuentes de energía fósiles</b>                                                                                          |                 |                 |
| Consumo de carbón y productos derivados del carbón                                                                         | -               | -               |
| Consumo de combustible derivado del petróleo crudo y de productos petrolíferos (gasóleo, gasóleo de calefacción, gasolina) | 11.872          | 10.135          |
| Consumo de combustible procedente del gas natural                                                                          | 3.076           | 2.050           |
| Consumo de combustible procedente de otras fuentes fósiles                                                                 | -               | -               |
| Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración adquiridos o recibidos, y procedentes de fuentes fósiles             | 16.970          | 5.165           |
| <b>Consumo total de energía fósil</b>                                                                                      | <b>31.918</b>   | <b>17.350</b>   |
| <b>Porcentaje de las fuentes fósiles en el consumo total de energía (en %)</b>                                             | <b>92,9 %</b>   | <b>92,6 %</b>   |
| <b>Fuentes de energía nuclear</b>                                                                                          |                 |                 |
| Consumo procedente de fuentes nucleares                                                                                    | 16              | 182             |
| <b>Porcentaje del consumo total de energía procedente de fuentes nucleares (en %)</b>                                      | <b>0,0 %</b>    | <b>1,0 %</b>    |
| <b>Fuentes de energía renovables</b>                                                                                       |                 |                 |
| Consumo de combustible para fuentes renovables, incluida la biomasa                                                        | 1.411           | 528             |
| Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración adquiridos o recibidos, procedentes de fuentes renovables            | 1.029           | 687             |
| Consumo de energía renovable autogenerada que no sea combustibles                                                          | -               | -               |
| <b>Consumo total de energía renovable</b>                                                                                  | <b>2.440</b>    | <b>1.215</b>    |
| <b>Porcentaje de fuentes renovables en el consumo total de energía (en %)</b>                                              | <b>7,1 %</b>    | <b>6,5 %</b>    |
| <b>Intensidad energética basada en los ingresos de las actividades en sectores con alto impacto climático (en MWh/EUR)</b> | <b>0,000056</b> | <b>0,000060</b> |

Kapsch TrafficCom ha analizado sus actividades económicas en función de los productos y servicios que ofrece y las ha clasificado según los códigos NACE correspondientes. El siguiente código NACE está clasificado como sector con alta intensidad climática:

- C.26.30 – Fabricación de equipos e instalaciones de telecomunicaciones

Para calcular la intensidad energética, se compara el consumo de energía de los dos centros de producción – Viena (Austria) y Mississauga (Canadá) – con los ingresos de los productos y servicios asignados al sector con alta intensidad de carbono.

## Relación entre la intensidad energética, con la base de los ingresos netos por ventas, y la información de los informes financieros.

Para calcular la intensidad energética se utilizó como denominador el volumen de negocios consolidado del Grupo Kapsch TrafficCom; véase >> estados financieros consolidados, «estado del resultado global». En el numerador se tuvieron en cuenta los ingresos que pueden asignarse a los códigos NACE de los sectores con alto impacto climático.

| en EUR                                                                                                                                              | 2024/25     | 2025/26     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|
| Ingresos netos por ventas procedentes de actividades en sectores con alto impacto climático, que se utilizan para calcular la intensidad energética | 85.403.531  | 64.756.864  |
| Ingresos netos por ventas (otros)                                                                                                                   | 444.912.000 | 365.843.136 |
| Ingresos netos totales (cierre)                                                                                                                     | 530.315.531 | 430.569.203 |

## Emisiones brutas de gases de efecto invernadero de las categorías Alcance 1, 2 y 3, así como emisiones totales de gases de efecto invernadero (E1-6).

Con el fin de abordar los impactos materiales, riesgos y oportunidades materiales relacionados con las elevadas emisiones en la propia cadena de valor, así como los riesgos de transición que dan lugar a mayores requisitos de transparencia y a un aumento de los costes operativos, también se supervisan los indicadores relativos a las emisiones brutas de gases de efecto invernadero.

**Emisiones de gases de efecto invernadero (GEI): Alcance 1, Alcance 2 y Alcance 3.**

|                                                                                                                                               | Retrospectiva |         |         |                           | Objetivo intermedio y año objetivo |         |                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------|---------|---------------------------|------------------------------------|---------|------------------------------------------------------------------|
| en tCO <sub>2</sub> e                                                                                                                         | 2019/20       | 2024/25 | 2025/26 | %<br>2025/26 /<br>2024/25 | 2029/30                            | 2049/50 | Anual<br>% del<br>objetivo<br>para 2030/<br>año de<br>referencia |
| Emisiones de GEI de alcance 1                                                                                                                 |               |         |         |                           |                                    |         |                                                                  |
| Emisiones brutas de GEI de alcance 1                                                                                                          | 5.024         | 3.345   | 2.632   | 79 %                      | 2.154                              | -       | -7 %                                                             |
| Porcentaje de las emisiones de GEI de alcance 1 procedentes de sistemas regulados de comercio de derechos de emisión (en %) <sup>1)</sup>     | 0 %           | 0 %     | 0 %     | -                         | 0 %                                | -       | -                                                                |
| Emisiones de GEI de alcance 2                                                                                                                 |               |         |         |                           |                                    |         |                                                                  |
| Emisiones brutas de gases de efecto invernadero de alcance 2 brutas de gases de efecto invernadero de alcance 2                               | 15.157        | 11.112  | 1.285   | 12 %                      | 1.285                              | -       | -20 %                                                            |
| Emisiones brutas de gases de efecto invernadero del alcance 2 relacionadas con el mercado brutas de gases de efecto invernadero del ámbito 2  | 14.792        | 10.842  | 1.148   | 11 %                      | 1.148                              | -       | -21 %                                                            |
| Emisiones brutas de gases de efecto invernadero del alcance 3 significativas brutas de gases de efecto invernadero de Alcance 3 <sup>2)</sup> |               |         |         |                           |                                    |         |                                                                  |
| Emisiones brutas totales indirectas (alcance 3) de gases de efecto invernadero                                                                | 104.890       | 77.429  | 69.393  | 90 %                      | 68.651                             | -       | -4 %                                                             |
| 1. Bienes y servicios adquiridos <sup>3)</sup>                                                                                                | 55.280        | 43.134  | 46.921  | 109 %                     | 45.168                             | -       | -2 %                                                             |
| 2. Bienes de inversión                                                                                                                        | 14.452        | 7.962   | 2.992   | 38 %                      | 2.992                              | -       | -13 %                                                            |
| 3. Actividades relacionadas con los combustibles y la energía (no incluidas en el Alcance 1 ni en el Alcance <sup>2)</sup>                    | 3.137         | 2.685   | 304     | 11 %                      | 304                                | -       | -19 %                                                            |
| 4. Transporte y distribución ascendentes <sup>4)</sup>                                                                                        | -             | -       | -       | -                         | -                                  | -       | -                                                                |
| 5. Generación de residuos en las empresas <sup>4)</sup>                                                                                       | -             | -       | -       | -                         | -                                  | -       | -                                                                |
| 6. Viajes de negocios                                                                                                                         | 3.243         | 1.470   | 1.747   | 119 %                     | 1.747                              | -       | -5 %                                                             |
| 7. Empleados que se desplazan diariamente                                                                                                     | 6.651         | 2.619   | 2.190   | 84 %                      | 2.190                              | -       | -10 %                                                            |
| 8. Activos económicos arrendados en fases ascendentes <sup>4)</sup>                                                                           | -             | -       | -       | -                         | -                                  | -       | -                                                                |
| 9. Transporte descendente <sup>4)</sup>                                                                                                       | -             | -       | -       | -                         | -                                  | -       | -                                                                |
| 10. Procesamiento de productos vendidos <sup>4)</sup>                                                                                         | -             | -       | -       | -                         | -                                  | -       | -                                                                |
| 11. Uso de los productos vendidos <sup>5)</sup>                                                                                               | 20.178        | 18.711  | 12.432  | 66 %                      | 13.443                             | -       | -4 %                                                             |
| 12. Tratamiento de productos al final de su vida útil <sup>4)</sup>                                                                           | -             | -       | -       | -                         | -                                  | -       | -                                                                |
| 13. Activos arrendados en fases descendentes <sup>4)</sup>                                                                                    | -             | -       | -       | -                         | -                                  | -       | -                                                                |
| 14. Franquicias <sup>4)</sup>                                                                                                                 | -             | -       | -       | -                         | -                                  | -       | -                                                                |
| 15. Inversiones <sup>6)</sup>                                                                                                                 | 1.949         | 849     | 2.808   | 331 %                     | 2.808                              | -       | 3 %                                                              |
| Emisiones totales de gases de efecto invernadero                                                                                              |               |         |         |                           |                                    |         |                                                                  |
| Emisiones totales de gases de efecto invernadero (por centro)                                                                                 | 125.071       | 91.887  | 73.311  | 80 %                      | 72.091                             | -       | -5 %                                                             |

|                                                                         |         |        |        |      |        |   |      |
|-------------------------------------------------------------------------|---------|--------|--------|------|--------|---|------|
| Emisiones totales de gases de efecto invernadero (relativas al mercado) | 124.706 | 91.616 | 73.173 | 80 % | 71.953 | - | -5 % |
|-------------------------------------------------------------------------|---------|--------|--------|------|--------|---|------|

- <sup>1)</sup> Kapsch TrafficCom no está sujeta a los sistemas de comercio de derechos de emisión  
<sup>2)</sup> Valor declarado en el ejercicio 2024/25: 104 747 t de CO<sub>2</sub>e  
<sup>3)</sup> Valor declarado en el ejercicio 2024/25: 47 685 t de CO<sub>2</sub>e  
<sup>4)</sup> Considerado insignificante según la norma ISO 14064  
<sup>5)</sup> Valor declarado en el ejercicio 2024/25: 42 426 t de CO<sub>2</sub>e  
<sup>6)</sup> No fue significativo en el ejercicio 2024/25 y, por lo tanto, no se consignó en ese momento

La proporción absoluta de las emisiones biogénicas de Alcance 1 asciende a 3,8t CO<sub>2</sub>e (2024/25: 3,6t CO<sub>2</sub>e). La proporción absoluta de las emisiones biogénicas de Alcance 2 asciende a 20,3t CO<sub>2</sub>e (2024/25: 196,1t CO<sub>2</sub>e). La cantidad absoluta de emisiones biogénicas de Alcance 3 asciende a 471,3t CO<sub>2</sub>e (2024/25: 617,9t CO<sub>2</sub>e). En comparación con la declaración de sostenibilidad de 2024/25, se han incrementado las tasas de registro de los datos de las categorías 1 y 11 de los alcances 1, 2 y 3, lo que ha reducido la proporción de emisiones extrapoladas. Se ha adaptado el método de cálculo para el Alcance 3, categoría 1, que ahora se basa en el total de compras y en el número de unidades a bordo producidas. Por motivos de coherencia, el valor del ejercicio anterior se vuelve a calcular según el nuevo método. Todos los demás alcances y categorías se determinan, como hasta ahora, con los métodos utilizados en el ejercicio anterior.

### Métodos de cálculo y medición.

El perímetro de consolidación de las emisiones y los sumideros de gases de efecto invernadero coincide con el perímetro de consolidación financiera. Las emisiones de gases de efecto invernadero del Grupo Kapsch TrafficCom se recogen a nivel de sociedad o de centro de operaciones y se agregan para el conjunto del grupo. Los datos para el cálculo del alcance 1 se recopilaron de las sociedades con los gastos operativos (OpEx) relacionados con la flota más elevados, lo que representa el 80 % (2024/25: 79 %) de las emisiones de alcance 1. Los datos para el cálculo del alcance 2 se recopilaron para las sedes con mayor número de empleados. Estos abarcan el 89 % (2024/25: 82 %) de las emisiones de alcance 2. Los datos de emisiones no calculados directamente se extrapolaron a partir del número de empleados. A excepción de la realizada por el auditor, no se llevó a cabo ninguna validación adicional del indicador por parte de un organismo externo.

### Alcance 1.

Durante la preparación de la evaluación de las emisiones de Alcance 1, se evaluaron todos los grupos de gases de efecto invernadero (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, HFC, PFC, SF<sub>6</sub> y NF<sub>3</sub>) y se cuantificaron en toneladas de CO<sub>2</sub>e. Kapsch TrafficCom no genera emisiones directas de gases de efecto invernadero en la producción, ya que en el proceso de producción solo se necesita electricidad. Por lo tanto, las emisiones de alcance 1 proceden únicamente de la flota de turismos de la empresa, del combustible utilizado para calefacción y de las fugas de refrigerantes. En lo que respecta a la flota de la empresa, solo se incluyen los vehículos propios y los vehículos alquilados con una duración mínima del contrato de un año.

Para calcular las emisiones de estas fuentes, se utiliza el consumo de combustible como dato de actividad. Si no se dispone de información sobre los datos de consumo reales, el consumo se calcula a partir de los costes de combustible.

Al igual que los datos de entrada para el Alcance 2, los datos de entrada para el Alcance 1 se recopilan mediante Microsoft OneDrive y Microsoft Excel. Los datos relevantes que se recopilan para la cuantificación de las emisiones de Alcance 1 son:

- Consumo de energía para calefacción (solo calefacción con combustión estacionaria, p. ej., gas, gasóleo, carbón)
- Gasóleo para vehículos de empresa
- Gasolina para vehículos de empresa
- Consumo de refrigerantes

Estos datos son aportados de forma descentralizada por la persona de contacto designada en materia de sostenibilidad de cada centro o empresa. Las cantidades se deducen de las facturas de combustible. Para facilitar la validación, también debe añadirse la documentación correspondiente a cada dato. Mediante esta documentación, así como análisis anuales de desviaciones, se validan y aprueban los datos.

Además, se introducen los factores de emisión para cada actividad y cada centro, con el fin de permitir el cálculo de las emisiones basado en la actividad. Los factores de emisión de los combustibles se obtienen de los «UK

Government GHG Conversion Factors for Company Reporting» (base de datos BEIS), publicados por el Gobierno británico. Dado que estos factores se basan en procesos físicos de combustión que no varían entre regiones, se considera adecuado, en términos de precisión, utilizar los factores de emisión del Reino Unido. En este enfoque de cuantificación se ha utilizado la versión de la base de datos del año 2025. Los factores de emisión utilizados ya incluyen las emisiones biogénicas. Además, los factores de emisión incluyen otras emisiones, como el CH<sub>4</sub> y el N<sub>2</sub>O, por lo que permiten el cálculo de CO<sub>2</sub>e.

Cualquier fuga de refrigerante se notifica en el marco del mantenimiento anual de los sistemas de aire acondicionado. Siempre que se disponga de pruebas de una recarga, se tendrán en cuenta estos datos. A continuación, se utilizan junto con los factores de emisión del refrigerante correspondiente, extraídos de la base de datos del BEIS, para cuantificar las emisiones asociadas. En caso de que no se haya realizado ninguna recarga, esto lo confirman los responsables de sostenibilidad de cada centro; las recargas suelen realizarse únicamente tras una avería y no forman parte de los procedimientos habituales relacionados con el funcionamiento de un sistema de aire acondicionado.

Las emisiones biogénicas incluidas en el Alcance 1 se calculan teniendo en cuenta el porcentaje medio de biocombustible en la gasolina y el porcentaje medio de biodiésel en el gasóleo por país, ya que muchos países han promulgado normativas para obligar a la mezcla de biocombustibles con los combustibles convencionales. Estos porcentajes se han obtenido de fuentes secundarias. A continuación, se han multiplicado por el consumo de gasolina y gasóleo en cada país para obtener la cantidad de combustible biogénico y gasóleo utilizada. Posteriormente, se han aplicado los factores de emisión de la base de datos BEIS (pestaña «Bioenergy») para calcular las emisiones correspondientes.

## **Alcance 2.**

En el caso de las emisiones de Alcance 2, se evalúan las emisiones procedentes de la calefacción urbana, la refrigeración y la electricidad. Solo se tienen en cuenta las emisiones derivadas de la energía adquirida por Kapsch TrafficCom y utilizada en sus propias instalaciones alquiladas. Si no se dispone de información sobre los datos de consumo reales, el consumo se calcula a partir de los costes.

El consumo eléctrico de las soluciones en funcionamiento se tiene en cuenta en el alcance 3. Las emisiones indirectas derivadas de la generación, el transporte o la distribución de la energía adquirida también se incluyen en el alcance 3, categoría 3. Kapsch TrafficCom no produce electricidad que se exporte o se distribuya a otra unidad.

Para calcular este ámbito de emisiones, se utiliza el consumo de energía como datos de actividad. Estos datos se recopilan de forma análoga al Alcance 1 mediante Microsoft OneDrive y Microsoft Excel. Los datos relevantes que se recopilan para cuantificar las emisiones del Alcance 2 son:

- Consumo de electricidad
- Consumo de energía para calefacción (solo calefacción urbana)
- Consumo de electricidad de los vehículos eléctricos de la empresa

Estos datos son introducidos de forma descentralizada por la persona de contacto designada en materia de sostenibilidad de cada centro o empresa. Para facilitar la validación, también debe adjuntarse el documento justificativo correspondiente. Con ayuda de este justificante, así como de algunos análisis anuales de desviaciones, se validan y aprueban los datos.

Además, se introducen los factores de emisión para cada actividad y cada centro, con el fin de permitir el cálculo de las emisiones basado en las actividades. Los factores de emisión para el consumo de electricidad son específicos de cada centro y se refieren al factor de emisión medio de la red nacional correspondiente. En el caso de EE. UU. y Canadá se disponía de información más detallada, lo que permitió utilizar factores de emisión correspondientes a la red media de los respectivos estados. Todos estos valores proceden de la base de datos IDEMAT, en su última versión disponible de 2026. Los factores de emisión para la calefacción urbana se han extraído de los «GHG Conversion Factors for Company Reporting» del Gobierno del Reino Unido, de 2025, publicados por el Gobierno británico. Aunque se refieren a la calefacción urbana en el Reino Unido, este valor se considera suficientemente preciso, ya que todas las sedes de Kapsch TrafficCom que utilizan calefacción urbana se encuentran en Europa, donde se supone que no existen diferencias significativas en los factores de emisión entre los distintos países. Además, el consumo energético total de la calefacción urbana es insignificante en comparación con el de las demás

fuentes de calefacción utilizadas, por lo que las pequeñas desviaciones son irrelevantes. Los factores de emisión utilizados ya incluyen las emisiones biogénicas. Además, los factores de emisión incluyen otras emisiones, como el CH<sub>4</sub> y el N<sub>2</sub>O, y permiten, por tanto, el cálculo de CO<sub>2</sub>e.

Para el factor de emisión de los vehículos eléctricos se ha aplicado un factor medio de todos los factores de electricidad utilizados. Esto se considera adecuado, ya que en la empresa solo se utiliza un número mínimo de vehículos eléctricos, por lo que sus emisiones totales son insignificantes en comparación con las de otros vehículos.

Las emisiones basadas en el mercado se calculan para todas las sedes en las que la documentación correspondiente contiene información sobre estos factores de emisión. El resto de las emisiones se evalúan en Europa mediante la mezcla residual y, para el resto de sedes, mediante el factor de emisión específico de cada sede. En caso de que exista documentación que acredite el uso de calefacción urbana alimentada con fuentes de energía biogénicas, dicha energía se registra y evalúa por separado.

No se han producido acontecimientos posteriores a la fecha de cierre del balance que deban comunicarse en relación con el balance de gases de efecto invernadero.

Kapsch TrafficCom no utiliza ningún instrumento contractual (0%) para la compraventa de energía, ya sea que esté vinculada a atributos de generación de energía o no.

### **Alcance 3.**

La proporción de emisiones de GEI de Alcance 3 calculadas a partir de datos primarios asciende al 49% (recalculado para 2024/25: 36%, declarado para 2024/25: 6%).

#### ***Determinación de la materialidad de las categorías de alcance 3.***

Para determinar las emisiones indirectas que son significativas para la huella de carbono corporativa de Kapsch TrafficCom, se llevó a cabo un análisis de materialidad para todas las categorías de alcance 3 del Protocolo de Gases de Efecto Invernadero. Para evaluar la materialidad, se analizaron siete aspectos de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo H de la norma ISO 14064 para el análisis de materialidad del alcance 3:

- Alcance
- Grado de influencia
- Riesgo/oportunidad
- Externalización
- Compromiso de los empleados
- Calidad de los datos disponibles
- Costes de recopilación de datos

Para la evaluación, se asignó a cada categoría una puntuación entre uno y cinco, donde las puntuaciones más altas indican una mayor importancia. A continuación, se ponderaron los criterios con la siguiente ponderación:

- Importancia: 30%
- Grado de influencia: 15%
- Riesgo/oportunidad: 15%
- Externalización: 5%
- Compromiso de los empleados: 5%
- Calidad de los datos disponibles: 15%
- Costes de recopilación de datos: 15%

Cada puntuación se multiplicó por la ponderación correspondiente y, a continuación, se calculó la suma por categoría. Se estableció el valor 2 como umbral de materialidad. De este modo, se incluyen en el informe las categorías de emisiones material, que identifican las principales palancas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por Kapsch TrafficCom.

***Posible reevaluación y documentación.*** La materialidad de las emisiones de Alcance 3 se reevalúa anualmente con cada actualización de la huella de carbono corporativa; se documentan las posibles revisiones. Este proceso garantiza una evaluación exhaustiva y dinámica de la huella de carbono corporativa.

Se han identificado las siguientes categorías de alcance 3 como no significativas y, por lo tanto, se han excluido:

- Categoría 4, transporte y distribución ascendentes: el transporte como fuente de emisiones de gases de efecto invernadero ha sido insignificante en todos los cálculos realizados hasta la fecha de la huella de carbono del producto.
- Categoría 5, generación de residuos en las instalaciones: los residuos solo representan una parte muy pequeña de las emisiones totales.
- Categoría 8, activos arrendados en fases ascendentes: los alquileres de activos arrendados en fases ascendentes están cubiertos en la categoría 2 del alcance 3, y las emisiones derivadas del consumo de energía, en los alcances 1 y 2. No hay otras emisiones que puedan asignarse a esta categoría.
- Categoría 9, transporte descendente: el transporte como fuente de emisiones de gases de efecto invernadero ha sido bastante insignificante en todos los cálculos realizados hasta la fecha de la huella de carbono del producto.
- Categoría 10, procesamiento de productos vendidos: Los productos no se someten a ningún procesamiento adicional tras su venta al cliente, por lo que esta categoría no es aplicable.
- Categoría 12, gestión de los productos al final de su vida útil: la gestión de los productos al final de su vida útil la organiza principalmente el cliente. Además, dicha gestión solo contribuye de forma mínima a las emisiones totales.
- Categoría 13, Activos arrendados en actividades descendentes: Kapsch TrafficCom no arrienda ningún activo en sus actividades descendentes, por lo que esta categoría no es aplicable.
- Categoría 14, franquicias: Kapsch TrafficCom no cuenta con franquicias, por lo que esta categoría no es aplicable.

Se han incluido las siguientes categorías del alcance 3:

- Categoría 1, Bienes y servicios adquiridos
- Categoría 2, bienes de inversión
- Categoría 3, actividades relacionadas con combustibles y energía (no incluidas en el Alcance 1 ni en el Alcance 2)
- Categoría 6, viajes de negocios
- Categoría 7, desplazamientos de los empleados
- Categoría 11, uso de los productos vendidos
- Categoría 15, inversiones: debido a la desconsolidación de la sociedad bielorrusa, sus emisiones se incluyen ahora en la categoría 15, por lo que, a diferencia del ejercicio 2024/25, esta categoría pasa a ser significativa

#### *Límites de información del Alcance 3, cálculo y estimación.*

Para todas las categorías significativas de Alcance 3, se han calculado las emisiones del perímetro de consolidación a partir de los datos disponibles.

Para el cálculo de las **emisiones de Alcance 3 de la categoría 1** (bienes y servicios adquiridos), se distingue entre las emisiones derivadas de las compras de materiales y las emisiones derivadas de los servicios adquiridos.

La base de datos para las emisiones de materiales son las compras de materiales procedentes de las herramientas de la cadena de suministro de las sociedades, que se vinculan y se cotejan con los datos financieros de compras. Este procedimiento garantiza que solo se tengan en cuenta los materiales que se recibieron y pagaron durante el ejercicio objeto del informe. Las compras de materiales se evalúan según las líneas de producto, de acuerdo con la categorización interna establecida en las herramientas de la cadena de suministro, junto con su peso total. A cada categoría de material se le asigna un factor de emisión basado en el peso para calcular las emisiones. Las emisiones de todas las compras de materiales sin peso asignado se calculan mediante factores de emisión basados en el gasto por línea de producto. Las emisiones de todos los materiales adquiridos que pueden asignarse directamente a las unidades a bordo más producidas se evalúan en función del número de unidades producidas, ya que para estas existen cálculos de la huella de carbono y esto representa la mejor calidad de datos disponible.

Las emisiones de los servicios adquiridos se calculan a lo largo de las cuentas del balance mediante factores de emisión basados en el gasto. Para evitar el doble recuento, se excluyen del análisis descrito anteriormente para las compras de materiales todas las categorías de líneas de producto correspondientes a los servicios.

Los factores de emisión basados en el peso utilizados se han extraído de las bases de datos de emisiones IDEMAT, Ademe y BEIS. Los factores de emisión basados en el gasto proceden de la base de datos de emisiones Carbonsaver.

Las **emisiones de Alcance 3 de la categoría 2** (bienes de inversión) se estiman sobre la base de todas las altas de activos fijos, tal y como figuran en los estados financieros consolidados. No se excluye ningún tipo específico

de activo fijo. Para esta categoría de emisiones se ha aplicado un modelo de cuantificación basado en el gasto con factores de emisión procedentes de la base de datos de emisiones Carbonsaver.

Las **emisiones de Alcance 3 de la categoría 3** (actividades relacionadas con los combustibles y la energía) están estrechamente relacionadas con las emisiones de Alcance 1 y 2 registradas. Los datos de base de esta categoría de emisiones son los mismos que para los Alcances 1 y 2.

A diferencia de los alcances 1 y 2, aquí se utilizan los factores de emisión correspondientes a la producción y el transporte (emisiones «upstream» de estas fuentes de energía). Para el alcance 1, estos se han extraído de la base de datos BEIS (pestaña «WTT – fuels»). Para el alcance 2, en cambio, se han utilizado factores de emisión basados en la publicación «GHG Emission Factors for Electricity Consumption» de Bastos, Monforti-Ferrario y Melica para la Comisión Europea. Este conjunto de datos proporciona factores de emisión para el consumo de electricidad por país. Por un lado, estos factores de emisión se indican según el enfoque basado en actividades y, por otro, según el enfoque del ciclo de vida, en el que también se tienen en cuenta las emisiones upstream de la actividad.

Por lo tanto, para determinar el factor de emisión, se calculó la diferencia entre el factor de emisión calculado mediante el enfoque del ciclo de vida y el enfoque basado en la actividad del último año disponible. Dado que estos factores de emisión no estaban disponibles para todos los países en los mismos años y que los factores de emisión basados en la actividad no coincidían por completo con los factores utilizados para los alcances 1 y 2 procedentes de las bases de datos BEIS e IDEMAT, se calcula el porcentaje de esta diferencia calculada (factor de emisión «upstream») en comparación con el factor de emisión basado en la actividad. A continuación, este porcentaje se aplica a los factores de emisión utilizados para los alcances 1 y 2, con el fin de obtener una estimación proporcional de las emisiones correspondientes al alcance 3.

En el caso de las **emisiones de Alcance 3 de la categoría 6** (viajes de negocios), se tienen en cuenta las emisiones derivadas de los viajes en avión y las estancias en hoteles; los viajes de negocios en vehículo de empresa se incluyen en el Alcance 1, mientras que los viajes en tren, debido a la distribución de los clientes por todo el mundo, solo son posibles en contadas ocasiones, por lo que se consideran insignificantes. Las emisiones derivadas de los viajes en avión se obtienen directamente de las agencias de viajes, que las calculan según la metodología del DEFRA, la cual tiene en cuenta los kilómetros-pasajero volados, el tipo de vuelo (nacional, de corta distancia o de larga distancia) y la clase de pasaje utilizada.

Dado que las estancias en hoteles se reservan a través del departamento global de gestión de viajes de la empresa, los datos de actividad para esta subcategoría de emisiones se obtienen de una base de datos central del departamento de gestión de viajes. Las estancias en hoteles se han desglosado por países y se han extraído los factores de emisión adecuados de la base de datos del BEIS.

Para las **emisiones de Alcance 3 de la categoría 7** (empleados que se desplazan diariamente al trabajo), se ha desarrollado un modelo de cuantificación, ya que no resulta viable medir directamente las emisiones de los desplazamientos diarios de todos los empleados.

A partir de datos anonimizados del personal, se determinó la distancia entre el distrito de residencia de cada empleado y su lugar de trabajo. Se excluyó a los empleados con coche de empresa, ya que estas emisiones ya se habían contabilizado en el alcance 1.

Para los empleados que se desplazan regularmente, se seleccionó un medio de transporte típico en función de la disponibilidad de transporte público en los alrededores de la oficina. Solo se consideraron como ubicaciones aquellas oficinas situadas en centros urbanos con buenas conexiones de transporte público, en las que la mayoría utilizaría el transporte público. Para estas oficinas, también se tuvo en cuenta una proporción de uso del coche del 20%. Para el resto de oficinas, se asume que el coche es el medio de transporte principal y se parte de la base de que el 100% del total de kilómetros se recorre en coche, ya que esto representa un enfoque conservador.

Cada empleado y empleada tiene derecho a trabajar desde casa el 60% del tiempo. Como aproximación conservadora, se partió de la base de que cada empleado y empleada pasa una media de tres días a la semana en la oficina. El número de semanas laborables consideradas fue de 45, ya que los empleados y empleadas tienen, de media, cuatro semanas de vacaciones, una semana de baja por enfermedad y un total de dos semanas de días festivos. Además, se duplicó la distancia recorrida, ya que los empleados y empleadas se desplazan cada día a la oficina y de vuelta a casa.

El número resultante de kilómetros por empleado se multiplica por el factor de emisión correspondiente al medio de transporte asignado. Para los factores de emisión utilizados se emplearon los «GHG Conversion Factors for Company Reporting» del Gobierno del Reino Unido de 2025. Los factores de emisión utilizados estaban disponibles en las categorías «Business Travel – Land» y «WTT – passenger vehicles & travel – land». Para el uso del coche en los desplazamientos diarios, se utilizó el factor de emisión correspondiente a un coche medio. Para los desplazamientos en transporte público, se utilizó un factor de emisión medio de distintos medios de transporte público. Para ello, se utilizó la media entre el factor correspondiente al «ferrocarril nacional» y el factor correspondiente al «autobús local medio». Para tener en cuenta también las emisiones aguas arriba causadas por el funcionamiento de estos vehículos, se sumaron las emisiones WTT (well-to-tank) a las emisiones de combustión.

Dado que la ubicación de las oficinas no cambia de forma significativa de un año a otro y, por lo tanto, los desplazamientos medios al trabajo y los medios de transporte preferidos se mantendrán en gran medida iguales, se considera adecuado repetir el cálculo por persona cada tres años. En los años intermedios, el valor se extrapola al número actual de empleados a partir del valor medio por persona que se desplaza al trabajo.

Para este modelo de cuantificación, la mayor parte del tratamiento de datos se lleva a cabo con MS Excel. Otros sistemas electrónicos de tratamiento y almacenamiento de datos utilizados son myWorkday y Google Maps. myWorkday es el sistema de gestión de personal de Kapsch TrafficCom, en el que se almacenan todos los datos relativos a los empleados y empleadas. El equipo de recursos humanos utiliza este software para extraer los datos básicos sobre los lugares de trabajo y de residencia de los empleados y, a continuación, calcular las distancias recorridas. Las distancias se anonimizan antes de ser transmitidas al equipo de sostenibilidad medioambiental, con el fin de garantizar el cumplimiento de la legislación en materia de protección de datos. Los datos solo se exportan desde myWorkday sin calcular la categoría de emisiones.

Para calcular las distancias se utiliza la API Distance Matrix de la plataforma Google Maps. Solo se utilizan los códigos postales de los empleados para garantizar la protección de datos.

Las **emisiones de Alcance 3 de la categoría 11** (uso de productos vendidos) se calculan sobre la base del consumo eléctrico de 22 proyectos de referencia en la fase operativa. La selección de los proyectos de referencia se realiza en función de los costes de materiales y servicios, así como de otros costes operativos. Estos costes se consideran un factor relevante para la estimación de las emisiones, ya que reflejan el consumo eléctrico de Kapsch TrafficCom durante la fase de uso. Los proyectos de referencia seleccionados cubren alrededor del 55% de estos costes. La parte restante se ha extrapolado a partir de los costes, diferenciando entre los segmentos de soluciones de peaje y de tráfico. Las emisiones derivadas del consumo eléctrico se calculan utilizando el factor de emisión medio global para la electricidad (fuente: IDEMAT – Electricity General).

Las **emisiones de Alcance 3 de la categoría 15** (inversiones) se estiman sobre la base de todos los ingresos proporcionales procedentes de inversiones y participaciones, tal y como figuran en los estados financieros consolidados. No se excluye ningún tipo específico de inversión. Para esta categoría de emisiones se ha aplicado un modelo de cuantificación basado en el gasto con factores de emisión procedentes de la base de datos de emisiones Carbonsaver.

## Intensidad de gases de efecto invernadero.

### Emisiones totales de gases de efecto invernadero por ingresos netos.

|                                                                                                             | 2024/25  | 2025/26  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------|
| Ingresos por ventas (en millones de euros)                                                                  | 530,3    | 430,6    |
| Emisiones totales de gases de efecto invernadero (por centro) por ingreso neto en tCO <sub>2</sub> e/EUR    | 0,000173 | 0,000170 |
| Emisiones totales de gases de efecto invernadero (por mercado) por ingresos netos en tCO <sub>2</sub> e/EUR | 0,000173 | 0,000170 |

Los ingresos netos utilizados para calcular la intensidad de gases de efecto invernadero corresponden a la cifra de negocios del Grupo que figura en >> **los estados financieros consolidados, en el «estado del resultado global»** asciende a 430,6 millones de euros (2024/25: 530,3 millones de euros).

## 2.3 Contaminación ambiental (ESRS E2).

| Impactos materiales, riesgos y oportunidades                                                                                                                                                                                                                                                                          | Posición en la cadena de valor | Descripción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Medidas                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Contaminación atmosférica</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                          |
| <b>Impacto positivo/Oportunidad:</b><br>Los sistemas de transporte inteligentes, como los de Kapsch TrafficCom, tienen el potencial de reducir considerablemente las emisiones atmosféricas provocadas por el tráfico (por ejemplo, NO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> ). (a corto y largo plazo) | >>>                            | <b>Inside-out:</b><br>La gestión inteligente de la demanda de transporte y la consiguiente mejora de la fluidez del tráfico pueden reducir considerablemente las emisiones de contaminantes atmosféricos. Los sistemas de peaje permiten mejorar la calidad de las carreteras, lo que reduce el consumo de combustible y, por consiguiente, las emisiones de contaminantes atmosféricos generadas por la combustión. Además, el peaje puede suponer un incentivo para la adquisición de vehículos más nuevos y con menores emisiones. (de hecho)<br><br><b>Outside-in:</b><br>El enfoque en productos respetuosos con el medio ambiente ofrece perspectivas de negocio para Kapsch TrafficCom; una cartera sostenible puede influir positivamente en la reputación y, por ende, en las oportunidades de venta y las posibilidades de financiación. | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Inversión en la cartera</li> <li>■ Comunicación sobre sostenibilidad</li> </ul> |

<<< cadena de valor ascendente (upstream)  
 KTC en la empresa  
 >>> cadena de valor descendente (downstream)

### Gestión de los impactos, riesgos y oportunidades.

#### Conceptos relacionados con la contaminación ambiental (E2-1).

El concepto «Sustainability Vision», descrito en >> **la sección 2.2 «Cambio climático (ESRS E1)»**, prevé, en relación con la contaminación ambiental, la reducción de las emisiones atmosféricas (p. ej., NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) a través de la cartera, abordando así el impacto positivo significativo en este ámbito. Esto se consigue, por un lado, mediante la mejora de la calidad de las carreteras gracias a los ingresos por peajes y, por otro, mediante la mejora de la fluidez del tráfico con soluciones de gestión del tráfico, en particular mediante la gestión de la demanda. Además, las soluciones de Kapsch TrafficCom pueden utilizarse para la implantación de zonas de bajas emisiones, fomentando así el uso de vehículos con menores emisiones. Por ello, el concepto establece que se deben impulsar soluciones con un alto potencial de reducción de emisiones (como, por ejemplo, las zonas de bajas emisiones, la gestión de la demanda, etc.). Esta parte del concepto se aplica, en particular, en la cadena de valor descendente.

#### Medidas y recursos relacionados con la contaminación ambiental (E2-2).

Dado que ambos segmentos de Kapsch TrafficCom – tanto las soluciones de peaje electrónico como la gestión del tráfico – contribuyen a la reducción de las emisiones atmosféricas, el impacto positivo significativo y la oportunidad que ello supone se abordan a través de la actividad empresarial habitual. La empresa invierte continuamente en la optimización de las soluciones para mejorar aún más el flujo de tráfico y, con ello, reducir las emisiones atmosféricas. Cabe destacar especialmente dos soluciones por su potencial de reducción de las emisiones atmosféricas:

- La gestión de la demanda permite controlar y, por tanto, optimizar el flujo de tráfico mediante una influencia inteligente sobre la demanda de transporte, lo que reduce los atascos y las emisiones.
- Las zonas medioambientales (zonas de bajas emisiones o zonas de aire limpio) pueden implantarse mediante un sistema dinámico de peaje. Para ello, se definen zonas urbanas en las que determinados tipos de vehículos no pueden circular, o solo pueden hacerlo previo pago de una tasa.

Las medidas descritas afectan en su totalidad a la cadena de valor descendente; por lo tanto, su aplicación depende del diseño del sistema de los clientes definido en las licitaciones. Las soluciones se ofrecen y se siguen desarrollando de forma continua en todas las regiones y, por lo tanto, no tienen un horizonte temporal definido.

Dado que las soluciones forman parte de la actividad principal, estas medidas no suponen ningún coste adicional significativo. Todas las medidas contribuyen a evitar la contaminación ambiental.

## **Indicadores y objetivos.**

### **Objetivos relacionados con la contaminación ambiental (E2-3).**

Kapsch TrafficCom no ha definido ningún objetivo relacionado con la contaminación ambiental. La empresa considera que el impacto positivo y las oportunidades asociadas quedan suficientemente cubiertos mediante la aplicación de su modelo de negocio en los segmentos de peaje y gestión del tráfico, que, entre otras cosas, contribuyen de forma demostrable a la mejora de la calidad del aire. Por su propia naturaleza, la empresa se esfuerza por aumentar los ingresos a través de los productos y servicios que ofrece.

Los motivos de adquisición de los clientes se basan en varios factores. Además de la mejora de la calidad del aire, entre ellos se incluyen la mejora de la fluidez del tráfico y, no en último lugar, la fuente de ingresos adicional que redundan en el bien común, por ejemplo, para el mantenimiento de las infraestructuras. Además, el diseño del sistema se establece en las licitaciones de los clientes. Las optimizaciones del sistema en lo que respecta a la mejora de la calidad del aire dependen de las circunstancias locales, la aceptación pública y la comprensión de la estructura de precios. Por lo tanto, solo pueden llevarse a cabo en estrecha colaboración con el cliente, de acuerdo con sus prioridades y requisitos.

Debido a esta interacción, no es posible formular como un objetivo cuantificable y alcanzable de forma autónoma por la empresa una estimación concreta de la proporción en la que se adquieren e instalan soluciones de transporte inteligentes con el fin de mejorar la calidad del aire.

### **Contaminación atmosférica (E2-4).**

En Kapsch TrafficCom sigue sin producirse ninguna emisión directa en el ámbito de sus propias operaciones. Kapsch TrafficCom no causa contaminación del aire, el agua ni el suelo como consecuencia de sus propias operaciones. En el proceso de producción, las máquinas funcionan únicamente con energía eléctrica y/o neumática. El polvo fino generado durante el proceso de soldadura mecánica se separa mediante filtros. Además, no se producen vertidos incontrolados al medio ambiente, lo que evita la contaminación del suelo.

## 2.4 Uso de recursos y economía circular (ESRS E5).

| Impactos materiales, riesgos y oportunidades                                                                                                                                                                          | Posición en la cadena de valor | Descripción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Medidas                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Entradas de recursos, incluido el uso de los mismos</b>                                                                                                                                                            |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Riesgo:</b><br>Interrupción de la cadena de suministro debido a la escasez de recursos.<br>(a corto y largo plazo)                                                                                                 | <<<                            | <b>Outside-in:</b><br>La escasez global de recursos puede provocar un aumento de los costes de adquisición de componentes para la producción, fallos en los suministros o interrupciones operativas                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Diversificación de la cadena de suministro</li> <li>■ Soluciones con menor infraestructura</li> <li>■ Green Gantry</li> <li>■ Servicio de reacondicionamiento y reparación</li> <li>■ Reutilización de residuos plásticos en la producción</li> <li>■ Productos duraderos</li> <li>■ Cámara 2 en 1 (VDX2i)</li> </ul>                                              |
| <b>Oportunidad:</b><br>Ayudar a los clientes a ahorrar recursos mediante soluciones respetuosas con el medio ambiente.<br>(a corto y largo plazo)                                                                     | >>>                            | <b>Outside-in:</b><br>La mejora de la fluidez del tráfico y, por consiguiente, la reducción del consumo de combustible, así como las soluciones que ahorran recursos, permiten a los clientes y a los usuarios de la vía pública ahorrar costes. Esto da lugar a un mayor número de licitaciones de soluciones de transporte respetuosas con el medio ambiente y, por lo tanto, a un aumento de los ingresos y a una mejora de la reputación de Kapsch TrafficCom. | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ gestión de la demanda</li> <li>■ gestión del tráfico</li> <li>■ Soluciones de peaje</li> <li>■ Soluciones con menor impacto en la infraestructura</li> <li>■ Green Gantry</li> <li>■ Servicio de renovación y reparación</li> <li>■ Embalajes respetuosos con el medio ambiente</li> <li>■ Productos de larga duración</li> <li>■ Cámara 2 en 1 (VDX2i)</li> </ul> |
| <b>Consumo de recursos relacionado con productos y servicios</b>                                                                                                                                                      |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Impacto positivo/ oportunidad:</b><br>Ahorro de recursos gracias a la introducción de los principios de la economía circular en la gestión de la cartera y en el proceso de innovación.<br>(a corto y largo plazo) | <<<<br><b>KTC</b><br>>>>       | <b>Inside-out:</b><br>Una mayor eficiencia en el uso de los recursos, por ejemplo, mediante el reciclaje, las fuentes de energía alternativas, una vida útil más larga, etc., protege las fuentes de recursos.<br>(de hecho)                                                                                                                                                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Soluciones con menor infraestructura</li> <li>■ Green Gantry</li> <li>■ Servicio de reacondicionamiento y reparación</li> <li>■ Reutilización de residuos plásticos en la producción</li> <li>■ Embalajes respetuosos con el medio ambiente</li> </ul>                                                                                                             |
|                                                                                                                                                                                                                       |                                | <b>Outside-in:</b><br>La eficiencia en el uso de los recursos puede reducir los costes y mejorar la reputación de la empresa. Los productos reciclados o revalorizados permiten el crecimiento de la facturación y el aumento de la cuota de mercado.                                                                                                                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Diseño sostenible de productos</li> <li>■ (Directrices de la cartera sostenible)</li> <li>■ Productos duraderos</li> <li>■ Cámara 2 en 1 (VDX2i)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                        |
| <<< cadena de valor ascendente (upstream)<br><b>KTC</b> en la empresa<br>>>> cadena de valor descendente (downstream)                                                                                                 |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

### Gestión de los impactos, riesgos y oportunidades.

#### Conceptos relacionados con el uso de recursos y la economía circular (E5-1).

El concepto de «Visión de sostenibilidad» descrito en >> **la sección 2.2 «Cambio climático (ESRS E1)»** prevé, en relación con el uso de recursos y la economía circular, la reducción general del consumo de materias primas, el uso de materias primas renovables y el aprovechamiento a largo plazo de los materiales. Esto aborda los riesgos fundamentales relacionados con la escasez o el consumo de recursos en la cadena de suministro, así como las oportunidades y el impacto positivo en lo que respecta al ahorro de recursos.

Kapsch TrafficCom tiene en cuenta los principios de la economía circular en el diseño de sus productos. De acuerdo con su concepto, esto puede lograrse, en la medida de lo posible, mediante la reutilización de la infraestructura existente, dando prioridad a diseños ligeros – como soluciones con mástiles – frente a los pórticos, el uso de mate-

riales con una menor huella de carbono – como la madera en lugar del acero – y el desarrollo de productos con una larga vida útil. Además de la larga vida útil, la facilidad de reparación y un alto grado de reciclabilidad son requisitos obligatorios de los productos. Asimismo, se sigue la jerarquía de residuos (reducir, reutilizar, reparar, reciclar) para los productos de hardware de fabricación propia. El concepto tiene como objetivo reducir el uso de materias primas primarias en el marco de la reducción global de materias primas mediante el uso de infraestructuras existentes o optimizadas, y afecta principalmente a la cadena de valor descendente en todas las regiones.

### **Medidas y recursos relacionados con el uso de recursos y la economía circular (E5-2).**

Todos los impactos materiales, riesgos y oportunidades materiales identificados pueden abordarse mediante la reducción o sustitución de materiales. En este contexto, Kapsch TrafficCom ha adoptado las siguientes medidas:

#### **Soluciones con menor necesidad de infraestructura (tanto en su implantación como en su mantenimiento).**

Kapsch TrafficCom trabaja constantemente en innovaciones en los ámbitos del peaje y la gestión del tráfico que reducen la necesidad de infraestructura física. Entre ellas se incluyen, entre otras, las siguientes soluciones:

- Sistemas GNSS (Sistema Global de Navegación por Satélite) (medida recurrente) con un número reducido de puestos de peaje. Los sistemas GNSS utilizan datos precisos de posicionamiento por satélite, que se transmiten al sistema central a través de redes móviles. De este modo, se puede ahorrar alrededor del 79% (valor absoluto: 2.400t de acero) en pódicos por proyecto. En el ejercicio 2025/26 se encargó un sistema de este tipo a escala nacional en Lituania. Al mismo tiempo, hay que tener en cuenta que las soluciones basadas en GNSS plantean retos específicos para cada proyecto (entre otros, en lo que respecta a la complejidad del sistema y los requisitos operativos), por lo que su uso se decide caso por caso.
- Aplicación para smartphone (medida recurrente) que sustituye a las unidades a bordo. El sistema de peaje de Lituania combina el sistema GNSS con la aplicación para smartphone. De este modo, se evita la producción de unas 5 360 000 unidades a bordo, lo que supone un ahorro total de aproximadamente 220t de material.
- Solución «Lean-Roadside» (medida recurrente) que evita la construcción de nuevos pódicos mediante el uso de la infraestructura existente o de postes de peaje. Al evitar la construcción de nuevos pódicos de acero mediante el uso de la infraestructura existente, se ahorran unas 4t de acero por puente, así como otros materiales específicos del proyecto. La construcción de un nuevo poste de peaje supone un ahorro de unas 3,5t de acero en comparación con la construcción de un nuevo puente de peaje. En el ejercicio 2025/26 se puso en marcha en Suiza un proyecto con pódicos existentes, que se ampliará en el ejercicio 2026/27 con 49 postes de peaje. En total, se pueden ahorrar así en Suiza unas 370t de acero gracias al uso de pódicos y postes de peaje existentes.

#### **Servicio de renovación (medida recurrente).**

Los componentes electrónicos de las unidades a bordo suelen durar mucho más que su vida útil total habitual. En el caso del producto estrella TRP-4010, por ejemplo, la batería suele ser el factor limitante tras más de siete años de funcionamiento. Por ello, gracias a la iniciativa de reacondicionamiento, los productos cobran una segunda vida a petición del cliente. Durante el reacondicionamiento de las unidades a bordo, se reutiliza la electrónica y se renuevan la carcasa y la batería. Los productos reacondicionados se someten a un control de calidad antes de ser devueltos al cliente. De este modo, por cada unidad de a bordo DSRC (Dedicated Short-Range Communications, comunicaciones inalámbricas de corto alcance) reacondicionada se pueden reutilizar al menos 2 g de componentes electrónicos. En el caso de las unidades a bordo GNSS, se pueden reutilizar 85 g de componentes electrónicos por cada unidad reacondicionada. En el ejercicio 2025/26 se reutilizaron un total de unas 68 000 unidades a bordo. Esto supone un ahorro total de 2,4t de componentes electrónicos.

#### **Green Gantry (medida recurrente).**

Los pódicos, debido a su consumo de recursos, representan una parte considerable del impacto medioambiental de una solución de peaje. Las soluciones convencionales están fabricadas principalmente con acero o aluminio. Para reducir el impacto medioambiental de estos productos, Kapsch TrafficCom ha desarrollado una solución en la que estos materiales se sustituyen, en la medida de lo posible, por madera, un material renovable. Por cada Green Gantry se pueden ahorrar 3t de acero, en comparación con un puente de peaje convencional de acero. En el ejercicio 2025/26 no se encargó ningún nuevo Green Gantry.

Las medidas descritas afectan en su totalidad a la cadena de valor descendente; por lo tanto, su aplicación depende de los requisitos de los clientes y de las configuraciones de los sistemas definidas en ellos. Todas las medidas se aplican a nivel global. Las soluciones se ofrecen y se perfeccionan de forma continua. Por lo tanto, no tienen un horizonte temporal definido. Durante el período del informe no se han incurrido en costes significativos por estas

medidas. Las soluciones con infraestructura reducida forman parte de la actividad principal, por lo que no se han incurrido en costes adicionales significativos para la implementación de esta medida.

## **Indicadores y objetivos.**

### **Objetivos relacionados con el uso de recursos y la economía circular (E5-3).**

En el marco del concepto de sostenibilidad «Sustainability Vision», de las medidas existentes y del objetivo de reducir la huella de carbono, Kapsch TrafficCom considera que también se tienen en cuenta el uso de los recursos y la economía circular y, por lo tanto, no ha fijado objetivos adicionales. La eficacia del concepto en relación con los impactos materiales, riesgos y oportunidades se supervisa mediante una evaluación actualizada continuamente del impacto medioambiental de la cartera de la empresa. En ella se recopilan los riesgos y oportunidades climáticos a lo largo de la cadena de valor y, en la medida en que ya existan, se asignan a nuevas actividades e iniciativas de desarrollo de productos. Estos se evalúan cualitativamente en función de su grado de impacto y su probabilidad, y se supervisan en un «tablero Kanban», en el que las actividades actuales se asignan a los respectivos responsables principales de los departamentos (por ejemplo, gestión de productos, innovación, producción, sostenibilidad medioambiental).

Sin embargo, en el ejercicio 2025/26 se estableció un objetivo relacionado con el uso de recursos y la economía circular para la remuneración variable del Consejo de Administración. Este objetivo preveía un aumento del número de unidades reacondicionadas (refurbished) en un 30% en comparación con el año anterior. El objetivo no se alcanzó.

### **Entradas de recursos (E5-4).**

A continuación se describen los materiales y la maquinaria necesarios para la producción. Dado que se trata, entre otras cosas, de maquinaria especializada, también se describen detalles del proceso de producción para facilitar una mejor comprensión.

Los productos tangibles de Kapsch TrafficCom comprenden principalmente componentes y dispositivos electrónicos. Se trata de diversos dispositivos de telecomunicaciones, cámaras y cables. Para la producción de estos productos se utilizan principalmente los siguientes productos semiacabados, que se adquieren como entradas de material en la cadena de valor ascendente:

- Placas de circuito impreso
- Componentes de montaje superficial (p. ej., circuitos integrados (IC), diodos, condensadores, resistencias, transistores)
- Baterías
- Baterías recargables
- Cables
- Piezas de carcasa (p. ej., de aluminio, plástico)
- Módulos diversos (p. ej., módulos transmisores, módulos de cámara, módulos GSM)
- Soportes metálicos (p. ej., de acero)
- Materiales de embalaje (embalaje exterior principalmente a base de papel; embalaje interior, en parte, de plástico, como el poliestireno expandido)

Los metales de tierras raras como materia prima, así como el agua, no son entradas de recursos significativas. Los metales de tierras raras forman parte, en algunos casos, de los productos semiacabados mencionados anteriormente. Sin embargo, estos no incluyen productos que, por lo general, utilicen una alta proporción de metales de tierras raras. Por ejemplo, las placas de circuito impreso, uno de los productos semiacabados más importantes para la producción de Kapsch TrafficCom, solo necesitan metales de tierras raras en una cantidad insignificante. No se necesita agua en el proceso de producción.

Kapsch TrafficCom cuenta con dos centros de producción, uno en Viena (Austria) y otro en Mississauga (Canadá). Ambos edificios son alquilados y constan de una o varias naves, así como de oficinas. En estos edificios se utiliza principalmente mobiliario de oficina convencional, como, por ejemplo, escritorios. La empresa dispone únicamente de un camión y una camioneta pick-up para las actividades de transporte. Por ello, la mayor parte de los transportes se subcontrata a empresas de transporte externas.

### **Maquinaria.**

Para la producción de los dispositivos y componentes se utilizan diversas máquinas, en particular máquinas pesadas para el montaje automático de placas de circuito impreso. Estas equipan las placas con los componentes electrónicos de montaje superficial necesarios, así como con otros componentes, y fabrican, en varias etapas, placas de circuito impreso completamente montadas. Estas máquinas se utilizan, por ejemplo, para el montaje automático de las placas de circuito impreso de la unidad a bordo TRP-4010 – un producto fabricado en serie –, pero también para la fabricación de placas de circuito impreso de productos de mayor tamaño, como los equipos de carretera. Se utilizan tres de estas máquinas en Viena y dos en Mississauga. En el caso de determinados productos, el montaje de las placas de circuito impreso debe realizarse de forma semiautomática. Esto ocurre especialmente con productos de mayor tamaño, cuando las placas de circuito impreso no pueden procesarse en la máquina automática descrita anteriormente. Para ello se utilizan instalaciones de soldadura por ola (máquinas pesadas), con las que los empleados y empleadas pueden llevar a cabo el proceso de soldadura paso a paso mediante un manejo manual. Se utilizan dos de estas instalaciones de soldadura semiautomáticas.

Además, la línea de producción cuenta con tres líneas de producción totalmente automáticas para la fabricación del TRP-4010. Estas máquinas producen las unidades integradas (On-Board Units) a partir de los componentes individuales: placa de circuito impreso, batería y carcasa. En este proceso, la batería se suelda a la placa de circuito impreso mediante una máquina de soldadura por láser, se ensambla con la carcasa y, a continuación, se graba el número de serie con láser. Por último, la línea de producción coloca los productos en el embalaje adecuado. En otros tipos de unidades a bordo, la batería se instala de forma semiautomática mediante una máquina de soldadura selectiva. Hay una de estas máquinas en funcionamiento en Viena y dos en Mississauga. En el caso de estas unidades a bordo, tras la soldadura semiautomática de la batería, el producto se ensambla en una línea de producción manual. A continuación, se comprueba el rendimiento de los productos fabricados en instalaciones de prueba (máquinas pesadas). Hay más de diez de este tipo en uso. Para aplicar el número de serie al producto, se utilizan etiquetadoras automáticas (máquinas de peso medio). En Mississauga, a petición del cliente, algunas unidades a bordo se envasan además en embalajes para venta al por menor. Para ello, la empresa cuenta con tres máquinas de embalaje (máquinas de peso medio).

El montaje de los productos para carretera se realiza de forma manual. Para ello se utilizan principalmente atornilladores dinamométricos y otras herramientas estándar (máquinas ligeras). Para garantizar la calidad y el rendimiento de cada producto, se llevan a cabo además pruebas especializadas de sistema y de funcionamiento. Para ello se utilizan instrumentos de prueba especiales (máquinas de peso medio). Para todos los productos destinados a la vía pública, los cables correspondientes se fabrican en su mayor parte en la propia empresa. Para ello se utilizan máquinas de confección de cables (máquinas ligeras).

### **Otras entradas de recursos.**

El equipamiento informático de la producción consiste principalmente en ordenadores de sobremesa, destinados a configurar y supervisar las máquinas. En el almacén se utilizan, además, diversas carretillas elevadoras, transpaletas manuales y máquinas envolvedoras de palés. Para que la organización del almacén sea lo más eficiente posible, se emplean elevadores «Lean» y un contador de componentes. Estas máquinas corresponden a la maquinaria logística habitual en el mercado dentro de su categoría y, por lo tanto, están fabricadas con acero, diversos plásticos (especialmente para los neumáticos) y diversos componentes electrónicos.

El peso total de los flujos de materiales destinados a la fabricación de los productos y soluciones de Kapsch TrafficCom ascendió en el ejercicio 2025/26 a 3.012t (recalculado para 2024/25: 3.023t; registrado en 2024/25: 5.194t), el 88,0% (recalculado para 2024/25: 93,4%, datos declarados en 2024/25: 90,8%) de estos flujos de materiales son materiales técnicos, mientras que el 12,0% (recalculado para 2024/25: 11,5%, datos declarados en 2024/25: 9,2%) son materiales biológicos. Los materiales biológicos corresponden exclusivamente a materiales de embalaje.

El peso proporcional de los componentes secundarios reutilizados o reciclados, así como de los productos intermedios secundarios y los materiales secundarios utilizados para la fabricación de los productos y la prestación de los servicios de la empresa, se calculó por primera vez en el ejercicio 2025/26 a partir de los datos facilitados por el 3,7% de los principales proveedores (3,6% en 2024/25, no figuran en el informe de 2024/25) en función del volumen de compras. El porcentaje asciende al 35,2% (32,9% en 2024/25, no incluido en el informe de 2024/25) y corresponde a 1.059t en el ejercicio objeto del informe (995t en 2024/25, no incluido en el informe de 2024/25). Los datos de los principales proveedores se recaban cada tres años.

El reacondicionamiento de la unidad a bordo del tipo TRP-4010 constituye un servicio debido al proceso operativo de fabricación. Los clientes solo pueden recibir el servicio de reacondicionamiento para sus propias unidades a

bordo usadas. Es decir, las unidades a bordo usadas siguen siendo propiedad del cliente. No se adquieren como entrada de material de Kapsch TrafficCom ni se tratan como entrada de material para la producción de productos.

La base de datos para el peso total de las entradas de recursos procede, de forma análoga a la base de datos para la declaración de las emisiones de Alcance 3 de la categoría 1, del análisis centralizado y consolidado de todas las compras de materiales realizadas a través de las herramientas de la cadena de suministro de las sociedades. Mediante una vinculación con los datos financieros de compras, se garantiza que solo se tengan en cuenta los materiales que se recibieron y pagaron durante el ejercicio objeto del informe. Las compras de materiales se analizan según las líneas de producto, de acuerdo con la categorización interna establecida en las herramientas de la cadena de suministro, junto con su peso total. La extrapolación de las compras de materiales sin peso asignado se realiza de forma específica para cada línea de producto y se basa en la relación entre el peso y el valor de adquisición de materiales comparables. De este modo, se tienen en cuenta las diferentes características de los materiales. El peso total declarado de las entradas de materiales se compone, por tanto, de los pesos de los materiales registrados directamente y de proporciones complementarias deducidas, que se han extrapolado a partir de los pesos medios.

Estos indicadores se revisan en una comparación interanual para comprobar la eficacia de las medidas de la empresa en materia de economía circular. Debería observarse una mejora tan pronto como las medidas surtan efecto. Aparte de la realizada por el auditor, no se ha llevado a cabo ninguna validación adicional del indicador por parte de un organismo externo.

## **Salidas de recursos (E5-5).**

### **Productos y materiales.**

La cartera de Kapsch TrafficCom se divide en familias de productos, que se asignan a los segmentos de peaje y gestión del tráfico. Las breves descripciones de las familias de productos de software y hardware se encuentran en el >> *Informe de gestión, capítulo 1.1.2 «Definición del mercado y soluciones»*. Todas las familias de productos – incluidas las intangibles, que representan una gran parte de las actividades empresariales de Kapsch TrafficCom – se desarrollan y producen de acuerdo con los principios de la economía circular, especialmente en lo que respecta al uso eficiente de los recursos.

### **Durabilidad, reutilización y reciclaje.**

Kapsch TrafficCom tiene en cuenta los principios de la economía circular en el diseño de sus productos, tal y como se establece en la Visión de Sostenibilidad. Los productos son duraderos y reutilizables, ya que se reduce el desgaste, el deterioro y la corrosión. También se reutilizan las infraestructuras existentes para minimizar la necesidad de nuevos materiales.

Los productos son fáciles de reparar y desmontar, ya que se utilizan componentes estandarizados y tecnologías de unión reversibles, como los tornillos. Las piezas que deben limpiarse o sustituirse son de fácil acceso, y para el desmontaje se utilizan herramientas universales.

Se da preferencia a materiales con una menor huella de carbono, como la madera en lugar del acero, siempre que ello se ajuste a los deseos del cliente. Los conceptos técnicos permiten una economía circular al integrar varias funciones en un solo dispositivo y utilizar materiales reciclables.

El consumo de electricidad durante la fase de uso se minimiza, siempre que sea posible, mediante un diseño inteligente de los productos. Kapsch TrafficCom sigue la jerarquía de residuos: reducir, reutilizar, reparar, reciclar. Los productos deben desarrollarse de tal forma que puedan desmontarse fácilmente en sus materiales individuales y reciclarse. Además, el diseño modular de los productos facilita su reparación.

Con estas medidas, Kapsch TrafficCom diseña sus productos de forma sostenible a lo largo de toda la cadena de valor y contribuye así a una economía circular. Estos principios se incorporan a cada desarrollo de producto a través de un «repositorio de requisitos» centralizado que contiene requisitos detallados de sostenibilidad para los productos. El gestor de producto evalúa la viabilidad de cada requisito para el producto en cuestión y lo implementa, siempre que sea posible, a lo largo del proceso de desarrollo.

En lo que respecta a los materiales de embalaje, Kapsch TrafficCom comenzó en el ejercicio 2024/25 a sustituir los embalajes de plástico convencionales (poliestireno (PS), poliestireno extruido (EPS) y polietileno (PE)) por embalajes de fibra moldeada y embalajes monomateriales de papel. Estos no solo presentan una menor huella de carbono, sino que también son más fáciles de reciclar.

Grado de reparabilidad.

Todos los productos de Kapsch TrafficCom son, por principio, reparables. Cumplen con la directriz «Green Portfolio», que incluye, entre otras cosas, métodos contrastados procedentes de fuentes internas y externas para el diseño de productos con un alto grado de reparabilidad. El cliente devuelve los productos al centro de producción correspondiente. En la fábrica se analiza la causa del fallo y se sustituyen las piezas defectuosas.

Importancia del grado de reparabilidad:

- Alto: reutilización mediante reacondicionamiento  
Todas las unidades a bordo cumplen casi todos los requisitos de reparabilidad de la directriz «Green Portfolio». Existe un servicio de reacondicionamiento disponible para todas las unidades a bordo. En el marco del reacondicionamiento, además de la pieza defectuosa, también debe sustituirse la carcasa. En el centro de producción, tras una prueba de funcionamiento, se equipa la electrónica de las unidades a bordo con una batería nueva y una carcasa nueva.
- Muy alto – reparabilidad máxima  
Todos los productos tienen un diseño modular y cumplen los requisitos de reparabilidad de la directriz «Green Portfolio». Un módulo de hardware defectuoso de un producto (con la única excepción de las unidades a bordo) puede repararse o sustituirse en el centro de producción. Los errores de software pueden solucionarse mediante una actualización de software.

| Familia de productos                                           | Vida útil prevista duración de vida útil <sup>1)</sup> | Grado de reparabilidad |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------|
| <b>Productos de peaje.</b>                                     |                                                        |                        |
| Unidad a bordo de 915 MHz                                      | 10 años                                                | Alto                   |
| Unidad a bordo CEN DSRC de 5,8 GHz                             | 5-10 años                                              | Alta                   |
| GNSS y unidad de a bordo CEN DSRC de 5,8 GHz                   | 5-10 años                                              | Alta                   |
| Unidad de carretera de 915 MHz                                 | 15-20 años                                             | Muy alta               |
| Unidad de carretera CEN DSRC de 5,8 GHz                        | 15-20 años                                             | Muy alta               |
| Unidad de carretera de vídeo (incluye peaje DLVP)              | 10-20 años                                             | Muy alta               |
| <b>Productos de gestión del tráfico.</b>                       |                                                        |                        |
| Controlador EcoTrafiX™ (ETX)                                   | 15-20 años                                             | Muy alta               |
| <b>Productos C-ITS.</b>                                        |                                                        |                        |
| Unidad a bordo para vehículos conectados (C-ITS) de 5,9 GHz    | 5-10 años                                              | Alto                   |
| Unidad en carretera de vehículos conectados (C-ITS) de 5,9 GHz | 10-15 años                                             | Muy alta               |

<sup>1)</sup> La vida útil prevista se corresponde con la vida útil media de productos similares del sector.

El porcentaje de material reciclable en los productos es del 77,8% (2024/25: 74,2%), mientras que el porcentaje de material reciclable en los embalajes de los productos es del 95,9% (2024/25: 90,1%).

Métodos de cálculo.

En los cálculos se han tenido en cuenta las tasas de reciclaje de los últimos tres años de la empresa de gestión de residuos de la planta de producción de la unidad a bordo (On-Board-Unit) tipo TRP-4010 en Viena, así como fuentes públicas, y se han aplicado de acuerdo con las cantidades de producto en circulación. El 97% de los productos fabricados en la planta de Viena son del modelo TRP-4010. Por lo tanto, el análisis del modelo TRP-4010 es representativo de toda la producción en Viena. En el caso de Mississauga, se aplica el mismo enfoque basándose en el producto TRP-8200. La proporción de TRP-8200 producido respecto a la producción total en Mississauga es del 84%. Por lo tanto, el análisis del TRP-8200 es representativo de toda la producción en Mississauga.

No obstante, hay que tener en cuenta que la reciclabilidad real depende en gran medida del país o de la configuración de la empresa de reciclaje, así como de las preferencias de los compradores de los materiales reciclados. De este modo, se producen grandes variaciones geográficas en la reciclabilidad, aunque el material sea el mismo.

Los detalles sobre la reparabilidad se presentan más arriba. La evaluación de la vida útil de los productos de Kapsch TrafficCom la han realizado los responsables de producto correspondientes y se basa en datos empíricos. También se ha llevado a cabo la evaluación de la vida útil de productos comparables del mercado. A excepción de la realizada por el auditor, no se ha llevado a cabo ninguna validación adicional de los indicadores de reciclabilidad, reparabilidad y vida útil por parte de un organismo externo.

## 3 Información social.

### 3.1 Personal de la empresa (ESRS S1).

| Impactos materiales, riesgos y oportunidades                                                                                                                    | Posición en la cadena de valor | Descripción                                                                                                                                                                                                                                                                             | Medidas                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Condiciones laborales &gt; Empleo seguro</b>                                                                                                                 |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Efecto positivo:</b><br>Puestos de trabajo seguros gracias a la estabilidad de la empresa a lo largo de muchos años.<br>(a corto y largo plazo)              | <b>KTC</b>                     | <b>Inside-out:</b><br>Kapsch TrafficCom es una empresa familiar consolidada desde hace muchos años, con alcance global, que opera en proyectos internacionales. El flujo estable y continuo de proyectos garantiza la seguridad de los puestos de trabajo.<br>(de hecho)                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Adjudicación continua de proyectos</li> <li>Contratación a largo plazo de empleados y empleadas</li> </ul>                                                                                           |
| <b>Efecto negativo:</b><br>Contratos de trabajo de duración determinada debido a la naturaleza de los proyectos.<br>(a corto y largo plazo)                     | <b>KTC</b>                     | <b>Inside-out:</b><br>Aunque Kapsch TrafficCom aspira, en general, a ofrecer empleo a largo plazo, debido al carácter basado en proyectos de su modelo de negocio, es posible que los empleados y empleadas sean contratados únicamente por la duración de los proyectos.<br>(de hecho) | <ul style="list-style-type: none"> <li>Recontratación de empleados para nuevos proyectos</li> <li>Ayuda en la búsqueda de empleo</li> </ul>                                                                                                 |
| <b>Oportunidad:</b><br>Mejora de las cualificaciones de los empleados mediante cursos de formación en nuevas tecnologías emergentes.<br>(a medio y largo plazo) | <b>KTC</b><br>>>>              | <b>Outside-in:</b><br>Crecimiento y beneficios a largo plazo en productividad, innovación y competitividad.                                                                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Identificación continua de las necesidades de formación</li> <li>Colaboración con centros educativos y socios</li> </ul>                                                                             |
| <b>Condiciones laborales &gt; Jornada laboral</b>                                                                                                               |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Efecto negativo:</b><br>Sobrecarga en los hitos de los proyectos.<br>(a corto y largo plazo)                                                                 | <b>KTC</b>                     | <b>Inside-out:</b><br>La elevada carga de trabajo y la presión ante determinados hitos del proyecto pueden provocar una sobrecarga de los empleados debido a las largas jornadas laborales.<br>(potencialmente)                                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Planificación de recursos específica</li> <li>Personal adicional</li> </ul>                                                                                                                          |
| <b>Condiciones laborales &gt; Diálogo social</b>                                                                                                                |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Oportunidad:</b><br>Toma de decisiones participativa mediante el diálogo social entre la empresa y los empleados y empleadas.<br>(a corto y largo plazo)     | <b>KTC</b>                     | <b>Outside-in:</b><br>Efectos positivos en la productividad y la cultura corporativa, mayor capacidad para atraer y retener talento, menores costes de contratación.                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Iniciativas de diálogo social</li> <li>Estrategia de personal</li> </ul>                                                                                                                             |
| <b>Condiciones laborales &gt; Conciliación de la vida laboral y personal</b>                                                                                    |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Efecto positivo:</b><br>Equilibrio saludable entre la vida laboral y la vida privada.<br>(a corto y largo plazo)                                             | <b>KTC</b>                     | <b>Inside-out:</b><br>Alta satisfacción de los empleados gracias a las iniciativas de conciliación entre la vida laboral y personal.<br>(de hecho)                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Modelos de trabajo flexibles</li> <li>Teletrabajo</li> <li>Ofertas de vacaciones</li> </ul>                                                                                                          |
| <b>Condiciones laborales &gt; Protección de la salud y seguridad</b>                                                                                            |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Repercusiones negativas:</b><br>Accidentes laborales de los empleados y empleadas.<br>(a corto y largo plazo)                                                | <b>KTC</b>                     | <b>Inside-out:</b><br>Repercusiones negativas en la salud y la seguridad de los empleados y empleadas como consecuencia de los accidentes laborales.<br>(potencialmente)                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Programas internos y externos de promoción de la salud y prevención</li> <li>Sistema de gestión estructurado para la salud y la seguridad en el trabajo basado en la norma ISO 45001:2018</li> </ul> |

| Impactos materiales, riesgos y oportunidades                                                                                                                                                                  | Posición en la cadena de valor | Descripción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Medidas                                                                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Igualdad de trato e igualdad de oportunidades para todos &gt; Igualdad de género y salario igual por un trabajo igual</b>                                                                                  |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                 |
| <b>Repercusión negativa:</b><br>Los empleados y empleadas podrían recibir una remuneración injusta.<br>(a corto y largo plazo)                                                                                | <b>KTC</b>                     | <b>Inside-out:</b><br>Una remuneración injusta puede repercutir en la situación financiera y la salud mental de empleados.                                                                                                                                                                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Modelo de bandas salariales</li> </ul>                                                                                   |
| <b>Igualdad de trato e igualdad de oportunidades para todos &gt; Formación y desarrollo de competencias</b>                                                                                                   |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                 |
| <b>Efecto positivo:</b><br>Desarrollo y refuerzo de las competencias de los empleados y empleadas.<br>(a corto y largo plazo)                                                                                 | <b>KTC</b>                     | <b>Inside-out:</b><br>Gracias a las oportunidades de formación continua individualizadas, los empleados y empleadas pueden ampliar sus habilidades, subsanar en su caso las carencias de cualificación o conocimientos que podrían suponer un inconveniente (por ejemplo, la barrera lingüística) y, de este modo, alcanzar un mayor valor en el mercado laboral.<br>(potencialmente) | <ul style="list-style-type: none"> <li>Identificación continua de las necesidades de formación</li> <li>Colaboración con centros educativos y socios</li> </ul> |
| <b>Igualdad de trato e igualdad de oportunidades para todos &gt; Empleo e inclusión de personas con discapacidad</b>                                                                                          |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                 |
| <b>Impacto positivo:</b><br>Igualdad de oportunidades y diversidad.<br>(a corto y largo plazo)                                                                                                                | <b>KTC</b>                     | <b>Inside-out:</b><br>Los empleados y empleadas experimentan la diversidad en la empresa y la igualdad de oportunidades gracias a la inclusión de personas con discapacidad.<br>(en la práctica)                                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Estrategia de personal</li> <li>Equipo de anotación responsable</li> </ul>                                               |
| <b>Igualdad de trato e igualdad de oportunidades para todos &gt; Diversidad</b>                                                                                                                               |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                 |
| <b>Impacto positivo/oportunidad:</b><br>Diversidad mediante iniciativas de diversidad y la contratación de empleados y empleadas de diferentes culturas, orientaciones y orígenes.<br>(a corto y largo plazo) | <b>KTC</b>                     | <b>Inside-out:</b><br>Los empleados y empleadas experimentan la igualdad de oportunidades, así como la diversidad y la inclusión, lo que contribuye a la cultura corporativa.<br>(de hecho)                                                                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Estrategia de personal</li> </ul>                                                                                        |
|                                                                                                                                                                                                               |                                | <b>Outside-in:</b><br>Mayor capacidad para atraer y retener a talentos diversos, con efectos positivos en la cultura corporativa y la innovación.                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                 |
| <b>Otros derechos laborales &gt; Protección de datos</b>                                                                                                                                                      |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                 |
| <b>Repercusión negativa:</b><br>Los empleados y empleadas sufren una vulneración de su privacidad debido a infracciones de la protección de datos.<br>(a corto y largo plazo)                                 | <b>KTC</b>                     | <b>Inside-out:</b><br>Violación de la privacidad debido a un tratamiento incorrecto de los datos personales o a unas medidas de seguridad insuficientes.<br>(potencialmente)                                                                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Normas estrictas de protección de datos</li> <li>Revisiones y formación continuas</li> </ul>                             |

 cadena de valor ascendente (upstream)  
**KTC** en la empresa  
 cadena de valor descendente (downstream)

## Estrategia.

### Impactos materiales, riesgos y oportunidades, y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (ESRS 2 SBM-3).

En el marco de los informes del ESRS, se analizan los impactos del modelo de negocio y las estrategias de Kapsch TrafficCom sobre el medio ambiente, la sociedad y el personal, así como sus interrelaciones. Los impactos reales y potenciales están estrechamente relacionados con la estrategia y el modelo de negocio de la empresa.

Los impactos negativos se derivan, en particular, de la actividad orientada a proyectos, por ejemplo, debido a la sobrecarga de trabajo del personal o a los riesgos que conlleva trabajar en las carreteras o en sus inmediaciones. Estos impactos negativos deben clasificarse como impactos sistémicos. Por el contrario, los impactos positivos se derivan de la «People Strategy» y de los programas de promoción de la salud, que contribuyen al mismo tiempo a contrarrestar estos retos y a facilitar los ajustes necesarios. La estrategia se desarrolló en el marco de un proceso de cocreación, de modo que las necesidades de los empleados y empleadas se tuvieron en cuenta de forma activa y se integraron en su diseño.

Kapsch TrafficCom no ha identificado riesgos significativos relacionados con su propia plantilla, sino únicamente oportunidades vinculadas a los subtemas estratégicos de diversidad, diálogo social y cualificación.

Se ha incluido a toda la plantilla de Kapsch TrafficCom en el análisis de materialidad y en la información facilitada de conformidad con la ESRS 2. A la fecha de cierre del balance, el 31 de marzo de 2026, el Grupo Kapsch TrafficCom contaba con 2 717 empleados (31 de marzo de 2025: 3 041), entre los que se incluyen empleados, trabajadores, aprendices y becarios. El ámbito de actividad de los empleados es principalmente administrativo, mientras que los trabajadores y trabajadoras realizan tareas manuales y con maquinaria. Los becarios son titulados universitarios que, en el marco de programas de formación estructurados, pasan por cuatro departamentos y conocen en cada uno de ellos diferentes ámbitos de actividad. Los aprendices cursan una formación dual que se compone de trabajo práctico en la empresa en distintos departamentos y de clases teóricas en la escuela de formación profesional. Los trabajadores cedidos por una empresa de trabajo temporal están contratados por una agencia de empleo y se les asigna a la empresa por un período de tiempo limitado.

La actividad comercial de Kapsch TrafficCom se caracteriza en gran medida por la gestión de proyectos a escala global. Esto conlleva posibles repercusiones negativas, como las relaciones laborales de duración determinada o una elevada intensidad de trabajo en los hitos de los proyectos. Debido a los equipos internacionales y a las diferentes legislaciones y sistemas sociales (seguros, cálculos salariales, etc.), los empleados podrían sentirse remunerados de forma injusta en comparación con otros. También se han identificado como impactos materiales los efectos negativos derivados de una posible violación de la privacidad debido a un tratamiento incorrecto de los datos personales. Kapsch TrafficCom es consciente de estos impactos y los contrarresta con los conceptos e iniciativas adecuados.

Asimismo, la actividad empresarial, junto con los conceptos e iniciativas existentes, conlleva impactos materiales positivos para la plantilla. En particular, la «People Strategy», elaborada e implementada en los últimos años, las respalda y refuerza. Los efectos positivos, como la seguridad en el empleo gracias a la estabilidad de la empresa a lo largo de los años, la conciliación entre la vida laboral y personal, el desarrollo y el fortalecimiento de las competencias de los empleados y empleadas, la diversidad en la empresa y la igualdad de oportunidades mediante la inclusión de personas con discapacidad, afectan a toda la plantilla (empleados, trabajadores, aprendices y becarios) de la empresa. Los trabajadores cedidos por agencias y los colaboradores externos no están incluidos en las medidas de la «People Strategy».

El enfoque en temas como la cualificación, el diálogo social y la diversidad de la plantilla también supone oportunidades materiales para Kapsch TrafficCom. El desarrollo y el fortalecimiento específicos de competencias en nuevas tecnologías emergentes brindan la oportunidad de mejorar las cualificaciones de los empleados en este ámbito. Los puestos críticos se identifican como tales en la empresa y se registran en myWorkday, la base de datos de personal, con el fin de proteger las competencias especialmente relevantes para el éxito de la empresa. La toma de decisiones participativa entre la empresa y los empleados puede conducir a una mayor satisfacción de los empleados y, en última instancia, la diversidad de la plantilla puede influir en la cultura corporativa y en el atractivo para el talento. No se han detectado riesgos significativos en relación con la propia plantilla. Las oportunidades materiales para Kapsch TrafficCom no se refieren únicamente a grupos concretos, sino a todos los empleados de la empresa.

Kapsch TrafficCom no opera en sectores ni en zonas geográficas en las que exista un riesgo considerable de trabajo forzoso u obligatorio. Por lo tanto, este riesgo, tanto en la propia plantilla como en las distintas áreas de actividad, o bien no existe en absoluto o bien es extremadamente bajo, y se garantiza el cumplimiento de las prácticas y normas laborales éticas. Lo mismo se aplica al trabajo infantil.

Debido a la naturaleza global de los proyectos de Kapsch TrafficCom, los empleados y empleadas que colaboran directamente en equipos de proyecto pueden verse expuestos, en determinados momentos, a un riesgo de sobrecarga, especialmente en relación con los hitos del proyecto o con los plazos de finalización y entrega. En las dos

plantas de producción de Austria y Canadá, así como para los empleados y empleadas que trabajan en proyectos, tanto en la vía pública como fuera de ella, o en obras, se aplican normas legales estrictas en materia de seguridad laboral; no obstante, no se pueden descartar por completo los accidentes laborales de los empleados y empleadas. El riesgo de lesiones en la producción es bajo, ya que se trata de la fabricación y el montaje de placas de circuito impreso. Existe un riesgo mínimo derivado del manejo inadecuado de la maquinaria, los tropiezos y la elevación de cargas. Los empleados reciben formación continua al respecto y, cuando así se establece, se les proporciona el equipo de protección adecuado (equipo de protección individual, EPI). Lo mismo se aplica a los empleados que trabajan en proyectos, en obras y/o junto a las vías públicas o sobre ellas (pórticos, junto a mástiles, en semáforos o con ellos). También en estos casos se evalúan todos los riesgos y peligros, se instruye y forma a los empleados de forma continua, y se definen y facilitan los EPI correspondientes.

## **Gestión de los impactos, riesgos y oportunidades.**

### **Conceptos relacionados con la plantilla de la empresa (S1-1).**

#### **Estrategia de personal.**

La estrategia global de recursos humanos de Kapsch TrafficCom, que se aplica exclusivamente a su propio personal, se basa en cuatro pilares:

- Desarrollo profesional
- Trabajo flexible
- Remuneración total
- Experiencia de aprendizaje

De este modo, Kapsch TrafficCom fomenta una cultura corporativa dinámica y orientada al crecimiento (véase también >> *sección 4.1 «Gobierno corporativo (ESRS G1)»* en «Conceptos de gobierno corporativo y cultura corporativa»). En cuanto al contenido, la responsabilidad recae en la dirección global de Recursos Humanos, y la aprobación la realiza el Consejo de Administración. Los modelos de trabajo flexibles, los modelos de jornada laboral y las herramientas colaborativas contribuyen a crear un entorno de trabajo equilibrado y productivo, y los salarios orientados al mercado son un componente esencial de la filosofía general de retribución.

Los responsables directos y los responsables locales de recursos humanos, que se rigen por los conceptos vigentes, son los encargados de la implementación de los modelos de trabajo y de jornada laboral. En Austria existe, además, un comité de empresa que comparte la responsabilidad en la elaboración de los convenios de empresa. Las herramientas colaborativas se ponen a disposición de todo el personal desde su incorporación, lo que permite la colaboración a nivel global.

Además, Kapsch TrafficCom ofrece a sus empleados de todo el mundo oportunidades de formación digital para fomentar su crecimiento y desarrollo personal. El estilo de liderazgo está orientado a satisfacer las necesidades de los miembros del equipo y a permitirles aprovechar al máximo su potencial, desarrollar una visión clara, mantener la integridad y contribuir a un futuro sostenible. Se imparten regularmente cursos de formación para directivos con el fin de mejorar sus habilidades en el liderazgo de servicio (Servant Leadership). El liderazgo de servicio entiende el liderazgo como una función de apoyo en la que se tienen en cuenta las necesidades de los empleados y se fomenta su desarrollo. Los empleados deben sentirse parte del equipo e integrados. Kapsch TrafficCom desea inspirar a sus empleados a tomar la iniciativa y a colaborar de forma eficaz con vistas a alcanzar objetivos comunes.

En los objetivos a largo plazo de los miembros de la dirección (vicepresidentes ejecutivos y equipo de liderazgo global), los planes de «incentivos a largo plazo» definidos hasta 2028, se han incorporado parámetros (eNPS e índice de compromiso) procedentes de la encuesta global a los empleados, que se derivan de la estrategia de recursos humanos. De este modo, también se ofrece un incentivo económico para su aplicación. La encuesta a los empleados se describe con más detalle en las páginas siguientes.

La Estrategia de Recursos Humanos permite abordar oportunidades materiales e impactos. Las oportunidades de formación digital a nivel mundial contribuyen a mejorar las cualificaciones de los empleados y refuerzan el desarrollo de competencias. La filosofía de remuneración global permite reducir los efectos de una remuneración potencialmente injusta. Además, los modelos flexibles de trabajo y de horario laboral contribuyen a un equilibrio

saludable entre la vida laboral y personal.

### **Formación de aprendices.**

En Austria, Kapsch TrafficCom ofrece formación profesional en la propia empresa: actualmente se está formando a 13 aprendices en las áreas de TI, mecatrónica y administración industrial. Esta formación respalda la planificación interna de la cantera de talentos y está adaptada a las necesidades de Kapsch TrafficCom. En noviembre de 2022, Kapsch recibió el sello de calidad «TOP-Lehrbetrieb», válido por cuatro años, otorgado por la ciudad de Viena y la Cámara de Comercio de Viena por sus altos estándares de formación. La responsabilidad sobre los aprendices recae en los directivos de los respectivos departamentos especializados, así como en los responsables locales de recursos humanos. Se revisan los boletines semestrales y anuales de los aprendices y se recaban las valoraciones de los departamentos para comprobar su rendimiento. A partir del segundo año de formación, los resultados sobresalientes también se recompensan económicamente.

### **Programa de formación para titulados.**

Desde hace más de 30 años, el programa global de becarios ofrece a los titulados de un máster en ciencias económicas o técnicas una visión completa del Grupo Kapsch TrafficCom. Durante dos años, los becarios realizan estancias de seis meses en diferentes departamentos de la empresa, de las cuales hasta dos pueden ser internacionales. Los propios becarios eligen y organizan los departamentos, que siempre tienen un enfoque técnico. De este modo, trabajan en distintos ámbitos y con diferentes responsables. A la fecha de cierre del balance, había seis becarios trabajando en Kapsch TrafficCom. El responsable del programa de formación para titulados se encarga de la puesta en marcha del programa y del seguimiento y apoyo a los becarios. Durante las cuatro estancias, la responsabilidad recae en el responsable directo del departamento correspondiente.

### **Salud y seguridad.**

Kapsch TrafficCom garantiza a nivel mundial un entorno de trabajo seguro y saludable: los puestos de trabajo están diseñados ergonómicamente para evitar cargas físicas y psíquicas y contribuir así al bienestar de los empleados y empleadas. El enfoque integral de la seguridad y la salud en el trabajo se ve respaldado por programas internos y externos de promoción de la salud y prevención, así como por el asesoramiento de expertos. El concepto relativo a la seguridad y la prevención de accidentes laborales se describe con detalle más adelante. HSSEQ (Health & Safety, Security, Environment, Quality) es el responsable de la gestión de la salud y la seguridad en Kapsch TrafficCom. Los directivos actúan de forma responsable en lo que respecta a las cuestiones de salud y seguridad y garantizan un entorno de trabajo seguro y saludable, consultando e implicando a los empleados y empleadas. La política de seguridad laboral de Kapsch TrafficCom se aplica a todos los empleados, así como a los subcontratistas que trabajan para Kapsch TrafficCom en sus centros y proyectos. El departamento de Gestión de la Cadena de Suministro, en colaboración con HSSEQ, comprueba la seguridad laboral en la cadena de valor mediante auditorías a los proveedores.

### **Código de Conducta del Grupo Kapsch.**

El Código de Conducta, vigente para todo el Grupo Kapsch, describe los principios, valores y normas de conducta que deben regir la actuación en Kapsch TrafficCom. En él se tienen en cuenta los intereses, las expectativas y los requisitos de los distintos grupos de interés, como, en particular, los empleados y empleadas, los clientes, los proveedores, otros socios comerciales, los inversores y el público en general. Entre los principios del Código de Conducta se encuentran la protección de los derechos humanos y las normas laborales, el fomento de la diversidad y la integración, así como la no discriminación y la igualdad de oportunidades. Todos los directivos y empleados de Kapsch TrafficCom son responsables del cumplimiento del Código de Conducta, si bien la responsabilidad última recae en el Consejo de Administración.

Kapsch TrafficCom respeta y apoya la libertad de asociación y aboga de forma inequívoca por la erradicación del trabajo infantil y el trabajo forzoso. Además, la empresa se compromete a promover prácticas laborales justas, a garantizar la salud y la seguridad de los empleados y empleadas, y a prevenir cualquier forma de acoso en el lugar de trabajo. Para más información sobre el Código de Conducta, véase >> **la sección 4.1 «Gobernanza empresarial (ESRS G1)»**, en «Conceptos de gobernanza empresarial y cultura corporativa (G1-1)».

### **Derechos humanos.**

Mediante el Código de Conducta, Kapsch TrafficCom se compromete a

- respetar los derechos humanos, evitando acciones que vulneren los derechos de las personas y las comunidades afectadas por las actividades, los productos o los servicios de la empresa,

- prevenir las violaciones de los derechos humanos, identificando, evaluando y abordando los posibles efectos negativos de la actividad empresarial sobre los derechos humanos,
- remediar los efectos negativos mediante medidas correctivas cuando las actividades hayan causado o contribuido a causar efectos negativos sobre los derechos humanos, así como
- promover los derechos humanos, instando a los empleados, proveedores y socios comerciales a que respeten y defiendan los derechos humanos en su propia esfera de influencia

Kapsch TrafficCom se compromete a cumplir todas las normas nacionales e internacionales en materia de derecho laboral. Entre ellas se incluyen los horarios de trabajo regulados, una remuneración justa, las vacaciones, la normativa sobre descansos, así como el cumplimiento de las normas de salud y seguridad en el lugar de trabajo. Además de cumplir todas las disposiciones legales relativas al respeto de los derechos humanos, Kapsch TrafficCom se rige por las normas y convenios internacionales. Esto queda recogido en el Código de Conducta.

Los empleados y empleadas pueden dirigirse con sus inquietudes o preguntas a sus superiores directos o, según el caso, al comité de empresa (en Austria), al departamento de Recursos Humanos (RR. HH.), al departamento jurídico, al Responsable de Cumplimiento del Grupo, al responsable de seguridad de la información corporativa (CISO), al responsable de privacidad corporativa (CPO) o a la delegada de la mujer. Además, se han establecido sistemas electrónicos de denuncia y cada seis a nueve meses se realiza una encuesta entre los empleados.

Tanto los empleados como las personas externas en Europa y Norteamérica tienen a su disposición sistemas electrónicos de denuncia establecidos a nivel regional. De este modo, pueden comunicar de forma rápida y sencilla sus inquietudes sobre conductas indebidas, reales o presuntas, que puedan perjudicar a la empresa o al bienestar de las personas. Todas las denuncias son estrictamente confidenciales y, si así se solicita, anónimas. Las denuncias relacionadas con posibles conductas indebidas en los países de la Unión Europea en los que opera Kapsch TrafficCom, o que sean descubiertas por denunciantes dentro de la Unión Europea, también pueden remitirse a autoridades externas. Para más información sobre la plataforma de denuncia, véase >> **la sección 4.1 «Gobierno corporativo (ESRS G1)»**, en el apartado «Mecanismos de denuncia y auditoría».

Todas las políticas de Kapsch TrafficCom relacionadas con su personal se basan en los marcos internacionales pertinentes, como, por ejemplo, los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la OIT (Organización Internacional del Trabajo) sobre los principios y derechos fundamentales en el trabajo o las Directrices de la OCDE para las empresas multinacionales. Kapsch TrafficCom se adhiere a los principios contenidos en ellos.

### **Trabajo infantil, trabajo forzoso y trata de personas.**

El Código de Conducta del Grupo Kapsch incluye también expresamente los temas del trabajo infantil, el trabajo forzoso y la trata de personas. Kapsch TrafficCom aplica una política de tolerancia cero al respecto. Está estrictamente prohibido el empleo de personas menores de la edad mínima legal, y se respetan las leyes laborales nacionales e internacionales. Los procesos de selección incluyen verificaciones exhaustivas al respecto. Kapsch TrafficCom colabora estrechamente con proveedores y socios para mejorar el cumplimiento de la normativa en toda la cadena de suministro; véase al respecto >> **sección 3.2 «Mano de obra en la cadena de valor (ESRS S2)»**.

Kapsch TrafficCom se compromete a estar atenta al riesgo de trabajo forzoso, a minimizarlo, a adoptar medidas de diligencia debida y a promover prácticas laborales éticas entre sus socios comerciales. Las directrices garantizan que todas las personas que trabajan en el Grupo Kapsch TrafficCom o que están relacionadas con él lo hagan de forma voluntaria y sin coacción, amenazas ni explotación.

### **Prevención de accidentes laborales.**

Kapsch TrafficCom aplica medidas continuas para la prevención de accidentes y la protección de los empleados y empleadas. Un componente importante de este enfoque es la colaboración con expertos cualificados en seguridad, que asesoran sobre normas de seguridad y buenas prácticas. De este modo, se pueden identificar y aplicar medidas preventivas para minimizar los riesgos potenciales. Además, un sólido sistema de emergencias garantiza una actuación rápida y eficaz en caso de incidentes.

Kapsch TrafficCom cuenta con un sistema de gestión estructurado para la salud y la seguridad en el trabajo (Occupational Health & Safety, OHS), basado en la norma ISO 45001:2018. Este sistema define los principios para la gestión de la salud y la seguridad en el trabajo en todas las sedes de Kapsch TrafficCom a nivel mundial. Entre los elementos más importantes se incluyen

- Consulta y participación de los empleados: estos participan activamente, de acuerdo con una descripción del

proceso, en todos los niveles del desarrollo, la planificación y la mejora continua del sistema de OHS.

- Gestión de peligros y riesgos: existe un proceso estructurado para identificar peligros, evaluar riesgos y oportunidades, y establecer las medidas de control necesarias para la salud, la seguridad y la protección del medio ambiente en el lugar de trabajo.
- Seguridad de productos y sistemas: las evaluaciones de riesgos de seguridad de productos, sistemas y máquinas se llevan a cabo bajo la responsabilidad del gestor de producto y, en caso necesario, en coordinación con el responsable de seguridad competente dentro del centro de aplicaciones o del departamento correspondiente.

Mediante la integración de estas directrices y sistemas, Kapsch TrafficCom minimiza de forma proactiva los riesgos en el lugar de trabajo y fomenta una cultura de seguridad y bienestar para todos los empleados y empleadas.

### **Igualdad de oportunidades.**

A través del Código de Conducta, Kapsch TrafficCom se compromete a fomentar una cultura laboral en la que la diversidad y la integración ocupen un lugar destacado. No se tolerará la discriminación por motivos de origen étnico, color de piel, género, orientación sexual, identidad de género, edad, religión, discapacidad o cualquier otra condición protegida por la ley. Tampoco se tolera la discriminación por motivos de opinión política, lo cual se incluirá en la próxima revisión del Código de Conducta de Kapsch TrafficCom, en la que se rechaza expresamente la radicalización política en el contexto empresarial. La igualdad de oportunidades debe respetarse en todas las prácticas laborales, incluidas la contratación, los ascensos y el desarrollo profesional. En el marco de su responsabilidad global, el departamento de Recursos Humanos en Austria vela por el cumplimiento de altos estándares y valores. La retroalimentación periódica de los empleados y la adaptación a los estándares del sector contribuyen a la diversidad y la inclusión, al igual que las iniciativas existentes, como women@KTC o la «Responsible Annotation».

### **Plan de igualdad de género.**

Un «Plan de Igualdad de Género» tiene por objeto contribuir a aumentar la proporción de mujeres en puestos directivos, así como apoyar su desarrollo profesional y su progresión en la carrera. Se supervisan y comunican los indicadores correspondientes. El «Plan de Igualdad de Género» fomenta una cultura corporativa inclusiva que valora la diversidad e impulsa la igualdad de género.

### **Directrices para la captación de talento.**

Kapsch TrafficCom es una empresa que promueve la igualdad de oportunidades y acoge con agrado las candidaturas independientemente de la edad, el género, la religión, las creencias, la orientación sexual y el origen étnico o nacional. La selección de talentos se realiza en función de requisitos objetivos del puesto, teniendo en cuenta por igual la actitud, la personalidad y el enriquecimiento cultural. Todos los candidatos y candidatas participan en el proceso en igualdad de condiciones, sin que se produzcan nombramientos directos. Se da preferencia a los candidatos internos para fomentar la movilidad interna. El proceso de selección es ágil y prevé una retroalimentación de calidad en un plazo breve. El «Global Talent Attraction Team» dirige el proceso y garantiza la transparencia, también mediante un enfoque cooperativo que tiene en cuenta los puntos de vista de los responsables de captación de talento, los directivos y los compañeros.

### **diversity@kapsch.**

Kapsch TrafficCom cuenta con personal de todo el mundo de distintos géneros, grupos de edad y con diferentes puntos de vista y convicciones. Los empleados y empleadas proceden de distintos orígenes, tienen diferentes antecedentes culturales y religiosos, distintas orientaciones sexuales, así como capacidades intelectuales y físicas diversas. Las diversas iniciativas de Kapsch TrafficCom para fomentar la diversidad y la inclusión se agrupan bajo el concepto global «diversity@kapsch», con el fin de abordar conjuntamente las distintas dimensiones.

El fomento de la diversidad también se refleja en los programas internos, como, por ejemplo, el programa Women-Mentoring@KTC. Kapsch TrafficCom espera que sus empleados y directivos se impliquen en este tema para desarrollar una comprensión de la diversidad resultante. De este modo, se sientan las bases para una colaboración intercultural y motivadora.

Uno de los ejes centrales es la colaboración entre hombres y mujeres. Las medidas para promover a las mujeres en el grupo tienen por objeto garantizar que los puestos directivos y de especialización sean ocupados en mayor medida por mujeres y que Kapsch TrafficCom alcance una proporción equilibrada. En general, a la hora de seleccionar a los candidatos y candidatas para puestos de dirección y gestión, se presta atención a la mejor ocupación posible de los puestos; para ello, solo se tienen en cuenta las competencias profesionales y sociales, la experiencia y la capacidad de trabajar en equipo.

**Inclusión.**

En algunos países, como Austria, España, Alemania y Brasil, existen leyes nacionales sobre la inclusión de las personas con discapacidad. Kapsch TrafficCom cumple con el marco legal vigente en cada país y contribuye así a la inclusión laboral de las personas con discapacidad.

**Anotación responsable.**

Desde 2019, Kapsch TrafficCom cuenta en Viena con el «Equipo de Anotación Responsable». Esta iniciativa permite a las personas con discapacidad realizar tareas que aportan valor añadido en el ámbito de la anotación, ya sea en el marco de un contrato de formación o de trabajo.

La anotación consiste en añadir y enriquecer datos, y es uno de los requisitos fundamentales para la inteligencia artificial moderna. Para Kapsch TrafficCom, esto resulta esencial sobre todo para aplicaciones en los ámbitos del reconocimiento automático de matrículas y la clasificación de vehículos. Desde el inicio de la iniciativa, más de 140 personas han completado una formación laboral (año anterior: más de 100 personas) y 35 personas en Austria y Chile han encontrado un empleo (temporal y indefinido) (año anterior: 14 personas).

En septiembre de 2022, tras la finalización del proyecto piloto, se fundó la asociación sin ánimo de lucro Responsible Annotation, con la que Kapsch TrafficCom colabora estrechamente. Se creó otro equipo de anotación inclusivo en Latinoamérica. En octubre de 2023, Kapsch recibió un premio a la inclusión por esta iniciativa en el marco de los Austria's Leading Companies Award, así como el eAward en el ámbito de la educación y los asuntos sociales por el proyecto «Ausbildungsplatz».

Los conceptos mencionados están disponibles para los empleados a través de la intranet, donde pueden consultarse en cualquier momento.

**Procedimientos para la participación de la plantilla de la empresa y de los representantes de los trabajadores en relación con los impactos (S1-2).**

La comunicación con los empleados y empleadas de Kapsch TrafficCom y su participación se lleva a cabo a través de diversos canales: contacto directo, correos electrónicos, eventos periódicos y puntuales con espacio para preguntas y sus respuestas a través de plataformas de comunicación, la intranet, redes sociales internas, entrevistas con el personal y encuestas a los empleados y empleadas. Asimismo, se mantiene un diálogo con los representantes de los trabajadores en los países en los que estos existen de conformidad con la legislación nacional. Este diálogo se lleva a cabo de forma descentralizada, dentro del marco de las respectivas disposiciones legales. La responsabilidad operativa de la participación de los empleados recae —dependiendo del canal en cuestión— en diferentes funciones; sin embargo, en muchos casos corresponde especialmente al presidente del Consejo de Administración, así como a la dirección de Gestión Global de Recursos Humanos. Los resultados de la encuesta a los empleados y de las medidas adoptadas también se tienen en cuenta en la gestión de los impactos materiales, riesgos y oportunidades materiales a través de los miembros del Grupo de Trabajo ESG.

La propia estrategia de personal en la que se basa es, a su vez, el resultado de talleres de cocreación con siete grupos focales globales de empleados, en los que se recopilaban más de 400 comentarios. El proceso sirvió para comprender las verdaderas necesidades de los empleados y empleadas. También dio lugar a cambios en la planificación presupuestaria, en los procesos y en el desarrollo del personal directivo. En junio de 2025 se llevó a cabo una revisión de la estrategia de personal bajo el título «Reshaping People Strategy», en la que se redefinieron las dimensiones y se reafirmó la validez general de la estrategia de personal.

El objetivo de la estrategia es crear un entorno que fomente la colaboración, la innovación y el crecimiento (personal). En particular, los siguientes enfoques favorecen el compromiso y la implicación de los empleados:

**Encuesta a los empleados.**

Cada seis o nueve meses, Kapsch TrafficCom lleva a cabo una encuesta a los empleados. De este modo, la dirección conoce la opinión de los empleados sobre su empresa, su puesto de trabajo, sus superiores y compañeros, cuáles son sus expectativas de futuro, cómo valoran el ambiente de trabajo y cuál es su grado de satisfacción con su trabajo. Los resultados ponen de manifiesto cómo las decisiones empresariales importantes, los cambios organizativos o las iniciativas de recursos humanos repercuten en la satisfacción y el bienestar de los empleados y empleadas. Esto, a su vez, conduce a una toma de decisiones prudente.

La encuesta se lleva a cabo con la herramienta de software Qualtrics, consta de diez preguntas cerradas y está disponible en inglés, español y alemán. Las preguntas se estructuran en cuatro dimensiones:

- Liderazgo
- Colaboración
- Crecimiento y desarrollo
- Bienestar

El «Índice de compromiso» refleja la satisfacción general. Se calcula a partir de las respuestas a la pregunta «En general, creo que Kapsch es un muy buen empleador».

El «eNPS» muestra en qué medida los empleados y empleadas consideran realmente a la empresa como su empleador preferido. Se calcula a partir de las respuestas a la pregunta «Recomendaría Kapsch a un amigo o a mi familia como un muy buen empleador».

Los resultados de la encuesta son presentados por Georg Kapsch en la «OpenLine2CEO»; los resultados detallados se entregan a los responsables funcionales o regionales, quienes se encargan de difundirlos. Se presenta un resumen al Consejo de Administración y a los miembros de la Dirección, y está disponible en la intranet para todos los empleados y empleadas. El criterio de la satisfacción de los empleados forma parte, además, de la remuneración variable de todos los miembros de la dirección, los miembros del Equipo de Liderazgo Global y el Consejo de Administración. Es responsabilidad de los respectivos miembros de la dirección hacer un seguimiento de los resultados y, en su caso, adoptar medidas. El departamento de Recursos Humanos también analiza los resultados según la responsabilidad geográfica y, si procede, deriva medidas a partir de ellos (por ejemplo, el aumento del presupuesto para formación).

#### **OpenLine2CEO.**

Tres veces al año tiene lugar una videoconferencia del director general, Georg Kapsch, con los empleados y empleadas, que ofrece un espacio para plantear preguntas e intercambiar opiniones sobre temas de actualidad, inquietudes y deseos, así como sobre el estado de ánimo general. El formato OpenLine2CEO tiene como objetivo animar a los empleados y empleadas a plantear sus preguntas, que se responden durante el evento.

Además, a través del canal «Preguntas a Georg Kapsch», tienen la posibilidad de plantear preguntas al Consejo de Administración en cualquier momento. Estas preguntas y respuestas se publican en la intranet y están disponibles allí para todos.

#### **Entrevistas con los empleados.**

Kapsch TrafficCom ha sustituido las entrevistas tradicionales con los empleados por dos encuentros específicos al año: la «Growth Conversation», centrada en el desarrollo individual y las medidas de formación, y la «Performance Talk», que tiene lugar al final del ejercicio fiscal y se centra en la evaluación del rendimiento. El objetivo es realizar una retrospectiva significativa del rendimiento individual a lo largo de todo el año. Este enfoque tiene en cuenta, además de la valoración del responsable directo, las opiniones de diversas partes interesadas de la empresa, con el fin de eliminar estructuras de control desequilibradas

. En el marco de ambas entrevistas, también se determinan las necesidades de formación de los empleados y empleadas. Kapsch TrafficCom colabora con centros de formación y socios, y ofrece formación en línea y comunidades de expertos.

Además de las dos entrevistas con los empleados, estos reciben, en consonancia con el estilo de liderazgo de Kapsch TrafficCom, un liderazgo de apoyo, una comunicación clara de las expectativas, comentarios periódicos y reconocimiento.

#### **Libertad de asociación.**

Kapsch TrafficCom colabora en buen entendimiento con los representantes de los trabajadores y mantiene un diálogo abierto para resolver los problemas de forma conjunta. Este compromiso refleja la convicción de que el respeto a la libertad de asociación no solo respalda los derechos humanos, sino que también refuerza la confianza y la colaboración en el lugar de trabajo.

La responsabilidad operativa de garantizar la participación efectiva de los empleados y la incorporación de sus opiniones en las decisiones de la empresa recae en el departamento de Recursos Humanos (RR. HH.), bajo la dirección de la dirección global de RR. HH.

Aparte del Código de Conducta y de los compromisos en él recogidos en materia de respeto de los derechos humanos, no existen acuerdos marco globales, por ejemplo con los representantes de los trabajadores, en este contexto

### **Evaluación de la eficacia de la participación de los empleados.**

La eficacia de la participación se evalúa a través de la participación en la encuesta a los empleados que se realiza periódicamente. La tasa de participación (porcentaje de empleados que han participado en la encuesta) es un indicador importante del compromiso de la plantilla, así como de la confianza en los procesos de retroalimentación.

Una tasa de participación elevada indica un fuerte compromiso por parte de los empleados y garantiza que los resultados de la encuesta representen a la plantilla en su conjunto. Kapsch TrafficCom analiza las tendencias a lo largo del tiempo para determinar en qué ámbitos podría reforzarse el compromiso. Si la tasa de participación disminuye, se adoptan medidas específicas, como, por ejemplo, mejorar la comunicación, simplificar el acceso a la encuesta o poner de manifiesto la eficacia de la retroalimentación mediante medidas de seguimiento transparentes.

Con el fin de lograr una mejora continua, se analizan los datos de participación junto con los resultados de la encuesta: se realizan un seguimiento de las tendencias de respuesta en los distintos departamentos y regiones, y se utilizan los conocimientos obtenidos para mejorar las estrategias de compromiso. La transparencia, la capacidad de respuesta y el seguimiento de los comentarios de los empleados que ello conlleva dan lugar a un diálogo abierto y fomentan una cultura de confianza.

En el caso de los grupos vulnerables, como las personas con discapacidad, con enfermedades o los menores de edad, no se ha establecido un intercambio estandarizado a nivel del grupo, aunque se garantiza en todo momento que el diálogo pueda tener lugar dentro del marco previsto por la ley.

### **Procedimientos para mitigar los impactos negativos y canales a través de los cuales los trabajadores de la empresa pueden expresar sus inquietudes (S1-3).**

Kapsch TrafficCom es consciente de que, en el marco de su modelo de negocio, pueden producirse los impactos materiales mencionados y aplica diversos enfoques para adoptar las medidas correspondientes.

La filosofía de la remuneración total («Total Rewards Philosophy») tiene como objetivo garantizar una remuneración justa y coherente dentro de la empresa, así como ofrecer salarios competitivos en comparación con el mercado externo. La remuneración no se basa en los puestos jerárquicos, sino en el rendimiento individual, que se define como una combinación de los resultados obtenidos y el compromiso personal. En el marco de la negociación salarial anual, se analizan sistemáticamente los datos internos de remuneración y los datos externos del mercado para realizar los ajustes necesarios y garantizar así una estructura salarial armonizada. El éxito económico de la empresa se comparte con todo el personal, en lugar de recurrir a numerosos sistemas de incentivos individuales. Las prestaciones se diseñan de forma flexible y pueden adaptarse tanto a las necesidades de la empresa como a las de los empleados y empleadas. Todos los sistemas de remuneración tienen una estructura transparente y son fáciles de entender. El paquete retributivo completo se comunica con claridad, de modo que todos los empleados y empleadas puedan comprender cómo se compone su remuneración total. Además, en el plan general de indicadores del departamento de Recursos Humanos se han establecido dos indicadores clave que verifican tanto el diseño equitativo de la estructura salarial como el pago anual de bonificaciones. Estos sirven como mecanismos de control interno y contribuyen al desarrollo continuo de una política de remuneración justa y coherente.

En materia de protección de datos, el equipo de protección de datos presta apoyo a todo el personal ante cualquier duda o dificultad. Desde el asesoramiento en proyectos hasta la facilitación de directrices y herramientas, ayudan a aplicar los requisitos de protección de datos en los ámbitos de trabajo. Su tarea consiste en garantizar un alto nivel de protección de datos que genere confianza y refuerce el cumplimiento normativo de la empresa. La aplicación y el cumplimiento de las directrices de protección de datos en el día a día laboral es responsabilidad de cada empleado, por lo que se imparten cursos de formación obligatorios cada año. El delegado de protección de datos supervisa los procesos y asesora en su aplicación.

Kapsch TrafficCom garantiza el cumplimiento de todas las disposiciones legales de los respectivos países en materia de cesión de mano de obra, trabajadores cedidos y contratos de trabajo de duración determinada.

### Canales de retroalimentación.

Kapsch TrafficCom apoya y fomenta la disponibilidad de varias plataformas que permiten a los empleados y empleadas aportar comentarios, expresar sus inquietudes y mantener un diálogo con la dirección.

Entre los principales canales de comunicación y mecanismos de apoyo se encuentran

- Plataformas para la opinión y la participación de los empleados
  - La encuesta global sobre la implicación de los empleados, que se realiza cada seis o nueve meses, ofrece una oportunidad estructurada para expresar opiniones sobre la satisfacción en el lugar de trabajo, el liderazgo y la colaboración.
- Comunicación directa con los directivos
  - Las sesiones periódicas de OpenLine2CEO y las rondas de preguntas con los directivos fomentan el diálogo abierto entre el personal y la dirección.
  - Los foros internos y las plataformas de comunicación (por ejemplo, la intranet o las herramientas de colaboración digital) facilitan los debates transparentes en todos los niveles de la organización.
- Mecanismos de reclamación y denuncia
  - Los canales de denuncia anónimos permiten expresar inquietudes sobre problemas en el lugar de trabajo, infracciones éticas o conductas indebidas sin temor a represalias. Estos sistemas se contratan a través de terceros.
  - Las directrices y las instrucciones detalladas garantizan que todas las denuncias se traten de forma confidencial, se investiguen de inmediato y se resuelvan de manera eficaz.
- Apoyo por parte de RR. HH. y Relaciones Laborales
  - Los representantes de personal comprometidos actúan como personas de contacto directas y ofrecen ayuda ante problemas en el lugar de trabajo, en el desarrollo profesional y en iniciativas relacionadas con el bienestar.
- Colaboración con los representantes de los trabajadores
  - La colaboración activa con los comités de empresa y los representantes de los trabajadores garantiza que las inquietudes de la plantilla se tengan en cuenta de manera formal en los procesos de toma de decisiones.

Se puede acceder a los canales a través de diversos dispositivos electrónicos, como ordenadores portátiles, ordenadores de sobremesa o teléfonos inteligentes. Al incorporarse a la empresa, todos los empleados y empleadas se registran en el sistema informático interno y, de este modo, tienen acceso automático a estos canales. Se pueden encontrar fácilmente a través de la plataforma de información interna, la intranet.

Las posibles denuncias que se reciban a través de los sistemas electrónicos regionales de denuncia de irregularidades en Europa y Norteamérica se tramitan de acuerdo con un procedimiento establecido.

### Seguimiento de las denuncias presentadas.

El incumplimiento de las disposiciones legales o del Código de Conducta puede acarrear graves consecuencias tanto para las personas a título individual como para el Grupo Kapsch TrafficCom. Por este motivo, y por responsabilidad ética, Kapsch TrafficCom investiga de forma rigurosa cualquier infracción de la ley y cualquier incumplimiento de las normas internas. Esto se lleva a cabo independientemente del cargo y las funciones de la persona afectada.

Las infracciones del Código de Conducta pueden acarrear no solo medidas disciplinarias y consecuencias en materia de derecho laboral, que pueden llegar hasta la posible rescisión de la relación laboral, sino también acciones penales, así como reclamaciones de indemnización y de responsabilidad civil por parte de Kapsch TrafficCom.

Si los empleados y empleadas tienen conocimiento de infracciones de la ley o del Código de Conducta, se les insta a notificar dichas circunstancias. En caso de que se haya implantado un sistema electrónico de denuncia en una unidad organizativa, se debe utilizar dicho sistema. En caso contrario, las denuncias deben dirigirse al superior jerárquico directo o, según las circunstancias, al comité de empresa, al departamento de Recursos Humanos (RR. HH.), al departamento jurídico, al Responsable de Cumplimiento del Grupo, al Responsable de Seguridad de la Información Corporativa (CISO), al Responsable de Privacidad Corporativa (CPO) o a la delegada de la mujer.

Para obtener más información sobre los sistemas electrónicos de denuncia, consulte >> **la sección 4.1 «Gobernanza empresarial (ESRS G1)»**, en el apartado «Mecanismos de denuncia y auditoría».

En caso de que se presente una denuncia, siempre que sea adecuado y lo permita la legislación local, se velará por que la identidad de los denunciantes se trate de forma confidencial. Se podrá informar a las personas contra las que se haya presentado una denuncia para conocer su versión de los hechos.

La eficacia de los canales de denuncia puede determinarse, entre otras cosas, a través de las siguientes tendencias:

- la tasa de participación en las encuestas a los empleados y los resultados resultantes en cuanto a
- la satisfacción de los empleados y las tasas de retención, así como
- el uso de los mecanismos de reclamación y los sistemas de denuncia.

La oferta de varios canales de comunicación accesibles y confidenciales fomenta la cultura de transparencia, confianza y mejora continua de Kapsch TrafficCom. Sin embargo, el conocimiento y la confianza en estos canales no se verifican por separado.

Kapsch TrafficCom protege a los denunciantes si, en el momento de la denuncia, tenían motivos fundados para creer que la información comunicada sobre las infracciones era veraz. No se permiten las represalias por denuncias realizadas de buena fe y, en cualquier caso, constituyen una infracción del Código de Conducta. Esto se aplica también a las personas que colaboran como fuentes de información en la investigación de una conducta indebida.

Cualquier uso indebido del sistema de denuncia, por ejemplo, para acosar a compañeros y compañeras, constituye una infracción del Código de Conducta y puede dar lugar a la rescisión de la relación laboral o al despido.

### **Adopción de medidas en relación con los impactos materiales sobre la plantilla de la empresa y enfoques para la gestión de riesgos materiales y el aprovechamiento de oportunidades materiales en relación con la plantilla de la empresa, así como la eficacia de dichas medidas (S1-4).**

Kapsch TrafficCom ha implementado numerosas medidas para abordar los impactos materiales —tanto positivos como negativos, tanto reales como potenciales— sobre su propia plantilla y para aprovechar las oportunidades para la empresa. Las medidas incluyen el fomento del compromiso, el desarrollo profesional y el bienestar en el lugar de trabajo. Tienen validez a nivel mundial y afectan a todos los empleados (excepto a los trabajadores cedidos por agencias y a los contratistas) de Kapsch TrafficCom, salvo que se indique expresamente lo contrario. Durante el período del informe se mantuvieron las medidas existentes y no se implementaron otras nuevas. Las principales medidas en curso se presentan a continuación, clasificadas por subtemas:

#### **Condiciones laborales.**

Kapsch TrafficCom es una empresa consolidada que opera a escala mundial. Tal y como se describe en el >> *Informe de gestión, capítulo 1.1.3 «Evolución del negocio 2025/26»*, la empresa participa en proyectos internacionales y consigue continuamente nuevos proyectos. Esto contribuye a que Kapsch TrafficCom pueda ofrecer puestos de trabajo seguros y contratar a sus empleados a largo plazo. Al mismo tiempo, esto conlleva repercusiones para los empleados relacionadas con el negocio de proyectos

**Empleados en el negocio de proyectos.** Kapsch TrafficCom puede equilibrar los recursos a nivel internacional para sus proyectos de tal manera que no sea necesario contratar ni despedir personal, ni recurrir a agencias de empleo. Los empleados trabajan más allá de las fronteras y en varios proyectos, lo que significa que, cuando finaliza un proyecto, comienza uno nuevo en el que participan.

No obstante, debido a la naturaleza del negocio de proyectos, también existen contratos de trabajo de duración determinada. Kapsch TrafficCom fomenta la recontractación de los empleados para nuevos proyectos. Asimismo, puede producirse una sobrecarga de trabajo para los empleados en los hitos de los proyectos. Esto se previene de forma continua mediante una planificación de recursos específica y, en caso necesario, se contrata personal adicional.

En el apartado «Conceptos» se ha descrito la estrategia fundamental de recursos humanos; en este contexto, también se mencionan las ofertas de formación de los programas de aprendizaje en Austria, así como el programa de becarios. Además, Kapsch TrafficCom ha puesto en marcha numerosas oportunidades y ofertas para sus empleados, de las que aquí se menciona una selección:

**Teletrabajo.** Kapsch TrafficCom permite a sus empleados, por regla general, formas flexibles de teletrabajo, siempre que sea compatible con su puesto de trabajo. No obstante, se espera que los empleados dediquen al menos el 40 % de su jornada laboral en la oficina o en lugares donde puedan reunirse personalmente con sus compañeros, colaborar y desarrollar innovaciones. No obstante, en determinados puestos o áreas de trabajo, la naturaleza de las tareas exige la presencia física in situ, por ejemplo, en la producción o en el funcionamiento de los sistemas

de Kapsch TrafficCom. Las medidas que se mencionan a continuación tampoco pueden ofrecerse de la misma manera en todas las áreas de actividad.

**Viernes de concentración.** Todos los viernes se dejan libres las agendas de reuniones internas. Este día puede aprovecharse para resolver asuntos antes del fin de semana, dedicar tiempo a actividades de formación o desarrollar conceptos e ideas nuevas.

**Jornada laboral semanal reducida.** Como iniciativa para el personal y sujeta a una evaluación retrospectiva, se ofrecen semanas laborales reducidas durante un mes. Este mes, dependiendo de la sede, tiene lugar en agosto o en enero. Las horas semanales pueden distribuirse en este mes en cuatro días, de lunes a jueves, y tomarse el viernes libre. De este modo, se maximizan los tiempos de descanso y el tiempo para la familia y el ocio.

**Año sabático.** Los empleados con una antigüedad en la empresa de al menos tres años tienen la posibilidad (previa autorización y coordinación) de tomarse un año sabático no remunerado de tres o seis meses.

**Trabajo compartido.** Kapsch TrafficCom apoya el trabajo compartido como una forma de trabajo flexible para fomentar la conciliación, la transferencia de conocimientos y la captación de talento.

**Movilidad profesional.** El equipo de movilidad profesional trabaja en iniciativas globales que ayudan a los empleados a identificar sus intereses profesionales y a desarrollar las habilidades necesarias para avanzar en su carrera dentro de la empresa. Entre ellas se incluyen, por ejemplo:

- Gigs: Oportunidades a corto plazo, basadas en proyectos, para aportar conocimientos especializados, adquirir nuevas habilidades y apoyar a otros departamentos. Contribuyen tanto al desarrollo de los empleados como al apoyo a los equipos.
- Programa de intercambio de Kapsch: Oportunidad de adquirir experiencia profesional en otro país y, al mismo tiempo, sumergirse en la cultura local, profundizar en la comprensión de las diferentes culturas corporativas y reforzar las redes internas. Ofrece a los equipos la oportunidad de intercambiar conocimientos y familiarizarse con otros procesos, procedimientos, herramientas y programas.
- Trayectoria profesional de expertos: una iniciativa global para promover y apoyar las oportunidades profesionales de los expertos en la materia, cuyo aporte en materia de liderazgo se reconoce en igual medida. La trayectoria de expertos ofrece oportunidades de aprendizaje y crecimiento, también a través de una comunidad global de expertos (Community of Experts) que garantiza la creación y la transferencia de conocimientos.

**Asesora de resiliencia y bienestar.** Desde 2021 existe esta función independiente de la jerarquía para apoyar la salud mental y el bienestar de los empleados y empleadas. Una compañera con formación específica está disponible para ofrecer asesoramiento confidencial y coaching ante cualquier dificultad. Tampoco depende jerárquicamente del Consejo de Administración.

**Iniciativa WellBe.** Kapsch TrafficCom está convencida de que el éxito de una empresa comienza por el bienestar de sus empleados. La iniciativa WellBe (de «Wellbeing», bienestar) en la región EMEA se puso en marcha en el marco del «trabajo flexible». Su objetivo es fomentar un estilo de vida saludable y equilibrado; se ofrece una amplia variedad de actividades, recursos y sistemas de apoyo a nivel local y regional, destinados a ayudar al desarrollo tanto personal como profesional. Las medidas incluyen la participación en eventos deportivos, ofertas formativas sobre la salud de los empleados y la puesta a disposición de planes de alimentación.

Se pretende que estas medidas contribuyan a la flexibilidad y la satisfacción de los empleados y empleadas, aunque esto no se puede medir ni cuantificar con exactitud a nivel global.

### **Igualdad de trato e igualdad de oportunidades para todos.**

En el apartado «Conceptos» se ha descrito el principio de igualdad de oportunidades, incluida la igualdad de género y la captación de talento, junto con las iniciativas más importantes al respecto. Por lo tanto, aquí solo se mencionan por separado las siguientes medidas:

**Filosofía de la remuneración global.** La «Total Rewards Philosophy» tiene como objetivo garantizar una remuneración justa y coherente dentro de la empresa, así como ofrecer salarios competitivos en comparación con el mercado externo. La remuneración no se rige por el puesto jerárquico, sino que se basa en el rendimiento individual, entendido como la combinación de resultados y compromiso personal. El uso de datos externos sobre el mercado salarial garantiza que los salarios estén en consonancia con el mercado laboral. Se trata de un proceso anual que se lleva a cabo de forma continua.

**women@KTC.** Este programa fomenta la creación de redes globales entre las empleadas motivadas. Además, existe el programa «Women Mentoring», destinado a animar a las empleadas a utilizar sus competencias de forma más activa y a desarrollar su potencial de manera sostenible y visible. Otras iniciativas son:

- Itinerarios de aprendizaje específicos en LinkedIn para mujeres
- Indicadores específicos de género para los miembros de la dirección
- Informes de género
- Análisis de la brecha salarial de género
- Política de contratación
- Responsables de la igualdad de género
- Desayunos de networking y conferencias

La política de contratación tiene como objetivo aumentar la proporción de mujeres en todos los puestos, incluidos los de dirección. El equipo de recursos humanos, los responsables de selección de personal y los directivos encargados de la contratación están obligados a buscar activamente talento femenino e incorporar prácticas orientadas a la diversidad en el proceso de selección.

Además, una delegada de la mujer actúa como principal persona de contacto para aquellas mujeres que se enfrenten a situaciones de discriminación, prejuicios o trato desigual. Esta delegada ofrece a las mujeres un espacio seguro y de apoyo para plantear sus inquietudes, recibir asesoramiento y acceder a los recursos necesarios.

**Aprendizaje e intercambio de conocimientos.** Kapsch TrafficCom ofrece a sus empleadas y empleados programas de formación estructurados, programas de mentoría e iniciativas para el desarrollo del liderazgo en el marco de formatos de aprendizaje innovadores, contenidos y recursos tanto virtuales como presenciales. Las ofertas formativas se diseñan a través de una «comunidad de socios de aprendizaje», cuyo asesoramiento en la materia tiene en cuenta los recursos y enfoques acordes con la filosofía de liderazgo de servicio de Kapsch TrafficCom. Además, los empleados y empleadas pueden ampliar sus competencias digitales y su crecimiento profesional gracias a las ofertas de desarrollo basadas en la inteligencia artificial de myWorkday Career Hub.

Los requisitos objetivos de cada puesto garantizan que la selección de talentos se realice independientemente de la edad, el género, la religión, las creencias, la orientación sexual, las ideas políticas y el origen étnico o nacional.

#### **Otros derechos laborales.**

Kapsch TrafficCom cumple en cada país con la legislación vigente en materia de protección de datos y minimiza, mediante estrictos procesos internos, los posibles efectos negativos de una violación de la protección de datos. En Austria se ha implementado un software específico de protección de datos para este fin. El delegado de protección de datos global es el responsable de este proceso. Las solicitudes de supresión se ejecutan satisfactoriamente dentro de los plazos establecidos.

Las formaciones obligatorias sobre cumplimiento normativo, que se imparten una vez al año a todo el personal, incluyen también los temas de protección de datos y seguridad de la información. Además, se realizan simulacros mediante correos electrónicos de phishing falsos para reforzar los conocimientos y la concienciación del personal. Las medidas correspondientes se revisan anualmente y se adaptan en caso necesario.

La satisfacción de los empleados y empleadas se utiliza como criterio esencial para evaluar la eficacia de las medidas. Tal y como se ha descrito anteriormente, esta se mide cada seis a nueve meses mediante la encuesta a los empleados y empleadas.

Las tasas de participación y las tendencias de los comentarios también sirven de base para introducir mejoras específicas en los ámbitos del liderazgo, el entorno de trabajo y la colaboración. Por lo demás, Kapsch TrafficCom no cuenta con procesos predefinidos para establecer posibles medidas adicionales.

En el análisis de materialidad no se identificaron riesgos significativos relacionados con la plantilla de la empresa que requirieran medidas de mitigación. Las oportunidades materiales para Kapsch TrafficCom en relación con su propio personal se derivan de las cualificaciones de los empleados, gracias a la formación en nuevas tecnologías emergentes, así como de la diversidad, gracias a las iniciativas en este ámbito. Tanto la identificación de las necesidades de formación y la oferta formativa como las medidas para fomentar la diversidad en la empresa ya se han descrito anteriormente.

Kapsch TrafficCom se compromete a garantizar que sus propias prácticas empresariales minimicen los impactos materiales negativos sobre el personal. Esto se logra mediante una gestión proactiva de los riesgos y, en particular, a través de:

- Cumplimiento de la legislación laboral y las normas éticas: Kapsch TrafficCom cumple estrictamente la legislación laboral nacional e internacional, incluida la relativa a las condiciones de trabajo, los salarios y la seguridad en el lugar de trabajo. La política de tolerancia cero frente al trabajo infantil, el trabajo forzoso y la discriminación en el lugar de trabajo garantiza unas prácticas laborales éticas y justas.
- Participación de los empleados y empleadas, compromiso con las normas éticas en el lugar de trabajo y mecanismos de reclamación: la encuesta a los empleados y empleadas les brinda la oportunidad de expresar sus inquietudes y aportar sus opiniones. Las reclamaciones relacionadas con un trato injusto, el acoso o conductas poco éticas se gestionan a través de canales de denuncia anónimos y mecanismos de alerta.
- Salud y seguridad en el trabajo: las evaluaciones periódicas de riesgos, el cumplimiento de las normas de seguridad del sector y las iniciativas específicas para el bienestar dan prioridad a estos temas. Además, los programas de salud mental y bienestar, así como las modalidades de trabajo flexibles, contribuyen al bienestar general de los empleados y empleadas.

Cada medida se evalúa en función de su objetivo previsto. Para ello, se asignan recursos humanos y financieros con el fin de garantizar la aplicación satisfactoria de la medida. Los recursos humanos son aportados por los departamentos afectados por las medidas: Recursos Humanos, HSSEQ y el comité de empresa. A ello se suman recursos específicos, como el asesor de resiliencia y atención, el médico del trabajo y el psicólogo laboral.

## **Indicadores y objetivos.**

### **Objetivos relacionados con la gestión de los impactos materiales negativos, el fomento de los impactos positivos y la gestión de los riesgos y oportunidades materiales (S1-5).**

Kapsch TrafficCom se ha fijado el objetivo de alcanzar un «eNPS» de 20 en la encuesta a los empleados. Además, el «Índice de Compromiso» debe ser, como mínimo, del 80%.

Según la metodología del eNPS, el resultado posible tiene un valor comprendido entre -100 y +100. El eNPS muestra en qué medida los empleados recomiendan la empresa como empleador preferido. Se calcula a partir de las respuestas a la pregunta «Recomendaría Kapsch a un amigo o a mi familia como un muy buen empleador». La escala va de 0 a 10. Según este método, las respuestas con un 9 o un 10 se consideran positivas («promotores»), las respuestas con un 7 u 8 se consideran neutras («pasivos») y las respuestas con un 1 a 6 se consideran negativas («detractores»). Por último, se resta el porcentaje de detractores del porcentaje de promotores, con lo que los resultados pueden oscilar entre -100 (solo detractores) y +100 (solo promotores). A partir de los primeros resultados de junio de 2023, se definieron los valores objetivo y se comunicaron o ajustaron en cada ronda posterior. Así, tras la primera ronda, se fijó como objetivo un valor de eNPS entre 10 y 20. Este objetivo ya se ha superado, por lo que se ha ajustado a 20. En marzo de 2026, los resultados mostraron un eNPS de 15 (año anterior: 16). El «índice de compromiso» se situó recientemente en el 80 % (año anterior: 81%). La encuesta de mitad de año, realizada en junio de 2025, arrojó resultados positivos con un eNPS de 22 y un índice de compromiso del 83%.

La participación en la encuesta debe ser de al menos el 50% para que se considere representativa; este valor se calculó a partir de una estimación al inicio de la encuesta. En la última encuesta, la participación fue del 58%; en junio de 2025, del 67% (año anterior: 70%).

Otro objetivo se refiere a la proporción de empleadas: Kapsch TrafficCom aspira a alcanzar una cuota de mujeres en puestos directivos del 30%, objetivo que se pretende alcanzar para 2028. A 31 de marzo de 2026, la proporción era del 27% (31 de marzo de 2025: 27%).

Los objetivos relacionados con la encuesta a los empleados se fijaron sobre la base de los resultados históricos y fueron ajustados por la dirección del proyecto. Con cada encuesta, es decir, cada seis a nueve meses, se lleva a cabo un control de los valores y un posible ajuste de los objetivos. Las responsables del programa women@KTC participaron en la fijación del objetivo de la cuota de mujeres a través de su comunicación con la dirección de la empresa.

Revisión del cumplimiento de los objetivos.

Todos los miembros de la dirección reciben un resumen de la encuesta a los empleados, así como los resultados detallados de su propio área. De este modo, pueden decidir sobre medidas adicionales, como, por ejemplo, talleres para empleados sobre áreas prioritarias del informe. El informe en sí lo elaboran los empleados del departamento de Recursos Humanos.

Los resultados, gracias a las preguntas categorizadas, pero también a la función de comentarios abiertos, ponen de manifiesto áreas con potencial de mejora, lo que permite definir medidas y objetivos. En general, los objetivos definidos sirven como referencia para evaluar el estado de aplicación de las medidas o el cumplimiento de los objetivos. Los objetivos son establecidos y gestionados a nivel global y regional por el departamento de Recursos Humanos, mientras que los objetivos específicos de cada equipo quedan a discreción de los respectivos responsables. No obstante, los objetivos definidos también pueden poner de manifiesto que las medidas no están surtiendo el efecto esperado y, por lo tanto, deben adaptarse. La encuesta a los empleados, como análisis de tendencias, es una herramienta para involucrar a los empleados y reflejar los cambios en el camino hacia la consecución de los objetivos, pero no para definir nuevos objetivos y medidas en cada ronda de la encuesta.

Las responsables del programa women@KTC elaboran anualmente un informe junto con el personal de Recursos Humanos y supervisan así el cumplimiento de los objetivos. Al final de cada ejercicio fiscal se presentan a la dirección las cifras actuales relativas a las mujeres (cuotas de mujeres en Kapsch TrafficCom); se celebran reuniones durante el año según sea necesario.

Características de las empleadas y los empleados de Kapsch TrafficCom (S1-6).

Empleados por sexo.

| Número de personas | 31 de marzo de 2025 | 31 de marzo de 2026 |
|--------------------|---------------------|---------------------|
| Hombres            | 2.137               | 1.960               |
| Mujeres            | 896                 | 747                 |
| Otros              | 0                   | 0                   |
| Sin datos          | 8                   | 10                  |
| Total              | 3.041               | 2.717               |

Empleados por país.

| Número de personas | 31 de marzo de 2025 | 31 de marzo de 2026 |
|--------------------|---------------------|---------------------|
| Austria            | 644                 | 622                 |
| EE. UU.            | 588                 | 582                 |
| España             | 466                 | 480                 |
| Sudáfrica          | 373                 | 120                 |
| Otros              | 970                 | 913                 |

Empleados y empleadas por tipo de contrato y sexo.

| Número de personas                              | 31 de marzo de 2026 |          |           |       |           |
|-------------------------------------------------|---------------------|----------|-----------|-------|-----------|
|                                                 | Total               | Femenino | Masculino | Otros | Sin datos |
| Total de empleados*as                           | 2.717               | 747      | 1.960     | 0     | 10        |
| Empleados y empleadas con contratos indefinidos | 2.648               | 713      | 1.927     | 0     | 8         |
| Empleados con contratos                         | 68                  | 34       | 32        | 0     | 2         |
| Empleados sin horario de trabajo garantizado    | 1                   | 0        | 1         | 0     | 0         |
| Empleados a tiempo completo                     | 2.553               | 661      | 1.882     | 0     | 10        |
| Empleados a tiempo parcial                      | 164                 | 86       | 78        | 0     | 0         |

| 31 de marzo de 2025                             |              |            |              |          |           |
|-------------------------------------------------|--------------|------------|--------------|----------|-----------|
| Número de personas                              | Total        | Femenino   | Masculino    | Otros    | Sin datos |
| <b>Total de empleados*as</b>                    | <b>3.041</b> | <b>896</b> | <b>2.137</b> | <b>0</b> | <b>8</b>  |
| Empleados y empleadas con contratos indefinidos | 2.774        | 748        | 2.019        | 0        | 7         |
| Empleados con contratos                         | 265          | 148        | 116          | 0        | 1         |
| Empleados sin horario de trabajo garantizado    | 2            | 0          | 2            | 0        | 0         |
| Empleados a tiempo completo                     | 2.896        | 815        | 2.074        | 0        | 7         |
| Empleados a tiempo parcial                      | 145          | 81         | 63           | 0        | 1         |

#### Empleados por tipo de contrato y región.

| 31 de marzo de 2026                                            |              |              |              |           |
|----------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|-----------|
| Número de personas                                             | Total        | EMEA         | América      | APAC      |
| <b>Total de empleados</b>                                      | <b>2.717</b> | <b>1.424</b> | <b>1.215</b> | <b>78</b> |
| Empleados con contrato indefinido                              | 2.648        | 1.361        | 1.209        | 78        |
| Empleados con contratos de duración determinada                | 68           | 63           | 5            | 0         |
| Trabajadores y trabajadoras sin horario de trabajo garantizado | 1            | 0            | 1            | 0         |
| Empleados a tiempo completo                                    | 2.553        | 1.282        | 1.194        | 77        |
| Empleados a tiempo parcial                                     | 164          | 142          | 21           | 1         |

| 31 de marzo de 2025                             |              |              |              |           |
|-------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|-----------|
| Número de personas                              | Total        | EMEA         | América      | APAC      |
| <b>Total de empleados</b>                       | <b>3.041</b> | <b>1.688</b> | <b>1.271</b> | <b>82</b> |
| Empleados con contrato indefinido               | 2.774        | 1.428        | 1.264        | 82        |
| Empleados con contratos de duración determinada | 265          | 260          | 5            | 0         |
| Empleados sin horas de trabajo garantizadas     | 2            | 0            | 2            | 0         |
| Empleados a tiempo completo                     | 2.896        | 1.560        | 1.258        | 78        |
| Empleados a tiempo parcial                      | 145          | 128          | 13           | 4         |

#### Bajas y rotación de personal.

|                                                | 2024/25 | 2025/26 |
|------------------------------------------------|---------|---------|
| Número total de bajas voluntarias de empleados | 102     | 186     |
| Porcentaje de rotación voluntaria de personal  | 3,4 %   | 6,8 %   |
| Número total de bajas de empleados             | 359     | 399     |
| Tasa de rotación de personal                   | 11,8 %  | 14,7 %  |

Los datos se han extraído del software de recursos humanos myWorkday o se han solicitado a los responsables locales de recursos humanos (sobre todo en el caso de las filiales). Se han tenido en cuenta todos los empleados de Kapsch TrafficCom, lo que incluye también relaciones y situaciones laborales especiales, como aprendices, becarios, personal en formación, empleados y empleadas en baja por maternidad o paternidad, así como empleados y empleadas en baja por enfermedad de larga duración. En función del valor consultado, se ha indicado la suma o el número, y se ha calculado la media, la mediana o el porcentaje. No se han realizado estimaciones. Kapsch TrafficCom se reserva el derecho a no comunicar aún determinados valores, ya que esto aún no es posible. Las cifras de plantilla se comunican como número de personas (headcount) a fecha de 31 de marzo. En muchos países, el número de empleados es reducido, por lo que no se incluyen por separado en los datos desglosados por países. Esto se aplica a todos los indicadores indicados (S1-x), salvo que se indique lo contrario.

Los contratos de trabajo de duración determinada se establecen principalmente para el desempeño de una actividad en el marco de un proyecto o evento de duración limitada, como sustitución de empleados en baja por enfermedad de larga duración o en permiso parental, así como en determinados contratos de formación, como por ejemplo prácticas, programas de formación para jóvenes profesionales o la formación de aprendices. El objetivo es convertir los contratos de formación en contratos indefinidos tras su finalización satisfactoria.

El empleo a tiempo parcial es una oferta dirigida a los empleados y empleadas para aumentar la flexibilidad laboral y facilitar la conciliación de la vida laboral y personal en todas las circunstancias de la vida.

La rotación de personal se calcula a partir del número de bajas voluntarias en relación con el número total de empleados.

El número de empleados en el ejercicio 2025/26 experimentó un descenso, ya que Kapsch TrafficCom reaccionó ante la débil evolución del mercado de los peajes y aplicó medidas organizativas para ajustar su base de costes al menor nivel de facturación. Los datos sobre el número de empleados también se recogen en el >> *Informe de gestión, capítulo 1.2.1 «Resultados»*.

Características de la mano de obra externa de Kapsch TrafficCom (S1-7).

Trabajadores no fijos.

| Número de personas   | 31 de marzo de 2025 | 31 de marzo de 2026 |
|----------------------|---------------------|---------------------|
| Trabajadores cedidos | 309                 | 300                 |

Los trabajadores externos se registran en el sistema informático de la empresa en el momento de su incorporación. Se incluyen en el recuento de personal (Headcount) a fecha de 31 de marzo, al igual que los propios empleados y empleadas. Los trabajadores cedidos son personas que se ponen a disposición de la empresa en el marco del «body leasing» (cesión de personal o prestación de servicios de personal) a través de agencias de empleo externas autorizadas. La selección se realiza en función de un perfil de requisitos concreto, en el que prima la cualificación individual de la persona contratada. Estas personas están integradas organizativamente en los procesos de trabajo de Kapsch TrafficCom, pero no mantienen una relación laboral directa con la empresa.

Cobertura del convenio colectivo y diálogo social (S1-8).

Cobertura de los convenios colectivos y diálogo social.

| 31 de marzo de 2026 |                                                                                                       |                                                                                                                                 |                                                                                         |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
|                     | Convenios colectivos                                                                                  |                                                                                                                                 | Diálogo social (comité de empresa)                                                      |
|                     | Cobertura de los trabajadores y trabajadoras en países del EEE con más del 10 % de la plantilla total | Cobertura de los trabajadores y trabajadoras en países no pertenecientes al EEE que supongan más del 10 % de la plantilla total | Puestos de trabajo en países del EEE que representan más del 10 % de la plantilla total |
| 0-19%               |                                                                                                       | EE. UU.                                                                                                                         |                                                                                         |
| 20-39%              |                                                                                                       |                                                                                                                                 |                                                                                         |
| 40-59%              |                                                                                                       |                                                                                                                                 |                                                                                         |
| 60-79%              |                                                                                                       |                                                                                                                                 |                                                                                         |
| 80-100%             | Austria, España                                                                                       |                                                                                                                                 | Austria, España                                                                         |

| 31 de marzo de 2025 |                                                                                                       |                                                                                                                                 |                                                                                         |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
|                     | Convenios colectivos                                                                                  |                                                                                                                                 | Diálogo social (comité de empresa)                                                      |
|                     | Cobertura de los trabajadores y trabajadoras en países del EEE con más del 10 % de la plantilla total | Cobertura de los trabajadores y trabajadoras en países no pertenecientes al EEE que supongan más del 10 % de la plantilla total | Puestos de trabajo en países del EEE que representan más del 10 % de la plantilla total |
| 0-19%               |                                                                                                       | EE. UU., Sudáfrica                                                                                                              |                                                                                         |
| 20-39%              |                                                                                                       |                                                                                                                                 |                                                                                         |
| 40-59%              |                                                                                                       |                                                                                                                                 |                                                                                         |
| 60-79%              |                                                                                                       |                                                                                                                                 |                                                                                         |
| 80-100%             | Austria, España                                                                                       |                                                                                                                                 | Austria, España                                                                         |

|                                                                                        | 31 de marzo de 2025 | 31 de marzo de 2026 |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------|
| Trabajadores y trabajadoras cubiertos por convenios colectivos <sup>1)</sup>           | 87%                 | 89%                 |
| Empleados y empleadas representados por delegados y delegadas sindicales <sup>1)</sup> | 84%                 | 84%                 |

<sup>1)</sup> Datos sin incluir a los empleados de países no pertenecientes al EEE.

Kapsch TrafficCom no tiene ningún acuerdo sobre la representación por parte de un comité de empresa europeo.

Indicadores de diversidad (S1-9).

Distribución por género en el equipo directivo superior.

| 31 de marzo de 2026      |         |            |         |            |
|--------------------------|---------|------------|---------|------------|
|                          | Mujeres |            | Hombres |            |
|                          | Número  | Porcentaje | Número  | Porcentaje |
| Nivel directivo superior | 0       | 0%         | 3       | 100%       |
| Segundo nivel directivo  | 5       | 25%        | 15      | 75%        |
| Tercer nivel directivo   | 24      | 28%        | 61      | 72%        |

| 31 de marzo de 2025      |         |            |         |            |
|--------------------------|---------|------------|---------|------------|
|                          | Mujeres |            | Hombres |            |
|                          | Número  | Porcentaje | Número  | Porcentaje |
| Nivel directivo superior | 0       | 0%         | 2       | 100%       |
| Segundo nivel directivo  | 3       | 15%        | 17      | 85%        |
| Tercer nivel directivo   | 27      | 31%        | 61      | 69%        |

Los niveles de dirección se dividen en Consejo de Administración -1 (segundo nivel directivo) y Consejo de Administración -2 (tercer nivel directivo); esto se refiere a los niveles jerárquicos respecto al Consejo de Administración. El Consejo de Administración -1 incluye a todos aquellos directivos que dependen directamente del Consejo de Administración. El Consejo de Administración -2 incluye a los directivos que dependen, en primer lugar, del Consejo de Administración -1.

Empleados y empleadas por grupos de edad y sexo.

|                    | 31 de marzo de 2026 |            |         |            |         |            |
|--------------------|---------------------|------------|---------|------------|---------|------------|
|                    | Total <sup>1)</sup> |            | Mujeres |            | Hombres |            |
|                    | Número              | Porcentaje | Número  | Porcentaje | Número  | Porcentaje |
| Menos de 30 años   | 282                 | 10 %       | 83      | 29 %       | 199     | 71 %       |
| Entre 30 y 50 años | 1.605               | 59 %       | 453     | 28 %       | 1.152   | 72 %       |
| Más de 50 años     | 820                 | 30 %       | 211     | 26 %       | 609     | 74 %       |

|                    | 31 de marzo de 2025 |            |         |            |         |            |
|--------------------|---------------------|------------|---------|------------|---------|------------|
|                    | Total <sup>1)</sup> |            | Mujeres |            | Hombres |            |
|                    | Número              | Porcentaje | Número  | Porcentaje | Número  | Porcentaje |
| Menos de 30 años   | 395                 | 13 %       | 108     | 27 %       | 287     | 73 %       |
| Entre 30 y 50 años | 1.850               | 61 %       | 599     | 32 %       | 1.251   | 68 %       |
| Más de 50 años     | 788                 | 26 %       | 189     | 24 %       | 599     | 76 %       |

<sup>1)</sup> Excluidos los empleados y empleadas cuyo sexo no se ha indicado

Personas con discapacidad (S1-12).

Empleados con discapacidad.

|                            | 31 de marzo de 2025 | 31 de marzo de 2026 |
|----------------------------|---------------------|---------------------|
| Empleados con discapacidad | 1,0 %               | 1,6 %               |

El porcentaje se ha calculado a partir del número de empleados y empleadas con discapacidad con certificación oficial en relación con el número total de empleados y empleadas.

## Indicadores de salud y seguridad (S1-14).

### Salud y seguridad.

|                                                                                                                                                                          | 2024/25 | 2025/26 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|
| <b>Personal propio</b>                                                                                                                                                   |         |         |
| Empleados y empleadas cubiertos por el sistema de gestión de la salud y la seguridad <sup>1)</sup>                                                                       | 100 %   | 100 %   |
| Número de fallecimientos debidos a lesiones y enfermedades relacionadas con el trabajo                                                                                   | 0       | 0       |
| Número de accidentes laborales sujetos a notificación obligatoria <sup>2)</sup>                                                                                          | 15      | 7       |
| Índice de accidentes laborales sujetos a notificación <sup>3)</sup>                                                                                                      | 2,49    | 1,45    |
| Número de enfermedades profesionales sujetas a notificación                                                                                                              | 0       | 0       |
| Tasa de enfermedades profesionales sujetas a notificación obligatoria                                                                                                    | 0       | 0       |
| Número de días de baja por lesiones laborales y fallecimientos debidos a accidentes de trabajo, enfermedades profesionales y fallecimientos por enfermedad               | 400     | 351     |
| <b>Trabajadores externos<sup>4)</sup></b>                                                                                                                                |         |         |
| Trabajadores externos cubiertos por el sistema de gestión de la salud y la seguridad <sup>5)</sup>                                                                       | -       | 100 %   |
| Número de fallecimientos debidos a lesiones y enfermedades relacionadas con el trabajo                                                                                   | -       | 0       |
| Número de accidentes laborales sujetos a notificación <sup>2,6)</sup>                                                                                                    | -       | 0       |
| Índice de accidentes laborales sujetos a notificación <sup>7)</sup>                                                                                                      | -       | 0       |
| Número de enfermedades profesionales sujetas a notificación <sup>8)</sup>                                                                                                | -       | -       |
| Tasa de enfermedades profesionales sujetas a notificación <sup>8)</sup>                                                                                                  | -       | -       |
| Número de días de baja por lesiones laborales y fallecimientos debidos a accidentes de trabajo, enfermedades profesionales y fallecimientos por enfermedad <sup>8)</sup> | -       | 0       |

<sup>1)</sup> Todo el personal está cubierto por un sistema de gestión de la salud y la seguridad que se supervisa mediante auditorías internas. En el caso del 36 % (2024/25: 29 %) de los empleados, el sistema cuenta además con la certificación formal según la norma ISO 45001.

<sup>2)</sup> Lesiones laborales sujetas a notificación obligatoria que han requerido tratamiento médico (clasificadas como «altas», «graves» o «críticas»)

<sup>3)</sup> Número de accidentes \* 1 000 000 / Total de horas trabajadas (4 804 954 horas, 2024/25: 6 027 435)

<sup>4)</sup> Los indicadores relativos al personal externo se publicarán por primera vez para el ejercicio 2025/26; anteriormente se aplicaron las disposiciones transitorias correspondientes.

<sup>5)</sup> Todo el personal cedido que trabaje para Kapsch TrafficCom o en proyectos de Kapsch TrafficCom también está sujeto a los requisitos del sistema de gestión de salud y seguridad.

<sup>6)</sup> Los responsables solo notificaron accidentes en el caso del 67 % de los trabajadores cedidos por agencias de trabajo temporal, lo que incluye también los casos en los que no se notificó ningún accidente.

<sup>7)</sup> Número de accidentes \* 1 000 000 / Total de horas trabajadas (434 512 horas)

<sup>8)</sup> Actualmente, aún no se registran las enfermedades profesionales de los trabajadores cedidos por agencias de trabajo temporal que están sujetas a notificación obligatoria.

### Empleados y empleadas cubiertos por el sistema de gestión de salud y seguridad.

El sistema de gestión de salud y seguridad del Grupo Kapsch TrafficCom cubre a todos los empleados y empleadas a los que se aplica el sistema de gestión del Grupo Kapsch TrafficCom o la «Política de la empresa». Esto se calcula en ETC (equivalentes a tiempo completo). Esta cifra no incluye a los trabajadores no contratados que trabajan bajo la responsabilidad de Kapsch TrafficCom.

### Número de fallecimientos como consecuencia de lesiones y enfermedades relacionadas con el trabajo.

Todos los accidentes laborales que se producen en Kapsch TrafficCom son registrados por los responsables de seguridad laboral designados en cada unidad de negocio y documentados en el sistema myWorkday. Esto se aplica independientemente de si los empleados afectados están registrados en myWorkday; en tales casos, el responsable de seguridad laboral correspondiente se encarga del registro. Si durante el período del informe no se han producido accidentes laborales, se solicita por correo electrónico una confirmación por escrito del responsable de seguridad laboral correspondiente para documentarlo. Las muertes como consecuencia de lesiones relacionadas con el trabajo se registran en el sistema con el tipo de incidente «Critical – Fatality as a result of work-related injury (Death or serious permanent disability)». Este procedimiento garantiza que todos los incidentes críticos se documenten de forma sistemática, se evalúen de manera trazable y se traten de acuerdo con los requisitos del sistema de gestión de la salud y la seguridad. En el ejercicio 2025/26 no se registraron fallecimientos como consecuencia de lesiones o enfermedades relacionadas con el trabajo, ni entre el personal propio ni entre los trabajadores externos.

**Número de accidentes laborales sujetos a notificación.**

Los accidentes laborales sujetos a notificación obligatoria dentro de Kapsch TrafficCom se documentan en el sistema myWorkday con los tipos de incidente «Critical», «Serious» o «High». Esta clasificación garantiza que todos los incidentes relevantes se registren y evalúen de forma sistemática según su gravedad. El registro lo realizan los responsables de seguridad laboral designados por cada unidad de negocio, independientemente de si los empleados afectados están registrados en myWorkday. En los casos en los que no se hayan notificado accidentes laborales, se solicita por correo electrónico una confirmación por escrito del responsable de seguridad laboral competente para verificarlo. Este procedimiento garantiza una documentación completa y trazable de todos los sucesos sujetos a notificación en el marco del sistema de gestión de salud y seguridad de Kapsch TrafficCom.

**Índice de accidentes laborales sujetos a notificación.**

La tasa de accidentes laborales sujetos a notificación se calcula multiplicando por un millón el número de accidentes laborales registrados en myWorkday con los tipos de incidente «Critical», «Serious» o «High», y dividiendo el resultado entre el total de horas trabajadas. Esta suma se basa en las horas de trabajo previstas, calculadas por el departamento financiero, de todos los ETC empleados de media durante el ejercicio correspondiente, teniendo en cuenta en esta extrapolación las vacaciones y las ausencias medias. Esta metodología garantiza un indicador comparable a nivel internacional para evaluar la seguridad laboral dentro de Kapsch TrafficCom.

**Número de enfermedades profesionales sujetas a notificación.**

Kapsch TrafficCom aplica un enfoque uniforme en todo el grupo para el registro y la notificación de enfermedades profesionales. De conformidad con la norma ESRS S1, solo se tienen en cuenta las enfermedades de origen laboral diagnosticadas por un médico que figuran en la lista de enfermedades profesionales de la OIT. Sobre la base de un análisis de las actividades y las condiciones de trabajo, las enfermedades musculoesqueléticas revisten especial relevancia para Kapsch TrafficCom. Mediante medidas de prevención específicas, entre las que se incluyen cursos de formación en ergonomía, ayudas técnicas y medidas organizativas para reducir las cargas físicas, Kapsch TrafficCom fomenta de forma sostenible la protección de la salud de sus empleados y empleadas. Todos los casos clasificados como de notificación obligatoria se comunican de forma uniforme y transparente en todo el grupo; las enfermedades no relacionadas con el trabajo o que no se ajustan a los criterios de la OIT quedan excluidas de la notificación. Durante el ejercicio objeto del informe no se notificaron enfermedades relacionadas con el trabajo, ni por parte de los propios empleados ni de los trabajadores externos.

**Tasa de enfermedades profesionales sujetas a notificación.**

La tasa de enfermedades profesionales sujetas a notificación obligatoria se calcula multiplicando el número de enfermedades profesionales notificadas por 1 millón y dividiéndolo entre la suma del total de horas trabajadas. El total de horas trabajadas se basa en las horas teóricas de todos los ETC empleados de media durante el ejercicio correspondiente, teniendo en cuenta en esta extrapolación las vacaciones y las ausencias medias. Este método de cálculo estandarizado permite obtener un indicador comparable a nivel internacional para evaluar los riesgos para la salud relacionados con el trabajo y sirve de base para las medidas de mejora continua en el marco del sistema integrado de gestión HSSEQ.

**Número de días de baja por lesiones relacionadas con el trabajo y fallecimientos como consecuencia de accidentes laborales, enfermedades profesionales y fallecimientos debidos a enfermedades.**

Los días de baja se registran sistemáticamente en myWorkday y se calculan en días naturales. El recuento comienza el día del accidente o de la enfermedad y finaliza el último día de la baja por enfermedad documentada. El registro uniforme garantiza una documentación transparente y trazable de los tiempos de baja en el marco del sistema integrado de gestión HSSEQ.

**Indicadores de remuneración (S1-16).**

**Diferencias salariales y remuneración total.**

|                                                                                                                                                                                   | 2024/25 | 2025/26 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|
| Brecha salarial por género en detalle (brecha salarial por género ponderada según la estructura por nivel profesional; información adicional voluntaria específica de la empresa) | -       | -1%     |
| Desglose de la brecha salarial de género (brecha salarial de género ponderada por estructura por países, información adicional voluntaria específica de la empresa)               | 12%     | 13%     |
| Brecha salarial de género según el ESRS                                                                                                                                           | 21%     | 12%     |
| Relación entre la remuneración total de la persona mejor pagada y la mediana de todos los empleados y empleadas                                                                   | 21      | 18      |

Las diferencias salariales por género se han calculado sobre la base del salario por hora, teniendo en cuenta los salarios brutos anuales. En el caso de Singapur y Nueva Zelanda (7 empleados en total), se han utilizado los datos de myWorkday, por lo que incluyen tanto los componentes salariales estipulados en los contratos como los pagos únicos que se abonan de forma irregular. Desde el punto de vista de la empresa, la metodología descrita es adecuada para ofrecer una imagen realista de la estructura salarial y de las diferencias salariales por género.

Dado que la mayoría de los empleados y empleadas (excluida tolltickets) están asignados a un nivel profesional y siempre que hombres y mujeres estén asignados al mismo nivel profesional, también se puede calcular una brecha salarial de género para cada nivel profesional o una brecha salarial de género consolidada y ponderada por estructura por nivel profesional para toda la empresa (excluida tolltickets). Se excluyen de este análisis aquellos empleados y empleadas que no tienen asignado un nivel profesional o que carecen de un valor de referencia en su nivel profesional (71 empleados y empleadas).

En el caso de la brecha salarial de género ponderada por estructura por países, con el fin de evitar distorsiones debidas a países muy grandes con un nivel salarial bajo y un elevado número de empleados, se calculó la brecha salarial de género a nivel nacional y se agrupó en una media ponderada.

La relación de la remuneración total se calculó sobre la base de los salarios brutos anuales.

En los cálculos de los indicadores de remuneración se ha tenido en cuenta, salvo que se indique lo contrario, a todos los empleados de Kapsch TrafficCom, lo que incluye también relaciones y situaciones laborales especiales, como aprendices, becarios, personal en formación, empleados en baja por maternidad o paternidad y bajas por enfermedad de larga duración.

La mejora de la brecha salarial de género según el ESRS, que ha pasado del 21% al 12%, se debe principalmente a la finalización del proyecto operativo en Sudáfrica. El año anterior, Sudáfrica figuraba entre las unidades nacionales más grandes y tenía una influencia desproporcionada en el valor registrado.

**Incidentes, reclamaciones y repercusiones graves relacionados con los derechos humanos (S1-17).**

**Incidentes, reclamaciones y repercusiones graves relacionadas con los derechos humanos.**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 2024/25 | 2025/26 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|
| Número de incidentes de discriminación notificados (incluido el acoso)                                                                                                                                                                                                                               | 3       | 11      |
| Número de reclamaciones presentadas a través de todos los canales disponibles                                                                                                                                                                                                                        | 3       | 15      |
| Importe total de las multas, sanciones y indemnizaciones por daños y perjuicios relacionadas con los incidentes y reclamaciones mencionados (en EUR)                                                                                                                                                 | 0       | 7.501   |
| Número de violaciones graves de los derechos humanos relacionadas con su propia plantilla                                                                                                                                                                                                            | 0       | 0       |
| de los cuales, número de incidentes que infringen los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos, la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo o las Directrices de la OCDE para las empresas multinacionales | 0       | 0       |
| Importe total de las multas, sanciones y indemnizaciones por daños y perjuicios relacionadas con violaciones graves de los derechos humanos (en millones de euros)                                                                                                                                   | 0       | 0       |

El notable aumento de los casos de discriminación y las denuncias notificados se debe, fundamentalmente, a una mejora en la base de datos y a una mayor comprensión de los requisitos de notificación. Los hechos se registran y evalúan de forma más detallada. Esto también ha dado lugar a una corrección retroactiva de la cifra del año anterior. Así, en el ejercicio 2024/25 no se notificó inicialmente ningún caso; sin embargo, tras aclarar la definición del ESRS de «casos confirmados» de discriminación y acoso, se constató que tres casos del ejercicio 2024/25 cumplían los criterios para ser clasificados como casos confirmados según el ESRS. Además, se observa un mayor uso de los sistemas de notificación existentes. Además, hay que tener en cuenta que el aumento del número de casos relacionados con el Derecho laboral – entre otros, en relación con un mayor número de despidos – ha contribuido a que se haya registrado un mayor número de casos notificados.

### 3.2 Mano de obra en la cadena de valor (ESRS S2).

| Impactos materiales, riesgos y oportunidades                                                                                       | Posición en la cadena de valor | Descripción                                                                                                                                                                        | Medidas                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Condiciones laborales &gt; Salud y seguridad</b>                                                                                |                                |                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Efecto negativo:</b><br>Accidentes laborales de los trabajadores en la cadena de valor.<br>(a corto y largo plazo)              | <<<                            | <b>Inside-out:</b><br>Efectos negativos sobre la salud y la seguridad de los trabajadores de la cadena de valor como consecuencia de los accidentes laborales.<br>(potencialmente) | <ul style="list-style-type: none"> <li>Gestión de las relaciones con los proveedores</li> <li>Auditorías a proveedores y reuniones de revisión</li> <li>Normas estrictas para los proveedores de los países en desarrollo (véase el Código de Conducta para Proveedores)</li> </ul> |
| <b>Riesgo:</b><br>Interrupción de la cadena de suministro debido a problemas laborales en el proveedor.<br>(a medio y largo plazo) | <<<<br><b>KTC</b>              | <b>Outside-in:</b><br>Retrasos en la producción, aumento de los costes de aprovisionamiento, posible pérdida de volumen de negocio                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Supervisión periódica de los proveedores</li> <li>Prácticas de aprovisionamiento éticas</li> <li>Diversificación de la cadena de suministro</li> </ul>                                                                                       |
| <b>Otros derechos laborales &gt; Trabajo infantil y trabajo forzoso</b>                                                            |                                |                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Repercusiones negativas:</b><br>Trabajo infantil oculto y/o trabajo forzoso.<br>(a corto y largo plazo)                         | <<<                            | <b>Inside-out:</b><br>Riesgo de trabajo infantil y/o trabajo forzoso en las empresas de los proveedores de los países en desarrollo.<br>(potencial)                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Gestión de las relaciones con los proveedores</li> <li>Auditorías a proveedores y reuniones de revisión</li> <li>Normas estrictas para los proveedores de países en desarrollo</li> </ul>                                                    |
| <<< cadena de valor ascendente (upstream)<br><b>KTC</b> en la empresa<br>>>> cadena de valor descendente (downstream)              |                                |                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

#### Estrategia.

#### Impactos, riesgos y oportunidades, y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (ESRS 2 SBM-3).

Todos los trabajadores de la cadena de valor de Kapsch TrafficCom que puedan verse afectados por impactos materiales, riesgos y oportunidades significativas (Impacts, Risks and Opportunities, IRO) del Grupo, se han incluido en el análisis de materialidad y en la información correspondiente de la >> **sección 1 «Información general (ESRS 2)»**, en los apartados «Intereses y puntos de vista de las partes interesadas» y «Impactos materiales, riesgos y oportunidades significativas y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio».

Según un análisis interno realizado con los departamentos especializados pertinentes, hay dos grupos de trabajadores en la cadena de valor ascendente que pueden verse afectados por los IRO significativos: los trabajadores de la cadena de suministro (por ejemplo, mineros relacionados con la extracción de metales) en países en desarrollo y los trabajadores de los proveedores de servicios (por ejemplo, para trabajos de mantenimiento) de Kapsch TrafficCom.

Según los informes de UNICEF y de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), y teniendo en cuenta las actividades de aprovisionamiento, no existe un riesgo significativo de trabajo infantil en la cadena de valor ascendente, pero sí un riesgo moderado de trabajo forzoso en las regiones árabes en relación con los servicios prestados. La existencia de trabajo infantil oculto o de trabajo forzoso tendría impactos materiales negativos para los empleados de la cadena de valor, pero, en todo caso, solo estaría relacionada con incidentes aislados. Kapsch TrafficCom no tiene constancia de ningún incidente de este tipo.

El riesgo principal de una interrupción de la cadena de suministro no se deriva de repercusiones directas por parte de Kapsch TrafficCom. Por el contrario, Kapsch TrafficCom exige a sus proveedores directos el cumplimiento de las normas legales en materia de salud y seguridad, así como —como principio general— del Código de Conducta para Proveedores (Supplier Code of Conduct). No obstante, Kapsch TrafficCom es consciente de que en la cadena de suministro pueden producirse accidentes laborales y enfermedades profesionales, y no se pueden descartar

las correspondientes repercusiones negativas para los trabajadores. Por lo tanto, para Kapsch TrafficCom existe potencialmente el riesgo (outside-in) de que se produzca un retraso o una interrupción en la cadena de valor ascendente debido a posibles problemas laborales en los proveedores, lo que podría dar lugar a retrasos, un aumento de los costes o una pérdida de ingresos.

En teoría, el riesgo de trabajo forzoso podría afectar a toda la mano de obra de la cadena de valor, especialmente en algunas regiones o países. Además, no se tienen constancia de riesgos ni oportunidades materiales para la empresa que se deriven de las repercusiones y dependencias en este contexto.

## **Gestión de los impactos, riesgos y oportunidades.**

### **Conceptos relacionados con la mano de obra en la cadena de valor (S2-1).**

#### **Código de conducta para proveedores (Supplier Code of Conduct).**

Kapsch TrafficCom ha definido un Código de Conducta para Proveedores mediante el cual se gestionan los impactos materiales, riesgos y oportunidades en relación con los empleados de la cadena de valor. Abarca a toda la mano de obra de la cadena de valor. Al final del ejercicio objeto del informe, el Código de Conducta se modificó ligeramente y, a partir de ahora, los nuevos socios comerciales deberán tomar conocimiento del mismo en el momento de su incorporación. En el momento de redactar el informe, aún se está planificando cómo se llevará a cabo la implementación para los socios comerciales actuales. La puesta en práctica es responsabilidad de la dirección del área de Gestión de la Cadena de Suministro.

El Código de Conducta contiene una descripción detallada de las normas laborales y los derechos humanos pertinentes (a saber, edad mínima para trabajar/trabajo infantil, lucha contra la discriminación, dignidad humana, horarios de trabajo, libertad de reunión, salud y seguridad, condiciones de trabajo), así como normas laborales para los trabajadores de la cadena de valor, en particular el enfoque general de Kapsch TrafficCom respecto al

- respeto de los derechos humanos de los trabajadores de la cadena de valor, en la que se da prioridad a las normas éticas análogas a los temas mencionados en el Código de Conducta, así como al cumplimiento de todas las leyes y normativas vigentes, y al
- la participación de los empleados de la cadena de valor, haciendo hincapié en el cumplimiento de las normas éticas, la salud y la seguridad, la garantía del cumplimiento de todas las leyes y normativas vigentes, así como el fomento de una cadena de suministro responsable y ética.

#### **Evaluación de socios comerciales.**

Kapsch TrafficCom identifica el impacto de sus productos, servicios y también de sus socios comerciales. En este proceso se tienen en cuenta asimismo los posibles efectos sobre la mano de obra. De acuerdo con esta identificación, los posibles proveedores se clasifican en una categoría (de nivel A a C), que establece los requisitos para el proceso de evaluación y, en su caso, los objetivos contractuales por parte de Kapsch TrafficCom antes de la selección. En función de su relevancia, se acuerdan posteriormente auditorías de reevaluación y reuniones de revisión.

Los proveedores de Kapsch TrafficCom son controlados y supervisados periódicamente si cumplen determinados criterios basados en el riesgo. Las verificaciones abarcan también un amplio espectro de delitos relacionados con violaciones de los derechos humanos (por ejemplo, genocidio, crímenes de guerra, delitos de odio, violaciones de la Convención de Ginebra, detenciones ilegales, ejecuciones extrajudiciales, tortura, limpieza étnica, crímenes contra la humanidad, hasta la persecución política y los presos políticos). Las medidas necesarias se elaborarían de forma individualizada, según proceda. El trabajo forzoso u obligatorio, el trabajo infantil y la trata de personas también se abordan expresamente en la evaluación y en la selección de socios comerciales.

El Código de Conducta para proveedores se adapta y se comunica cuando es necesario. Está disponible públicamente en la página web de la empresa: [www.kapsch.net](http://www.kapsch.net).

Todos los procedimientos, principios y directrices de Kapsch TrafficCom se basan en los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, tal y como se define en el Código de Conducta para Proveedores. Solo en casos excepcionales podría no cumplirse con los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo o las Directrices de la OCDE para empresas multinacionales que incluyen a la mano de obra en la cadena de valor, si

bien el riesgo es mayor en el caso de los pequeños proveedores, subproveedores que suministran solo cantidades reducidas, proveedores de reciente creación o proveedores que se encuentran sometidos a una presión económica inmediata, el riesgo es mayor. Durante el período objeto del informe no se notificaron casos de incumplimiento.

## **Procedimientos para la inclusión de los trabajadores de la cadena de valor en relación con los impactos (S2-2).**

### **Colaboración con socios comerciales.**

En aras de unas relaciones de colaboración sostenibles, Kapsch TrafficCom fomenta la buena cooperación con sus socios comerciales. Tal y como se ha descrito anteriormente, en el marco de un proceso de selección de socios comerciales también se tienen en cuenta los posibles impactos sobre la mano de obra. De acuerdo con una clasificación, Kapsch TrafficCom establece, en su caso, objetivos contractuales antes de seleccionar nuevos socios comerciales. La atención se centra en el análisis y la mitigación de los impactos detectados. En función de su relevancia, se acuerdan posteriormente auditorías de reevaluación y reuniones de revisión.

Del mismo modo, los socios comerciales con una exposición potencialmente elevada se someten a controles más frecuentes. La mano de obra de la cadena de valor o sus representantes no participan directamente, ya que esto no es habitual en el sector. La colaboración se lleva a cabo con sus representantes (por ejemplo, el contacto comercial y, además, los expertos correspondientes por parte del socio). Esto incluye reuniones de revisión anuales; además, estos proveedores son auditados al menos cada tres años.

En Kapsch TrafficCom, los socios comerciales cuentan con una persona de contacto fija en el departamento de Gestión de la Cadena de Suministro, que informa al jefe de departamento y a los responsables regionales. De este modo se garantiza que se produzca la participación y que los resultados se incorporen al concepto empresarial. No existen acuerdos con federaciones sindicales internacionales en este contexto.

La eficacia de la colaboración con los trabajadores de la cadena de valor o con sus representantes se evalúa mediante las reuniones de revisión y los informes de auditoría elaborados por las personas responsables del sistema de gestión, en colaboración con el departamento de Gestión de la Cadena de Suministro. Además, Kapsch TrafficCom ha establecido, mediante los mecanismos de notificación, una vía para que los trabajadores de la cadena de valor puedan ponerse en contacto de forma activa.

## **Procedimientos para mitigar los impactos negativos y canales a través de los cuales los trabajadores de la cadena de valor pueden expresar sus inquietudes (S2-3).**

De conformidad con el Código de Conducta para Proveedores, estos deben notificar inmediatamente a Kapsch TrafficCom cualquier incumplimiento del Código en relación con los temas pertinentes. A continuación, tienen la posibilidad de adoptar medidas correctivas para prevenir, poner fin o mitigar la situación. Estas medidas son responsabilidad del proveedor en cuestión.

En caso de que un proveedor no cumpla con los principios básicos definidos en el Código, Kapsch TrafficCom podrá suspender o poner fin a la colaboración, o bien denunciar el incumplimiento de la ley ante las autoridades competentes con el fin de que se adopten medidas correctivas; los detalles sobre el procedimiento de Kapsch TrafficCom en caso de impactos negativos se describen en el apartado «Medidas».

### **Mecanismos de denuncia.**

Para comunicar cualquier inquietud o necesidad, en el Código de Conducta para proveedores se indica una dirección de correo electrónico específica de Kapsch a la que pueden dirigirse los trabajadores de la cadena de valor. Kapsch TrafficCom facilita dicha dirección y los casos notificados se supervisan conjuntamente con los proveedores responsables, de modo que las cuestiones se traten de forma adecuada. Además, las plataformas de denuncia de la empresa también están a disposición de estos trabajadores, y se insta a los proveedores a establecer los mecanismos de denuncia correspondientes para sus empleados.

Para obtener más información sobre los sistemas de denuncia, consulte >> *la sección 4.1 «Gobernanza empresarial (ESRS G1)»*, en el apartado «Mecanismos de denuncia y auditoría».

Mediante la dirección de correo electrónico de Kapsch y las plataformas de denuncia, Kapsch TrafficCom garantiza que todos los trabajadores de la cadena de valor dispongan de un canal para expresar sus inquietudes de forma

coherente y segura. Las plataformas son de acceso público; la dirección de correo electrónico se comunica a los proveedores (o a sus personas de contacto) en el Código. Está integrada en la red informática para garantizar que esté siempre disponible. El proceso es anónimo si así se solicita; tanto las personas que realizan la denuncia como las implicadas están protegidas frente a medidas de represalia. Los detalles al respecto se recogen en la información sobre los sistemas de denuncia.

Los problemas notificados se tratan tal y como se explica en >> **la sección 4.1 «Gobierno corporativo (ESRS G1)»**, en el apartado «Mecanismos de denuncia y auditoría», o bien, en caso de notificación por correo electrónico, son objeto de seguimiento y supervisión inmediatos por parte del equipo directivo del departamento de Gestión de la Cadena de Suministro, en colaboración con los proveedores. En función de las necesidades, se involucra a las partes pertinentes para garantizar un tratamiento exhaustivo de las cuestiones planteadas. Además, los trabajadores de la cadena de valor no participan en la evaluación de la eficacia. El proceso es trazable: cada paso y cada medida se documentan y pueden ser objeto de revisión. Para resolver los problemas, se establecen y aplican medidas específicas. Asimismo, se respeta la protección de datos de las personas implicadas.

El Código de Conducta para Proveedores se distribuye activamente a todas las personas de contacto de los proveedores, con el fin de garantizar que conozcan las expectativas y los procedimientos vigentes. Además, está disponible en la página web de la empresa, [www.kapsch.net](http://www.kapsch.net), de modo que los empleados de la cadena de valor puedan acceder a él en cualquier momento. Los contactos periódicos con los proveedores contribuyen a poner de relieve la importancia de estas estructuras y procesos. Además, Kapsch TrafficCom lleva a cabo auditorías a los proveedores para fomentar y verificar la concienciación y la confianza en estos canales.

#### **Adopción de medidas en relación con los impactos materiales sobre los trabajadores de la cadena de valor y enfoques para la gestión de los riesgos materiales y el aprovechamiento de las oportunidades materiales relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor, así como la eficacia de dichas medidas (S2-4).**

Los impactos materiales, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de la cadena de valor se tienen en cuenta en el marco de la organización. Kapsch TrafficCom dispone de un plan de control interno que contiene las directrices correspondientes y cuyo cumplimiento es verificado una vez al trimestre por el equipo directivo superior de la cadena de suministro. Más allá de las medidas aquí descritas, según la información actual, no hay otras previstas.

Las medidas estandarizadas, como la gestión activa de las relaciones, las auditorías, las reuniones de revisión o las normas estrictas para los proveedores de países en desarrollo o de países con un mayor riesgo de incumplimiento (según la evaluación de socios comerciales), constituyen el núcleo de la colaboración con los proveedores y de la supervisión de los posibles impactos, riesgos y oportunidades. Las estructuras básicas se describen aquí:

##### **Incorporación de proveedores.**

El proceso de incorporación de todos los nuevos proveedores incluye evaluaciones en diversos ámbitos, como la salud y la seguridad, los derechos humanos y laborales, la integridad y el cumplimiento normativo, que dan lugar a la categorización mencionada (niveles A a C). El Código de Conducta para Proveedores define los requisitos básicos que deben cumplir los proveedores y los intermediarios externos de Kapsch TrafficCom en lo que respecta a su responsabilidad frente a las partes interesadas y el medio ambiente. Kapsch TrafficCom espera que todos los proveedores cumplan los principios y normas establecidos en este código para contribuir a un aprovisionamiento responsable.

##### **Auditoría de proveedores y reuniones de revisión.**

Los proveedores con una alta puntuación en áreas como la salud y la seguridad, la seguridad de la información, la calidad o el medio ambiente se someten a una auditoría de reevaluación al menos cada tres años.

Todos los proveedores están obligados a cumplir, como mínimo, los requisitos legales que les sean aplicables. Esto incluye, entre otros aspectos, las medidas de salud y seguridad, así como el trabajo infantil y el trabajo forzoso. Hasta la fecha no se han producido incidentes relacionados con impactos materiales; no obstante, tal y como se ha descrito anteriormente, se han definido mecanismos para su identificación y, en su caso, su tratamiento conjunto.

Cualquier incidente que se detecte o se notifique en el marco de las auditorías se registra en una lista de deficiencias («Supplier Findings List»). En ella también se definen medidas correctivas específicas. La eficacia se comprueba

mediante auditorías de acuerdo con el sistema de gestión y la organización de cumplimiento normativo; en caso necesario, se adaptan las medidas. También se tienen en cuenta los comentarios de los proveedores, así como las normas aplicadas, y, en su caso, se establecen. Los casos de la lista solo se cierran una vez que se han resuelto las deficiencias.

La selección de las medidas que puedan ser necesarias en relación con los efectos negativos reales o potenciales sobre los trabajadores de la cadena de valor depende de la infracción concreta y se elabora caso por caso. Las medidas se elaboran de forma individualizada junto con el proveedor afectado, y su aplicación eficaz se supervisa mediante auditorías internas y externas periódicas, basándose en un plan de medidas que se elaborará al efecto. Por último, la aplicación efectiva se comprueba a través de la lista de deficiencias. Hasta la fecha no se han detectado casos de trabajo infantil encubierto ni de trabajo forzoso; no obstante, se dispone de procedimientos para la aplicación de medidas correctivas.

Las auditorías a proveedores y las reuniones de revisión contribuyen, en conjunto, a evaluar el cumplimiento de las normas laborales, las condiciones de trabajo y las prácticas éticas, y a garantizar que se identifiquen y aborden de manera eficaz todos los riesgos o incumplimientos. Con ello se pretende también reducir el riesgo de interrupciones en la cadena de suministro debidas a problemas laborales en los proveedores (huelgas y bajas por enfermedad). Kapsch TrafficCom espera que los proveedores dispongan de un plan adecuado para mantener la continuidad de las operaciones y lo revisa durante las auditorías y las reuniones de revisión.

Kapsch TrafficCom ha implantado un proceso de evaluación y selección de proveedores para el que se utiliza una matriz de decisión basada en datos objetivos. Esta se elabora con el fin de garantizar que también se tengan en cuenta criterios no financieros. Entre ellos pueden figurar requisitos relativos a la supervisión externa de las normas (certificaciones), el cumplimiento de los requisitos contractuales, así como normas mínimas no financieras. La matriz de decisión se elabora de forma individualizada, lo que incluye, por ejemplo, puntos de bonificación por una certificación según la norma ISO 14001 o EMAS (Eco-Management and Audit Scheme); o bien que el proveedor haya definido medidas medioambientales específicas o las esté ya aplicando; o que el proveedor pueda acreditar otros reconocimientos por sus actividades medioambientales. De este modo, la empresa garantiza un proceso transparente y, a través del Código de Conducta para Proveedores, también unas prácticas de adquisición éticas. Además, esto va de la mano de la diversificación de la cadena de suministro, que ya se ha descrito en >> **la sección 1.4 «Gestión de los impactos, riesgos y oportunidades»** en relación con los riesgos relacionados con el clima.

En principio, Kapsch TrafficCom mantiene con sus proveedores relaciones de colaboración transparentes a través de las reuniones y auditorías periódicas descritas. De este modo, se garantiza que sus propias prácticas operativas, en el marco de una colaboración activa, no tengan ni contribuyan a que se produzcan impactos materiales significativos sobre los empleados de la cadena de valor.

No se han notificado problemas ni incidentes graves relacionados con los derechos humanos dentro de la cadena de valor, ni en las fases anteriores ni en las descendentes.

La responsabilidad de la gestión de los impactos materiales recae en la dirección de la gestión de la cadena de suministro o, en parte, en el Responsable de Cumplimiento del Grupo de Kapsch TrafficCom.

## **Indicadores y objetivos.**

### **Objetivos relacionados con la gestión de los impactos materiales negativos, el fomento de los impactos positivos y la gestión de los riesgos y oportunidades materiales (S2-5).**

Kapsch TrafficCom no ha definido objetivos generales para los IRO significativos relacionados con la mano de obra en la cadena de valor, y tampoco tiene previsto hacerlo hasta nuevo aviso.

### 3.3 Comunidades afectadas (ESRS S3).

| Impactos materiales, riesgos y oportunidades                                                                                                                                                                                                                                                  | Posición en la cadena de valor | Descripción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Medidas <sup>1)</sup>                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Derechos económicos, sociales y culturales de las comunidades &gt; Alojamiento adecuado</b>                                                                                                                                                                                                |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Impacto positivo/ oportunidad:</b><br>Reducción de la contaminación ambiental, las partículas en suspensión y el ruido mediante soluciones de peaje y gestión del tráfico.<br>(a corto y largo plazo)                                                                                      | <b>KTC</b><br>>>>              | <b>Inside-out:</b><br>Mejora de la calidad del aire con efectos positivos para la salud de las personas que viven en las inmediaciones.<br>(de hecho)<br><br><b>Outside-in:</b><br>Mayor demanda de soluciones de peaje y gestión del tráfico con efectos positivos en la calidad del aire para las comunidades locales, al organizar de forma sostenible los flujos de tráfico mediante el control del tráfico o sistemas de tarificación dinámicos. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo continuo e innovación en productos y servicios para la reducción de emisiones</li> </ul>                                                                                                                                    |
| <b>Oportunidad:</b><br>Acceso a los mercados locales y al talento mediante la integración en la comunidad.<br>(a corto y largo plazo)                                                                                                                                                         | <<<<br><b>KTC</b>              | <b>Outside-in:</b><br>Mayor presencia en el mercado local con una imagen positiva, incorporación de la experiencia local, ventajas en los costes gracias a una plantilla distribuida a nivel mundial.                                                                                                                                                                                                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Fomento de la comprensión cultural de las comunidades locales</li> <li>Contratación de personal local y adquisición de materiales</li> </ul>                                                                                           |
| <b>Oportunidad:</b><br>La gestión del tráfico, las opciones de peaje inteligentes y los servicios de peaje para smartphones permiten mejorar la eficiencia y la fluidez del tráfico, así como la accesibilidad a las zonas residenciales y a las empresas locales.<br>(a corto y largo plazo) | <b>KTC</b><br>>>>              | <b>Outside-in:</b><br>Mayor satisfacción del cliente, aceptación del sistema y demanda de los productos y servicios de Kapsch TrafficCom.                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mejora continua y adaptación de los productos y servicios a las necesidades de las comunidades locales y los usuarios</li> <li>Mejora del servicio de atención al cliente</li> <li>Colaboración con las autoridades locales</li> </ul> |
| <b>Efecto positivo:</b><br>La gestión del tráfico aumenta la seguridad vial.<br>(a corto y largo plazo)                                                                                                                                                                                       | >>>                            | <b>Inside-out:</b><br>La gestión del tráfico mejora la seguridad vial.<br>(de hecho)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Identificación de usuarios vulnerables de la vía pública</li> </ul>                                                                                                                                                                    |
| <b>Efecto positivo:</b><br>Los peajes permiten financiar el mantenimiento de la infraestructura viaria.<br>(a corto y largo plazo)                                                                                                                                                            | >>>                            | <b>Inside-out:</b><br>Los peajes generan ingresos que permiten el mantenimiento de la infraestructura viaria; esto se traduce en una mayor seguridad para los usuarios de la carretera.<br>(de hecho)                                                                                                                                                                                                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Soluciones para las autoridades</li> <li>Demostraciones y formación</li> </ul>                                                                                                                                                         |
| <b>Efecto negativo:</b><br>Riesgos para la seguridad personal debido a una seguridad insuficiente de los productos.<br>(a corto y largo plazo)                                                                                                                                                | >>>                            | <b>Inside-out:</b><br>Peligro para la seguridad personal de la población en caso de incumplimiento de los criterios de seguridad.<br>(potencial)                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Garantizar el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios de seguridad vigentes</li> <li>Consideración de las normas de seguridad aplicables en el marco del desarrollo y la homologación de productos</li> </ul>          |

<sup>1)</sup> Las repercusiones, los riesgos y las oportunidades relacionados con las comunidades afectadas están vinculados al modelo de negocio de Kapsch TrafficCom en beneficio de sus clientes. Lo mismo se aplica a las medidas aquí mencionadas.

<<< cadena de valor ascendente (upstream)  
**KTC** en la empresa  
>>> cadena de valor descendente (downstream)

## Estrategia.

### **Impactos, riesgos y oportunidades, y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (ESRS 2 SBM-3).**

Los productos y servicios de Kapsch TrafficCom contribuyen al bien común; los clientes o contratistas de la empresa actúan en nombre de las administraciones públicas y aplican objetivos de política de transporte. Los usuarios de la vía pública no son «consumidores y usuarios finales» directos (según ESRS S4) de las soluciones de Kapsch TrafficCom, sino que forman parte de las comunidades afectadas.

Las comunidades afectadas por las soluciones de peaje y gestión del tráfico son, por lo tanto:

- Conductores particulares
- Empresas usuarias de las vías
- Peatones y ciclistas
- Vecinos
- Propietarios de inmuebles situados junto a las vías
- Población de las zonas medioambientales
- Empresarios

Los clientes de Kapsch TrafficCom son los representantes legítimos de las comunidades afectadas. En el tráfico interurbano, suelen ser los gestores de autopistas, y en el caso de las medidas de tráfico urbano, son los ayuntamientos.

**Conductores particulares.** El comportamiento de la movilidad se ve influido por los sistemas de peaje y la gestión del tráfico. El cobro de peajes o la gestión del tráfico pueden servir para

- mantener la infraestructura viaria, lo que beneficia directamente a los conductores, o
- fomentar cambios de comportamiento mediante incentivos económicos o instrucciones y recomendaciones, lo que, en el caso de los peajes, puede encarecer el coste del trayecto. En determinados casos, también podría argumentarse que esto reduce el valor de los vehículos, ya que es posible que no ofrezcan la movilidad que los conductores esperaban al adquirirlos. La gestión del tráfico, por un lado, puede ayudar a los conductores ahorrándoles tiempo o garantizando un flujo de tráfico fluido; por otro lado, puede alargar los tiempos de viaje, ya que mantiene a los conductores alejados de zonas sensibles (por ejemplo, zonas residenciales o colegios).

**Las empresas usuarias de las vías públicas** son empresas de transporte y pequeñas y medianas empresas que utilizan las vías públicas para desarrollar su actividad comercial.

**Los peatones y los ciclistas** están expuestos a una contaminación atmosférica que afecta directamente a su salud. En el caso de las tasas de uso de las vías urbanas o de la gestión del tráfico que reduce el tráfico rodado, se benefician de las ventajas para la salud pública que suponen un aire más limpio y un mayor bienestar. En el caso de la gestión del tráfico, se benefician, como usuarios vulnerables de la vía pública, de una mayor seguridad vial.

**Vecinos.** La población en general que vive junto a las vías suele estar expuesta al ruido del tráfico, lo que afecta a la salud pública. Se beneficia de una reducción del volumen de tráfico y, por tanto, de la aplicación de peajes y de la gestión del tráfico.

**Propietarios de inmuebles junto a las carreteras.** Los inmuebles situados junto a carreteras con mucho tráfico se ven afectados por el volumen de tráfico, así como por el ruido y las emisiones atmosféricas. Las medidas de peaje y de gestión del tráfico pueden dar lugar a una reducción de estas molestias, así como a cambios en la accesibilidad. Estos factores pueden repercutir en el valor de los inmuebles.

**Población en zonas medioambientales.** Dependiendo del sistema de peaje, los costes del uso de vehículos en estas zonas pueden aumentar. No se ha podido establecer una relación directa con la evolución de los precios inmobiliarios.

**Empresarios.** Dependiendo del tipo de sistema de peaje, los cambios en los patrones de movilidad pueden influir tanto en el acceso de los clientes como en el de los proveedores. Por el contrario, dependiendo de su configuración concreta, un sistema de peaje también puede dar lugar a un volumen de tráfico menor y mejor canalizado, mejorando así el acceso de clientes o proveedores.

El valor añadido de una solución de peaje y gestión del tráfico radica en su capacidad para recaudar los costes de infraestructura o para orientar el comportamiento de la movilidad de acuerdo con los objetivos de los clientes. Los clientes utilizan deliberadamente las soluciones de Kapsch TrafficCom para influir en las comunidades. La decisión sobre las soluciones de peaje y gestión del tráfico, así como sus repercusiones, son decisiones de política de movilidad y de interés público. Afectan a los usuarios del espacio viario, desde los conductores particulares, pasando por los ciclistas y peatones y el transporte público, hasta los vecinos y los comerciantes.

Al generar ingresos que se destinan al mantenimiento de las infraestructuras, los sistemas de peaje contribuyen positivamente a uno de los tres pilares de la seguridad vial (infraestructura, vehículo y comportamiento del conductor). Además, desempeñan un papel importante en la mejora de la calidad del aire, la reducción del ruido y la lucha contra los atascos. En las carreteras europeas de largo recorrido, los sistemas de peaje están regulados precisamente con este fin para el transporte comercial de larga distancia por la Directiva 1999/62/CE.

La mayoría de los sistemas de gestión del tráfico tienen efectos positivos similares: dependiendo de su diseño, pueden mejorar la salud pública mediante la mejora de la calidad del aire, la reducción del ruido o la seguridad vial, y pueden organizar los flujos de tráfico de forma sostenible (por ejemplo, transporte público, reducción de atascos, uso compartido del coche). Además, la gestión activa del tráfico aumenta la seguridad de los usuarios de la vía pública. La mejora de la calidad del aire contribuye a la salud pública, sobre todo de los vecinos y las personas que se desplazan por las calles, así como de los conductores y de los animales y plantas que se encuentren cerca de las vías. La reducción del ruido también beneficia a la salud pública, en este caso sobre todo a los vecinos. La reducción de los atascos beneficia a cada uno de los usuarios de la vía pública gracias al ahorro de tiempo y genera un beneficio económico.

Para Kapsch TrafficCom, la voluntad política de lograr estos efectos positivos va de la mano de la generación de ingresos. Cuanto mejor se adapten las soluciones a las necesidades —también en lo que respecta a la eficiencia y la fluidez del tráfico—, mayores serán las oportunidades para Kapsch TrafficCom en este sentido. Por ello, la empresa se esfuerza por mejorar, desarrollar e innovar continuamente sus productos y servicios.

La presencia en el mercado y la integración en los mercados o comunidades locales permiten, además, incorporar conocimientos especializados y recursos locales también en la cadena de valor ascendente.

## **Gestión de los impactos, riesgos y oportunidades.**

### **Conceptos relacionados con las comunidades afectadas (S3-1).**

Las especificaciones de los sistemas de peaje y de gestión del tráfico se definen en las licitaciones públicas sobre la base de análisis de las partes interesadas y de planes de ordenación territorial. Los poderes adjudicadores deben considerarse representantes de las comunidades afectadas. Kapsch TrafficCom se limita a cumplir con las licitaciones y, por lo tanto, no ha adoptado por sí misma ningún enfoque en relación con estas partes interesadas. Tampoco está previsto que lo haga.

### **Procedimientos para la participación de las comunidades afectadas en relación con los impactos (S3-2).**

Las decisiones en materia de política de transporte las adoptan los organismos públicos antes de la adjudicación del proyecto. Los procesos de decisión varían en función del marco jurídico, pero son competencia del poder adjudicador. Como actor del sector privado, Kapsch TrafficCom no interactúa con las comunidades afectadas. Esa es la tarea de las autoridades públicas, por encargo de las cuales Kapsch TrafficCom gestiona la movilidad mediante sus soluciones de peaje y gestión del tráfico.

La interacción o colaboración de Kapsch TrafficCom con sus clientes se rige en cada caso por la legislación local en materia de contratación pública. Tal y como se ha descrito anteriormente, la participación de las comunidades

afectadas se produce únicamente de forma indirecta a través de sus representantes legales. La responsabilidad operativa en la empresa recae en los miembros del consejo de administración responsables de ventas.

En muchos casos, los clientes llevan a cabo evaluaciones de impacto antes de una licitación, con el fin de valorar las preocupaciones de las comunidades afectadas. En el caso de los sistemas de peaje, se trata principalmente de evaluaciones de impacto ambiental o, en el ámbito urbano, de evaluaciones de impacto social y económico. En consecuencia, las preocupaciones de las comunidades afectadas ya se recogen antes de la licitación. El intercambio con estas comunidades se lleva a cabo a través de la administración pública y es responsabilidad del cliente. El cliente comunica a Kapsch TrafficCom los posibles resultados de este proceso.

### **Procedimientos para mitigar los impactos negativos y canales a través de los cuales las comunidades afectadas (S3-3).**

Kapsch TrafficCom dispone de un formulario de contacto en su página web que permite a cualquier persona afectada ponerse en contacto directamente con la empresa. La empresa investiga todas las indicaciones que puedan estar relacionadas con la seguridad de los productos. No se evalúa la eficacia de los canales en lo que respecta a las comunidades afectadas. Para obtener más información sobre las vías de contacto o los sistemas de denuncia, consulte >> *la sección 4.1 «Gobierno corporativo (ESRS G1)», en el apartado «Mecanismos de denuncia y auditoría».*

### **Adopción de medidas en relación con los impactos materiales en las comunidades afectadas y enfoques para la gestión de los riesgos materiales y el aprovechamiento de las oportunidades materiales en relación con las comunidades afectadas, así como la eficacia de dichas medidas (S3-4).**

Tal y como se ha descrito, no se produce un intercambio directo con las comunidades afectadas, ya que esta es una tarea que corresponde a los clientes. No obstante, Kapsch TrafficCom trabaja activamente para seguir optimizando sus soluciones con el fin de lograr una gestión del tráfico más eficiente y un cobro de peajes más eficaz y resiliente, y lleva a cabo diversas iniciativas para aprovechar al máximo el potencial de sus soluciones. Además, la empresa colabora regularmente en iniciativas o proyectos con instituciones, o coopera con ellas, para analizar los impactos, riesgos y oportunidades en relación con los usuarios y otros usuarios de la vía pública.

Durante el período del informe no se notificaron problemas ni incidentes relacionados con los derechos humanos en lo que respecta a las comunidades afectadas.

Kapsch ha definido un código de conducta para todo el personal de Kapsch TrafficCom, que también aborda la relación con las comunidades afectadas. Debido al papel especial que desempeñan el proceso político y las decisiones públicas, este es un aspecto prioritario en el código de conducta y en otras actividades relacionadas con el buen gobierno corporativo. Además, existen normas de conducta específicas para los ámbitos de la lucha contra la corrupción y el lobbying.

Los efectos positivos y las oportunidades relacionadas con las comunidades afectadas están directamente vinculados al modelo de negocio de Kapsch TrafficCom, a la innovación y a la ejecución de proyectos. Aparte de ello, no se han asignado recursos explícitos a este tema.

Kapsch TrafficCom tampoco ha adoptado medidas, ya que existen procesos definidos y organismos competentes que están facultados para decidir y aplicar medidas en pro del bien común. Kapsch TrafficCom, como actor del sector privado, no tiene ese mandato. Los clientes utilizan las soluciones para lograr, a través de ellas, un impacto en los usuarios de la movilidad en beneficio del bien común.

### **Indicadores y objetivos.**

#### **Objetivos relacionados con la gestión de los impactos materiales negativos, el fomento de los impactos positivos y la gestión de los riesgos y oportunidades materiales (S3-5).**

Por las razones anteriormente mencionadas, Kapsch TrafficCom tampoco ha establecido objetivos relacionados con la gestión de los impactos materiales negativos, el fomento de los impactos positivos y la gestión de los riesgos y oportunidades materiales. Tampoco cabe esperarlas dadas las circunstancias actuales.

## 4 Información sobre gobernanza.

### 4.1 Gobernanza empresarial (ESRS G1).

| Impactos materiales, riesgos y oportunidades                                                                                                                                                                       | Posición en la cadena de valor | Descripción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Medidas                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Cultura corporativa</b>                                                                                                                                                                                         |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Efecto negativo/riesgo:</b><br>Cultura corporativa agobiante, mal orientada o mal comunicada.<br>(a corto y largo plazo)                                                                                        | <<<<br><b>KTC</b><br>>>>       | <b>Inside-out:</b><br>Pérdida de la confianza de los ciudadanos en la empresa.<br>(potencial)<br><br><b>Outside-in:</b><br>Elevada rotación de personal y, en consecuencia, altos costes de contratación y formación, pérdidas de productividad, conflictos internos, retrasos en los proyectos y posible daño a la imagen.                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Comunicación clara de los valores de la empresa</li> <li>Formación para directivos</li> <li>Retroalimentación periódica a los empleados</li> </ul>                                               |
| <b>Efecto positivo/oportunidad:</b><br>Mejora de la satisfacción de los empleados y de la imagen de la empresa gracias a una cultura corporativa y unas prácticas empresariales éticas.<br>(a corto y largo plazo) | <<<<br><b>KTC</b><br>>>>       | <b>Inside-out:</b><br>La cultura corporativa y las prácticas comerciales constituyen una base sólida para establecer relaciones exitosas, de confianza y duraderas con los empleados, los clientes y los socios comerciales.<br>(de hecho)<br><br><b>Outside-in:</b><br>Mayor productividad, captación y retención de talento, innovación a través de la colaboración y la diversidad, imagen positiva de la empresa. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Estrategia de personal con un fuerte enfoque en el liderazgo de servicio</li> <li>Ética, diversidad y cooperación</li> <li>Comunicación clara de los valores de la empresa</li> </ul>            |
| <b>Repercusiones negativas/riesgos:</b><br>Pérdida de la confianza de los clientes o vulneración de la privacidad debido a una fuga de datos.<br>(a corto y largo plazo)                                           | <b>KTC</b><br>>>>              | <b>Inside-out:</b><br>Riesgos para la privacidad de los usuarios del transporte en caso de cumplimiento insuficiente de la normativa de protección de datos.<br>(potencialmente)<br><br><b>Outside-in:</b><br>Pérdida de clientes, sanciones legales, costes de recuperación de datos y gestión de relaciones públicas.                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Aplicación de medidas sólidas de ciberseguridad</li> <li>Auditorías periódicas</li> <li>Comunicación con los clientes</li> </ul>                                                                 |
| <b>Riesgo:</b><br>Problemas legales y sanciones económicas por incumplimiento de la legislación en materia de protección de datos.<br>(a medio y largo plazo)                                                      | <b>KTC</b><br>>>>              | <b>Outside-in:</b><br>Gastos legales, multas, posible daño a la imagen de la empresa, interrupciones operativas.                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Comprobaciones periódicas de cumplimiento normativo</li> <li>Asesoramiento jurídico</li> <li>Cumplimiento de la legislación y las mejores prácticas en materia de protección de datos</li> </ul> |
| <b>Oportunidad:</b><br>Efectos positivos derivados del uso responsable de la inteligencia artificial (IA) y el análisis de datos para la gestión del tráfico.<br>(a corto y largo plazo)                           | <b>KTC</b><br>>>>              | <b>Outside-in:</b><br>Mejora de la percepción pública, diferenciación en el mercado, mayor satisfacción del cliente.                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo de directrices éticas para el uso de la IA</li> <li>Directrices claras sobre el uso de datos</li> <li>Supervisión continua de las prácticas</li> </ul>                                |

| Impactos materiales, riesgos y oportunidades                                                                                                                                           | Posición en la cadena de valor | Descripción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Medidas                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Compromiso político y actividades de presión</b>                                                                                                                                    |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Impacto positivo/oportunidad:</b><br>El compromiso político y las actividades de presión conducen a tecnologías interoperables y a estándares industriales. (a medio y largo plazo) | <b>KTC</b><br>>>>              | <b>Inside-out:</b><br>La estandarización, la compatibilidad con versiones anteriores y la gestión de frecuencias permiten la integración de nuevas tecnologías en la infraestructura existente y, por lo tanto, dan lugar a una mayor oferta, precios competitivos y un ahorro de recursos para los clientes, ya que los productos pueden utilizarse durante más tiempo antes de tener que ser sustituidos por tecnología obsoleta y sin soporte. (de hecho)<br><br><b>Outside-in:</b><br>Permanencia de las inversiones en instalaciones y de los conocimientos especializados del personal mediante el establecimiento y la aplicación de un marco jurídico sostenible en el ámbito de la regulación e estandarización interoperables de las frecuencias. El objetivo es modernizar las tecnologías de forma sostenible y evitar que las soluciones existentes queden obsoletas prematuramente por ser incompatibles con las nuevas tecnologías. | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Expertos en actividades de normalización y asuntos de la UE</li> <li>■ Pertenencia a diversas asociaciones sectoriales</li> </ul>                                                                                                                      |
| <b>Gestión de las relaciones con los proveedores, incluidas las prácticas de pago</b>                                                                                                  |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Impacto positivo/oportunidad:</b><br>Fortalecimiento de las relaciones con clientes y socios comerciales. (a corto y largo plazo)                                                   | <<<<br><b>KTC</b>              | <b>Inside-out:</b><br>Las relaciones de confianza y a largo plazo de la empresa permiten la continuidad empresarial de los socios comerciales y las comunidades locales, y mejoran la confianza y la eficiencia en el mercado en su conjunto. (de hecho)<br><br><b>Outside-in:</b><br>La colaboración transparente con clientes y socios comerciales fomenta los contratos a largo plazo y los proyectos conjuntos innovadores.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fomento de la transparencia</li> <li>■ Selección de socios comerciales</li> <li>■ Colaboración a largo plazo</li> <li>■ Cumplimiento de las normas éticas</li> </ul>                                                                                   |
| <b>Corrupción y soborno &gt; Prevención y detección, incluida la formación</b>                                                                                                         |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Oportunidad:</b><br>Comportamiento correcto en todo el sector en relación con la corrupción y el soborno. (a corto y largo plazo)                                                   | <<<<br><b>KTC</b>              | <b>Outside-in:</b><br>Imagen positiva de la empresa y, en consecuencia, captación de socios comerciales éticos, así como creación y fidelización de la cartera de clientes.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lucha contra la corrupción</li> <li>■ Formación anticorrupción</li> <li>■ Prácticas transparentes</li> <li>■ Selección de socios comerciales</li> <li>■ Código de conducta público para prácticas empresariales éticas</li> </ul>                      |
| <b>Corrupción y soborno &gt; Incidentes</b>                                                                                                                                            |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Repercusión negativa/riesgo:</b><br>Exclusión de la participación en licitaciones públicas debido a condenas por corrupción o soborno. (a corto y largo plazo)                      | <<<<br><b>KTC</b><br>>>>       | <b>Inside-out:</b><br>Pérdida de confianza de los ciudadanos en las autoridades; merma de la competitividad. (potencialmente)<br><br><b>Outside-in:</b><br>Pérdida de fuentes de ingresos, afectación a largo plazo de las perspectivas empresariales.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Obligación de cumplir la normativa</li> <li>■ Formación en materia de lucha contra la corrupción</li> <li>■ Medidas correctivas inmediatas en caso de infracciones cometidas</li> <li>■ Restablecimiento de la confianza en las autoridades</li> </ul> |
| <<< cadena de valor ascendente (upstream)<br><b>KTC</b> en la empresa<br>>>> cadena de valor descendente (downstream)                                                                  |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

## Gestión de los impactos, riesgos y oportunidades.

### Conceptos para la gestión empresarial y la cultura corporativa (G1-1).

#### Cultura corporativa.

A lo largo de sus más de 130 años de actividad, Kapsch ha desarrollado una sólida cultura corporativa que ha ido evolucionando con el tiempo en consonancia con el crecimiento, la internacionalización y los cambios en el entorno. Esta cultura ofrece, al mismo tiempo, un marco de actuación que garantiza una visión común en beneficio de la empresa. Los conceptos que se mencionan a continuación fomentan y configuran dicha cultura.

#### Código de conducta del Grupo Kapsch.

Un código de conducta, aplicable a todas las empresas del Grupo Kapsch, describe los principios, valores y normas de conducta que deben regir la actuación en Kapsch. En él se tienen en cuenta los intereses, las expectativas y las exigencias de los distintos grupos de interés, como, en particular, los empleados y empleadas, los clientes, los proveedores, otros socios comerciales, los inversores y el público en general. Incluye requisitos de conducta en materia de integridad hacia la sociedad en general, el medio ambiente y los empleados, y abarca los siguientes ámbitos:

- Competencia leal
- Cumplimiento de la normativa comercial internacional
- Prevención de conflictos de intereses
- Prevención exhaustiva de la corrupción
- Prevención del blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo
- Seguridad de la información y protección de datos
- Cumplimiento normativo en los mercados de capitales
- Derechos humanos y normas laborales
- Protección del medio ambiente

Kapsch TrafficCom espera que todas las demás personas que participan en el proceso de creación de valor de Kapsch actúen de acuerdo con estas normas de conducta. En este contexto, Kapsch TrafficCom ha definido también su propio código de conducta para proveedores (véase >> **sección 3.2 «Mano de obra en la cadena de valor (ESRS S2)»**). Para los distintos ámbitos temáticos de los códigos de conducta existen directrices complementarias obligatorias y otras normativas a nivel global, regional o nacional. El Código de Conducta del Grupo Kapsch está disponible públicamente en alemán, inglés y español en la página web de la empresa, así como para los empleados y empleadas en la intranet y a través de la plataforma HSSEQ (Salud, Seguridad, Protección, Medio Ambiente y Calidad). Para todos los temas tratados, hay personas de contacto a las que se puede acudir, como el Responsable de Cumplimiento del Grupo, la delegada de la mujer, el responsable de seguridad de la información corporativa o el Responsable de Privacidad Corporativa. El Código de Conducta se evalúa periódicamente; para ello, los responsables de cada área comunican al Responsable de Cumplimiento del Grupo – como titular del documento – cualquier necesidad de modificación y, en caso necesario, se perfecciona en consecuencia.

#### Estrategia de Recursos Humanos.

Kapsch TrafficCom aplica una estrategia de personal definida por la propia empresa, que se basa en cuatro pilares fundamentales:

- Desarrollo profesional
- Trabajo flexible
- Remuneración global
- Experiencia de aprendizaje

Su objetivo es contribuir a fomentar una cultura dinámica y orientada al crecimiento. Encontrará información detallada al respecto en >> **la sección 3.1 «Personal de la empresa (ESRS S1)»**, en el apartado «Conceptos».

#### Seguridad de la información.

El tema de la seguridad de la información también está profundamente arraigado en la cultura corporativa. Esto es necesario porque las soluciones de Kapsch TrafficCom tratan datos de clientes y usuarios. La empresa es consciente de la responsabilidad que conlleva el manejo de esta información y se esmera en proteger los datos contra el

acceso no autorizado o la fuga de datos. La seguridad de la información es también un elemento esencial a la hora de aplicar las medidas técnicas y organizativas para la protección de datos. Los riesgos y las amenazas actuales se analizan de forma continua, lo que permite adoptar medidas específicas. Para el análisis de riesgos y amenazas, se aplica un proceso de gestión de riesgos tanto estratégico como operativo, respaldado por herramientas técnicas.

Como modelo de procedimiento estructurado, Kapsch TrafficCom aplica un sistema de gestión de la seguridad de la información (SGSI) conforme a la norma ISO/IEC 27001, que es auditado y certificado anualmente por un organismo independiente acreditado. Al frente del sistema de gestión se encuentra la Política de Seguridad de la Información (Information Security Policy), aprobada por el Consejo de Administración, de la que se derivan todas las demás políticas y procesos relacionados con la seguridad de la información. El responsable corporativo de seguridad de la información (CISO) es designado por el Consejo de Administración para asumir la responsabilidad en materia de seguridad de la información en el Grupo Kapsch TrafficCom. La aplicación de normas reconocidas internacionalmente (por ejemplo, la serie ISO 27k, PCI-DSS, etc.), recomendaciones y modelos de éxito en materia de seguridad de la información garantiza que el SGSI alcance su objetivo y respalde de la mejor manera posible las actividades comerciales de Kapsch TrafficCom. El SGSI establecido también se utiliza para cumplir con obligaciones legales como el Reglamento General de Protección de Datos (RGPD) o la Ley de Seguridad de Redes y Sistemas de Información de 2026 (NISG 2026). El sistema de gestión de la seguridad de la información se basa en los siguientes pilares fundamentales:

- **Política de seguridad.** Kapsch TrafficCom cuenta con una política de seguridad de ámbito mundial, establecida en la Directiva de seguridad de la información. Esta define el contexto, los objetivos, las funciones y los órganos del SGSI. En concreto, Kapsch TrafficCom ha formulado los dos principios rectores siguientes para la aplicación específica de las medidas de seguridad:
  - La organización de seguridad actúa como un socio de confianza y fiable.
  - Las medidas de seguridad se basan en el estado actual de la técnica reconocido y en la norma ISO/IEC 27001 (o, concretamente, en el Anexo A) como referencia estándar para la implantación y el funcionamiento de un sistema de gestión de la seguridad de la información.
- **Gestión de riesgos.** Como proceso central de la norma ISO/IEC 27001, Kapsch TrafficCom cuenta con un proceso unificado de gestión de riesgos para la seguridad de la información, integrado en la gestión de riesgos de la empresa. El enfoque estructurado para el análisis de los riesgos relacionados con la seguridad de la información se deriva de los procesos de negocio de Kapsch TrafficCom y constituye un enfoque holístico que permite abordar de forma exhaustiva riesgos como la fuga de datos y la protección de datos. El proceso de gestión de riesgos se aplica en todas las sociedades cuya TI está plenamente integrada en la TI del grupo, independientemente de si cuentan o no con la certificación formal según la norma ISO/IEC 27001.
- **Supervisión continua de la seguridad.** Debido a la situación de amenaza global diferida en el ciberespacio, Kapsch TrafficCom colabora con un proveedor externo de SOC (Centro de Operaciones de Seguridad) para garantizar una supervisión continua de la infraestructura informática. Además, Kapsch TrafficCom supervisa y evalúa continuamente los sistemas internos y externos en busca de vulnerabilidades, utilizando diversos mecanismos automatizados y fuentes. De forma complementaria, cada año se encarga a un proveedor de servicios independiente que evalúe la seguridad de Kapsch TrafficCom. La supervisión continua de la seguridad es una medida derivada de la gestión de riesgos y está integrada en el sistema de gestión en consecuencia.
- **Gestión de la continuidad de los servicios de TI.** Kapsch TrafficCom ha establecido un concepto de gestión de la continuidad, incluida su organización, y lo ha integrado en el sistema de gestión de la seguridad de la información, con el fin de poder mantener los servicios de TI críticos para el funcionamiento y las funciones empresariales afectadas incluso en momentos difíciles. El objetivo de las actividades de continuidad de los servicios de TI dentro de la empresa abarca la identificación y la implementación de medidas preventivas y reactivas en relación con los escenarios relevantes. Las medidas incluyen aspectos técnicos (por ejemplo, el uso de servicios en la nube o la creación de sistemas de TI georedundantes), procedimentales y organizativos (por ejemplo, directrices), teniendo en cuenta los más diversos puntos de vista.
- **Sensibilización y comunicación.** Uno de los pilares más importantes de la gestión activa de la seguridad de la información son las medidas de sensibilización dirigidas al personal. Para ello, existe un programa de formación obligatorio para toda la plantilla (Global Compliance Training Quarter) cuyos contenidos se centran en el sistema de gestión de la seguridad de la información, y que se complementa con campañas periódicas contra el phishing, correos electrónicos específicos para cada ocasión y avisos en la intranet sobre temas de actualidad.

#### **Uso de datos e inteligencia artificial.**

En los sistemas de Kapsch TrafficCom se recurre cada vez más a la inteligencia artificial (Artificial Intelligence, IA) y al análisis de datos. La empresa es consciente de la importancia de un uso responsable y del cumplimiento de

la normativa pertinente, como la Ley de IA (AI Act). Un Grupo Directivo de IA se encarga de coordinar las agendas estratégicas de IA y de implementar las medidas correspondientes. Además, se ha creado un grupo de trabajo para elaborar directrices internas sobre el uso de la IA.

### **Mecanismos de denuncia y de control.**

Las infracciones de las disposiciones legales o del código de conducta pueden acarrear graves consecuencias tanto para las personas a título individual como para el Grupo Kapsch TrafficCom. Por este motivo, y por responsabilidad ética, Kapsch TrafficCom investiga de forma sistemática cualquier infracción de la ley y cualquier incumplimiento de las normas internas. Esto se lleva a cabo independientemente del cargo y las funciones de la persona afectada.

Los denunciantes que informen sobre presuntas infracciones legales o incumplimientos de las directrices internas de cumplimiento están protegidos contra represalias y discriminaciones, siempre que hayan actuado de buena fe en el momento de la denuncia; es decir, que hayan presentado su denuncia de buena fe, incluso si posteriormente se comprueba que el contenido de la misma es incorrecto. En caso de denuncia, se protegerá, en particular, la identidad de los denunciantes dentro del marco de las disposiciones legales aplicables.

Los empleados y empleadas de Kapsch TrafficCom pueden comunicar indicios de infracciones o casos sospechosos a su superior directo, así como —en función del ámbito en cuestión— a los organismos competentes, como, por ejemplo, el Responsable de Cumplimiento del Grupo, el Responsable de Seguridad de la Información Corporativa, el Responsable de Privacidad Corporativa, el departamento de Recursos Humanos o la delegada de la mujer.

Además, tanto los empleados como las personas externas con una relación profesional directa con Kapsch TrafficCom u otros terceros (por ejemplo, comunidades afectadas, testigos de infracciones) en Europa y Norteamérica tienen a su disposición sistemas electrónicos de denuncia establecidos a nivel regional, que también permiten realizar denuncias anónimas. Este sistema está disponible en todos los países europeos en los que la empresa desarrolla su actividad. Se basa en la Directiva de la UE sobre protección de los denunciantes y cuenta con categorías de denuncia ampliadas. En Norteamérica también existe un sistema electrónico de denuncia de este tipo. Por norma general, las denuncias solo son consultadas por personas encargadas de tramitar los casos que son independientes e imparciales. Entre ellas se encuentran el Responsable de Cumplimiento del Grupo, así como empleados seleccionados del departamento jurídico y del departamento de recursos humanos de Kapsch TrafficCom. Kapsch TrafficCom garantiza el cumplimiento de la normativa vigente en materia de protección de datos mediante las medidas técnicas y organizativas correspondientes.

Todas las personas encargadas de tramitar los casos están sujetas a estrictas obligaciones de confidencialidad y, en caso de parcialidad o conflicto de intereses, deben ceder inmediatamente su participación en la tramitación del caso concreto. La información relativa a la identidad solo puede transmitirse dentro de Kapsch TrafficCom siguiendo un estricto principio de «necesidad de conocer» y, por lo tanto, únicamente cuando sea realmente necesario para la investigación de la denuncia. Lo mismo se aplica cuando, tras una denuncia presentada de forma anónima, los responsables del caso llegan a conocer la identidad del denunciante en el curso de la investigación. El Responsable de Cumplimiento del Grupo supervisa el cumplimiento de la confidencialidad, la existencia de conflictos de intereses y otras disposiciones legales relativas a la protección de los denunciantes.

En general, el Responsable de Cumplimiento del Grupo está facultado para examinar todos los asuntos relacionados con el cumplimiento con el fin de prevenir la corrupción y el soborno. En lo que respecta al cumplimiento de las directrices legales e internas, el departamento de Auditoría Interna y —dependiendo del ámbito temático— otros departamentos especializados llevan a cabo auditorías internas. Los resultados de estas revisiones se comunican, a través de los canales de información definidos, al Consejo de Administración y al Consejo de Supervisión o al Comité de Auditoría de Kapsch TrafficCom AG.

### **Formación.**

En el marco de una fase de formación que se lleva a cabo anualmente en todo el grupo, el denominado «Global Compliance Training Quarter», se imparten diversos cursos de formación en línea sobre distintos ámbitos de la gestión empresarial, como, por ejemplo, la lucha contra la corrupción, el cumplimiento normativo en los mercados de capitales o la protección y seguridad de datos, así como la inteligencia artificial (IA). Los distintos cursos de formación son asignados por los expertos en la materia («Subject Matter Experts») a un público amplio y adecuado a las necesidades en todo el grupo, siendo obligatorio su cumplimiento. Los empleados y empleadas que se incorporen a Kapsch TrafficCom tras el «Global Compliance Training Quarter» deben completar la formación en los primeros meses.

Además, el departamento de Recursos Humanos ofrece otras formaciones para directivos, los denominados «Leadership Quick Starts», que también incluyen contenidos relevantes para la gestión empresarial, como la integridad profesional y la toma de decisiones éticas.

### **Funciones de riesgo.**

Del análisis de riesgos de cumplimiento a nivel de todo el grupo se deduce un mayor riesgo de corrupción y soborno en aquellas funciones del área de ventas que, en el marco de los procedimientos de contratación pública, suelen estar en contacto directo con las autoridades en países con un índice de percepción de la corrupción (Corruption Perceptions Index, CPI < 50) más bajo. En este contexto, se identificó a un total de 12 personas que desempeñan funciones de riesgo. Los detalles del análisis de riesgos se pueden consultar en esta sección, en el apartado «Prevención y detección de la corrupción y el soborno (G1-3)».

### **Gestión de las relaciones con los proveedores (G1-2).**

En general, Kapsch TrafficCom mantiene una colaboración basada en la cooperación con sus proveedores. Los nuevos socios comerciales se someten a una evaluación exhaustiva. Para el proceso de evaluación y selección de proveedores se utiliza una matriz de decisión basada en datos objetivos. Además, el código de conducta para proveedores incluye normas medioambientales, éticas, sociales, de derechos humanos y de gobernanza. Para más información al respecto, véase >> *sección 3.2 «Mano de obra en la cadena de valor (ESRS S2)»*.

En caso de dificultades o de que sea necesario adoptar medidas de mejora, Kapsch TrafficCom presta apoyo a sus proveedores cuando sea preciso. Para Kapsch TrafficCom es importante, entre otras cosas, pagar las facturas vencidas dentro de los plazos establecidos. Además, Kapsch TrafficCom se esfuerza por mantener un intercambio continuo con sus proveedores, con el fin de garantizar una buena colaboración a largo plazo.

### **Prevención y detección de la corrupción y el soborno (G1-3).**

#### **Organización de cumplimiento normativo.**

Para la prevención, investigación y tratamiento exhaustivos de las infracciones de cumplimiento normativo, Kapsch TrafficCom cuenta con una organización de cumplimiento normativo de varios niveles. El Consejo de Administración cuenta con el apoyo del Responsable de Cumplimiento del Grupo. Este, a su vez, recurre a diferentes departamentos o directivos de la organización y está a disposición de todo el personal para ofrecer asesoramiento. El Consejo de Administración presenta anualmente un informe anticorrupción al Consejo de Supervisión. El Responsable de Cumplimiento del Grupo informa al Comité de Auditoría en todas sus reuniones y, cuando es necesario, directamente al Consejo de Administración o al Consejo de Supervisión.

Kapsch TrafficCom lleva a cabo un análisis de riesgos de cumplimiento normativo a nivel de todo el grupo, en cuyo marco se identifican diversos riesgos en el ámbito de la corrupción y el soborno y se evalúan en función de su probabilidad de ocurrencia y de su potencial de daño. De este modo, también se pueden identificar las funciones dentro de la empresa que están más expuestas al riesgo de corrupción y soborno. A partir de los riesgos brutos calculados, y en combinación con las medidas de mitigación de riesgos, se determinan finalmente los riesgos netos, en función de los cuales se orientan las medidas de cumplimiento correspondientes.

En Kapsch TrafficCom existen las siguientes directrices internas sobre los distintos aspectos de la prevención de la corrupción, que han sido aprobadas por el Consejo de Administración —como máximo órgano responsable de su aplicación— y cuyo contenido es revisado periódicamente por el Responsable de Cumplimiento del Grupo para garantizar su actualidad y, en caso necesario, se adaptan:

- Directiva marco: Prevención de la corrupción, incluido el tratamiento de obsequios e invitaciones
  - Directiva complementaria: Cabildeo, incluidas las actividades de venta en el ámbito público
  - Directiva complementaria: donaciones, patrocinios y publicidad

Estas directrices se aplican a todo el Grupo Kapsch TrafficCom; todas las personas que trabajan en el grupo, incluidos los miembros del Consejo de Administración y los directores generales, deben cumplir las normas establecidas en ellas. Las consecuencias de su incumplimiento pueden ser de carácter laboral, civil o penal. Las personas que trabajan en Kapsch TrafficCom tienen acceso a todas las directrices vigentes a través de la intranet y de la plataforma HSSEQ.

En Kapsch TrafficCom se han definido canales de notificación para informar de indicios o sospechas de incumplimiento de las disposiciones; véase la información sobre los mecanismos de denuncia y de investigación.

Los socios comerciales de Kapsch TrafficCom son sometidos a una evaluación de riesgos relacionada con la corrupción, basada en el nivel de riesgo, tanto antes de iniciar la relación comercial como durante la misma. Mediante una herramienta electrónica de evaluación de cumplimiento normativo (Compliance Screening Tool) es posible realizar evaluaciones de riesgo exhaustivas, así como un seguimiento continuo. Además, en el marco de la autoevaluación de los nuevos proveedores —en función de la categoría de riesgo—, el socio comercial debe facilitar información obligatoria en materia de cumplimiento.

Tanto el Responsable de Cumplimiento del Grupo como el departamento de Auditoría Interna están, en cualquier caso, separados de la cadena de mando implicada en las investigaciones de infracciones relacionadas con la corrupción y el soborno y, en caso de conflicto, solo rinden cuentas ante el director general de Kapsch TrafficCom AG. Además, disponen de otra línea jerárquica en el marco de su información al Comité de Auditoría. Los responsables de la investigación de casos que entren en el ámbito de aplicación de una ley de protección de denunciantes de un Estado miembro de la UE están, por las propias obligaciones legales, exentos de recibir instrucciones en el marco de estos asuntos.

Independientemente de las líneas de información descritas anteriormente, el departamento de Auditoría Interna transmite en todo caso los resultados de sus investigaciones al Consejo de Administración en pleno, al Comité de Auditoría y a los directivos pertinentes.

### **Sensibilización y formación.**

El Código de Conducta del Grupo Kapsch, así como el Código de Conducta para proveedores, están disponibles públicamente en el sitio web. Todas las directrices internas, las descripciones de procesos y las personas de contacto están a disposición de los empleados tanto en la intranet como en la plataforma interna de HSSEQ. Además, los contenidos relevantes se imparten en cursos de formación. Las estrategias y los contenidos también se transmiten en el marco de la actividad de asesoramiento interno que lleva a cabo el Responsable de Cumplimiento del Grupo, entre otras cosas, mediante las denominadas reuniones de riesgo y sensibilización con los puestos de mayor riesgo y de especial responsabilidad.

Cada año se imparte una formación en línea obligatoria a nivel de todo el grupo sobre la lucha contra la corrupción dirigida al personal administrativo. Además de las implicaciones sociales de la corrupción, así como de los principios y definiciones fundamentales en el marco de la lucha contra la corrupción, también se imparten las normas de conducta recogidas en la directiva marco interna relativa a la prevención de la corrupción. La formación se centra en el afianzamiento de los conocimientos sobre las conductas permitidas y prohibidas en general, los límites internos en materia de regalos e invitaciones, así como los requisitos de autorización. La formación dura entre 15 y 20 minutos y está disponible en inglés, alemán y español. La tasa de finalización de la formación es del 96%, cifra alcanzada a finales de junio de 2025 (2024/25: 97%). El 100% de los puestos de riesgo completó el programa de formación durante el ejercicio objeto del informe (2024/25: 82%).

Durante el período objeto del informe, todos los miembros del Consejo de Administración y del Consejo de Supervisión recibieron formación a través de un curso en línea sobre anticorrupción, en el que se abordaron las implicaciones sociales, los principios fundamentales y las definiciones en el marco de la lucha contra la corrupción, así como los contenidos de la directiva marco del grupo para la prevención de la corrupción, incluido el tratamiento de los obsequios e invitaciones prescrito en el marco del sistema de cumplimiento normativo. Desde el ejercicio 2024/25, los miembros del Consejo de Administración y del Consejo de Supervisión reciben esta formación anualmente.

### **Cifras clave y objetivos.**

#### **Casos de corrupción o soborno (G1-4).**

Durante el período del informe, al igual que en el ejercicio 2024/25, no se registraron (0) casos confirmados, ni (0) condenas, ni (0) multas en relación con infracciones de la normativa sobre corrupción y soborno.

**Influencia política y actividades de lobbying (G1-5).**

Kapsch TrafficCom mantiene un diálogo continuo con representantes de intereses políticos y responsables de la toma de decisiones; el marco aplicable a nivel de toda la empresa para ello lo constituye la Directiva sobre actividades de presión, que también abarca las actividades de ventas en el ámbito público.

Este intercambio se centra en temas relevantes para el modelo de negocio de Kapsch TrafficCom. Entre ellos se incluyen la interoperabilidad de los equipos de peaje y de determinados equipos de gestión del tráfico, así como la compatibilidad con dichos dispositivos. Además, Kapsch TrafficCom defiende las ventajas socioeconómicas del cobro de peajes y de las tecnologías asociadas, así como los beneficios de los sistemas inteligentes de gestión del tráfico para la seguridad vial. Estos temas se corresponden también con los IRO esenciales identificados en el análisis de materialidad. La empresa cuenta para ello con expertos en actividades de normalización y asuntos de la UE. La supervisión de las actividades de lobbying es competencia del Consejo de Administración.

En los ejercicios 2024/25 y 2025/26, Kapsch TrafficCom abonó las siguientes cuotas de afiliación o de participación, tanto obligatorias por ley como voluntarias:

| en miles de EUR                                                                                                    | 2024/25 | 2025/26 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|
| ASECAP (Asociación Europea de Concesionarios de Autopistas y Obras de Peaje)                                       | 21      | 23      |
| ERTICO (Organización Europea de Coordinación de la Implementación de la Telemática en el Transporte por Carretera) | 29      | 29      |
| Consortio de Comunicación Car-to-Car                                                                               | 28      | 28      |
| Asociación Industrial                                                                                              | 55      | 29      |
| Asociación del Sector Eléctrico y Electrónico                                                                      | 13      | 13      |
| Pro Mobilität – Iniciativa para las Infraestructuras de Transporte, asociación sin ánimo de lucro                  | 3       | 3       |
| Grupo de interés DSRC                                                                                              | 1       | 1       |

ASECAP es la Asociación Europea de Concesionarios de Peajes, de la que Kapsch TrafficCom es miembro asesor. La asociación ERTICO organiza colaboraciones de investigación de la UE sobre sistemas de transporte inteligentes, mientras que Car 2 Car lidera la elaboración de las especificaciones para aplicaciones de vehículos conectados. Pro Mobilität es una asociación que persigue el objetivo de un transporte sostenible. El Grupo de Interés DSRC representa a los fabricantes de dispositivos de peaje CEN DSRC; Kapsch TrafficCom ocupa actualmente la presidencia de esta asociación.

Kapsch TrafficCom no realiza aportaciones económicas ni en especie a partidos políticos. Desde 2012, Kapsch TrafficCom figura en la Unión Europea en el Registro de Transparencia de la UE (número de registro 71160189926-80), desde 2013 en Austria en el Registro de Lobbying y Defensa de Intereses (LIVR-00099) y, desde 2022, en Alemania en el Registro de Lobbying del Bundestag alemán (número de registro R003317).

Ningún miembro de los órganos de dirección y supervisión había ocupado un cargo similar en la administración pública o en organismos reguladores durante los dos años anteriores a su nombramiento.

**Prácticas de pago (G1-6).**

Kapsch TrafficCom acuerda con sus proveedores plazos de pago individuales, que suelen oscilar entre 30 y 60 días y que no varían en función del tamaño de los proveedores.

Durante el ejercicio objeto del informe, por motivos de gestión de tesorería, no siempre se logró cumplir con el compromiso de la propia empresa de realizar los pagos puntualmente. Esto también estuvo relacionado con la transición a un nuevo sistema ERP (Enterprise Resource Planning, planificación de recursos empresariales). A lo largo del año se logró mejorar de nuevo el flujo de trabajo correspondiente; además, Kapsch TrafficCom se comunicó de forma proactiva con los proveedores para acordar las mejores soluciones o planes de pago posibles. El objetivo es que, en el futuro, todas las facturas de los proveedores se paguen, en la medida de lo posible, puntualmente. En relación con el incumplimiento de los indicadores financieros (covenants) producido durante el período del informe y los riesgos de financiación y de liquidez resultantes, se remite a lo expuesto en >> *estados financieros consolidados, capítulo 1.4 «Información sobre la hipótesis de continuidad de la empresa (supuesto de continuidad)», 24 «Pasivos financieros corrientes y no corrientes», 33.3 «Riesgo de liquidez», 34 «Gestión del capital» y 37 «Hechos posteriores al cierre del balance».*

Para el cálculo de los datos se han tenido en cuenta todas las facturas registradas en los sistemas ERP Infor y Navision que se liquidaron en los ejercicios 2024/25 y 2025/26.

|                                                                                                                           | 2024/25 | 2025/26 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|
| Número de procedimientos judiciales pendientes por demora en el pago                                                      | 0       | 0       |
| Tiempo medio que tarda la empresa en liquidar una factura desde el inicio del plazo de pago contractual o legal (en días) | 10      | 13      |

|                                                       | 2024/25 | 2025/26 |
|-------------------------------------------------------|---------|---------|
| ≤ 30 días antes del vencimiento                       | 1%      | 1%      |
| entre 30 días antes y 30 días después del vencimiento | 80%     | 85%     |
| entre 30 y 60 días después del vencimiento            | 11%     | 8%      |
| entre 60 y 90 días después del vencimiento            | 4%      | 3%      |
| ≥ 90 días después del vencimiento                     | 4%      | 3%      |

Viena, 27 de julio de 2026

El Consejo de Administración



Georg Kapsch  
Presidente del Consejo  
de Administración



Alfredo Escribá Gallego  
Miembro del Consejo  
de Administración



Samuel Kapsch  
Miembro del Consejo  
de Administración

# ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS.

*Componentes principales de las cuentas anuales.*

## Estado del resultado global consolidado.

| en EUR                                                                                                        | Nota explicativa | 2024/25 ajustado*  | 2025/26            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------|--------------------|
| Ingresos por ventas                                                                                           | 2                | 530.315.531        | 430.569.203        |
| Otros ingresos de explotación*                                                                                | 3                | 29.664.697         | 53.903.198         |
| Variación de las existencias de productos terminados y productos en curso                                     | 4                | 1.421.969          | 221.785            |
| Gastos en materiales y otros servicios de producción contratados                                              | 5                | -198.649.575       | -164.089.424       |
| Gastos de personal                                                                                            | 6                | -250.582.421       | -230.773.393       |
| Otros gastos de explotación*                                                                                  | 7                | -94.021.123        | -86.346.850        |
| Resultado proporcional de empresas asociadas y empresas conjuntas                                             | 14               | 5.647.543          | 17.152.451         |
| <b>Resultado de las actividades de explotación antes de amortizaciones y pérdidas por deterioro (EBITDA)*</b> |                  | <b>23.796.621</b>  | <b>20.636.969</b>  |
| Gastos por amortizaciones ordinarias                                                                          | 8                | -16.489.060        | -12.997.302        |
| Deterioros                                                                                                    | 8                | 0                  | -2.056.176         |
| <b>Resultado de las actividades de explotación (EBIT)*</b>                                                    |                  | <b>7.307.560</b>   | <b>5.583.491</b>   |
| Ingresos financieros                                                                                          | 9                | 5.356.835          | 6.225.212          |
| Gastos financieros                                                                                            | 9                | -22.258.523        | -17.590.594        |
| <b>Resultado financiero</b>                                                                                   |                  | <b>-16.901.689</b> | <b>-11.365.383</b> |
| <b>Resultado antes de impuestos*</b>                                                                          |                  | <b>-9.594.128</b>  | <b>-5.781.892</b>  |
| Impuestos sobre beneficios                                                                                    | 10               | 1.243.681          | -11.209.019        |
| <b>Resultado del ejercicio*</b>                                                                               |                  | <b>-8.350.448</b>  | <b>-16.990.910</b> |
| de los cuales, atribuibles a los accionistas de la sociedad*                                                  |                  | -12.105.642        | -18.707.039        |
| de los cuales, participaciones no dominantes                                                                  | 31               | 3.755.194          | 1.716.129          |
| <b>Resultado del periodo por acción, atribuible a los accionistas de la sociedad</b>                          |                  |                    |                    |
| diluido = no diluido*                                                                                         |                  | -0,85              | -1,31              |
| <b>Otros resultados</b>                                                                                       |                  |                    |                    |
| Diferencias de conversión de divisas*                                                                         |                  | 4.868.598          | 1.730.559          |
| Diferencias de conversión de moneda derivadas de inversiones netas en un negocio en el extranjero             |                  | -24.726            | -3.707.647         |
| Impuestos sobre partidas que se reclasifican en el resultado del ejercicio                                    |                  | 5.687              | 852.759            |
| <b>Total de partidas que posteriormente se reclasifican en el resultado del ejercicio*</b>                    |                  | <b>4.849.559</b>   | <b>-1.124.329</b>  |
| <b>Total de partidas que posteriormente no se reclasifican en el resultado del ejercicio</b>                  |                  | <b>-922.800</b>    | <b>112.619</b>     |
| <b>Otros resultados del ejercicio después de impuestos*</b>                                                   | 11               | <b>3.926.759</b>   | <b>-1.011.710</b>  |
| <b>Resultado global del periodo*</b>                                                                          |                  | <b>-4.423.690</b>  | <b>-18.002.621</b> |
| de los cuales, atribuibles a los accionistas de la sociedad*                                                  |                  | -6.257.394         | -19.486.702        |
| de los cuales, participaciones no dominantes                                                                  | 31               | 1.833.704          | 1.484.081          |

<sup>1</sup> Véase la nota 30 sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error, de conformidad con la NIC 8

## Balance consolidado.

| en EUR                                                                               | Nota | 31 de marzo<br>de 2025 ajus-<br>tado* | 31 de marzo<br>de 2026 |
|--------------------------------------------------------------------------------------|------|---------------------------------------|------------------------|
| <b>ACTIVO</b>                                                                        |      |                                       |                        |
| Inmovilizado material                                                                | 12   | 43.058.062                            | 37.157.123             |
| Activos intangibles                                                                  | 13   | 27.135.848                            | 26.807.416             |
| Participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas                           | 14   | 18.676.639                            | 23.005.860             |
| Otros activos financieros a largo plazo y participaciones                            |      | 3.419.026                             | 3.486.590              |
| Activos contractuales a largo plazo derivados de contratos con clientes              | 20   | 846.599                               | 1.145.763              |
| Otros activos a largo plazo <sup>1)</sup>                                            | 16   | 5.707.025                             | 10.318.864             |
| Activos por impuestos diferidos                                                      | 17   | 53.359.425                            | 47.411.733             |
| <b>Activos a largo plazo</b>                                                         |      | <b>152.202.624</b>                    | <b>149.333.349</b>     |
| Existencias                                                                          | 18   | 49.031.685                            | 39.861.706             |
| Cuentas por cobrar por ventas y servicios y otros activos corrientes <sup>1)</sup> * | 19   | 115.377.133                           | 115.682.019            |
| Activos contractuales a corto plazo derivados de contratos con clientes              | 20   | 73.037.459                            | 44.935.856             |
| Activos fiscales a corto plazo                                                       |      | 5.479.596                             | 5.533.360              |
| Otros activos financieros a corto plazo                                              |      | 1.358.103                             | 1.265.645              |
| Efectivo y equivalentes                                                              | 21   | 47.805.545                            | 23.248.974             |
| Activos mantenidos para la venta                                                     | 22   | 4.947.796                             | 3.752.895              |
| <b>Activos corrientes*</b>                                                           |      | <b>297.037.317</b>                    | <b>234.280.455</b>     |
| <b>TOTAL ACTIVO*</b>                                                                 |      | <b>449.239.940</b>                    | <b>383.613.803</b>     |
| <b>CAPITAL PROPIO</b>                                                                |      |                                       |                        |
| Capital social                                                                       | 23   | 14.300.000                            | 14.300.000             |
| Reserva de capital                                                                   | 23   | 127.686.238                           | 127.686.238            |
| Resultado del balance del grupo y otras reservas*                                    | 23   | -58.122.956                           | -77.609.657            |
| <b>Capital y reservas atribuibles a los accionistas de la sociedad*</b>              |      | <b>83.863.282</b>                     | <b>64.376.580</b>      |
| Participaciones no dominantes                                                        | 23   | 1.970.933                             | 3.455.013              |
| <b>TOTAL DEL CAPITAL PROPIO*</b>                                                     |      | <b>85.834.215</b>                     | <b>67.831.593</b>      |
| <b>PASIVOS</b>                                                                       |      |                                       |                        |
| Pasivos financieros a largo plazo                                                    | 24   | 96.413.049                            | 0                      |
| Pasivos por arrendamiento a largo plazo                                              | 25   | 24.579.863                            | 20.695.549             |
| Obligaciones a largo plazo derivadas de prestaciones a los empleados                 | 26   | 21.253.071                            | 20.363.120             |
| Provisiones a largo plazo                                                            | 27   | 1.564.681                             | 735.016                |
| Pasivos contractuales a largo plazo derivados de contratos con clientes              | 20   | 8.745.446                             | 9.341.813              |
| Otros pasivos a largo plazo                                                          |      | 255.062                               | 236.093                |
| Pasivos por impuestos diferidos                                                      | 17   | 1.357.916                             | 1.277.197              |
| <b>Pasivos a largo plazo</b>                                                         |      | <b>154.169.088</b>                    | <b>52.648.789</b>      |
| Pasivos financieros a corto plazo                                                    | 24   | 21.977.192                            | 110.156.380            |
| Pasivos por arrendamiento a corto plazo                                              | 25   | 7.674.129                             | 7.064.537              |
| Deudas por suministros y servicios                                                   |      | 58.794.215                            | 55.294.380             |
| Pasivos contractuales a corto plazo derivados de contratos con clientes              | 20   | 43.569.341                            | 32.713.144             |
| Provisiones a corto plazo                                                            | 27   | 20.387.903                            | 12.393.091             |
| Pasivos fiscales a corto plazo                                                       |      | 6.558.772                             | 4.001.286              |
| Otros pasivos y cuentas de regularización                                            | 28   | 46.797.175                            | 37.531.071             |
| Pasivos mantenidos para la venta                                                     | 22   | 3.477.909                             | 3.979.531              |
| <b>Pasivos a corto plazo</b>                                                         |      | <b>209.236.637</b>                    | <b>263.133.420</b>     |
| <b>TOTAL PASIVO</b>                                                                  |      | <b>363.405.725</b>                    | <b>315.782.209</b>     |
| <b>TOTAL DEL PASIVO*</b>                                                             |      | <b>449.239.940</b>                    | <b>383.613.803</b>     |

<sup>1)</sup> Las cuentas por cobrar no corrientes y corrientes por arrendamiento no se muestran por separado en el balance debido a su carácter inmaterial, sino que se incluyen en «Otros activos a largo plazo» y en «Cuentas por cobrar por ventas y servicios y otros activos a corto plazo».

<sup>2)</sup> Véase la nota 30 sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error, de conformidad con la NIC 8

## Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado.

| en EUR                                                                                                                 | Capital inicial   | Reserva            | Otras reservas     | Balance beneficio/pérdida | A los de la sociedad imputables | No participaciones | Total del capital propio |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------|--------------------|---------------------------|---------------------------------|--------------------|--------------------------|
| <b>A 31 de marzo de 2024</b>                                                                                           | <b>14.300.000</b> | <b>127.686.238</b> | <b>-45.926.130</b> | <b>-5.939.433</b>         | <b>90.120.675</b>               | <b>-6.697.811</b>  | <b>83.422.864</b>        |
| <b>Resultado del ejercicio (ajustado*)</b>                                                                             | <b>0</b>          | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>-12.105.642</b>        | <b>-12.105.642</b>              | <b>3.755.194</b>   | <b>-8.350.448</b>        |
| <b>Otros resultados del periodo (ajustado*):</b>                                                                       | <b>0</b>          | <b>0</b>           | <b>5.848.250</b>   | <b>0</b>                  | <b>5.848.250</b>                | <b>-1.921.490</b>  | <b>3.926.759</b>         |
| Diferencias de conversión de divisas (ajustadas*)                                                                      | 0                 | 0                  | 6.771.049          | 0                         | 6.771.049                       | -1.921.490         | 4.849.559                |
| Revalorizaciones de obligaciones derivadas de prestaciones a los empleados tras la finalización de la relación laboral | 0                 | 0                  | -922.800           | 0                         | -922.800                        | 0                  | -922.800                 |
| <b>Operaciones con Socios y Propietarios:</b>                                                                          | <b>0</b>          | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>                  | <b>0</b>                        | <b>6.835.040</b>   | <b>6.835.040</b>         |
| Efectos derivados de la variación del perímetro de consolidación                                                       | 0                 | 0                  | 0                  | 0                         | 0                               | 6.835.040          | 6.835.040                |
| <b>A 31 de marzo de 2025 (ajustado*)</b>                                                                               | <b>14.300.000</b> | <b>127.686.238</b> | <b>-40.077.879</b> | <b>-18.045.077</b>        | <b>83.863.282</b>               | <b>1.970.933</b>   | <b>85.834.215</b>        |
| <b>Resultado del ejercicio</b>                                                                                         | <b>0</b>          | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>-18.707.039</b>        | <b>-18.707.039</b>              | <b>1.716.129</b>   | <b>-16.990.910</b>       |
| <b>Otros resultados del periodo:</b>                                                                                   | <b>0</b>          | <b>0</b>           | <b>-779.662</b>    | <b>0</b>                  | <b>-779.662</b>                 | <b>-232.048</b>    | <b>-1.011.710</b>        |
| Diferencias de conversión de divisas                                                                                   | 0                 | 0                  | -892.281           | 0                         | -892.281                        | -232.048           | -1.124.329               |
| Revalorizaciones de pasivos derivadas de prestaciones a los empleados tras la finalización de la relación laboral      | 0                 | 0                  | 112.619            | 0                         | 112.619                         | 0                  | 112.619                  |
| <b>Operaciones con Socios y Propietarios:</b>                                                                          | <b>0</b>          | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>                  | <b>0</b>                        | <b>0</b>           | <b>0</b>                 |
| Efectos derivados de la variación del perímetro de consolidación                                                       | 0                 | 0                  | 0                  | 0                         | 0                               | 0                  | 0                        |
| <b>A 31 de marzo de 2026</b>                                                                                           | <b>14.300.000</b> | <b>127.686.238</b> | <b>-40.857.542</b> | <b>-36.752.116</b>        | <b>64.376.581</b>               | <b>3.455.013</b>   | <b>67.831.593</b>        |

<sup>1)</sup> Véase la nota 30 sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error, de conformidad con la NIC 8

Los detalles sobre el patrimonio neto se recogen en la nota 23, y la información sobre el perímetro de consolidación, en la nota 30.

## Estado de flujos de efectivo consolidado.

| en EUR                                                                                                                                                                                  | Nota | 2024/25<br>ajustado* | 2025/26            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|----------------------|--------------------|
| <b>Resultado de las actividades de explotación*</b>                                                                                                                                     |      | <b>7.307.560</b>     | <b>5.583.491</b>   |
| Amortizaciones según plan                                                                                                                                                               | 8    | 16.489.060           | 12.997.302         |
| Deterioros                                                                                                                                                                              | 8    | 0                    | 2.056.176          |
| Variación de las obligaciones por prestaciones a los empleados tras la finalización de la relación laboral                                                                              |      | -1.709.756           | -1.366.363         |
| Variación de las cuentas por cobrar a largo plazo, los activos contractuales a largo plazo derivados de contratos con clientes y otros activos a largo plazo                            |      | 2.008.787            | -3.138.909         |
| Variación de los pasivos a largo plazo por operaciones comerciales, pasivos contractuales a largo plazo derivados de contratos con clientes y otros pasivos y provisiones a largo plazo |      | 1.613.173            | -169.497           |
| Pagos netos por impuestos sobre beneficios                                                                                                                                              |      | -2.590.921           | -4.477.478         |
| Ingresos por intereses                                                                                                                                                                  |      | 1.257.159            | 1.245.288          |
| Resultado proporcional de empresas asociadas y empresas conjuntas                                                                                                                       |      | -5.647.543           | -17.152.451        |
| Otros (neto)*                                                                                                                                                                           |      | 1.335.650            | -3.426.821         |
| <b>Flujo de caja procedente del resultado*</b>                                                                                                                                          |      | <b>20.063.169</b>    | <b>-7.849.261</b>  |
| Variación del capital circulante neto:                                                                                                                                                  |      |                      |                    |
| Variación de las cuentas por cobrar, activos contractuales a corto plazo derivados de contratos con clientes y otros activos a corto plazo*                                             |      | 13.237.929           | 20.308.449         |
| Variación de las existencias                                                                                                                                                            |      | -1.584.872           | 9.156.431          |
| Variación de las cuentas por pagar, las obligaciones contractuales a corto plazo derivadas de contratos con clientes y otras obligaciones a corto plazo                                 |      | -2.014.853           | -23.851.851        |
| Variación de las provisiones a corto plazo                                                                                                                                              |      | -2.030.300           | -8.009.991         |
| <b>Variación del capital circulante neto*</b>                                                                                                                                           |      | <b>7.607.904</b>     | <b>-2.396.962</b>  |
| <b>Flujo de caja de las actividades de explotación</b>                                                                                                                                  |      | <b>27.671.072</b>    | <b>-10.246.223</b> |
| Adquisición de inmovilizados materiales                                                                                                                                                 | 12   | -6.162.347           | -3.521.266         |
| Adquisición de activos intangibles                                                                                                                                                      | 13   | -1.551.054           | -2.240.335         |
| Adquisición de valores, participaciones y otras inversiones financieras a largo plazo                                                                                                   |      | -1.202.920           | -393.914           |
| Pagos por la adquisición de participaciones en sociedades consolidadas por el método de puesta en equivalencia                                                                          |      | -78.604              | 0                  |
| Pagos por la venta de participaciones y la liquidación de filiales                                                                                                                      |      | -1.457.585           | 3.632.483          |
| Ingresos por la venta de inmovilizados materiales                                                                                                                                       |      | 132.822              | 296.680            |
| Ingresos por la venta de activos intangibles                                                                                                                                            |      | 234                  | 0                  |
| Ingresos por la venta de valores y otros activos financieros, incluidos los procedentes de arrendamientos financieros                                                                   |      | 1.364.527            | 1.445.483          |
| Dividendos de sociedades consolidadas por el método de puesta en equivalencia                                                                                                           |      | 2.500.000            | 12.717.817         |
| <b>Flujo de caja de las actividades de inversión</b>                                                                                                                                    |      | <b>-6.454.927</b>    | <b>11.936.948</b>  |
| <b>Flujo de caja libre<sup>1)</sup></b>                                                                                                                                                 |      | <b>21.216.145</b>    | <b>1.690.725</b>   |
| Aumento de los pasivos financieros a largo plazo                                                                                                                                        | 24   | 47.110.538           | 0                  |
| Aumento de los pasivos financieros a corto plazo                                                                                                                                        | 24   | 5.632.606            | 6.898.492          |
| Disminución de los pasivos financieros a corto plazo                                                                                                                                    | 24   | -37.474.824          | -15.604.352        |
| Amortización de pasivos por arrendamiento financiero                                                                                                                                    | 25   | -9.972.719           | -8.221.612         |
| Intereses pagados                                                                                                                                                                       |      | -11.826.261          | -8.504.901         |
| <b>Flujo de caja de las actividades de financiación</b>                                                                                                                                 |      | <b>-6.530.660</b>    | <b>-25.432.373</b> |
| Saldo inicial de efectivo y equivalentes                                                                                                                                                |      | 33.376.358           | 47.805.545         |
| Variación del saldo de recursos financieros <sup>2)</sup>                                                                                                                               |      | 14.685.486           | -23.741.647        |
| Efectos de las variaciones en los tipos de cambio                                                                                                                                       |      | 8.947                | -896.186           |
| Activos mantenidos para la venta                                                                                                                                                        | 22   | -265.246             | 81.262             |
| <b>Saldo final de recursos financieros</b>                                                                                                                                              | 21   | <b>47.805.545</b>    | <b>23.248.974</b>  |

<sup>1)</sup> Flujo de caja de las actividades de explotación + flujo de caja de las actividades de inversión

<sup>2)</sup> Flujo de caja libre + flujo de caja de las actividades de financiación

<sup>3)</sup> Véase la nota 30 sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error, de conformidad con la NIC 8

# Notas a los estados financieros consolidados.

## Resumen.

|                                                                                                                    |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Generalidades</b>                                                                                               | <b>157</b> |
| 1 – Información general.                                                                                           | 157        |
| <b>Estado del resultado global consolidado</b>                                                                     | <b>160</b> |
| 2 – Información por segmentos.                                                                                     | 160        |
| 3 – Otros ingresos de explotación.                                                                                 | 162        |
| 4 – Variaciones en las existencias de productos terminados, productos en curso y servicios aún no facturables      | 163        |
| 5 – Gastos en material y otros servicios de producción adquiridos.                                                 | 163        |
| 6 – Gastos de personal.                                                                                            | 163        |
| 7 – Otros gastos de explotación.                                                                                   | 164        |
| 8 – Gastos por amortizaciones y pérdidas por deterioro.                                                            | 164        |
| 9 – Resultado financiero.                                                                                          | 165        |
| 10 – Impuestos sobre los beneficios.                                                                               | 165        |
| 11 – Otros resultados del ejercicio.                                                                               | 166        |
| <b>Balance consolidado</b>                                                                                         | <b>167</b> |
| 12 – Inmovilizado material.                                                                                        | 167        |
| 13 – Activos intangibles.                                                                                          | 168        |
| 14 – Participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas.                                                   | 172        |
| 15 – Instrumentos financieros.                                                                                     | 177        |
| 16 – Otros activos a largo plazo.                                                                                  | 179        |
| 17 – Activos y pasivos por impuestos diferidos.                                                                    | 180        |
| 18 – Existencias.                                                                                                  | 181        |
| 19 – Cuentas por cobrar por ventas y servicios y otros activos a corto plazo.                                      | 182        |
| 20 – Activo contractual y pasivo contractual.                                                                      | 183        |
| 21 – Efectivo y equivalentes de efectivo.                                                                          | 183        |
| 22 – Activos y pasivos mantenidos para la venta.                                                                   | 184        |
| 23 – Capital propio.                                                                                               | 184        |
| 24 – Pasivos financieros corrientes y no corrientes.                                                               | 185        |
| 25 – Pasivos por arrendamiento.                                                                                    | 188        |
| 26 – Pasivos a largo plazo derivados de prestaciones a los empleados.                                              | 190        |
| 27 – Provisiones.                                                                                                  | 193        |
| 28 – Otros pasivos y cuentas de regularización.                                                                    | 195        |
| 29 – Pasivos contingentes y otras obligaciones, así como información sobre la tasa de infraestructura en Alemania. | 195        |
| <b>Varios</b>                                                                                                      | <b>196</b> |
| 30 – Participaciones en filiales.                                                                                  | 196        |
| 31 – Participaciones no dominantes.                                                                                | 201        |
| 32 – Relaciones con personas y empresas vinculadas.                                                                | 204        |
| 33 – Gestión de riesgos.                                                                                           | 207        |
| 34 – Gestión del capital.                                                                                          | 210        |
| 35 – Criterios de contabilización y valoración.                                                                    | 213        |
| 36 – Resultado por acción.                                                                                         | 229        |
| 37 – Hechos posteriores al cierre del balance.                                                                     | 230        |
| 38 – Datos adicionales.                                                                                            | 232        |

## **1 Información general.**

Kapsch TrafficCom es un proveedor internacional de tecnologías, soluciones y servicios de vanguardia en el ámbito de los sistemas de transporte inteligentes (Intelligent Transportation Systems, ITS). Estos sistemas facilitan y optimizan el tráfico utilizando tecnologías de la información y la comunicación.

El Grupo Kapsch TrafficCom opera en dos segmentos: peaje y gestión del tráfico.

### **Peaje.**

Este segmento abarca la construcción, así como la explotación técnica y comercial de sistemas de peaje. Por lo general, los proyectos son objeto de licitación y adjudicación por parte de organismos públicos o concesionarios privados. Los sistemas de peaje pueden abarcar desde carriles individuales o tramos de carretera hasta redes viarias de ámbito nacional. La fabricación y adquisición de componentes, tanto para la ampliación y adaptación de los sistemas instalados por Kapsch TrafficCom como para terceros, complementan la cartera de servicios, que se completa con servicios de peaje para clientes empresariales y particulares.

### **Gestión del tráfico.**

Este segmento abarca principalmente la instalación y la explotación de sistemas y soluciones para la gestión del tráfico y el comportamiento de la movilidad, así como el negocio de componentes asociado. El enfoque estratégico se centra en los ámbitos de la optimización del tráfico, la inteligencia para la toma de decisiones (análisis, simulación y previsión del tráfico), así como la explotación de plataformas y servicios de movilidad. Una de las bases para ello es el aprovechamiento del creciente volumen de datos para el análisis, la simulación y la gestión inteligente de los flujos de tráfico y el comportamiento de la movilidad. Los clientes del segmento de gestión del tráfico son principalmente organismos públicos, aunque también hay empresas privadas.

### **1.1 Estructura del grupo y perímetro de consolidación.**

La sociedad matriz (empresa informante) de este grupo es Kapsch TrafficCom AG. Se trata de una sociedad anónima, inscrita y con domicilio social en Am Europlatz 2, 1120 Viena, Austria.

A 31 de marzo de 2026, el 63,3 % de las acciones de Kapsch TrafficCom AG estaban en manos de KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, con sede en Viena. Esta sociedad es una filial al 100% de DATAX HandelsgmbH, con sede en Viena. Es la sociedad dominante máxima de Kapsch TrafficCom AG y la sociedad matriz del Grupo Kapsch. Las acciones de Kapsch TrafficCom AG cotizan desde el 26 de junio de 2007 en el segmento Prime Market de la Bolsa de Viena.

El perímetro de consolidación, así como los cambios en el mismo, se recogen en la nota 30.

### **1.2 Bases de la elaboración.**

Los estados financieros consolidados a 31 de marzo de 2026 se han elaborado en aplicación del artículo 245a del Código Mercantil austriaco (UGB), de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) y con las interpretaciones del Comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS IC), tal y como son de aplicación en la Unión Europea (UE).

A efectos de claridad, los importes se redondean y, salvo que se indique lo contrario, se expresan en miles de EUR. No obstante, para los cálculos se utilizan los importes exactos, incluidas las cifras no mostradas, por lo que pueden producirse diferencias de redondeo.

### **1.3 Criterios de contabilización y valoración.**

Los principios de contabilidad y valoración aplicados en los estados financieros consolidados se han mantenido sin cambios respecto al ejercicio anterior y se han complementado con nuevos principios de aplicación obligatoria a partir de este ejercicio. La nota 35 contiene una descripción detallada de todos los principios de contabilidad y valoración, incluidos los de nueva aplicación.

#### 1.4 Información sobre la hipótesis de continuidad de la empresa (supuesto de continuidad).

La dirección ha evaluado la capacidad de continuidad del Grupo basándose en la planificación actual de financiación y liquidez, así como en las medidas previstas para estabilizar la situación económica. Según esta evaluación, se espera que el Grupo, a pesar de las incertidumbres existentes en relación con la aplicación de dichas medidas, disponga de recursos suficientes para continuar con su actividad empresarial. Por lo tanto, los estados financieros consolidados se han elaborado partiendo del supuesto de la continuidad de la empresa (supuesto de empresa en funcionamiento). La evaluación del supuesto de empresa en funcionamiento constituye una hipótesis fundamental de la dirección y está sujeta a incertidumbres.

En el ejercicio 2025/26 se produjo un descenso de los ingresos mayor de lo previsto debido a aplazamientos significativos de proyectos ajenos al control del Grupo, retrasos en las licitaciones y una depreciación continuada del dólar estadounidense frente al euro, por lo que la evolución operativa quedó muy por debajo de las previsiones presupuestarias. Las medidas de ahorro de costes puestas en marcha durante el ejercicio en las distintas áreas de la empresa, incluidas las medidas de personal, no fueron suficientes para compensar el descenso de los ingresos. Además, el Grupo no ha cumplido los compromisos acordados en el marco de la última refinanciación a fecha de cierre del balance, el 31 de marzo de 2026 (véanse más detalles al respecto en la nota 24 «Pasivos financieros corrientes y no corrientes», así como en la nota 34 «Gestión del capital»).

A la fecha de cierre del balance, 31 de marzo de 2026, no se había obtenido ninguna exención por parte de los bancos financiadores. En consecuencia, los pasivos financieros por importe de 110,2 millones de euros se contabilizan como pasivos financieros a corto plazo en el balance consolidado (31 de marzo de 2025: 22,0 millones de euros a corto plazo, 96,4 millones de euros a largo plazo). A la fecha de cierre del balance, 31 de marzo de 2026, los pasivos a corto plazo (263,1 millones de euros) superan a los activos a corto plazo (234,3 millones de euros) en 28,9 millones de euros. Los activos líquidos a 31 de marzo de 2026 ascienden a 23,2 millones de euros (31 de marzo de 2025: 47,8 millones de euros).

Para mitigar los efectos económicos negativos, el Grupo está trabajando, junto con asesores, en un plan de reestructuración y en una revisión independiente del negocio («Restrukt-IBR»), que posteriormente darán lugar a un plan de refinanciación con los bancos financiadores. Además, se reforzará el equipo directivo para llevar a cabo la reestructuración de forma rápida y satisfactoria. Las medidas ya puestas en marcha tienen como objetivo principal una mayor reducción de la base de costes mediante la focalización en el proceso de licitación y el aumento de la eficiencia en la organización a nivel mundial, con el fin de mejorar de forma sostenible la liquidez y la situación de resultados. Posteriormente, está previsto enajenar activos y áreas que no forman parte del negocio principal mediante procesos de fusiones y adquisiciones.

Un elemento esencial del plan de refinanciación es la firma de acuerdos para la reestructuración de los pasivos financieros pendientes de la sociedad matriz Kapsch TrafficCom AG, por un importe de 90,5 millones de euros, así como la suspensión de los pagos semestrales de amortización con vencimiento el 30 de septiembre de 2026, por un importe de aproximadamente 5 millones de euros, al 31 de marzo de 2027 por un importe de aproximadamente 5 millones de euros y al 30 de septiembre de 2027 por un importe de aproximadamente 5 millones de euros, así como una renegociación de la deuda del préstamo mediante pagaré pendiente a la fecha del balance, por un importe nominal de 8,5 millones de euros, hasta el 31 de marzo de 2028.

Antes de la fecha de cierre del balance, se iniciaron negociaciones con los bancos financiadores y con los acreedores del préstamo mediante pagaré para alcanzar un acuerdo de moratoria y una nueva refinanciación de los pasivos financieros pendientes, incluido el préstamo mediante pagaré. El 1 de julio de 2026 se celebró un acuerdo de moratoria con los bancos financiadores y los acreedores del préstamo mediante pagaré y, posteriormente, el 26 de julio de 2026, se acordó de forma vinculante un memorándum sobre la prórroga del acuerdo de moratoria y la refinanciación de los pasivos financieros pendientes, incluido el préstamo mediante pagaré (véanse la nota 33.3. Riesgo de liquidez, nota 34 «Gestión del capital» y nota 37 «Hechos posteriores al cierre del balance» en lo que respecta a la estructura, las condiciones y los puntos clave de dichos acuerdos).

La dirección parte de la base de que este plan de reestructuración se aplicará según lo previsto y de que se cumplirán las condiciones y los compromisos acordados en el acuerdo de financiación. El Grupo espera poder garantizar sus necesidades de liquidez mediante las medidas anteriormente mencionadas.

Sobre la base de esta evaluación, el Consejo de Administración considera adecuada la aplicación del principio de continuidad de la empresa. No obstante, además de la situación empresarial actual, existen incertidumbres significativas

en lo que respecta a la refinanciación y a las medidas de reestructuración, que en el momento de la aprobación de los estados financieros consolidados aún no se habían completado definitivamente y que, en parte, están sujetas al cumplimiento de condiciones suspensivas. Estas podrían suscitar dudas considerables sobre la capacidad del Grupo para continuar con su actividad empresarial. Si la dirección no lograra aplicar las medidas previstas tal y como se espera, esto podría dar lugar a que no se pudieran llevar a cabo o cumplir los pasos necesarios para la refinanciación.

La dirección parte de la base de que las medidas previstas, así como las condiciones y los puntos clave establecidos en los acuerdos con los bancos financiadores, podrán aplicarse según lo previsto (en lo que respecta a las condiciones y hitos recogidos en la lista, se remite a la nota 37 «Hechos posteriores al cierre del balance»).

Las incertidumbres existentes se refieren también a la cuestión de si la refinanciación y las medidas adoptadas serán suficientes para garantizar de forma sostenible la liquidez del Grupo en el futuro, a fin de poder cumplir con las obligaciones de pago que vayan venciendo. Las principales incertidumbres están relacionadas, en particular, con la capacidad futura de servicio del pasivo financiero refinanciado, acordado según el memorándum (incluidos los préstamos mediante pagaré) por un importe de 99,2 millones de euros, la obtención, en particular, de las líneas de aval adicionales necesarias para el negocio global, la aplicación satisfactoria y la materialización efectiva de las medidas de reducción de costes previstas, así como a factores externos ajenos al control del Grupo, especialmente en lo que respecta a proyectos en curso y futuros o a la liquidación de activos que no forman parte de la actividad principal. La empresa ha contratado a un asesor de reestructuración que colaborará con la dirección en la aplicación de las medidas necesarias; además, un asesor de reestructuración independiente supervisará la capacidad de financiación del Grupo, la ausencia de obstáculos a la reestructuración y el cumplimiento de un nivel mínimo de liquidez, así como de otros compromisos durante la vigencia de los acuerdos.

En caso de que las hipótesis relativas a la refinanciación y a las decisiones adoptadas en materia de reestructuración no se materialicen según lo previsto, existe el riesgo de que el Grupo no disponga en el futuro de liquidez suficiente para cumplir con sus obligaciones financieras.

## **1.5 Estimaciones y supuestos significativos.**

La elaboración de los estados financieros consolidados de conformidad con las NIIF requiere la aplicación de estimaciones y supuestos relativos a la evolución futura. Estos influyen en el importe y la contabilización de los activos y pasivos en la fecha de cierre del balance, así como en los ingresos y gastos contabilizados durante el período del informe. Las estimaciones se realizan según el leal saber y entender del Consejo de Administración. No obstante, los valores reales pueden diferir de dichas estimaciones. Todas las estimaciones y valoraciones se reevalúan de forma continua y se basan en datos empíricos y otros factores, incluidas las expectativas sobre acontecimientos futuros que parecen razonables dadas las circunstancias. Las estimaciones contables resultantes suelen diferir de los resultados reales.

En particular, las estimaciones y supuestos en los siguientes ámbitos conllevan un riesgo significativo de que se produzca una corrección sustancial de los valores contables de los activos y pasivos durante el próximo ejercicio.

### **1.5.1 Reconocimiento de ingresos en los contratos con clientes.**

El Grupo aplica las normas de la NIIF 15. En el caso de los proyectos de construcción en los que se cumplen los criterios establecidos en la NIIF 15.35 para el cumplimiento de una obligación de prestación de servicios a lo largo de un período, los ingresos se registran en función del grado de finalización correspondiente y se asume un margen de beneficio esperado. El grado de finalización de un proyecto se determina mediante un método basado en los insumos o a partir de la relación entre los costes ya incurridos y los costes totales estimados para el proyecto en cuestión. Esto requiere una evaluación y actualización continuas de los costes derivados de los proyectos, así como de los riesgos asociados a su ejecución. Estos pueden referirse a problemas técnicos, retrasos, dificultades con subcontratistas u otras condiciones externas, y pueden influir en el margen del encargo. Además, en la evaluación del proyecto deben tenerse en cuenta las estimaciones relativas a posibles indemnizaciones por daños y perjuicios y sanciones contractuales. Los ingresos por proyectos están definidos en la mayoría de los contratos e incluyen componentes fijos y, en parte, también variables, que se valoran en función de la probabilidad en cuanto a su importe y momento de devengo. Los grandes proyectos del Grupo suelen ser encargos individuales técnicamente exigentes, cada uno de los cuales se rige por condiciones específicas y que, por lo tanto, deben evaluarse de forma individual en lo que respecta a la contabilización de los ingresos y a los riesgos del proyecto. Los detalles sobre la contabilización de los ingresos se recogen en la nota 35.3 y el análisis de sensibilidad se presenta en la nota 20.

### 1.5.2 Deterioros estimados del fondo de comercio y de las unidades generadoras de efectivo (UGE).

El Grupo evalúa anualmente, de conformidad con los criterios de contabilización y valoración descritos en las notas 13 y 35, si el fondo de comercio mantiene su valor. El importe recuperable de las unidades generadoras de efectivo se determina a partir del cálculo del valor de uso. Para ello, es necesario formular y aplicar una serie de hipótesis. Las sensibilidades relativas al fondo de comercio adquirido se recogen en la nota 13.

Además, el Grupo determina el valor razonable menos los costes de enajenación (FVLCO) de activos individuales como límite mínimo en el marco de la prueba de deterioro del valor según la NIC 36.105, que debe utilizarse para la asignación de los importes por deterioro y que no debe ser inferior. La determinación del FVLCO implica estimaciones significativas por parte del Grupo.

### 1.5.3 Contabilización de los activos por impuestos diferidos.

El Grupo revisa, al menos una vez al año, el reconocimiento de los activos por impuestos diferidos. Estos se reconocen en la medida en que sea probable que existan beneficios imponibles futuros contra los que se puedan compensar las diferencias temporales. Los impuestos diferidos sobre las pérdidas acumuladas se reconocen en la medida en que sea probable que existan beneficios imponibles futuros y, especialmente en el caso de un historial de pérdidas, existan indicios sustanciales y convincentes de que se dispondrá en el futuro de una base imponible suficiente para aprovechar dichas pérdidas acumuladas. Para ello, es necesario formular y aplicar una serie de hipótesis. Las sensibilidades se recogen en la nota 17.

### 1.5.4 Otras estimaciones y supuestos.

Otros ámbitos en los que las hipótesis y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados incluyen la provisión por deterioro del valor de las existencias, la hipótesis sobre las vidas útiles de los activos intangibles y los inmovilizados materiales, las hipótesis relativas a la determinación del valor razonable de los instrumentos financieros cuando no existe un mercado activo, la determinación del valor razonable de las participaciones retenidas tras la desconsolidación de una filial (entre otras cosas, la valoración de los componentes del precio de compra), la suposición de que se cumplen los requisitos para clasificar activos y pasivos como «mantenidos para la venta», la clasificación contable de los pasivos relacionados con acuerdos de financiación de proveedores, así como las hipótesis y los tipos de interés relacionados con las obligaciones derivadas de prestaciones a los empleados tras la extinción de la relación laboral, las hipótesis y los tipos de interés relacionados con los arrendamientos financieros, y las hipótesis relacionadas con las provisiones por garantías y pérdidas inminentes, así como las provisiones para gastos legales y procesales y otros riesgos jurídicos. Los análisis de sensibilidad de las hipótesis adoptadas por el Consejo de Administración se indican en las notas correspondientes.

## 2 Información por segmentos.

### Segmentos de negocio.

Un segmento de negocio es una unidad de la empresa que lleva a cabo actividades comerciales con las que se generan ingresos por ventas y en las que pueden producirse gastos. Los resultados de los segmentos se comunican periódicamente al Consejo de Administración (el principal responsable de la toma de decisiones). Las decisiones sobre la asignación de recursos se revisan en función de estos segmentos. El Consejo de Administración ha identificado dos segmentos de información (tal y como se describe en las notas 1 y 35.4):

- Peaje
- Gestión del tráfico

Los resultados de los segmentos, las inversiones, las amortizaciones y los deterioros de valor, así como otras partidas no monetarias, se presentan de la siguiente manera para el período de referencia y el ejercicio anterior:

|                            | 2024/25 ajustado |                      |                | 2025/26        |                     |                |
|----------------------------|------------------|----------------------|----------------|----------------|---------------------|----------------|
|                            | Peaje            | Gestión del tráfico* | Grupo          | Peaje          | Gestión del tráfico | Grupo          |
| Ingresos facturados        | 404.498          | 135.326              | 539.824        | 299.409        | 148.758             | 448.167        |
| Ingresos diferidos         | -11.482          | 1.973                | -9.509         | -4.326         | -13.272             | -17.598        |
| <b>Ingresos por ventas</b> | <b>393.016</b>   | <b>137.300</b>       | <b>530.316</b> | <b>295.083</b> | <b>135.486</b>      | <b>430.569</b> |
| Construcción               | 104.621          | 56.827               | 161.448        | 103.659        | 54.567              | 158.226        |
| Explotación                | 205.584          | 79.322               | 284.907        | 127.158        | 80.428              | 207.586        |

|                                                                                                               | 2024/25 ajustado |                             |               | 2025/26       |                            |               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------------------|---------------|---------------|----------------------------|---------------|
| Componentes                                                                                                   | 82.811           | 1.151                       | 83.961        | 64.266        | 491                        | 64.757        |
| Otros ingresos de explotación*                                                                                | 23.147           | 6.518                       | 29.665        | 51.224        | 2.680                      | 53.903        |
| Variación de las existencias de productos terminados y productos en curso                                     | -3.089           | 4.511                       | 1.422         | -280          | 501                        | 222           |
| Gastos en material y otros servicios de producción contratados                                                | -146.636         | -52.013                     | -198.650      | -112.809      | -51.280                    | -164.089      |
| Gastos de personal                                                                                            | -188.921         | -61.661                     | -250.582      | -168.677      | -62.096                    | -230.773      |
| Otros gastos de explotación*                                                                                  | -56.136          | -37.886                     | -94.021       | -61.330       | -25.017                    | -86.347       |
| Resultado proporcional de empresas asociadas y empresas conjuntas                                             | 4.893            | 755                         | 5.648         | 17.063        | 90                         | 17.152        |
|                                                                                                               | <b>Peaje</b>     | <b>Gestión del tráfico*</b> | <b>Grupo</b>  | <b>Peaje</b>  | <b>Gestión del tráfico</b> | <b>Grupo</b>  |
| <b>Resultado de las actividades de explotación antes de amortizaciones y pérdidas por deterioro (EBITDA)*</b> | <b>26.274</b>    | <b>-2.477</b>               | <b>23.797</b> | <b>20.274</b> | <b>363</b>                 | <b>20.637</b> |
| Gastos por amortizaciones programadas                                                                         | -14.250          | -2.240                      | -16.489       | -9.769        | -3.228                     | -12.997       |
| Deterioros y reversiones de deterioro                                                                         | 0                | 0                           | 0             | -2.056        | 0                          | -2.056        |
| <b>Resultado de las actividades de explotación (EBIT)*</b>                                                    | <b>12.024</b>    | <b>-4.717</b>               | <b>7.308</b>  | <b>8.449</b>  | <b>-2.865</b>              | <b>5.583</b>  |
| <b>Margen EBIT*</b>                                                                                           | <b>3,1 %</b>     | <b>-3,4 %</b>               | <b>1,4 %</b>  | <b>2,9 %</b>  | <b>-2,1 %</b>              | <b>1,3 %</b>  |
| Inversiones <sup>1)</sup>                                                                                     | 13.588           | 3.112                       | 16.700        | 10.630        | 2.535                      | 13.165        |
| Otras partidas no monetarias                                                                                  | 1.939            | 565                         | 2.504         | 1.663         | 241                        | 1.905         |

<sup>1)</sup> Las inversiones (adquisiciones) incluyen también inversiones en derechos de uso derivados de contratos de arrendamiento (véanse las notas 12 y 13).

<sup>2)</sup> Véase la nota 30 sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error, de conformidad con la NIC 8

Los tipos de actividad «Construcción», «Explotación» y «Componentes» se corresponden también con las obligaciones de prestación de servicios según la NIIF 15.

El EBIT del segmento de peaje registró un descenso hasta los 8,4 millones de euros (año anterior: 12,0 millones de euros). En cuanto a los ingresos, los «otros ingresos de explotación» aumentaron considerablemente en 28,1 millones de euros, gracias al acuerdo alcanzado en Alemania. No obstante, ni el ahorro en los gastos de personal ni en los demás gastos de explotación pudieron compensar suficientemente el fuerte descenso de los ingresos.

Aunque los ingresos se redujeron ligeramente con respecto al ejercicio anterior, la pérdida en el segmento de gestión del tráfico se redujo considerablemente en el ejercicio 2025/26. Los demás ingresos de explotación disminuyeron notablemente en comparación con el ejercicio anterior; sin embargo, al mismo tiempo se lograron importantes reducciones de costes. La disminución de los gastos en material y servicios externalizados (-1,4%), el mantenimiento de los gastos de personal (+0,7%) y la reducción de los demás gastos de explotación (-34,0%, cifra del ejercicio anterior ajustada) dieron lugar a una mejora del EBIT.

Los activos y pasivos a la fecha de cierre del balance ascendían a:

|                                                            | 31 de marzo de 2025 (ajustado) |                             |              | 31 de marzo de 2026 |                            |              |
|------------------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------|---------------------|----------------------------|--------------|
|                                                            | <b>Peaje</b>                   | <b>Gestión del tráfico*</b> | <b>Grupo</b> | <b>Peaje</b>        | <b>Gestión del tráfico</b> | <b>Grupo</b> |
| Activos por segmentos*                                     | 219.458                        | 77.481                      | 296.939      | 181.489             | 78.185                     | 259.675      |
| Participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas | 18.677                         | 0                           | 18.677       | 23.006              | 0                          | 23.006       |
| Deuda del segmento                                         | 181.699                        | 58.481                      | 240.180      | 144.909             | 55.460                     | 200.369      |

<sup>1)</sup> Véase la nota 30 sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error, de conformidad con la NIC 8

Los activos del segmento incluyen inmovilizados materiales, activos intangibles, otros activos a largo plazo, activos contractuales no corrientes y corrientes derivados de contratos con clientes, créditos por arrendamiento no corrientes y corrientes, existencias, cuentas por cobrar y otros activos a corto plazo, así como créditos fiscales a

corto plazo. Los activos y pasivos clasificados como «destinados a la venta» se imputan íntegramente al segmento «Peaje» (en el ejercicio anterior, «Peaje») y se incluyen en los activos y pasivos del segmento, respectivamente.

Los pasivos del segmento incluyen obligaciones a largo plazo derivadas de prestaciones a los empleados, provisiones a largo plazo, otros pasivos a largo plazo, pasivos contractuales a largo y corriente derivados de contratos con clientes, pasivos por arrendamiento a largo y corriente, pasivos por entregas y prestaciones, otros pasivos y cuentas de regularización, pasivos fiscales a corto plazo, así como provisiones a corto plazo.

Tanto en el ejercicio 2025/26 como en el ejercicio anterior, ningún cliente contribuyó con más del 10 % a la cifra de negocios del Grupo.

### Información regional.

Además de los segmentos de información, los ingresos por ventas y los activos no financieros a largo plazo (inmovilizados materiales e intangibles) también se presentan por segmentos geográficos. Los ingresos por ventas se segmentan según la ubicación de los clientes, mientras que las cifras contables se segmentan según la propia ubicación de la sociedad.

El descenso en la región EMEA se debe a la desconsolidación de Kapsch Telematic Services IOOO en Bielorrusia durante el ejercicio anterior.

Las cifras correspondientes al período objeto del informe y al ejercicio anterior fueron las siguientes:

|                                       | Ingresos por ventas |                | Activos no financieros a largo plazo |                     |
|---------------------------------------|---------------------|----------------|--------------------------------------|---------------------|
|                                       | 2024/25             | 2025/26        | 31 de marzo de 2025                  | 31 de marzo de 2026 |
| Austria                               | 14.940              | 15.982         | 24.906                               | 21.599              |
| EMEA (excluida Austria) <sup>1)</sup> | 242.418             | 164.049        | 5.102                                | 3.264               |
| Americas <sup>2)</sup>                | 248.953             | 227.069        | 31.918                               | 30.006              |
| APAC <sup>3)</sup>                    | 24.004              | 23.470         | 8.268                                | 9.096               |
| <b>Total</b>                          | <b>530.316</b>      | <b>430.569</b> | <b>70.194</b>                        | <b>63.965</b>       |

<sup>1)</sup> EMEA: Europa, Oriente Medio y África

<sup>2)</sup> Americas: América del Norte, Central y del Sur

<sup>3)</sup> APAC: Asia-Pacífico

### 3 Otros ingresos de explotación.

|                                                                       | 2024/25 ajustado* | 2025/26       |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------|
| Indemnización de la República Federal de Alemania                     | 0                 | 23.365        |
| Ganancias operativas por cambio de divisas                            | 6.059             | 11.366        |
| Ingresos por ajustes del precio de compra de empresas enajenadas      | 0                 | 6.376         |
| Ingresos por alquiler de unidades a bordo                             | 1.108             | 5.853         |
| Ingresos por la desconsolidación de sociedades*                       | 13.021            | 3.011         |
| Ingresos por primas de investigación y de fomento de la investigación | 1.130             | 1.413         |
| Ingresos por indemnizaciones de seguros                               | 170               | 1.213         |
| Ingresos por venta de activos fijos                                   | 114               | 90            |
| Ingresos por la asunción proporcional de los gastos de asesoramiento  | 2.760             | 0             |
| Indemnización derivada de un procedimiento judicial                   | 2.194             | 0             |
| Distribución procedente de una operación conjunta                     | 969               | 0             |
| Otros ingresos de explotación                                         | 2.139             | 1.217         |
| <b>Total*</b>                                                         | <b>29.665</b>     | <b>53.903</b> |

<sup>1)</sup> Véase la nota 30 sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error, de conformidad con la NIC 8 (-1 772 k EUR)

A finales de junio de 2025 se alcanzó un acuerdo extrajudicial con la República Federal de Alemania en relación con la rescisión, en 2019, del contrato para el control automático de la tasa de infraestructura (peaje para turistas). El pago acordado de unos 27 millones de euros a la filial MTS Maut & Telematik Services GmbH se efectuó a principios del segundo trimestre, en julio de 2025. Los ingresos resultantes, por un importe de 23 365 k EUR, se contabilizan en la partida «Otros ingresos de explotación».

Las ganancias operativas por diferencias de cambio se debieron, al igual que en el ejercicio anterior, principalmente a las fluctuaciones del tipo de cambio del dólar estadounidense frente al euro.

Los ingresos por ajustes del precio de compra de empresas enajenadas se refieren a componentes adicionales del precio de compra diferidos en el tiempo y a acuerdos sobre el precio de compra vinculados a los resultados, que dependen de la evolución económica de la sociedad objetivo (Parat Ltd.). La deuda subyacente es un activo financiero que debe contabilizarse de forma recurrente a su valor razonable (FVTPL) y que se presenta como un instrumento de nivel 3 (véase la nota 15).

Los ingresos por la desconsolidación de sociedades proceden, en el ejercicio 2025/26, de la enajenación de Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., Sudáfrica, y, en el ejercicio 2024/25, principalmente de la enajenación de Kapsch Telematic Services IOOO, Bielorrusia, y de Parat Ltd., Abu Dhabi.

Los demás ingresos de explotación incluyen diversas compensaciones y periodificaciones.

#### 4 Variación de las existencias de productos terminados, productos en curso y de servicios aún no facturables.

|                                                                                                | 2024/25      | 2025/26    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|------------|
| Variación de las existencias de productos en curso y de servicios aún no facturables servicios | -797         | -1.826     |
| Variación de existencias de productos terminados                                               | 2.219        | 2.048      |
| <b>Total</b>                                                                                   | <b>1.422</b> | <b>222</b> |

En la nota 18 se ofrece información detallada sobre las existencias.

#### 5 Gastos en material y otros servicios de producción adquiridos.

|                                 | 2024/25         | 2025/26         |
|---------------------------------|-----------------|-----------------|
| Gastos de material              | -90.277         | -70.055         |
| Gastos por servicios adquiridos | -108.372        | -94.034         |
| <b>Total</b>                    | <b>-198.650</b> | <b>-164.089</b> |

Los gastos en material y otros servicios de producción subcontratados se redujeron en 34 561 k EUR en comparación con el año anterior. Este descenso se debe, por un lado, a un menor volumen de proyectos de construcción en todas las regiones y, por otro, a la finalización del proyecto operativo en la provincia sudafricana de Gauteng, así como a la desconsolidación de Kapsch Telematic Services IOOO en enero de 2025, empresa que gestiona el proyecto de peaje en Bielorrusia.

#### 6 Gastos de personal.

|                                                            | 2024/25         | 2025/26         |
|------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Sueldos, salarios y otras retribuciones                    | -202.967        | -184.157        |
| Cotizaciones sociales e impuestos sobre los salarios       | -32.089         | -32.060         |
| Gastos por indemnizaciones por despido (véase la nota 26)  | -512            | -867            |
| Gastos por planes de pensiones (véase la nota 26)          | -15             | -16             |
| Aportaciones a fondos de pensiones y otros fondos externos | -3.779          | -3.366          |
| Otros gastos sociales voluntarios                          | -11.221         | -10.308         |
| <b>Total</b>                                               | <b>-250.582</b> | <b>-230.773</b> |

La plantilla a 31 de marzo de 2026 ascendía a 2.717 personas (31 de marzo de 2025: 3.041 personas) y, durante el ejercicio 2025/26, la media fue de 2.827 personas (2024/25: 3.548 personas).

Los gastos de personal se redujeron en 19.809 k EUR durante el ejercicio 2025/26, debido principalmente a la supresión de los proyectos operativos en Sudáfrica y Bielorrusia, así como a la reducción de plantilla (los costes asociados a ello ya se abonaron en el ejercicio anterior).

Los demás gastos sociales voluntarios se destinaron principalmente a EE. UU.

## 7 Otros gastos de explotación.

|                                                 | 2024/25 ajustado* | 2025/26        |
|-------------------------------------------------|-------------------|----------------|
| Gastos de comunicación y TI                     | -16.143           | -17.916        |
| Pérdidas operativas por cambio de divisas       | -8.650            | -15.126        |
| Gastos en asesoramiento jurídico y consultoría  | -10.605           | -12.509        |
| Gastos de viaje                                 | -7.366            | -6.454         |
| Gastos de licencias y patentes                  | -6.358            | -3.700         |
| Gastos de seguros                               | -3.714            | -3.625         |
| Gastos de vehículos                             | -4.030            | -3.564         |
| Impuestos y tasas                               | -4.845            | -3.546         |
| Alquileres y gastos inmobiliarios               | -3.647            | -3.372         |
| Gastos bancarios                                | -2.318            | -3.175         |
| Mantenimiento                                   | -3.714            | -2.583         |
| Gastos de marketing y publicidad                | -2.592            | -2.212         |
| Gastos de oficina                               | -1.561            | -1.535         |
| Provisiones por créditos                        | -2.601            | -1.370         |
| Gastos de formación                             | -801              | -931           |
| Cuotas de afiliación                            | -542              | -371           |
| Garantías y avales                              | -313              | -356           |
| Siniestros                                      | -8                | -29            |
| Pérdidas por la desconsolidación de sociedades* | -12.120           | 0              |
| Otros gastos de explotación                     | -2.093            | -3.972         |
| <b>Total*</b>                                   | <b>-94.021</b>    | <b>-86.347</b> |

<sup>\*)</sup> Véase la nota 30 sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error, de conformidad con la NIC 8 (-3.475 k EUR)

Los gastos de comunicaciones y TI aumentaron en 1.772 k EUR en comparación con el ejercicio anterior, principalmente en Austria. Los gastos jurídicos y de asesoramiento aumentaron en 1.904 k EUR en comparación con el ejercicio anterior.

La reducción de los gastos por licencias y patentes se debe, fundamentalmente, a que, a partir del ejercicio 2025/26, las licencias de software se contabilizarán en los gastos de TI.

Las pérdidas operativas por cambio de divisas han aumentado hasta los -15 126 k EUR en comparación con el ejercicio anterior (-8 650 k EUR) y se deben, al igual que el año anterior, principalmente a las fluctuaciones del tipo de cambio del dólar estadounidense frente al euro.

Los gastos de viaje y los gastos de vehículos se han reducido en comparación con el ejercicio anterior.

## 8 Gastos por amortizaciones sistemáticas y pérdidas por deterioro.

|                                                      | 2024/25        | 2025/26        |
|------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Amortizaciones de inmovilizados materiales           | -14.300        | -11.217        |
| Amortizaciones de activos intangibles                | -2.189         | -1.781         |
| Deterioros de activos intangibles                    | -0             | -796           |
| Deterioros del valor de los inmovilizados materiales | -0             | -1.260         |
| <b>Total</b>                                         | <b>-16.489</b> | <b>-15.053</b> |

La amortización de inmovilizados materiales incluye también la amortización de derechos de uso derivados de contratos de arrendamiento (9.210 k EUR). Para más detalles, véase la nota 12. La disminución de la amortización de inmovilizados materiales se debe principalmente a una menor amortización corriente de los edificios administrativos, el equipamiento de oficina y de TI, así como de las instalaciones técnicas y la maquinaria.

## 9 Resultado financiero.

|                                                                                                                                                | 2024/25        | 2025/26        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Ingresos por intereses                                                                                                                         | 1.121          | 941            |
| Ingresos por intereses de contratos de arrendamiento                                                                                           | 20             | 228            |
| Ingresos por valores, valorados a su valor razonable con efecto en la cuenta de resultados                                                     | 115            | 76             |
| Ingresos de participaciones, valoradas a su valor razonable con efecto en la cuenta de resultados                                              | 193            | 365            |
| Ingresos por capitalización de intereses de cuentas por cobrar a largo plazo                                                                   | 124            | 50             |
| Beneficios por instrumentos financieros derivados                                                                                              | 1.546          | 1.073          |
| Ganancias financieras por cambio de divisas                                                                                                    | 2.237          | 3.492          |
| <b>Ingresos financieros</b>                                                                                                                    | <b>5.357</b>   | <b>6.225</b>   |
| Gastos por intereses                                                                                                                           | -10.052        | -7.942         |
| Gastos por intereses derivados de contratos de arrendamiento                                                                                   | -1.420         | -1.097         |
| Pérdidas derivadas de instrumentos financieros                                                                                                 | -1.814         | -631           |
| Gastos derivados de la hiperinflación                                                                                                          | -4.829         | -2.000         |
| Pérdidas financieras por cambio de divisas                                                                                                     | -2.751         | -5.737         |
| Gastos por intereses derivados de obligaciones por prestaciones a los empleados tras la finalización de la relación laboral (véase la nota 25) | -654           | -588           |
| Gastos por intereses derivados de obligaciones por primas de antigüedad (véase la nota 25)                                                     | -46            | -42            |
| Gastos derivados de la enajenación de activos financieros                                                                                      | -694           | -56            |
| Reversión del deterioro del valor de los activos financieros                                                                                   | 3              | 504            |
| <b>Gastos financieros</b>                                                                                                                      | <b>-22.259</b> | <b>-17.591</b> |
| <b>Resultado financiero</b>                                                                                                                    | <b>-16.902</b> | <b>-11.365</b> |

Los gastos por intereses se redujeron en el ejercicio pasado de -10.052 k EUR a -7.942 k EUR, ya que en marzo de 2025 se formalizó una nueva financiación en condiciones globalmente más favorables para el Grupo y se realizaron amortizaciones más elevadas.

Argentina está clasificada como país hiperinflacionario. Los ingresos y gastos derivados de la hiperinflación se presentan compensados en el resultado financiero, dentro de los gastos por hiperinflación.

Las ganancias y pérdidas por cambio de divisas se debieron principalmente a las fluctuaciones de los tipos de cambio en las financiaciones internas del Grupo. Estas afectaron, en particular, a la filial de EE. UU. (dólar estadounidense frente al euro) y, en el ejercicio anterior, a las filiales de Brasil (real brasileño frente al euro) y de Argentina (peso argentino frente al dólar estadounidense).

Al igual que en el ejercicio anterior, el Grupo utilizó instrumentos financieros derivados durante el ejercicio 2025/26 para cubrir o minimizar el riesgo de tipos de interés.

## 10 Impuestos sobre los beneficios.

|                                                             | 2024/25      | 2025/26        |
|-------------------------------------------------------------|--------------|----------------|
| Impuestos sobre beneficios corrientes                       | -7.006       | -5.071         |
| Variación de los gastos y productos por impuestos diferidos | 8.250        | -6.138         |
| <b>Total</b>                                                | <b>1.244</b> | <b>-11.209</b> |
| de los cuales: gastos/ingresos por tributación del grupo    | 0            | 0              |

Las causas de la diferencia entre los gastos fiscales teóricos, basados en el tipo impositivo austriaco del impuesto de sociedades del 23 % (2024/25: 23 %), y los gastos fiscales consignados son las siguientes:

|                                                                                                                                    | 2024/25 ajustado* | 2025/26        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------------|
| Resultado antes de impuestos*                                                                                                      | -9.594            | -5.782         |
| Ingresos fiscales teóricos*                                                                                                        | 2.207             | 1.330          |
| Efectos de los distintos tipos impositivos en el grupo                                                                             | -2.286            | 1.848          |
| Ingresos por impuestos diferidos no contabilizados por pérdidas corrientes y amortización de pérdidas contabilizadas anteriormente | -5.914            | -40.979        |
| Ingresos por impuestos diferidos correspondientes a pérdidas no contabilizadas hasta la fecha                                      | 19.245            | 23.173         |
| Deducciones fiscales reclamadas y otras diferencias fiscales permanentes                                                           | -9.484            | 1.250          |
| Ingresos y gastos no sujetos a impuestos y otras diferencias*                                                                      | -3.953            | 3.128          |
| Efectos fiscales relativos a ejercicios anteriores                                                                                 | 1.430             | -958           |
| <b>Ingresos/gastos fiscales contabilizados</b>                                                                                     | <b>1.244</b>      | <b>-11.209</b> |

<sup>1)</sup> Véase la nota 30 sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error de conformidad con la NIC 8 (5.247 k EUR)

Los impuestos diferidos no contabilizados por pérdidas corrientes se refieren principalmente a pérdidas no contabilizadas en Austria. Según las previsiones para los próximos años, es probable que estas no puedan utilizarse. Los ingresos por impuestos diferidos correspondientes a pérdidas no contabilizadas hasta la fecha se referían, en el ejercicio 2025/26, principalmente a pérdidas acumuladas en EE. UU.

Los efectos fiscales relativos a ejercicios anteriores incluyen ajustes en las cifras del ejercicio anterior debidos a inspecciones fiscales y ajustes realizados en el marco de la elaboración de las declaraciones de impuestos.

Para más información sobre los activos y pasivos por impuestos diferidos, véase la nota 17.

## 11 Otros resultados del ejercicio.

|                                                                                                                   | 2024/25 ajustado*  |                       |                      | 2025/26            |                       |                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------|----------------------|--------------------|-----------------------|----------------------|
|                                                                                                                   | Antes de impuestos | Carga fiscal/-crédito | Después de impuestos | Antes de impuestos | Carga fiscal/-crédito | Después de impuestos |
| Revalorizaciones de pasivos derivadas de prestaciones a los empleados tras la finalización de la relación laboral | -1.147             | 224                   | -923                 | 147                | -34                   | 113                  |
| Diferencias por conversión de divisas*                                                                            | 4.869              | 0                     | 4.869                | 1.731              | 0                     | 1.731                |
| Diferencias de conversión monetaria derivadas de inversiones netas en un negocio en el extranjero                 | -25                | 6                     | -19                  | -3.708             | 853                   | -2.855               |
| <b>Variaciones de valor *</b>                                                                                     | <b>3.697</b>       | <b>229</b>            | <b>3.927</b>         | <b>-1.830</b>      | <b>819</b>            | <b>-1.012</b>        |

<sup>1)</sup> Véase la nota 30 sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error, de conformidad con la NIC 8

Los préstamos en dólares estadounidenses concedidos por Kapsch TrafficCom AG a una filial en EE. UU. se clasificaron como inversiones netas en un negocio en el extranjero según la NIC 21. El Consejo de Administración de Kapsch TrafficCom AG no tiene previsto reembolsar estos préstamos en un futuro próximo, y tampoco es probable que ello ocurra. Las diferencias de conversión de moneda derivadas de estos préstamos se registran en otros resultados.

## 12 Inmovilizado material.

|                                                           | Terrenos<br>y cons-<br>truccio-<br>nes | Derecho<br>de uso:<br>arrenda-<br>miento<br>de in-<br>muebles | Instala-<br>ciones<br>técnicas<br>y maqui-<br>naria | Instala-<br>ciones<br>en cons-<br>trucción | Otros<br>activos<br>fijos, equi-<br>pamiento<br>industrial y<br>de oficina | Derecho<br>de uso:<br>otros<br>arrenda-<br>mientos | Total         |
|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------|
| <b>Valor contable a 31 de marzo<br/>de 2025</b>           | <b>2.406</b>                           | <b>31.410</b>                                                 | <b>2.826</b>                                        | <b>162</b>                                 | <b>4.750</b>                                                               | <b>1.503</b>                                       | <b>43.058</b> |
| Diferencias de conversión de<br>divisas                   | -41                                    | -596                                                          | -24                                                 | -3                                         | -33                                                                        | -14                                                | -712          |
| Reclasificación                                           | 0                                      | 0                                                             | 0                                                   | 32                                         | 0                                                                          | 0                                                  | 32            |
| Entradas                                                  | 1.679                                  | 5.314                                                         | 393                                                 | 7                                          | 1.442                                                                      | 1.023                                              | 9.858         |
| Salidas                                                   | -25                                    | -1.820                                                        | -36                                                 | -190                                       | -240                                                                       | -90                                                | -2.401        |
| Amortizaciones previstas                                  | -372                                   | -7.554                                                        | -760                                                | 0                                          | -1.655                                                                     | -875                                               | -11.217       |
| Deterioro                                                 | -583                                   | 0                                                             | -531                                                | 0                                          | -146                                                                       | 0                                                  | -1.260        |
| Reclasificación a «activos manteni-<br>dos para la venta» | 0                                      | 0                                                             | 0                                                   | 0                                          | -195                                                                       | -6                                                 | -202          |
| <b>Valor contable a 31 de marzo<br/>de 2026</b>           | <b>3.065</b>                           | <b>26.754</b>                                                 | <b>1.868</b>                                        | <b>9</b>                                   | <b>3.921</b>                                                               | <b>1.540</b>                                       | <b>37.157</b> |
| Costes de adquisición/fabricación                         | 13.955                                 | 64.278                                                        | 35.999                                              | 9                                          | 23.352                                                                     | 3.388                                              | 140.980       |
| Amortizaciones acumuladas                                 | -10.890                                | -37.524                                                       | -34.131                                             | 0                                          | -19.430                                                                    | -1.848                                             | -103.823      |
| <b>Valor contable a 31 de marzo<br/>de 2026</b>           | <b>3.065</b>                           | <b>26.754</b>                                                 | <b>1.868</b>                                        | <b>9</b>                                   | <b>3.921</b>                                                               | <b>1.540</b>                                       | <b>37.157</b> |

|                                                           | Terrenos<br>y edifi-<br>cios | Derecho<br>de uso:<br>arrenda-<br>miento<br>de in-<br>muebles | Instala-<br>ciones<br>técnicas<br>y maqui-<br>naria | Instala-<br>ciones<br>en cons-<br>trucción | Otros<br>activos<br>fijos, equi-<br>pamiento<br>industrial y<br>de oficina | Derecho<br>de uso:<br>otros<br>arrenda-<br>mientos | Total         |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------|
| <b>Valor contable a 31 de marzo<br/>de 2024</b>           | <b>1.344</b>                 | <b>34.835</b>                                                 | <b>2.951</b>                                        | <b>395</b>                                 | <b>4.627</b>                                                               | <b>1.808</b>                                       | <b>45.960</b> |
| Diferencias de conversión de<br>divisas                   | -38                          | -127                                                          | -39                                                 | 5                                          | -28                                                                        | -29                                                | -257          |
| Reclasificación                                           | 418                          | -19                                                           | 194                                                 | -600                                       | 259                                                                        | -259                                               | -7            |
| Bajas por venta de filiales <sup>1)</sup>                 | -64                          | -1.428                                                        | -3                                                  | 0                                          | -122                                                                       | -24                                                | -1.641        |
| Entradas                                                  | 1.200                        | 7.839                                                         | 653                                                 | 363                                        | 3.946                                                                      | 1.147                                              | 15.149        |
| Salidas                                                   | -0                           | -880                                                          | -15                                                 | 0                                          | -70                                                                        | -128                                               | -1.093        |
| Amortizaciones previstas                                  | -453                         | -8.635                                                        | -901                                                | 0                                          | -3.311                                                                     | -1.000                                             | -14.300       |
| Reclasificación a «activos manteni-<br>dos para la venta» | 0                            | -175                                                          | -15                                                 | 0                                          | -550                                                                       | -13                                                | -753          |
| <b>Valor contable a 31 de marzo<br/>de 2025</b>           | <b>2.406</b>                 | <b>31.410</b>                                                 | <b>2.826</b>                                        | <b>162</b>                                 | <b>4.750</b>                                                               | <b>1.503</b>                                       | <b>43.058</b> |
| Costes de adquisición/fabricación                         | 12.842                       | 70.008                                                        | 38.812                                              | 162                                        | 27.106                                                                     | 3.270                                              | 152.200       |
| Amortizaciones acumuladas                                 | -10.435                      | -38.598                                                       | -35.986                                             | 0                                          | -22.356                                                                    | -1.767                                             | -109.142      |
| <b>Valor contable a 31 de marzo<br/>de 2025</b>           | <b>2.406</b>                 | <b>31.410</b>                                                 | <b>2.826</b>                                        | <b>162</b>                                 | <b>4.750</b>                                                               | <b>1.503</b>                                       | <b>43.058</b> |

<sup>1)</sup> En el ejercicio anterior, las bajas derivadas de la venta de filiales no se presentaron por separado.

Los derechos de uso derivados de otros arrendamientos se refieren principalmente al arrendamiento de vehículos. Los pasivos por arrendamiento se detallan en la nota 25.

A 31 de marzo de 2026 se realizaron reclasificaciones de inmovilizado material por un importe de -202 k EUR (31 de marzo de 2025: -753 k EUR) de conformidad con la NIIF 5 en «activos mantenidos para la venta». La información al respecto se presenta en la nota 22.

Para la unidad de negocio Tolling-EMEA, a 31 de marzo de 2026 se llevó a cabo una prueba de deterioro del valor de los inmovilizados materiales y los activos intangibles incluidos en la misma, en comparación con el valor en

uso, lo que dio lugar a un deterioro del valor de los inmovilizados materiales por un importe de 1.260 k EUR (31 de marzo de 2025: sin deterioro). Para más detalles, véase la nota 13.2.3 «Resultados de la prueba de deterioro».

### 13 Activos intangibles.

|                                             | Gastos de desarrollo capitalizados costes | Licencias y derechos | Fondo de comercio | Activos intangibles en curso | Total         |
|---------------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------|-------------------|------------------------------|---------------|
| <b>Valor contable a 31 de marzo de 2025</b> | <b>1.339</b>                              | <b>1.334</b>         | <b>22.735</b>     | <b>1.728</b>                 | <b>27.136</b> |
| Diferencias de conversión de divisas        | -4                                        | -16                  | -1.007            | 0                            | -1.027        |
| Reclasificación                             | -1.320                                    | 2.983                | 0                 | -1.695                       | -32           |
| Entradas                                    | 0                                         | 1.357                | 0                 | 1.950                        | 3.307         |
| Amortizaciones según plan                   | -16                                       | -1.765               | 0                 | 0                            | -1.781        |
| Deterioro                                   | 0                                         | -796                 | 0                 | 0                            | -796          |
| <b>Valor contable a 31 de marzo de 2026</b> | <b>0</b>                                  | <b>3.097</b>         | <b>21.727</b>     | <b>1.983</b>                 | <b>26.807</b> |
| Costes de adquisición/fabricación           | 11.017                                    | 99.341               | 54.502            | 1.983                        | 166.843       |
| Amortizaciones acumuladas                   | -11.017                                   | -96.244              | -32.774           | 0                            | -140.035      |
| <b>Valor contable a 31 de marzo de 2026</b> | <b>0</b>                                  | <b>3.097</b>         | <b>21.727</b>     | <b>1.983</b>                 | <b>26.807</b> |

|                                             | Capitalización de desarrollo costes de desarrollo | Licencias y derechos | Fondo de comercio | Activos intangibles en curso de realización | Total         |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------|-------------------|---------------------------------------------|---------------|
| <b>Valor contable a 31 de marzo de 2024</b> | <b>1.442</b>                                      | <b>3.403</b>         | <b>22.735</b>     | <b>295</b>                                  | <b>27.875</b> |
| Diferencias de conversión de divisas        | 1                                                 | 1                    | -0                | 0                                           | 2             |
| Reclasificación                             | 0                                                 | 7                    | -0                | -0                                          | 7             |
| Bajas por venta de filiales <sup>1)</sup>   | 0                                                 | -109                 | 0                 | 0                                           | -109          |
| Entrada                                     | 0                                                 | 119                  | 0                 | 1.432                                       | 1.551         |
| Amortizaciones según plan                   | -103                                              | -2.086               | 0                 | 0                                           | -2.189        |
| Provisiones                                 |                                                   |                      | 0                 |                                             | 0             |
| <b>Valor contable a 31 de marzo de 2025</b> | <b>1.339</b>                                      | <b>1.334</b>         | <b>22.735</b>     | <b>1.728</b>                                | <b>27.136</b> |
| Costes de adquisición/fabricación           | 13.135                                            | 96.333               | 56.885            | 1.728                                       | 168.081       |
| Amortizaciones acumuladas                   | -11.796                                           | -95.000              | -34.150           | 0                                           | -140.946      |
| <b>Valor contable a 31 de marzo de 2025</b> | <b>1.339</b>                                      | <b>1.334</b>         | <b>22.735</b>     | <b>1.728</b>                                | <b>27.136</b> |

<sup>1)</sup> En el ejercicio anterior, las bajas derivadas de la venta de filiales no se presentaron por separado.

#### 13.1 Prueba de deterioro de los activos intangibles con vida útil definida..

Los activos intangibles (excepto aquellos con vida útil indefinida) se asignan a cada una de las sociedades. A este nivel, se comprueba la recuperabilidad de estos activos cuando existen indicios que lo justifiquen.

En el caso de la UGE Tolling-EMEA, a 31 de marzo de 2026 se llevó a cabo una prueba de deterioro del valor de los inmovilizados materiales y los activos intangibles incluidos en ella, debido a que los valores contables eran inferiores en comparación con el valor de uso, lo que dio lugar a un deterioro del valor de los activos intangibles por importe de 796 k EUR (31 de marzo de 2025: sin deterioro). Para más detalles, véase la nota 13.2.3 «Resultados de la prueba de deterioro del valor».

## 13.2 Conservación del valor del fondo de comercio.

El fondo de comercio se ha asignado a los siguientes seis grupos de unidades generadoras de efectivo (UGE) y se somete a una prueba de deterioro del valor a este nivel.

|                                                         | 31 de marzo de<br>2025 | 31 de marzo de<br>2026 |
|---------------------------------------------------------|------------------------|------------------------|
| UGE <b>Tolling-Américas:</b> América                    | 11.771                 | 11.655                 |
| UGE <b>Tolling-EMEA:</b> Europa, Oriente Medio y África | 0                      | 0                      |
| UGE <b>Tolling-APAC:</b> Asia-Pacífico                  | 7.371                  | 6.538                  |
| UGE <b>TM-Américas:</b> Américas                        | 3.364                  | 3.331                  |
| UGE <b>TM-EMEA:</b> Europa, Oriente Medio y África      | 0                      | 0                      |
| UGE <b>TM-APAC:</b> Asia-Pacífico                       | 230                    | 204                    |
| <b>Fondo de comercio total</b>                          | <b>22.735</b>          | <b>21.727</b>          |

Los resultados de esta prueba de deterioro del valor se describen a continuación.

### 13.2.1 Supuestos para la prueba de deterioro del valor.

Se han adoptado las siguientes hipótesis para determinar el importe recuperable de todas las unidades generadoras de efectivo:

|                                          | 2024/25      | 2025/26      |
|------------------------------------------|--------------|--------------|
| Determinación del importe recuperable    | Valor de uso | Valor de uso |
| Años de planificación detallada          | 6 años       | 5 años       |
| Tasa de crecimiento de la renta perpetua | 2,00 %       | 2,00 %       |
| Prima de riesgo de mercado               | 5,64 %       | 4,94 %       |
| Tipo de interés libre de riesgo          | 2,61 %       | 3,31 %       |

En todas las UGE, el aspecto comercial se basa, por regla general, en proyectos para la implantación de un sistema de peaje o de gestión del tráfico. En relación con ello, a menudo se pueden generar contratos de explotación a largo plazo. Además, en el marco de dichos contratos a largo plazo, también pueden realizarse ampliaciones del sistema (por ejemplo, mediante tramos adicionales o aplicaciones adicionales) y/o suministros continuados de componentes para los clientes. Esta característica del negocio de proyectos se refleja en el proceso de planificación del lado del mercado de cada una de las UGE.

El Grupo planifica minuciosamente cada proyecto de cliente, por cada obligación de prestación, mediante una herramienta propia. En el caso de los proyectos en los que los sistemas ya se han implantado y a los que se suma posteriormente un negocio de explotación a medio o largo plazo (y, con ello, varios años de experiencia con los clientes), suele ser posible planificar de forma muy fiable tanto la evolución futura como el potencial de negocio adicional a lo largo del plazo restante. En los nuevos proyectos de implantación, las incertidumbres relativas a la realización técnica, el calendario y las cantidades son mayores. Sin embargo, cuanto más se acerca la fecha de adjudicación de dichos proyectos de instalación, con mayor precisión pueden elaborarse las planificaciones correspondientes. Los proyectos de instalación pueden planificarse con especial precisión cuando el Grupo ya ha sido seleccionado como proveedor o cuando incluso se encuentran ya en la fase de ejecución. Los proyectos en los que, en el momento de la elaboración del presupuesto, es improbable que se obtengan beneficios o que se lleven a cabo, no se tienen en cuenta para el presupuesto ni para la planificación a medio plazo. En el negocio de los proyectos nunca pueden descartarse las incertidumbres, los retrasos y las desviaciones; no obstante, estos riesgos se minimizan en la medida de lo posible mediante una gestión y un control de proyectos profesionales. Además, en las previsiones se incluye también la venta de componentes que no está relacionada con los proyectos de construcción. Por lo general, esta también puede estimarse con bastante precisión gracias a la experiencia acumulada a lo largo de los años.

En general, se prevé que, sobre todo en el segmento de gestión del tráfico, con sus tres áreas de negocio, se produzca una mayor dinámica de mercado en relación con el cambio climático. Cada vez más zonas económicas, Estados y ciudades reconocen la amenaza que supone el cambio climático e intentan adoptar medidas y definir objetivos que contrarresten dicha amenaza. Precisamente en el ámbito del tráfico, a menudo se establecen prioridades en este sentido. Kapsch ofrece en este segmento soluciones que ayudan a los clientes a alcanzar estos objetivos, ya que una gestión eficiente del tráfico no solo permite reducir los atascos, sino, sobre todo, reducir de forma específica las emisiones contaminantes y, con ello, la contaminación atmosférica. Por otro lado, los actuales

conflictos bélicos y diversas disputas políticas frenan en cierta medida la disposición a invertir en este segmento de mercado orientado al futuro. No obstante, la dirección parte de la base de que un aumento de la demanda en los próximos años garantizará la evolución prevista de la facturación.

Además, Kapsch TrafficCom tiene en cuenta esta tendencia ecológica sobre todo en sus proyectos de investigación y desarrollo y en sus procesos de producción. En este ámbito se establecen prioridades específicas para centrar la atención, en las soluciones y los productos, en la protección del medio ambiente, así como en el tipo y la cantidad de material utilizado. Además, Kapsch siempre ha tratado de abordar nuevos temas y, en este eje de innovación, también se está produciendo una mayor orientación hacia nuevas tecnologías respetuosas con el medio ambiente. Otro aspecto clave en estos procesos de desarrollo es dar respuesta de la mejor manera posible a las necesidades de los clientes mediante las tecnologías más avanzadas, así como llevar a cabo continuamente las optimizaciones correspondientes en los proyectos existentes. Esto también se incluye en los presupuestos de desarrollo previstos.

En la **UGE Tolling-Américas** existe una gran variedad de proyectos y una demanda de sistemas de peaje, principalmente en EE. UU., pero también en los países latinoamericanos, que se incorporan a la planificación dada su alta probabilidad de ocurrencia. También en la **UGE TM-Américas** se espera una fuerte demanda de proyectos de gestión del tráfico (en particular, de sistemas de seguridad y vigilancia del tráfico), que se ha incorporado a la planificación en consecuencia.

En la región EMEA, la atención se centra en Europa, aunque estas UGE siguen incluyendo proyectos seleccionados en Oriente Próximo. En la **UGE Tolling-EMEA**, Kapsch ofrece sistemas de peaje a sus clientes, principalmente organismos públicos o gestores de carreteras, aunque en algunos casos también a gestores de carreteras privados. Estos sistemas permiten a los clientes cobrar tarifas proporcionales al uso de la infraestructura viaria y contribuyen a reducir la escasez presupuestaria de muchos presupuestos públicos. En la planificación se incluyen los proyectos de construcción y explotación ya adjudicados, en fase de preparación o potenciales, así como sus ampliaciones, siempre que la probabilidad de ocurrencia sea elevada. Actualmente, la situación geopolítica y los numerosos focos de conflicto en el mundo están frenando la disposición del sector público a invertir en infraestructuras no militares. La dirección parte de la base de que, una vez que se calme la situación, la demanda de sistemas de peaje aumentará en consecuencia y, por lo tanto, existe un potencial alcista – que actualmente no se tiene en cuenta en las previsiones. En la **UGE TM-EMEA**, la dirección prevé un aumento de la demanda de sistemas de gestión del tráfico, en particular de soluciones de telemática del tráfico en zonas urbanas. Precisamente en Europa se exige con firmeza la aplicación de medidas respetuosas con el clima y la consecución de los objetivos climáticos definidos, lo que se traducirá en un aumento correspondiente de la demanda también en esta UGE. Esto se ha tenido en cuenta en la planificación de esta UGE.

La planificación de la **UGE Tolling-APAC** se basa en los proyectos de construcción y de explotación en curso que se van a implementar, así como en sus ampliaciones, y en el hecho de que en esta región hay licitaciones en preparación o ya en marcha. Las soluciones de telemática vial son un componente esencial de la planificación en la **UGE TM-APAC**, al igual que en las demás regiones. Se prevén diversos proyectos en el ámbito de los sistemas de seguridad vial y de vigilancia.

El suministro de componentes constituye, en todas las UGE de Tolling, una parte a veces esencial de la planificación.

En relación con los combates en Oriente Próximo y sus posibles repercusiones en la actividad del Grupo en los países vecinos, cabe señalar que, según las estimaciones actuales, no se prevén impactos materiales.

### 13.2.2 Grupo de referencia.

El grupo de referencia utilizado para la prueba de deterioro del valor comprende once empresas, aunque, a la hora de determinar los parámetros en el ejercicio 2025/26, solo seis empresas resultaron estadísticamente significativas (2024/25: once empresas, de las cuales seis eran relevantes). El ratio deuda/capital propio del grupo de referencia se situó en el ejercicio 2025/26 en el 11,3% (2024/25: 16,8%), y el factor beta sin apalancamiento en 0,80 (2024/25: 0,88).

### 13.2.3 Resultados de la prueba de deterioro del valor.

| 2025/26                                              | Tolling- |                   |        | TM-      |        |        |
|------------------------------------------------------|----------|-------------------|--------|----------|--------|--------|
|                                                      | Americas | EMEA              | APAC   | Americas | EMEA   | APAC   |
| Valor contable del fondo de comercio asignado al UGE | 11.655   | 0                 | 6.538  | 3.331    | 0      | 204    |
| Valor de uso (Value in Use) de la UGE                | 67.337   | 6.739             | 17.288 | 25.384   | 11.125 | 7.802  |
| Valor contable de la UGE                             | 60.612   | 21.696            | 14.975 | 24.446   | 10.888 | 558    |
| Tipo de interés de descuento                         | 8,3 %    | 8,5 %             | 7,7 %  | 11,0 %   | 8,5 %  | 7,7 %  |
| Tasa de descuento antes de impuestos                 | 11,1 %   | 5,4 %             | 10,0 % | 14,9 %   | 11,4 % | 10,0 % |
| Tasa de descuento de equilibrio antes de impuestos   | 12,1 %   | n/a <sup>1)</sup> | 12,0 % | 15,5 %   | 11,6 % | 38,3 % |

<sup>1)</sup> Valor no calculable matemáticamente.

Las pruebas de deterioro han confirmado la recuperabilidad de todo el fondo de comercio a 31 de marzo de 2026. En el caso de la unidad de negocio Tolling-EMEA, que no presenta fondo de comercio, se llevó a cabo una prueba de deterioro del valor de los inmovilizados materiales y los activos intangibles que la componen, debido al déficit en comparación con los valores contables y el valor de uso (margen negativo de 15,0 millones de euros), lo que dio lugar a un deterioro del valor por importe de 2,1 millones de euros. Las pérdidas por deterioro se referían, en particular, a determinadas máquinas del inmovilizado material y a activos intangibles para los que no se pudo determinar un valor de mercado. Además, no fue necesario contabilizar otras pérdidas por deterioro del valor para esta UGE, ya que se aplicó el límite mínimo de valor establecido en la NIC 36.105 como «valor razonable menos los costes de enajenación» (Fair Value less Costs of Disposal), que el Grupo determinó a partir de datos de mercado externos y para el que no se observaron indicios de riesgo de deterioro.

Si se produjera un aumento de la tasa de descuento superior al 10% en los próximos 12 meses a partir de la fecha de cierre del balance, el 31 de marzo de 2026, para la UGE Tolling-EMEA, el valor de uso de la UGE Tolling-EMEA solo variaría mínimamente. Lo mismo se aplica a una reducción de la tasa de crecimiento en la renta perpetua de -0,5 puntos porcentuales.

| 2024/25                                                                        | Tolling- |        |        | TM-      |        |         |
|--------------------------------------------------------------------------------|----------|--------|--------|----------|--------|---------|
|                                                                                | Americas | EMEA   | APAC   | Americas | EMEA   | APAC    |
| Valor contable del fondo de comercio asignado a la unidad de negocio de la UGE | 11.771   | 0      | 7.371  | 3.364    | 0      | 230     |
| Valor de uso (Value in Use) de la UGE                                          | 92.710   | 67.330 | 34.422 | 37.699   | 30.295 | 40.994  |
| Valor contable de la UGE                                                       | 56.346   | 65.231 | 11.630 | 20.762   | 25.024 | 1.303   |
| Tipo de interés de descuento                                                   | 8,9 %    | 9,5 %  | 8,1 %  | 14,2 %   | 8,9 %  | 8,0 %   |
| Tasa de descuento antes de impuestos                                           | 11,8 %   | 14,5 % | 10,6 % | 19,4 %   | 11,7 % | 10,4 %  |
| Tasa de descuento de equilibrio antes de impuestos                             | 17,0 %   | 15,5 % | 32,7 % | 35,6 %   | 12,1 % | 172,7 % |

### 13.2.4 Análisis de sensibilidad con repercusión en el valor de uso (Value in Use).

La siguiente tabla muestra la evolución del valor de uso de las unidades generadoras de efectivo que contribuyen al valor de la empresa, cuando cada parámetro varía en un +/- 10% o cuando el crecimiento de la renta perpetua varía en +/- 0,5 puntos porcentuales.

| 2025/26                                     | Aumento de la hipótesis | Tolling- |        | TM-      |        |
|---------------------------------------------|-------------------------|----------|--------|----------|--------|
|                                             |                         | Americas | APAC   | Americas | APAC   |
| Tasa de descuento                           | + 10 %                  | -7.941   | -1.343 | -2.175   | -1.145 |
| Crecimiento de la facturación               | + 10 %                  | 2.505    | 694    | 336      | 895    |
| Margen EBITDA de la planificación detallada | + 10 %                  | 2.681    | 417    | 891      | 196    |
| Tasa de crecimiento de la renta perpetua    | + 0,5 PP                | 4.950    | 868    | 860      | 786    |

|                                             | Reducción de la aceptación | Tolling- |       | TM-      |       |
|---------------------------------------------|----------------------------|----------|-------|----------|-------|
|                                             |                            | Americas | APAC  | Americas | APAC  |
| Tasa de descuento                           | - 10 %                     | 10.372   | 1.742 | 2.758    | 1.508 |
| Crecimiento de la facturación               | - 10 %                     | -2.470   | -675  | -333     | -847  |
| Margen EBITDA de la planificación detallada | - 10 %                     | -2.681   | -417  | -891     | -196  |
| Tasa de crecimiento de la renta perpetua    | - 0,5 PP                   | -4.219   | -727  | -769     | -658  |

| 2024/25                                     | Aumento de la estimación   | Tolling- |        | TM-      |        |
|---------------------------------------------|----------------------------|----------|--------|----------|--------|
|                                             |                            | Americas | APAC   | Americas | APAC   |
| Tasa de descuento                           | + 10 %                     | -12.345  | -3.547 | -3.540   | -4.842 |
| Crecimiento de la facturación               | + 10 %                     | 4.288    | 835    | 2.170    | 5.215  |
| Margen EBITDA de la planificación detallada | + 10 %                     | 4.901    | 1.165  | 2.001    | 1.245  |
| Tasa de crecimiento de la renta perpetua    | + 0,5 PP                   | 6.671    | 2.035  | 845      | 2.845  |
|                                             | Reducción de la aceptación | Tolling- |        | TM-      |        |
|                                             |                            | Americas | APAC   | Americas | APAC   |
| Tasa de descuento                           | - 10 %                     | 16.090   | 4.608  | 4.436    | 6.315  |
| Crecimiento de la facturación               | - 10 %                     | -4.198   | -820   | -2.085   | -4.823 |
| Margen EBITDA de la planificación detallada | - 10 %                     | -4.901   | -1.165 | -2.001   | -1.245 |
| Tasa de crecimiento de la renta perpetua    | - 0,5 PP                   | -5.766   | -1.729 | -779     | -2.410 |

Un análisis de sensibilidad de las UGE descritas anteriormente, que determinan el valor de la empresa, muestra que una variación de los parámetros (aumento del tipo de interés de descuento en un 10%, reducción de la facturación del -10%, una disminución del margen de EBITDA en la planificación detallada del -10%, así como una variación de la tasa de crecimiento en la renta perpetua de -0,5 puntos porcentuales) no daría lugar a un déficit respecto a los valores contables de las UGE (con la excepción de las UGE Tolling-Américas y TM-Américas, en las que, ante una variación del tipo de interés de descuento del 10%, se produciría un déficit insignificante del margen de maniobra en el caso de la UGE Tolling-Américas y, en el caso de la UGE TM-Américas, un déficit de aproximadamente 1 millón de euros).

### 13.3 Costes de desarrollo capitalizados.

Los costes de desarrollo corresponden a gastos que se capitalizan de conformidad con la NIC 38 y se amortizan a lo largo de un periodo de entre 3 y 15 años a partir de su disponibilidad para uso comercial.

Los demás gastos de investigación y desarrollo del Grupo ascendieron en el ejercicio 2025/26 a 72 261 k EUR (2024/25: 70 247 k EUR). En el ejercicio 2025/26, de esta cantidad, 42 313 k EUR (2024/25: 44 768 k EUR) correspondieron a costes de desarrollo específicos para clientes, que se repercutieron a los mismos. El importe restante de 29 948 k EUR (2024/25: 25 479 k EUR) se contabilizó como gasto.

## 14 Participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas.

|                                                                | 2024/25      | 2025/26       |
|----------------------------------------------------------------|--------------|---------------|
| <b>Valor contable a 31 de marzo del ejercicio anterior</b>     | <b>3.592</b> | <b>18.677</b> |
| Altas                                                          | 12.020       | 0             |
| Salidas                                                        | 0            | -5            |
| Reclasificación                                                | 0            | -21           |
| Resultado del periodo correspondiente a la actividad principal | 5.631        | 17.152        |
| Ajustes por eliminación de beneficios intermedios              | 17           | -166          |

|                                                      | 2024/25       | 2025/26       |
|------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Repartos                                             | -2.500        | -12.718       |
| Diferencias de conversión de divisas                 | -82           | 86            |
| <b>Valor contable a 31 de marzo del ejercicio</b>    | <b>18.677</b> | <b>23.006</b> |
| de los cuales, participaciones en empresas asociadas | 16.247        | 20.801        |
| de las cuales, participaciones en empresas conjuntas | 2.430         | 2.205         |

En el ejercicio 2025/26 no se produjeron altas. Las bajas del ejercicio 2025/26 correspondieron a una reducción de la participación en Electolling ETC Del. Ecuador. Las altas del ejercicio 2024/25 se refirieron a las empresas asociadas Parat Ltd., de Abu Dhabi; Kapsch Telematic Services IOOO, de Bielorrusia; y Electolling ETC Del. Ecuador, así como a la empresa conjunta Copiloto Colombia S.A.S., de Colombia.

### Empresas asociadas.

Las empresas asociadas incluyen a Parat Ltd., de Abu Dhabi, y a Kapsch Telematic Services IOOO, de Bielorrusia. Estas empresas se contabilizan según el método de puesta en equivalencia.

### Electolling ETC Del. Ecuador.

A fecha de 31 de marzo de 2026, Kapsch TrafficCom poseía el 19% (31 de marzo de 2025: 23%). La disminución de la participación supuso la pérdida de la influencia significativa, por lo que se procedió a reclasificarla de «empresas asociadas» a «otros activos financieros y participaciones». A 31 de marzo de 2026, el valor contable se valoró a su valor razonable.

### Parat Ltd, Abu Dhabi.

Parat Ltd., Abu Dhabi, fue constituida en septiembre de 2024 por Kapsch TrafficCom. Posteriormente, Kapsch TrafficCom vendió el 75,5% de las participaciones en Parat Ltd. Desde el 6 de enero de 2025, las participaciones restantes en Parat Ltd. se contabilizan como participaciones en empresas asociadas según el método de puesta en equivalencia en los estados financieros consolidados de Kapsch TrafficCom. En ese momento, la participación retenida del 24,5% en Parat Ltd. se valoró a su valor razonable, derivado del valor actual de los flujos de caja futuros esperados, y se contabilizó por primera vez por un importe de 9 357 k EUR. La comparación con el patrimonio neto proporcional subyacente en el momento del reconocimiento inicial de la participación por el método de puesta en equivalencia dio lugar a un exceso de valor, que debe atribuirse al fondo de comercio.

La siguiente tabla muestra la información financiera resumida de la sociedad (sin tener en cuenta las operaciones de adquisición y consolidación):

|                                                  | 31 de marzo de 2025 | 31 de marzo de 2026 |
|--------------------------------------------------|---------------------|---------------------|
| Activos a largo plazo                            | 0                   | 9                   |
| Activos corrientes                               | 4.208               | 6.631               |
| Pasivos a largo plazo                            | 0                   | 0                   |
| Deuda a corto plazo                              | -961                | -2.012              |
| <b>activos netos</b>                             | <b>3.248</b>        | <b>4.628</b>        |
| Efectivo y otros activos líquidos                | 1.738               | 4.470               |
| Pasivos financieros (no corrientes y corrientes) | 0                   | 0                   |
|                                                  | <b>2024/25</b>      | <b>2025/26</b>      |
| ingresos                                         | 4.578               | 20.266              |
| Superávit/déficit anual                          | 3.248               | 17.367              |
| <b>Resultado global</b>                          | <b>3.248</b>        | <b>17.367</b>       |

El resultado global de Parat Ltd. ascendió a 17 367 k EUR (2024/25: 3 248 k EUR para los meses de enero a marzo de 2025), y la parte atribuible a Kapsch TrafficCom fue de 13 025 k EUR (2024/25: 2 436 k EUR para los meses de enero a marzo de 2025). Las actividades de Parat Ltd. se recogen en el resultado de las actividades de explotación, en la partida «Resultado de empresas asociadas y empresas conjuntas». El resultado de la participación en los beneficios no se corresponde con el porcentaje de participación en el capital, ya que se acordó con el comprador un porcentaje del 75% en la imputación de resultados (la participación de Kapsch TrafficCom asciende únicamente al 24,5%).

Kapsch Telematic Services IOOO, Bielorrusia.

Con la venta del 75,5% de las participaciones en Parat Ltd., Abu Dhabi, Kapsch TrafficCom perdió también la mayoría y el control de Kapsch Telematic Services IOOO, Bielorrusia. Anteriormente, Kapsch Telematic Services IOOO era una filial totalmente consolidada, participada en un 33,45% por Kapsch TrafficCom y en un 66,45% por Parat Ltd. Tras la venta de las participaciones en Parat Ltd., el Grupo posee ahora, directa e indirectamente, un total del 49,75% de las participaciones y contabiliza las participaciones en esta sociedad como participaciones en empresas asociadas. Con motivo del reconocimiento inicial de la participación por el método de puesta en equivalencia en Kapsch Telematic Services IOOO, se determinó un valor razonable de las participaciones restantes del Grupo por importe de 2.554 k EUR. El valor razonable calculado de las participaciones retenidas se asignó íntegramente al patrimonio neto proporcional; no se identificó ningún fondo de comercio.

La siguiente tabla muestra la información financiera resumida de la sociedad:

|                                                  | 31 de marzo de<br>2025 | 31 de marzo de<br>2026 |
|--------------------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Activos a largo plazo                            | 1.777                  | 1.998                  |
| Activos corrientes                               | 8.483                  | 12.283                 |
| Pasivos a largo plazo                            | -953                   | -888                   |
| Deuda a corto plazo                              | -4.001                 | -4.843                 |
| <b>activos netos</b>                             | <b>5.307</b>           | <b>8.549</b>           |
| Efectivo y equivalentes                          | 2.780                  | 5.408                  |
| Pasivos financieros (no corrientes y corrientes) | 0                      | 0                      |
|                                                  | <b>2024/25</b>         | <b>2025/26</b>         |
| ingresos                                         | 39.328                 | 39.840                 |
| Superávit/déficit anual                          | 3.634                  | 5.128                  |
| <b>Resultado global</b>                          | <b>3.634</b>           | <b>5.128</b>           |

El resultado global correspondiente al ejercicio 2024/25, desde el 1 de abril de 2024 hasta la fecha de desconsolidación como filial en enero de 2025, ascendió a 1.389 k EUR. A partir de su incorporación como empresa asociada, las actividades de Kapsch Telematic Services IOOO se contabilizan en el resultado de las actividades de explotación, en la partida «Resultado de empresas asociadas y empresas conjuntas». El resultado proporcional ascendió a 4.275 k EUR (2024/25: de enero a marzo de 2025, 1.872 k EUR). Este importe se compone del resultado correspondiente a la participación directa de Kapsch TrafficCom, por un importe de 1.715 k EUR (2024/25: 751 k EUR), y del resultado correspondiente a la participación indirecta, mantenida a través de Parat Ltd., por un importe de 2.560 k EUR (2024/25: 1.121 k EUR).

En el siguiente cuadro se ilustran conjuntamente la evolución de los valores contables de Parat Ltd. y de Kapsch Telematic Services IOOO:

| Conciliación                                                                                                                  | 31 de marzo de<br>2025 | 31 de marzo de<br>2026 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Valor contable de Kapsch TrafficCom en Parat Ltd. y Kapsch Telematic Services IOOO                                            | 11.911                 | 16.219                 |
| Resultado global proporcional de Parat Ltd. (en el ejercicio 2024/25, de enero a marzo de 2025)                               | 2.436                  | 13.025                 |
| Resultado global directo proporcional de Kapsch Telematic Services IOOO (en el ejercicio 2024/25, de enero a marzo de 2025)   | 751                    | 1.715                  |
| Resultado global indirecto proporcional de Kapsch Telematic Services IOOO (en el ejercicio 2024/25, de enero a marzo de 2025) | 1.121                  | 2.560                  |
| Pagos de dividendos                                                                                                           | 0                      | -12.718                |
| <b>Valor contable a 31 de marzo del ejercicio</b>                                                                             | <b>16.219</b>          | <b>20.801</b>          |

Empresa conjunta.

Las empresas conjuntas incluyen autoTicket GmbH, Alemania; Copiloto Colombia S.A.S., Colombia; y NATRAS AG, Suiza. Estas empresas también se contabilizan según el método de puesta en equivalencia.

autoTicket GmbH, Alemania.

El 13 de agosto de 2018, junto con CTS EVENTIM AG & Co. KGaA, se adquirió la sociedad autoTicket GmbH, Alemania (autoTicket), como sociedad inactiva. Kapsch TrafficCom posee el 50 % de las participaciones y contabiliza la sociedad como empresa conjunta según el método de puesta en equivalencia. Dado que las actividades y la estrategia de autoTicket forman parte de la actividad principal de Kapsch TrafficCom, los resultados proporcionales (2025/26: -169 k EUR y 2024/25: 1 191 k EUR) se contabilizan en el resultado de las actividades de explotación (partida «Resultado de empresas asociadas y empresas conjuntas»). El valor contable a 31 de marzo de 2026 ascendía a 683 k EUR (31 de marzo de 2025: 852 k EUR).

Se incluye más información en la nota 29.

La siguiente tabla muestra la información financiera resumida de la sociedad.

|                                                  | 31 de marzo de<br>2025 | 31 de marzo de<br>2026 |
|--------------------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Activos a largo plazo                            | 362                    | 420                    |
| Activos corrientes                               | 1.493                  | 1.123                  |
| Pasivos a largo plazo                            | -19                    | 0                      |
| Deuda a corto plazo                              | -133                   | -177                   |
| <b>activos netos</b>                             | <b>1.703</b>           | <b>1.366</b>           |
| Efectivo y equivalentes                          | 1.461                  | 1.111                  |
| Pasivos financieros (no corrientes y corrientes) | -19                    | 0                      |
|                                                  | <b>2024/25</b>         | <b>2025/26</b>         |
| ingresos                                         | 28                     | 20                     |
| Superávit o déficit anual                        | 2.382                  | -338                   |
| <b>Resultado global</b>                          | <b>2.382</b>           | <b>-338</b>            |

| Conciliación                                      | 31 de marzo de<br>2025 | 31 de marzo de<br>2026 |
|---------------------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Activos netos al inicio del ejercicio             | 4.321                  | 1.703                  |
| Resultado global                                  | 2.382                  | -338                   |
| Pagos de dividendos                               | -5.000                 | 0                      |
| Reducción de capital                              | 0                      | 0                      |
| <b>Activos netos a 31 de marzo del ejercicio</b>  | <b>1.703</b>           | <b>1.366</b>           |
| Participación de Kapsch TrafficCom (50 %)         | 852                    | 683                    |
| <b>Valor contable a 31 de marzo del ejercicio</b> | <b>852</b>             | <b>683</b>             |

Copiloto Colombia S.A.S., Colombia.

En el ejercicio 2019/20 se constituyó, a partes iguales (50%), junto con un socio, la sociedad Copiloto Colombia S.A.S., Colombia. Los resultados proporcionales ascendieron a 157 k EUR en el ejercicio 2025/26 (2024/25: 106 k EUR). Dado que las actividades y estrategias de Copiloto forman parte del negocio principal de Kapsch TrafficCom, los resultados proporcionales se incluyen en el resultado de las actividades de explotación. El valor contable a 31 de marzo de 2026 ascendía a 1.397 k EUR (31 de marzo de 2025: 1.155 k EUR).

La siguiente tabla muestra la información financiera resumida de la sociedad.

|                                                  | 31 de marzo de<br>2025 | 31 de marzo de<br>2026 |
|--------------------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Activos a largo plazo                            | 998                    | 1.637                  |
| Activos corrientes                               | 2.844                  | 3.981                  |
| Pasivos a largo plazo                            | -60                    | 0                      |
| Deuda a corto plazo                              | -1.472                 | -2.824                 |
| <b>activos netos</b>                             | <b>2.310</b>           | <b>2.794</b>           |
| Efectivo y equivalentes                          | 1.571                  | 2.549                  |
| Pasivos financieros (no corrientes y corrientes) | -1.441                 | -1.832                 |

|                           | 2024/25 ajustado* | 2025/26    |
|---------------------------|-------------------|------------|
| Ingresos*                 | 1.862             | 2.600      |
| Superávit o déficit anual | 212               | 313        |
| <b>Resultado global</b>   | <b>212</b>        | <b>313</b> |

<sup>1)</sup> El importe consignado para el ejercicio anterior es una cifra corregida en consecuencia debido a datos actualizados posteriormente, que en los estados financieros consolidados de 2024/25 figuraba inicialmente como 381 k EUR.

| Conciliación                                           | 31 de marzo de 2025 | 31 de marzo de 2026 |
|--------------------------------------------------------|---------------------|---------------------|
| Activos netos al inicio del ejercicio                  | 2.105               | 2.310               |
| Aumento del capital nominal y de la reserva de capital | 157                 | 0                   |
| Resultado global                                       | 212                 | 313                 |
| Diferencias de conversión de divisas                   | -165                | 171                 |
| <b>Activos netos a 31 de marzo del ejercicio</b>       | <b>2.310</b>        | <b>2.795</b>        |
| Participación de Kapsch TrafficCom (50 %)              | 1.155               | 1.397               |
| <b>Valor contable a 31 de marzo del ejercicio</b>      | <b>1.155</b>        | <b>1.397</b>        |

### NATRAS AG, Suiza.

NATRAS AG, Suiza, se constituyó en el cuarto trimestre de 2023/24 junto con la empresa suiza LOSTnFOUND AG (parte del grupo AddSecure) y ha obtenido la adjudicación de la Oficina Federal de Aduanas y Seguridad Fronteriza de Suiza (BAZG) para el suministro de hardware y servicios para el sistema de peaje nacional de camiones. Kapsch TrafficCom posee el 50% de las participaciones y contabiliza la sociedad como una empresa conjunta según el método de puesta en equivalencia. El valor contable de las participaciones ascendía a 0 EUR a 31 de marzo de 2026 (31 de marzo de 2025: 298 k EUR).

|                                                  | 31 de marzo de 2025 | 31 de marzo de 2026 |
|--------------------------------------------------|---------------------|---------------------|
| Activos a largo plazo                            | 337                 | 326                 |
| Activos corrientes                               | 1.484               | 1.809               |
| Pasivos a largo plazo                            | 0                   | 0                   |
| Deuda a corto plazo                              | -1.225              | -1.803              |
| <b>activos netos</b>                             | <b>596</b>          | <b>331</b>          |
| Efectivo y equivalentes                          | 801                 | 1.294               |
| Pasivos financieros (no corrientes y corrientes) | -7                  | -13                 |
|                                                  | <b>2024/25</b>      | <b>2025/26</b>      |
| ingresos                                         | 1.233               | 5.056               |
| Superávit/déficit anual                          | 56                  | -265                |
| <b>Resultado global</b>                          | <b>56</b>           | <b>-265</b>         |

| Conciliación                                      | 31 de marzo de 2025 | 31 de marzo de 2026 |
|---------------------------------------------------|---------------------|---------------------|
| Activos netos al inicio del ejercicio             | 540                 | 596                 |
| Resultado global                                  | 56                  | -265                |
| <b>Activos netos a 31 de marzo del ejercicio</b>  | <b>596</b>          | <b>331</b>          |
| Participación de Kapsch TrafficCom (50 %)         | 298                 | 166                 |
| Ajustes por eliminación de beneficios intermedios | 0                   | -166                |
| <b>Valor contable a 31 de marzo del ejercicio</b> | <b>298</b>          | <b>0</b>            |

### Actividades conjuntas.

Kapsch TrafficCom mantuvo durante el ejercicio 2025/26 varios acuerdos de colaboración, principalmente para proyectos en el ámbito de la construcción y el mantenimiento. Estos se clasifican como actividades conjuntas. La empresa MoKA SAS, de Francia, también se incluye en el grupo como actividad conjunta. En el ejercicio 2025/26, ninguna de estas actividades conjuntas es significativa por sí sola para el grupo. Se han incluido en las partidas correspondientes de los estados financieros consolidados unos ingresos proporcionales por importe de 13 627 k EUR (2024/25: 14 261 k EUR) y unos resultados proporcionales por importe de 946 k EUR (2024/25: 1 049 k EUR).

## 15 Instrumentos financieros.

| Instrumentos financieros por categoría                                                                                   |                                  | 31 de marzo de 2025<br>ajustado* |                 | 31 de marzo de 2026 |                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------|---------------------|-----------------|
|                                                                                                                          | Nivel de<br>valor ra-<br>zonable | Valor<br>contable                | Valor<br>actual | Valor<br>contable   | Valor<br>actual |
| <b>Cuentas por cobrar y otros activos a corto y largo plazo*</b>                                                         |                                  | <b>121.084</b>                   | <b>—</b>        | <b>126.001</b>      | <b>—</b>        |
| <b>Coste amortizado*</b>                                                                                                 |                                  | <b>84.872</b>                    | <b>—</b>        | <b>85.698</b>       | <b>—</b>        |
| Cuentas por cobrar por ventas y servicios (no corriente y corriente) <sup>1)</sup> *                                     | Level 3                          | 79.780                           | —               | 82.836              | —               |
| Otros activos y cuentas por cobrar a largo plazo                                                                         |                                  | 5.092                            | —               | 2.862               | —               |
| <b>A valor razonable con efecto en la cuenta de resultados<sup>14)</sup></b>                                             |                                  | <b>4.174</b>                     | <b>4.174</b>    | <b>7.516</b>        | <b>7.516</b>    |
| Instrumentos financieros derivados                                                                                       | Level 2                          | 0                                | 0               | 391                 | 391             |
| Crédito derivado de la enajenación de empresas <sup>4)</sup>                                                             | Level 3                          | 4.174                            | 4.174           | 7.125               | 7.125           |
| <b>Otros activos no financieros<sup>2)4)</sup>*</b>                                                                      |                                  | <b>32.038</b>                    | <b>—</b>        | <b>32.787</b>       | <b>—</b>        |
| <b>Activo contractual derivado de contratos con clientes (no corriente y corriente) a coste amortizado<sup>14)</sup></b> | <b>Level 3</b>                   | <b>73.884</b>                    | <b>—</b>        | <b>46.082</b>       | <b>—</b>        |
| <b>Otros activos financieros y participaciones (no corrientes y corrientes)</b>                                          |                                  | <b>4.777</b>                     | <b>—</b>        | <b>4.752</b>        | <b>—</b>        |
| <b>A valor razonable con efecto en la cuenta de resultados</b>                                                           |                                  | <b>2.473</b>                     | <b>2.473</b>    | <b>2.461</b>        | <b>2.461</b>    |
| Valores                                                                                                                  | Level 1                          | 2.411                            | 2.411           | 2.392               | 2.392           |
| Participaciones                                                                                                          | Level 3                          | 62                               | 62              | 69                  | 69              |
| Participaciones (con opción de valoración sin efecto en la cuenta de resultados)                                         | Level 3                          | 0                                | —               | 0                   | —               |
| <b>Coste amortizado<sup>1)</sup></b>                                                                                     |                                  | <b>2.304</b>                     | <b>—</b>        | <b>2.291</b>        | <b>—</b>        |
| Otros créditos financieros y préstamos (a largo plazo)                                                                   | Level 3                          | 946                              | —               | 1.025               | —               |
| Otros créditos financieros y préstamos (a corto plazo)                                                                   | Level 3                          | 1.358                            | —               | 1.266               | —               |
| <b>Efectivo y equivalentes a coste amortizado<sup>1)</sup></b>                                                           | <b>Level 3</b>                   | <b>47.806</b>                    | <b>—</b>        | <b>23.249</b>       | <b>—</b>        |
| <b>Pasivos financieros (no corrientes y corrientes) coste amortizado</b>                                                 |                                  | <b>118.390</b>                   | <b>107.463</b>  | <b>110.156</b>      | <b>110.219</b>  |
| Préstamos mediante pagaré                                                                                                | Level 2                          | 8.494                            | 8.358           | 8.494               | 8.494           |
| Financiación de proyectos                                                                                                | Level 2                          | 1.102                            | 1.104           | 3.766               | 3.769           |
| Créditos de explotación                                                                                                  | Level 2                          | 100.440                          | 89.643          | 90.647              | 90.706          |
| Otros pasivos financieros                                                                                                | Level 2                          | 8.354                            | 8.358           | 7.249               | 7.249           |
| <b>Pasivos por arrendamiento (no corriente y corriente) a coste amortizado</b>                                           |                                  | <b>32.254</b>                    | <b>—</b>        | <b>27.760</b>       | <b>—</b>        |
| Pasivos por arrendamiento (no corriente y corriente) <sup>3)</sup>                                                       | —                                | 32.254                           | —               | 27.760              | —               |
| <b>Deudas por entregas y prestaciones a coste de adquisición amortizado<sup>1)</sup></b>                                 | <b>Level 3</b>                   | <b>58.794</b>                    | <b>—</b>        | <b>55.294</b>       | <b>—</b>        |
| <b>Otros pasivos y cuentas de regularización (no corriente y corriente)</b>                                              |                                  | <b>47.052</b>                    | <b>—</b>        | <b>37.767</b>       | <b>—</b>        |
| <b>Coste amortizado<sup>1)</sup></b>                                                                                     |                                  | <b>255</b>                       | <b>—</b>        | <b>236</b>          | <b>—</b>        |
| Otros pasivos financieros                                                                                                | Level 3                          | 255                              | —               | 236                 | —               |
| <b>A valor razonable con efecto en resultados</b>                                                                        |                                  | <b>319</b>                       | <b>—</b>        | <b>0</b>            | <b>—</b>        |
| Instrumentos financieros derivados                                                                                       | Level 2                          | 319                              | —               | 0                   | —               |
| <b>Otros pasivos no financieros<sup>2)</sup></b>                                                                         |                                  | <b>46.478</b>                    | <b>—</b>        | <b>37.531</b>       | <b>—</b>        |

<sup>1)</sup> No se indica el valor razonable, ya que el valor contable de esta partida, valorada al coste amortizado, constituye una aproximación razonable de conformidad con la NIIF 7.29(a).

<sup>2)</sup> Los activos y pasivos no financieros solo sirven para conciliar con la partida correspondiente del balance.

<sup>3)</sup> Los pasivos por arrendamiento son deudas financieras que, sin embargo, no están sujetas a las obligaciones de información previstas en la NIIF 7.

<sup>4)</sup> En el ejercicio anterior, la partida «Otros activos no financieros» incluía un crédito financiero derivado de la enajenación de empresas. Esta presentación se corrigió con carácter retroactivo en el ejercicio 2025/26 y, en la actualidad, dicho crédito se presenta por separado.

<sup>5)</sup> Véase la nota 30 sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error, de conformidad con la NIC 8.

### Variaciones y valor razonable.

En el ejercicio 2025/26 no se realizaron reclasificaciones entre los niveles de la jerarquía.

Los valores a 31 de marzo de 2026 correspondían, al igual que en el ejercicio anterior, a bonos del Estado, obligaciones bancarias y participaciones en fondos de inversión.

### Jerarquía del valor razonable y determinación del valor razonable.

Los activos y pasivos financieros deben clasificarse en uno de los tres niveles de valor razonable siguientes:

- Nivel 1: Existen precios cotizados en mercados activos para activos o pasivos idénticos. En el Grupo, los instrumentos de capital cotizados en bolsa se clasificaron en la categoría de nivel 1.
- Nivel 2: El valor razonable de los instrumentos financieros que no se negocian en mercados activos se determina mediante un método de valoración derivado de datos de mercado observables directa o indirectamente. En esta categoría se incluyen los valores que no se negocian regularmente, los instrumentos financieros derivados y las deudas financieras. Se aplican métodos de valoración específicos de la siguiente manera:
  - Para los valores se utilizan los precios de mercado cotizados.
  - El valor razonable de los swaps de tipos de interés se calcula, a partir de curvas de rendimiento observables, como el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados.
  - El valor razonable de las operaciones a plazo sobre divisas se valora utilizando el tipo de cambio a plazo vigente en la fecha del balance, descontando el valor resultante hasta su valor actual.
  - El valor razonable de los pasivos financieros clasificados en el nivel 2 se determinó descontando los flujos de caja brutos a lo largo del plazo contractual con un tipo de interés observable en el mercado y adecuado al riesgo.
- Nivel 3: En este nivel se clasifican los instrumentos financieros cuya información de valoración no se basa en datos de mercado observables. Los componentes variables del precio de compra (earn-out) entran, por ejemplo, en esta categoría. Se basan en las condiciones acordadas y en las expectativas respecto a la evolución futura de los ingresos y los resultados de las filiales en cuestión. Los componentes del precio de compra a largo plazo se actualizan con un tipo de interés adecuado al riesgo.

### Presentación de resultados.

Los instrumentos financieros se han contabilizado en el resultado financiero con los siguientes resultados netos:

|                                                                                    | 2024/25        | 2025/26        |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Préstamos y cuentas por cobrar contabilizados a un coste amortizado de adquisición | -4.768         | -2.579         |
| Pasivos financieros contabilizados a coste amortizado                              | -11.473        | -9.040         |
| Valorados a su valor razonable con efecto en la cuenta de resultados               | -7             | 841            |
| <b>Total</b>                                                                       | <b>-16.248</b> | <b>-10.778</b> |

El descenso significativo de los gastos financieros correspondientes a los pasivos financieros contabilizados al coste amortizado se debe a una nueva financiación, con condiciones globalmente más favorables para el Grupo, que se formalizó en marzo de 2025, así como a unos mayores amortizaciones.

En la partida «Valor razonable con efecto en la cuenta de resultados» también se incluyen las ganancias y pérdidas derivadas de instrumentos financieros derivados destinados a cubrir el riesgo de tipo de cambio y de tipo de interés, por un importe de 1.073 k EUR y -631 k EUR, respectivamente (2024/25: 1.546 k EUR y -1.814 k EUR). Las ganancias y pérdidas incluidas en el resultado financiero se detallan en la nota 9.

### Instrumentos financieros derivados.

Los instrumentos financieros derivados que se valoran a su valor razonable con efecto en la cuenta de resultados se contabilizan en el resultado financiero.

A 31 de marzo de 2026, figuran cuentas por cobrar derivadas de instrumentos financieros derivados por un importe de 391 k EUR (31 de marzo de 2025: 0 k EUR) en «Cuentas por cobrar y otros activos corrientes», así como pasivos derivados de instrumentos financieros por un importe de 0 k EUR (31 de marzo de 2025: 319 k EUR) en «Otros pasivos y cuentas de regularización», que se harán efectivos en su totalidad el próximo año.

Para cubrir el riesgo de tipo de cambio, se pueden designar instrumentos financieros derivados como coberturas, tratándose en su mayoría de contratos a plazo sobre divisas con distintos vencimientos y en diferentes monedas. A 31 de marzo de 2026, al igual que en el ejercicio anterior, no había coberturas de flujo de efectivo abiertas.

### Crédito derivado de la enajenación de empresas.

La siguiente tabla muestra la evolución de la cuenta por cobrar derivada de la enajenación de empresas:

|                                    | 2024/25      | 2025/26      |
|------------------------------------|--------------|--------------|
| <b>Saldo a 31 de marzo de 2025</b> | <b>0</b>     | <b>4.174</b> |
| Acceso                             | 4.174        | 0            |
| Variación                          | 0            | 6.376        |
| Amortización                       | 0            | -3.425       |
| <b>Saldo a 31 de marzo de 2026</b> | <b>4.174</b> | <b>7.125</b> |

### Factoring

Las cuentas comerciales a cobrar a 31 de marzo de 2026 incluyen cuentas por cobrar derivadas de contratos de factoring con municipios españoles por un importe de 723 k EUR. En el ejercicio 2025/26 se recibieron pagos de la entidad de factoring por un importe de 723 k EUR; el pasivo correspondiente a dichos pagos se contabiliza en los pasivos financieros a corto plazo.

### Deudas comerciales a pagar.

En algunas filiales se producen, de forma aislada, acuerdos de financiación de proveedores. Tras analizar los contratos, no se observan cambios sustanciales en las condiciones de pago contractuales con respecto a las deudas con proveedores originales, por lo que Kapsch TrafficCom sigue contabilizando estas deudas en la partida «Deudas por entregas y servicios». Los acuerdos de financiación de proveedores incluidos en las deudas comerciales a 31 de marzo de 2026 ascienden a 1.260 k EUR (31 de marzo de 2025: 4.217 k EUR), de los cuales los bancos ya han reembolsado 503 k EUR (31 de marzo de 2025: 896 k EUR) han sido reembolsados ya por los bancos a los proveedores. Además, en los pasivos financieros a corto plazo a la fecha del balance se incluyen financiaciones de proveedores por un importe de 1 948 k EUR (31 de marzo de 2025: 1 538 k EUR); la reclasificación se debe a acuerdos individuales.

### Reclasificación a «activos y pasivos mantenidos para la venta».

A 31 de marzo de 2026, se reclasificó, con efecto en la cuenta de resultados, una parte de las participaciones a su valor razonable por un importe de 1 k EUR (31 de marzo de 2025: 1 k EUR), de los «Otros activos financieros y préstamos (a largo plazo)» por un importe de 27 k EUR (31 de marzo de 2025: 37 k EUR), una parte de las cuentas por cobrar por ventas y servicios por un importe de 1 709 k EUR (31 de marzo de 2025: 2 530 k EUR), una parte de los «Otros activos no financieros» por un importe de 849 k EUR (31 de marzo de 2025: 1 346 k EUR), una parte de los activos líquidos por valor de 184 k EUR (31 de marzo de 2025: 265 k EUR), una parte de los pasivos por arrendamiento a largo plazo por valor de 3 k EUR (31 de marzo de 2025: 87 k EUR), una parte de los pasivos por arrendamiento a corto plazo por importe de 89 k EUR (31 de marzo de 2025: 122 k EUR), una parte de las cuentas por pagar por entregas y servicios por importe de 2 642 k EUR (31 de marzo de 2025: 1.570 k EUR), una parte de las provisiones a corto plazo por un importe de 183 k EUR (31 de marzo de 2025: 73 k EUR), una parte de las obligaciones fiscales a corto plazo por un importe de 1 k EUR (31 de marzo de 2025: 1 mil EUR y una parte de los «Otros pasivos no financieros» por un importe de 1.062 k EUR (31 de marzo de 2025: 1.626 k EUR) se han reclasificado, de conformidad con la NIIF 5, en «Activos y pasivos mantenidos para la venta». La información al respecto se presenta en la nota 22.

## 16 Otros activos a largo plazo.

|                                          | 31 de marzo de 2025 | 31 de marzo de 2026 |
|------------------------------------------|---------------------|---------------------|
| Cuentas por cobrar a largo plazo         | 4.888               | 2.680               |
| Créditos por arrendamiento a largo plazo | 615                 | 3.151               |
| Otros créditos a largo plazo             | 204                 | 4.488               |
| <b>Total</b>                             | <b>5.707</b>        | <b>10.319</b>       |

Las cuentas por cobrar a largo plazo correspondientes a ventas y servicios se refieren a cuentas por cobrar de Bulgaria, Alemania, México y la República Dominicana.

El aumento de los créditos por arrendamiento a largo plazo se debe fundamentalmente al contrato de arrendamiento OBU con una empresa conjunta.

Las demás cuentas por cobrar a largo plazo incluyen garantías de alquiler de inmuebles de las sociedades españo-

las. El plazo de vencimiento restante es superior a un año, pero inferior a tres años a partir de la fecha del balance. Además, aquí también se incluye la cuenta por cobrar a largo plazo derivada de la enajenación de empresas por un importe de 4.306 k EUR.

Los flujos de caja brutos de los demás activos a largo plazo con vencimientos de hasta dos años ascendieron a 6.533 k EUR (31 de marzo de 2025: 4.549 k EUR); con vencimientos entre dos y tres años, a 526 k EUR (31 de marzo de 2025: 753 k EUR) y, con vencimientos superiores a tres años, 719 k EUR (31 de marzo de 2025: 0 k EUR).

17 Activos y pasivos por impuestos diferidos.

|                                                                                   | 31 de marzo de 2025 | 31 de marzo de 2026 |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------|
| Activos por impuestos diferidos que se realizarán en un plazo superior a 12 meses | 47.770              | 39.537              |
| Activos por impuestos diferidos que se materializarán en un plazo de 12 meses     | 5.589               | 7.874               |
| <b>Activos por impuestos diferidos</b>                                            | <b>53.359</b>       | <b>47.412</b>       |
| Pasivos fiscales diferidos que se liquidarán en un plazo superior a 12 meses      | 868                 | 624                 |
| Pasivos por impuestos diferidos que se liquidarán en un plazo inferior a 12 meses | 490                 | 653                 |
| <b>Pasivos por impuestos diferidos</b>                                            | <b>1.358</b>        | <b>1.277</b>        |
| <b>Activos por impuestos diferidos (+) / Pasivos por impuestos (-) netos</b>      | <b>52.002</b>       | <b>46.135</b>       |

Los activos por impuestos diferidos derivados de pérdidas fiscales acumuladas y otras diferencias temporales deducibles en el futuro solo se contabilizan en la medida en que sea posible su realización. En los estados financieros consolidados no se han contabilizado pérdidas fiscales acumuladas por un importe de 343.565 k EUR (31 de marzo de 2025: 305.331 k EUR) debido a la incertidumbre sobre la posibilidad de su aprovechamiento mediante futuros ingresos sujetos a impuestos. Los impuestos diferidos no contabilizados sobre las pérdidas fiscales acumuladas se refieren a Austria, donde en el ejercicio 2025/26 ya no se contabilizaron impuestos diferidos, pero también a filiales extranjeras en España, EE. UU., Brasil y Chile. En su mayor parte, no prescribirán o no lo harán antes del año 2032. Todos los demás activos por impuestos diferidos se han contabilizado como partidas fiscalmente deducibles en el futuro en las correspondientes sociedades del grupo.

Los análisis de sensibilidad indican que, en caso de una variación de los resultados antes de impuestos de un +/-10 %, los activos por impuestos diferidos se desviarían de las estimaciones asumidas hasta ahora en aproximadamente +4.094 k EUR o -4.094 k EUR.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan, teniendo en cuenta los plazos de vencimiento, cuando existe un derecho legal exigible a la compensación y cuando dichos activos y pasivos se refieren a impuestos sobre los beneficios recaudados por la misma autoridad fiscal para el mismo sujeto pasivo.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se pueden asignar a las siguientes partidas:

|                                                          | 31 de marzo de 2025 | Enajenación por venta de empresas | Gastos/ ingresos del resultado resultado del periodo | En«Otros- resultados- dosregis- trado | Dife- rencias diferencias | Desglo- seclasifi- cación y compen- sación | 31 de marzo de 2026 |
|----------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------------|---------------------|
| Pérdidas fiscales acumuladas                             | 44.872              | 0                                 | -120                                                 | -5                                    | -402                      | 45                                         | 44.390              |
| Provisiones no reconocidas fiscalmente                   | 1.740               | 0                                 | -1.029                                               | 0                                     | -18                       | -57                                        | 636                 |
| Amortizaciones no reconocidas fiscalmente                | 3.108               | 0                                 | -711                                                 | 0                                     | 0                         | -2.397                                     | 0                   |
| Otros (cuentas de periodificación activas)               | 3.644               | -2                                | -6.065                                               | 795                                   | -128                      | 4.141                                      | 2.386               |
| <b>Activos por impuestos dife- ridos</b>                 | <b>53.364</b>       | <b>-2</b>                         | <b>-7.926</b>                                        | <b>790</b>                            | <b>-548</b>               | <b>1.733</b>                               | <b>47.412</b>       |
| Amortizaciones extraordinarias en activos fijos          | 98                  | 0                                 | -485                                                 | 0                                     | -12                       | 399                                        | 0                   |
| Ganancias derivadas de la valo- ración a valor razonable | 971                 | 0                                 | 0                                                    | 0                                     | 0                         | 0                                          | 971                 |

|                                            |               |           |               |            |             |              |               |
|--------------------------------------------|---------------|-----------|---------------|------------|-------------|--------------|---------------|
| Otros (cuentas de periodificación pasivas) | 289           | 0         | -1.303        | 0          | -13         | 1.334        | 306           |
| <b>Pasivos por impuestos diferidos</b>     | <b>1.358</b>  | <b>0</b>  | <b>-1.788</b> | <b>0</b>   | <b>-25</b>  | <b>1.733</b> | <b>1.277</b>  |
| <b>Valores netos</b>                       | <b>52.006</b> | <b>-2</b> | <b>-6.138</b> | <b>790</b> | <b>-522</b> | <b>0</b>     | <b>46.135</b> |

|                                                        | 31 de marzo de 2024 | Enajenación por venta de empresas | Gastos/ ingresos del resultado del periodo | En«Otros- resultados- registrados | Diferencias diferencias | Desgloseclasificación y compensación | 31 de marzo de 2025 |
|--------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|---------------------|
| Pérdidas fiscales acumuladas                           | 36.863              | 0                                 | 8.047                                      | 0                                 | 7                       | -45                                  | 44.872              |
| Provisiones no reconocidas fiscalmente                 | 1.827               | 0                                 | -336                                       | 224                               | 26                      | 0                                    | 1.740               |
| Amortizaciones no reconocidas fiscalmente              | 1.144               | 0                                 | 1.964                                      | 0                                 | 0                       | 0                                    | 3.108               |
| Otros (cuentas de periodificación activas)             | 5.734               | -1.544                            | 344                                        | 6                                 | -208                    | -687                                 | 3.644               |
| <b>Activos por impuestos diferidos</b>                 | <b>45.568</b>       | <b>-1.544</b>                     | <b>10.018</b>                              | <b>229</b>                        | <b>-175</b>             | <b>-733</b>                          | <b>53.364</b>       |
| Amortizaciones extraordinarias en activos fijos        | -143                | 0                                 | 40                                         | 0                                 | 7                       | 194                                  | 98                  |
| Ganancias derivadas de la valoración a valor razonable | 971                 | 0                                 | 0                                          | 0                                 | 0                       | 0                                    | 971                 |
| Otros (cuentas de periodificación pasivas)             | 436                 | -10                               | 1.728                                      | 0                                 | 0                       | -1.865                               | 289                 |
| <b>Pasivos por impuestos diferidos</b>                 | <b>1.263</b>        | <b>-10</b>                        | <b>1.768</b>                               | <b>0</b>                          | <b>7</b>                | <b>-1.671</b>                        | <b>1.358</b>        |
| <b>Valores compensados</b>                             | <b>44.305</b>       | <b>-1.534</b>                     | <b>8.250</b>                               | <b>229</b>                        | <b>-182</b>             | <b>939</b>                           | <b>52.006</b>       |

Tanto en el ejercicio anterior como en el actual, la partida «Reclasificación y compensación» no incluye ninguna reclasificación de los activos por impuestos diferidos relacionados con activos mantenidos para la venta.

## 18 Existencias.

|                                                                          | 31 de marzo de 2025 | 31 de marzo de 2026 |
|--------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------|
| Componentes adquiridos y mercancías, a coste de adquisición              | 16.608              | 16.515              |
| Productos en curso y servicios aún no facturados, a coste de fabricación | 3.694               | 4.300               |
| Productos terminados, a coste de fabricación                             | 27.933              | 18.160              |
| Anticipos sobre existencias                                              | 797                 | 887                 |
| <b>Total</b>                                                             | <b>49.032</b>       | <b>39.862</b>       |

Las existencias se redujeron en 9.170 k EUR y se encuentran, en su mayor parte, en Austria, EE. UU. y Canadá. Se han realizado ajustes por deterioro del valor hasta el valor neto de realización en determinadas partidas de las existencias. En las existencias se han tenido en cuenta las pérdidas por deterioro acumuladas a 31 de marzo de 2026 por un importe de 9.022 k EUR (31 de marzo de 2025: 10.728 k EUR). La disminución de las pérdidas por deterioro se debe, en particular, a la entrega de las existencias actuales en grandes proyectos y a una mejor gestión de inventario. Si las hipótesis utilizadas para las pérdidas por deterioro de las existencias hubieran sido un 10 % más altas o más bajas, el efecto habría sido de -3 986 k EUR o +3 986 k EUR, respectivamente (31 de marzo de 2025: -4 903 k EUR o +4 903 k EUR).

A 31 de marzo de 2026, una parte de las existencias por un importe de 28 k EUR (31 de marzo de 2025: 15 k EUR) se reclasificó, de conformidad con la NIIF 5, como «activos mantenidos para la venta». La información al respecto se presenta en la nota 22.

## 19 Cuentas por cobrar por ventas y servicios y otros activos a corto plazo.

|                                                                                    | 31 de marzo de<br>2025 ajustado* | 31 de marzo de<br>2026 |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|------------------------|
| Cuentas por cobrar por ventas y servicios*                                         | 81.778                           | 86.153                 |
| Provisiones para cuentas por cobrar por ventas y servicios                         | -1.998                           | -3.316                 |
| <b>Cuentas por cobrar por entregas y prestaciones – netas*</b>                     | <b>79.780</b>                    | <b>82.836</b>          |
| Créditos frente a la Agencia Tributaria (excluidos los impuestos sobre beneficios) | 15.889                           | 11.627                 |
| Créditos por arrendamiento a corto plazo                                           | 148                              | 1.796                  |
| Otras cuentas por cobrar y cuentas de periodificación*                             | 19.559                           | 19.423                 |
| <b>Total*</b>                                                                      | <b>115.377</b>                   | <b>115.682</b>         |

<sup>\*)</sup> Véase la nota 30 sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error, de conformidad con la NIC 8

Para más detalles sobre los créditos por arrendamiento a corto plazo, véase la nota 25.

En el epígrafe «Otras cuentas por cobrar y cuentas de periodificación» se incluyen, fundamentalmente, cuentas por cobrar a corto plazo derivadas de la enajenación de empresas por un importe de 2.819 k EUR (31 de marzo de 2025: 4.174 k EUR), cuentas de periodificación activas por un importe de 13.856 k EUR (31 de marzo de 2025: 12 176 k EUR), anticipos pagados por valor de 1 008 k EUR (31 de marzo de 2025: 1 352 k EUR) y fianzas por valor de 967 k EUR (31 de marzo de 2025: 1 366 k EUR).

A 31 de marzo de 2026, una parte de las cuentas por cobrar y otros activos corrientes por un importe de 2.558 k EUR (31 de marzo de 2025: 3.877 k EUR), de conformidad con la NIIF 5, a la partida «Activos mantenidos para la venta». La información al respecto se presenta en la nota 22.

La evolución de las correcciones de valor de las cuentas por cobrar por ventas y servicios es la siguiente:

|                                                      | Provisio-<br>nes | ECL según<br>la NIIF 9 | 31 de<br>marzo de<br>2025 | Provisio-<br>nes | ECL según<br>NIIF 9 | 31 de<br>marzo de<br>2026 |
|------------------------------------------------------|------------------|------------------------|---------------------------|------------------|---------------------|---------------------------|
| <b>Saldo a 31 de marzo del año anterior</b>          | <b>-1.574</b>    | <b>-1.096</b>          | <b>-2.670</b>             | <b>-1.107</b>    | <b>-892</b>         | <b>-1.998</b>             |
| Variaciones en el perímetro de consolidación         | 317              | 0                      | 317                       | 0                | 0                   | 0                         |
| Alimentación                                         | -783             | -39                    | -822                      | -1.786           | -499                | -2.285                    |
| Consumo                                              | 832              | 203                    | 1.034                     | 32               | 83                  | 115                       |
| Resolución                                           | 50               | 0                      | 50                        | 504              | 0                   | 504                       |
| Diferencias de conversión de divisas                 | 21               | 0                      | 21                        | -13              | 0                   | -13                       |
| Reclasificación a «activos mantenidos para la venta» | 31               | 40                     | 71                        | 368              | -7                  | 361                       |
| <b>Saldo a 31 de marzo del ejercicio</b>             | <b>-1.107</b>    | <b>-892</b>            | <b>-1.998</b>             | <b>-2.002</b>    | <b>-1.314</b>       | <b>-3.316</b>             |

Estructura de vencimientos de las cuentas por cobrar:

|                  | 31 de marzo de<br>2025 ajustado* | 31 de marzo de<br>2026 |
|------------------|----------------------------------|------------------------|
| Aún no vencidas* | 56.188                           | 52.584                 |
| Vencidos         |                                  |                        |
| 1-30 días        | 6.604                            | 14.773                 |
| 31-60 días       | 2.814                            | 3.858                  |
| 61-90 días       | 4.765                            | 4.788                  |
| 91-180 días      | 3.757                            | 2.958                  |
| 181-270 días     | 552                              | 2.018                  |
| más de 271 días* | 7.098                            | 5.172                  |
| <b>Total*</b>    | <b>81.778</b>                    | <b>86.153</b>          |

<sup>\*)</sup> Véase la nota 30 sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error, de conformidad con la NIC 8

Del total de cuentas por cobrar, el 78,2 % aún no ha vencido o presenta un retraso de menos de 30 días (31 de marzo de 2025: 76,8 %). No existe una concentración del riesgo de crédito, ya que el Grupo cuenta, en general, con un gran número de clientes en todo el mundo.

## 20 Activo contractual y pasivo contractual.

Los activos contractuales y pasivos contractuales derivados de contratos con clientes se desglosan de la siguiente manera:

|                                                                    | 31 de marzo de<br>2025 | 31 de marzo de<br>2026 |
|--------------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Activos contractuales a corto plazo                                | 73.419                 | 45.142                 |
| Provisión por deterioro de los activos contractuales a corto plazo | -382                   | -206                   |
| <b>Total de activos contractuales a corto plazo</b>                | <b>73.037</b>          | <b>44.936</b>          |
| Activos contractuales a largo plazo                                | 847                    | 1.146                  |
| Provisión por deterioro de activos contractuales a largo plazo     | 0                      | 0                      |
| <b>Total de activos contractuales a largo plazo</b>                | <b>847</b>             | <b>1.146</b>           |
| <b>Total de activos contractuales</b>                              | <b>73.884</b>          | <b>46.082</b>          |
| Pasivos contractuales a corto plazo                                | 43.569                 | 32.713                 |
| Pasivos contractuales a largo plazo                                | 8.745                  | 9.342                  |
| <b>Total de pasivos contractuales</b>                              | <b>52.315</b>          | <b>42.055</b>          |

Las correcciones de valor de los activos contractuales ascendían, a 31 de marzo de 2026, a 206 k EUR (31 de marzo de 2025: 382 k EUR) y se referían a las correcciones de valor previstas según la NIIF 9. En la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2025/26 se contabilizó un ingreso por importe de 176 k EUR (2024/25: 0 k EUR).

De los pasivos contractuales a 31 de marzo de 2025, que ascendían a 52 315 k EUR, se contabilizaron 31 566 k EUR como ingresos por ventas en el ejercicio 2025/26 (2024/25: 45 158 k EUR).

Los ingresos futuros por obligaciones de prestación no cumplidas ascendían, a la fecha de cierre del balance, a:

|                         | 2024/25          | 2025/26          |
|-------------------------|------------------|------------------|
| <b>Ingresos futuros</b> | <b>1.248.867</b> | <b>1.286.439</b> |
| Hasta 1 año             | 322.602          | 328.556          |
| Entre 1 y 2 años        | 139.892          | 182.836          |
| Entre 2 y 3 años        | 95.010           | 113.238          |
| Entre 3 y 4 años        | 65.830           | 75.628           |
| Entre 4 y 5 años        | 184.473          | 45.164           |
| Más de 5 años           | 441.060          | 541.017          |

Los análisis de sensibilidad indican que, en caso de que los márgenes variaran en un +/-10 % con respecto a las estimaciones asumidas hasta ahora, el resultado de las actividades de explotación (EBIT) se desviaría en unos +8.160 k EUR o -7.214 k EUR (2024/25: +5.168 k EUR o -4.704 k EUR, respectivamente).

## 21 Efectivo y equivalentes de efectivo.

|                               | 31 de marzo de<br>2025 | 31 de marzo de<br>2026 |
|-------------------------------|------------------------|------------------------|
| Efectivo                      | 40                     | 93                     |
| Saldo en entidades de crédito | 47.766                 | 23.156                 |
| <b>Total</b>                  | <b>47.806</b>          | <b>23.249</b>          |

Los valores contables de esta partida representan también el saldo de efectivo y equivalentes del estado de flujos de efectivo al cierre del periodo de referencia.

A 31 de marzo de 2026, una parte de los activos líquidos, por un importe de 184 k EUR (31 de marzo de 2025: 265 k EUR), se reclasificó en «activos mantenidos para la venta» de conformidad con la NIIF 5. La información al respecto se presenta en la nota 22.

## 22 Activos y pasivos mantenidos para la venta.

El Grupo tiene la intención de enajenar el 60 %, es decir, la mayoría de sus participaciones en tolltickets GmbH, Alemania. La sociedad pertenece al segmento de peajes. Debido al avance de las negociaciones a la fecha de cierre del balance, los activos y pasivos de la sociedad se contabilizan, de conformidad con la NIIF 5, como activos y pasivos mantenidos para la venta. La dirección considera que la venta es altamente probable y se espera que se produzca en un plazo de 12 meses. A la fecha de cierre del balance se cumplían los criterios de la NIIF 5. A dicha fecha no existían indicios de que fuera necesario reconocer un deterioro del valor de los activos a largo plazo.

El 8 de julio de 2026 se firmó un contrato de transacción para la venta del 60% de las participaciones en tolltickets GmbH, con sede en Rosenheim (Alemania). Se espera que el cierre de la operación tenga lugar a finales de año (véase también la nota 37 «Hechos posteriores al cierre del balance»).

En la siguiente tabla se ofrece un resumen de los activos y pasivos mantenidos para la venta:

|                                                                      | 31 de marzo de<br>2025 | 31 de marzo de<br>2026 |
|----------------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Inmovilizado material                                                | 753                    | 955                    |
| Otros activos financieros a largo plazo y participaciones            | 38                     | 28                     |
| Existencias                                                          | 15                     | 28                     |
| Cuentas por cobrar por ventas y servicios y otros activos corrientes | 3.877                  | 2.558                  |
| Efectivo y equivalentes                                              | 265                    | 184                    |
| <b>Activos mantenidos para la venta</b>                              | <b>4.948</b>           | <b>3.753</b>           |
| Pasivos por arrendamiento a largo plazo                              | 87                     | 3                      |
| Pasivos por arrendamiento a corto plazo                              | 122                    | 89                     |
| Deudas por suministros y servicios                                   | 1.570                  | 2.642                  |
| Provisiones a corto plazo                                            | 73                     | 183                    |
| Pasivos fiscales a corto plazo                                       | 1                      | 1                      |
| Otros pasivos y cuentas de regularización                            | 1.626                  | 1.062                  |
| <b>Pasivos mantenidos para la venta</b>                              | <b>3.478</b>           | <b>3.980</b>           |

## 23 Capital propio.

### Capital social.

El capital social suscrito de la sociedad asciende a 14 300 000 euros (31 de marzo de 2025: 14 300 000 euros). El capital social ha sido íntegramente desembolsado y se distribuye en 14 300 000 acciones sin valor nominal (31 de marzo de 2025: 14 300 000 acciones sin valor nominal). Cada acción da derecho a un voto. No existen límites ni restricciones en cuanto al ejercicio de los derechos de voto ni a la transmisión de acciones. El importe proporcional del capital social por acción sin valor nominal asciende a 1,00 EUR.

### Capital autorizado.

En la Junta General Ordinaria de 2021 se aprobó la creación de un nuevo capital autorizado de hasta el 10 % del capital social, con exclusión del derecho de suscripción preferente de los accionistas. El Consejo de Administración quedó facultado, hasta el 28 de septiembre de 2026 y con el consentimiento del Consejo de Supervisión, para aumentar el capital social de la sociedad, en uno o varios tramos, hasta un 10 %, y para fijar el precio de emisión y las condiciones de emisión. Se excluyó el derecho de suscripción preferente de los accionistas sobre las nuevas acciones emitidas con cargo al capital autorizado. Actualmente, la sociedad no dispone ni de capital autorizado ni de capital condicional que autorice al Consejo de Administración, con el consentimiento del Consejo de Supervisión y sin necesidad de someterlo (de nuevo) a la Junta General, a la emisión de acciones.

### Autorización para la recompra de acciones.

La autorización para la recompra de acciones concedida por la Junta General del 10 de septiembre de 2019 expiró el 10 de marzo de 2022. A 31 de marzo de 2026, Kapsch TrafficCom, al igual que el año anterior, no poseía acciones propias, ni participaciones reservadas para opciones, ni derechos de conversión.

### Reserva de capital.

En la reserva de capital se contabiliza aquella parte de las reservas que no se ha constituido a partir del resultado de ejercicios anteriores.

### Otras reservas.

Las demás reservas incluyen los efectos derivados de la variación de la participación en las filiales, así como las reservas procedentes de otros resultados del Grupo, como la reserva por diferencias de conversión de moneda, las revalorizaciones de las obligaciones por prestaciones a los empleados tras la finalización de la relación laboral, una vez deducidos los impuestos diferidos, y la variación de la reserva de cobertura de flujos de efectivo, una vez deducidos los impuestos diferidos.

### Beneficio o pérdida del balance consolidado.

El resultado del balance consolidado incluye los resultados del ejercicio acumulados atribuibles a los accionistas, menos los repartos realizados.

### Reparto de dividendos.

En el ejercicio 2025/26, al igual que en el ejercicio anterior, Kapsch TrafficCom AG no repartió ningún dividendo. Tampoco se repartieron dividendos a las participaciones no dominantes en el ejercicio 2025/26, al igual que en el ejercicio anterior.

### Participaciones no dominantes.

Estas incluyen las participaciones de terceros en el patrimonio neto de las filiales totalmente consolidadas. Las variaciones de las participaciones no dominantes debidas a adquisiciones, constituciones, liquidaciones o enajenaciones de filiales se presentan en el ejercicio 2025/26, al igual que en el ejercicio anterior, en una línea denominada «Variación del perímetro de consolidación» en el estado de cambios en el patrimonio neto. En la nota 30 se presentan las variaciones en las filiales.

## 24 Pasivos financieros corrientes y no corrientes.

|                                   | 31 de marzo de<br>2025 | 31 de marzo de<br>2026 |
|-----------------------------------|------------------------|------------------------|
| Pasivos financieros a largo plazo | 96.413                 | 0                      |
| Pasivos financieros a corto plazo | 21.977                 | 110.156                |
|                                   | <b>118.390</b>         | <b>110.156</b>         |

Los movimientos se desglosan de la siguiente manera:

|                                                | 31 de<br>marzo de<br>2025 | Salida<br>por<br>venta de<br>empres-<br>as | Desglose<br>clasifica-<br>ción | Incorpo-<br>ración | Rever-<br>sión<br>pago | Diferen-<br>cias de<br>conversión<br>de divisas<br>y intereses<br>devenga-<br>dos | 31 de<br>marzo de<br>2026 |
|------------------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------|--------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Préstamo mediante pagaré                       | 8.494                     | 0                                          | -8.494                         | 0                  | 0                      | 0                                                                                 | 0                         |
| Créditos de explotación                        | 87.919                    | 0                                          | -87.917                        | 0                  | 0                      | -2                                                                                | 0                         |
| <b>Pasivos financieros a largo<br/>plazo</b>   | <b>96.413</b>             | <b>0</b>                                   | <b>-96.411</b>                 | <b>0</b>           | <b>0</b>               | <b>-2</b>                                                                         | <b>0</b>                  |
| Préstamos mediante pagaré                      | 0                         | 0                                          | 8.494                          | 0                  | 0                      | 0                                                                                 | 8.494                     |
| Préstamos para adquisiciones                   | 2.721                     | 0                                          | 0                              | 0                  | -2.721                 | 0                                                                                 | 0                         |
| Préstamos para la financiación<br>de proyectos | 1.102                     | 0                                          | 0                              | 3.574              | -908                   | -2                                                                                | 3.766                     |
| Créditos de explotación                        | 12.520                    | 0                                          | 87.874                         | 1.429              | -11.654                | 476                                                                               | 90.647                    |
| Otros créditos a corto plazo                   | 5.633                     | 0                                          | 43                             | 1.895              | -322                   | 0                                                                                 | 7.249                     |
| <b>Pasivos financieros<br/>a corto plazo</b>   | <b>21.977</b>             | <b>0</b>                                   | <b>96.411</b>                  | <b>6.898</b>       | <b>-15.604</b>         | <b>474</b>                                                                        | <b>110.156</b>            |
| <b>Total</b>                                   | <b>118.390</b>            | <b>0</b>                                   | <b>0</b>                       | <b>6.898</b>       | <b>-15.604</b>         | <b>472</b>                                                                        | <b>110.156</b>            |

|                                             | 31 de marzo de 2024 | Salida por venta de empresas | Desglose clasificación | Incorporación | Reversión pago | Diferencias de conversión de divisas y intereses devengados | 31 de marzo de 2025 |
|---------------------------------------------|---------------------|------------------------------|------------------------|---------------|----------------|-------------------------------------------------------------|---------------------|
| Préstamo mediante pagaré                    | 8.494               | 0                            | 0                      | 0             | 0              | 0                                                           | 8.494               |
| Préstamos para adquisiciones                | 3.159               | 0                            | -5.880                 | 2.721         | 0              | 0                                                           | 0                   |
| Préstamos para la financiación de proyectos | 24.050              | 0                            | -24.204                | 0             | 0              | 154                                                         | 0                   |
| Créditos de explotación                     | 56.203              | -338                         | -10.718                | 44.390        | 0              | -1.617                                                      | 87.919              |
| Préstamos de empresas vinculadas            | 0                   | 0                            | 0                      | 0             | 0              | 0                                                           | 0                   |
| <b>Pasivos financieros a largo plazo</b>    | <b>91.906</b>       | <b>-338</b>                  | <b>-40.802</b>         | <b>47.111</b> | <b>0</b>       | <b>-1.463</b>                                               | <b>96.413</b>       |
| Préstamos mediante pagaré                   | 0                   | 0                            | 0                      | 0             | 0              | 0                                                           | 0                   |
| Créditos para adquisiciones                 | 0                   | 0                            | 5.880                  | 0             | -3.159         | 0                                                           | 2.721               |
| Préstamos para la financiación de proyectos | 4.618               | 0                            | 24.204                 | 0             | -27.665        | -54                                                         | 1.102               |
| Créditos de explotación                     | 1.644               | 0                            | 10.716                 | 352           | -689           | 498                                                         | 12.520              |
| Otros créditos a corto plazo                | 6.489               | -196                         | 2                      | 5.281         | -5.962         | 18                                                          | 5.633               |
| <b>Pasivos financieros a corto plazo</b>    | <b>12.751</b>       | <b>-196</b>                  | <b>40.802</b>          | <b>5.633</b>  | <b>-37.475</b> | <b>462</b>                                                  | <b>21.977</b>       |
| <b>Total</b>                                | <b>104.657</b>      | <b>-533</b>                  | <b>0</b>               | <b>52.743</b> | <b>-37.475</b> | <b>-1.002</b>                                               | <b>118.390</b>      |

<sup>1)</sup> En el ejercicio anterior, las bajas por venta de empresas no se presentaban por separado.

Las incorporaciones y los reembolsos tienen efecto sobre el flujo de caja. Las reclasificaciones entre pasivos financieros a largo y a corto plazo no tienen efecto sobre el flujo de caja y se refieren a reclasificaciones debidas a los reembolsos previstos o a los plazos de vencimiento restantes. A 31 de marzo de 2026, el Grupo no pudo cumplir los compromisos financieros acordados con los bancos del consorcio. Al no haberse recibido ninguna exención hasta la fecha del balance, todos los pasivos financieros a 31 de marzo de 2026 tuvieron que contabilizarse como a corto plazo, por lo que se llevó a cabo la reclasificación correspondiente.

La siguiente tabla contiene información sobre el vencimiento y el tipo de interés del tramo restante del préstamo mediante pagaré emitido en junio de 2016:

| Tramo                 | Tipo de interés | Fijación del tipo de interés y pago de intereses | Reembolso           |
|-----------------------|-----------------|--------------------------------------------------|---------------------|
| 8,5 millones de euros | 2,26 %          | anual                                            | 16 de junio de 2026 |

El reembolso previsto para el 16 de junio de 2026 no se produjo. El 26 de julio de 2026, en el marco de un acuerdo vinculante con los bancos financiadores y los acreedores de pagarés, se acordó una reestructuración de la deuda hasta el 31 de marzo de 2028.

Los flujos de caja brutos (incluidos los intereses) de los pasivos financieros corrientes y no corrientes a la fecha de cierre son los siguientes:

| 2025/26                                            | Préstamo<br>Préstamos | Préstamos para<br>adquisiciones | Préstamos<br>para la<br>financiación de<br>proyectos | Créditos<br>de créditos | Otros<br>Préstamos | Total          |
|----------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------|--------------------|----------------|
| En los próximos 1 a 3 meses del próximo ejercicio  | 8.542                 | 0                               | 3.853                                                | 1.620                   | 6.214              | 20.229         |
| En los próximos 4 a 6 meses del próximo ejercicio  | 0                     | 0                               | 0                                                    | 91.095                  | 3                  | 91.098         |
| En los próximos 7 a 12 meses del próximo ejercicio | 0                     | 0                               | 0                                                    | 686                     | 1.071              | 1.757          |
| <b>Total hasta 1 año</b>                           | <b>8.542</b>          | <b>0</b>                        | <b>3.853</b>                                         | <b>93.402</b>           | <b>7.287</b>       | <b>113.084</b> |
| Entre 1 y 2 años                                   | 0                     | 0                               | 0                                                    | 0                       | 0                  | 0              |
| Entre 2 y 3 años                                   | 0                     | 0                               | 0                                                    | 0                       | 0                  | 0              |
| Entre 3 y 4 años                                   | 0                     | 0                               | 0                                                    | 0                       | 0                  | 0              |
| Entre 4 y 5 años                                   | 0                     | 0                               | 0                                                    | 0                       | 0                  | 0              |
| Más de 5 años                                      | 0                     | 0                               | 0                                                    | 0                       | 0                  | 0              |
| <b>Total</b>                                       | <b>8.542</b>          | <b>0</b>                        | <b>3.853</b>                                         | <b>93.402</b>           | <b>7.287</b>       | <b>113.084</b> |

| 2024/25                                             | Préstamo<br>Préstamos | Préstamos para<br>adquisiciones | Préstamos<br>para la<br>financiación de<br>proyectos | Créditos<br>de créditos | Otros<br>Préstamos | Total          |
|-----------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------|--------------------|----------------|
| En el primer semestre del próximo ejercicio         | 96                    | 517                             | 1.040                                                | 9.098                   | 4.590              | 15.342         |
| <b>En el segundo semestre del próximo ejercicio</b> | <b>96</b>             | <b>2.349</b>                    | <b>93</b>                                            | <b>9.238</b>            | <b>1.095</b>       | <b>12.871</b>  |
| <b>Total hasta 1 año</b>                            | <b>192</b>            | <b>2.867</b>                    | <b>1.133</b>                                         | <b>18.336</b>           | <b>5.685</b>       | <b>28.213</b>  |
| Entre 1 y 2 años                                    | 8.542                 | 0                               | 0                                                    | 10.218                  | 0                  | 18.760         |
| Entre 2 y 3 años                                    | 0                     | 0                               | 0                                                    | 10.032                  | 0                  | 10.032         |
| Entre 3 y 4 años                                    | 0                     | 0                               | 0                                                    | 10.173                  | 0                  | 10.173         |
| Entre 4 y 5 años                                    | 0                     | 0                               | 0                                                    | 62.274                  | 0                  | 62.274         |
| <b>Más de 5 años</b>                                | <b>0</b>              | <b>0</b>                        | <b>0</b>                                             | <b>0</b>                | <b>0</b>           | <b>0</b>       |
| <b>Total</b>                                        | <b>8.734</b>          | <b>2.867</b>                    | <b>1.133</b>                                         | <b>111.033</b>          | <b>5.685</b>       | <b>129.452</b> |

En la tabla anterior sobre los flujos de efectivo brutos, los amortizaciones y los pagos de intereses que difieren de los planes de pago y las fechas de vencimiento originales para los créditos de explotación y el préstamo mediante pagaré se contabilizan en los dos primeros trimestres del ejercicio 2026/27, de conformidad con el Apéndice B.11 de la NIIF 7.C (véase la nota 33.3 «Riesgo de liquidez»).

La remuneración de los pasivos financieros corrientes y no corrientes se presenta de la siguiente manera:

|                                                 | 2024/25        | 2025/26        |
|-------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Tipo de interés fijo                            | 14.559         | 16.872         |
| Tipo de interés variable                        | 103.832        | 93.285         |
| <b>Pasivos financieros totales</b>              | <b>118.390</b> | <b>110.156</b> |
| <b>Tipos de interés medios:</b>                 |                |                |
| Préstamos mediante pagaré                       | 2,26 %         | 2,26 %         |
| Préstamos para adquisiciones                    | 6,09 %         | -              |
| Préstamos para financiación de proyectos        | 13,50 %        | 9,25 %         |
| Préstamos para capital circulante <sup>1)</sup> | 5,38-12,94 %   | 2,26-8,75 %    |
| Otros créditos <sup>1)</sup>                    | 1,25-5,50 %    | 1,25-5,50 %    |

<sup>1)</sup> Los tipos de interés más elevados también se aplican a los pasivos financieros en países fuera de Europa, en su mayoría con una elevada inflación.

El 21 de marzo de 2025, Kapsch TrafficCom AG llegó a un acuerdo con sus bancos financiadores sobre una nueva financiación a largo plazo, con vencimiento el 29 de marzo de 2030. La nueva financiación sindicada se cerró por un importe de 104,6 millones de euros. Aproximadamente la mitad del volumen total vence el 29 de marzo de 2030, mientras que la otra mitad debe reembolsarse a los bancos mediante amortizaciones semestrales de unos 5 millones de euros, a partir del 30 de septiembre de 2025.

Kapsch TrafficCom AG ha realizado amortizaciones por valor de 14,1 millones de euros en el ejercicio 2025/26. Además de la amortización prevista para marzo de 2026, en septiembre de 2025 se llevó a cabo, según lo acordado, una amortización extraordinaria obligatoria por valor de 9,0 millones de euros debido a la entrada de fondos en Alemania (Nota 3 «Otros ingresos de explotación» o Nota 29 «Pasivos contingentes y otras obligaciones», así como la información sobre la tasa de infraestructura en Alemania).

Debido al descenso inesperadamente fuerte de los ingresos por ventas, al incumplimiento de los presupuestos y a que, hasta la fecha, no se han producido en medida suficiente los ahorros de costes derivados de las medidas de reestructuración, se produjo un empeoramiento de la situación de resultados y liquidez del Grupo. Los covenant acordados en el marco de la refinanciación de 2025 (ratio de fondos propios y ratio de deuda neta respecto al EBITDA; véase con más detalle la nota 34 «Gestión del capital») no pudieron cumplirse a la fecha de cierre del balance, el 31 de marzo de 2026.

Dado que los bancos financiadores no concedieron ninguna exención antes de la fecha de cierre del balance, 31 de marzo de 2026, los pasivos financieros, incluidos los préstamos mediante pagaré, debieron contabilizarse como pasivos financieros a corto plazo por un importe de 110,2 millones de euros (año anterior: 22 millones de euros a corto plazo y 96,4 millones de euros a largo plazo).

Dado que, según las conversaciones mantenidas con los bancos financiadores y la información disponible a la fecha de cierre del balance, el 31 de marzo de 2026 – según la valoración de la dirección – cabía suponer que se alcanzaría un acuerdo con los bancos financiadores, no fue necesario registrar desviaciones significativas en los pasivos financieros contabilizados a coste amortizado (incluidos los préstamos mediante pagaré), de conformidad con el Apéndice B5.4.6 de la NIIF 9. Por lo tanto, sigue existiendo una diferencia entre el valor contable y el importe de liquidación, que es 1,5 millones de euros superior al valor contable.

En cuanto a los detalles concretos del acuerdo de moratoria (Standstill Agreement) acordado el 1 de julio de 2026 y a los términos acordados de forma vinculante el 26 de julio de 2026, se remite a la nota 37 «Hechos posteriores al cierre del balance». En cuanto a las repercusiones sobre la liquidez, se remite a la nota 33.3 «Riesgo de liquidez», y en cuanto a los covenant, a la nota 34 «Gestión del capital».

## 25 Pasivos por arrendamiento.

|                                         | 31 de marzo de<br>2025 | 31 de marzo de<br>2026 |
|-----------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Pasivos por arrendamiento a largo plazo | 24.580                 | 20.696                 |
| Pasivos por arrendamiento a corto plazo | 7.674                  | 7.065                  |
|                                         | <b>32.254</b>          | <b>27.760</b>          |

Los movimientos de los derechos de uso y las clasificaciones se recogen en la nota 12 sobre el inmovilizado material. El Grupo actúa como arrendador en relación con el alquiler de unidades a bordo. Además, el Grupo ha celebrado contratos de subarrendamiento y contabiliza los créditos derivados de dichos contratos de arrendamiento en lugar de los derechos de uso de los contratos de arrendamiento. Los créditos a largo plazo derivados de contratos de arrendamiento a 31 de marzo de 2026 ascendían a 3.151 k EUR (31 de marzo de 2025: 615 k EUR) y los créditos a corto plazo derivados de contratos de arrendamiento a 1.796 k EUR (31 de marzo de 2025: 85 k EUR).

Los movimientos se desglosan de la siguiente manera:

|                                                                                                                   | 2024/25       | 2025/26       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| <b>Saldo al 1 de abril del ejercicio anterior</b>                                                                 | <b>36.090</b> | <b>32.254</b> |
| Salidas por venta de empresas                                                                                     | -1.254        | 0             |
| Nuevos contratos de arrendamiento (adquisiciones sin efecto sobre el flujo de caja)                               | 9.028         | 6.293         |
| Bajas por rescisión de contratos de arrendamiento                                                                 | -1.015        | -2.024        |
| Parte correspondiente a la amortización (como parte de los flujos de efectivo de las actividades de financiación) | -9.973        | -8.097        |
| Pagos de intereses (como parte del flujo de caja de las actividades de financiación)                              | -1.814        | -1.091        |
| Gastos por intereses                                                                                              | 1.420         | 1.094         |
| Diferencias de conversión de divisas                                                                              | -21           | -669          |
| Reclasificación a «pasivos mantenidos para la venta»                                                              | -209          | 0             |
| <b>Saldo a 31 de marzo del ejercicio</b>                                                                          | <b>32.254</b> | <b>27.760</b> |
| de los cuales, pasivos por arrendamiento a largo plazo                                                            | 24.580        | 20.696        |

Los flujos de efectivo de los pasivos por arrendamiento se desglosan de la siguiente manera:

|                                              | 31 de marzo de 2025 | 31 de marzo de 2026 |
|----------------------------------------------|---------------------|---------------------|
| En el primer semestre del próximo ejercicio  | 4.010               | 3.763               |
| En el segundo semestre del próximo ejercicio | 3.665               | 3.301               |
| <b>Total hasta 1 año</b>                     | <b>7.674</b>        | <b>7.065</b>        |
| Entre 1 y 2 años                             | 6.181               | 5.676               |
| Entre 2 y 3 años                             | 5.093               | 5.008               |
| Entre 3 y 4 años                             | 4.545               | 3.412               |
| Entre 4 y 5 años                             | 3.145               | 3.015               |
| Más de 5 años                                | 5.616               | 3.585               |
| <b>Total</b>                                 | <b>32.254</b>       | <b>27.760</b>       |

El tipo de interés marginal medio ponderado utilizado para la valoración de los pasivos por arrendamiento a 31 de marzo de 2026 fue del 3,78% (31 de marzo de 2025: 4,19%). Si el tipo de interés fuera 0,5 puntos básicos más alto, los pasivos por arrendamiento habrían sido 317 k EUR inferiores (31 de marzo de 2025: -395 k EUR); si el tipo de interés fuera 0,5 puntos básicos más bajo, el efecto sobre los pasivos por arrendamiento sería de +325 k EUR (31 de marzo de 2025: +404 k EUR).

El Grupo aplica las siguientes excepciones en relación con los arrendamientos: en el caso de los arrendamientos cuya duración contractual sea de doce meses o menos, así como en los arrendamientos en los que el activo subyacente sea de escaso valor, no se contabilizan en el balance. En su lugar, los pagos por arrendamiento se siguen registrando como gastos.

El desglose de estos gastos es el siguiente:

|                                                              | 2024/25                          |               |                     | 2025/26                           |               |                     |
|--------------------------------------------------------------|----------------------------------|---------------|---------------------|-----------------------------------|---------------|---------------------|
|                                                              | Alquileres y gastos de inmuebles | Gastos de TI  | Gastos de vehículos | Alquileres y gastos inmobiliarios | Gastos de TI  | Gastos de vehículos |
| Gastos en activos de escaso valor                            | 758                              | 4.118         | 1.189               | 330                               | 5.234         | 901                 |
| Gastos por contratos de arrendamiento a corto plazo          | 257                              | 190           | 247                 | 369                               | 57            | 158                 |
| Pagos variables por arrendamiento y prestaciones de servicio | 1.563                            | 9.240         | 2.594               | 1.874                             | 11.197        | 2.504               |
| <b>Total</b>                                                 | <b>2.578</b>                     | <b>13.547</b> | <b>4.030</b>        | <b>2.573</b>                      | <b>16.488</b> | <b>3.564</b>        |

## 26 Pasivos a largo plazo derivados de prestaciones a los empleados.

|                                        | 31 de marzo de<br>2025 | 31 de marzo de<br>2026 |
|----------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Derechos a indemnización por cese      | 8.425                  | 8.291                  |
| Derechos a prestaciones de jubilación  | 11.177                 | 10.441                 |
| Derechos a prestaciones por antigüedad | 1.651                  | 1.631                  |
| <b>Total</b>                           | <b>21.253</b>          | <b>20.363</b>          |

### Parámetros.

Para la valoración de los derechos a indemnización por despido, se ha utilizado en Austria un tipo de interés del 3,25% (2024/25: 3,00–3,10%), en México del 8,81% (2024/25: 10,41%), así como un porcentaje del 3,00–5,50% (2024/25: 3,00–6,00%) para los incrementos salariales. Para la valoración de las obligaciones por pensiones en la zona del euro se ha aplicado un tipo de interés del 3,40% (2024/25: 3,10%), en Canadá un tipo de interés del 4,35% (2024/25: 4,80%), y para los aumentos de las pensiones, un porcentaje del 2,50 al 3,50% (2024/25: 2,50–3,50%). Para la valoración de los derechos a las prestaciones por antigüedad, se ha utilizado un tipo de interés del 3,40% (2024/25: 3,10–3,15%) y del 8,81% en México (2024/25: 10,41%), así como un valor de entre el 3,00% y el 5,50% (2024/25: 3,00–6,00%) para los aumentos salariales. Además, el cálculo se basó en la edad mínima legal de jubilación, incluidas las disposiciones transitorias, las tablas de mortalidad AVÖ 2018-P ANG (2024/25: AVÖ 2018-P ANG) de Pagler & Pagler para Austria, así como en las tablas de mortalidad de pensiones privadas canadienses de 2014 para Canadá.

### Derechos a indemnización por cese.

Esta partida incluye, fundamentalmente, los derechos legales y contractuales de los empleados en Austria o de sus familiares a indemnizaciones únicas por cese. Estos derechos pueden surgir, en particular, como consecuencia del despido por parte del empleador, la resolución de mutuo acuerdo de la relación laboral, así como la jubilación o el fallecimiento del empleado. En el caso de las obligaciones por indemnizaciones por despido, el Grupo asume el riesgo de inflación derivado de los ajustes salariales, que a su vez dan lugar a mayores obligaciones por indemnizaciones por despido. En el caso de los empleados que se incorporaron a Kapsch TrafficCom en Austria después del 31 de diciembre de 2002, se realizan aportaciones mensuales a un fondo de previsión externo para empleados, por lo que, por regla general, no surgen obligaciones por indemnizaciones por despido para el Grupo. También existen obligaciones similares por indemnizaciones por despido en otros países, por ejemplo, en México.

En el balance y en el estado del resultado global se contabilizan los siguientes importes en concepto de indemnizaciones por despido:

|                                                               | 2024/25      | 2025/26      |
|---------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| <b>Situación a 31 de marzo del año anterior</b>               | <b>8.119</b> | <b>8.425</b> |
| Revalorizaciones (ganancias/pérdidas actuariales)             | 460          | -125         |
| Coste por servicios prestados                                 | 512          | 867          |
| Gastos por intereses                                          | 238          | 225          |
| Pagos                                                         | -802         | -1.125       |
| Diferencias por conversión de divisas                         | -103         | 24           |
| <b>Saldo a 31 de marzo del ejercicio</b>                      | <b>8.425</b> | <b>8.291</b> |
| Gastos totales, incluidos en los gastos de personal (nota 6)  | 512          | 867          |
| Gastos totales, incluidos en el resultado financiero (nota 9) | 238          | 225          |

Las revalorizaciones de los pasivos por prestaciones a los empleados tras la finalización de la relación laboral se desglosan de la siguiente manera:

|                                                                    | 2024/25    | 2025/26     |
|--------------------------------------------------------------------|------------|-------------|
| Revalorizaciones debidas al cambio de hipótesis financieras        | 211        | -73         |
| Revalorizaciones debidas a otros cambios (ajustes por experiencia) | 249        | -52         |
| <b>Total</b>                                                       | <b>460</b> | <b>-125</b> |

La dotación prevista para los derechos de indemnización por despido correspondientes al ejercicio 2026/27 asciende a 322 k EUR, y la duración media ponderada es de 6,2 años.

En el siguiente análisis de sensibilidad relativo a las obligaciones por indemnizaciones por despido se han presentado los efectos derivados de los cambios en los factores actuariales significativos, mientras que el resto de variables se han mantenido constantes. Sin embargo, en la realidad es más probable que varias de estas variables cambien.

| Sensibilidades                                       | Variación de la hipótesis | Reducción de la hipótesis | Aumento de la hipótesis |
|------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|
| Efecto de la variación de la tasa de descuento       |                           |                           |                         |
| Valor actual de las prestaciones futuras (DBO)       | ± 0,5 PP                  | -212                      | 202                     |
| Gastos por intereses anuales previstos (IC)          | ± 0,5 PP                  | 28                        | -26                     |
| coste anual previsto por antigüedad (CSC)            | ± 0,5 PP                  | -2                        | 2                       |
| Efecto de la variación de los incrementos salariales |                           |                           |                         |
| Valor actual de las prestaciones futuras (DBO)       | ± 0,5 PP                  | 187                       | -194                    |
| Gastos por intereses anuales previstos (IC)          | ± 0,5 PP                  | 6                         | -6                      |
| coste anual previsto por antigüedad (CSC)            | ± 0,5 PP                  | 2                         | -2                      |
| Efecto de la variación en la rotación de personal    |                           |                           |                         |
| Valor actual de los derechos adquiridos (DBO)        | ± 5 %                     | 1                         | -1                      |
| Gastos por intereses anuales previstos (IC)          | ± 5 %                     | 0                         | 0                       |
| coste anual previsto por antigüedad (CSC)            | ± 5 %                     | -0                        | 0                       |

### Derechos de previsión para la jubilación.

Las obligaciones en materia de previsión para la jubilación registradas a la fecha del balance se refieren principalmente a los jubilados. Todos los acuerdos de jubilación se basan en los últimos salarios percibidos, deben concederse en forma de pago mensual de pensión y no están cubiertos por activos externos del plan (fondos). Además, se realizan aportaciones a un fondo de pensiones externo para los empleados y empleadas del Grupo (véase la nota 6). En el caso de las obligaciones por pensiones, el Grupo asume el riesgo de longevidad y de inflación debido a los ajustes de las pensiones.

En el balance y en el estado del resultado global se registran los siguientes importes correspondientes a la previsión para la jubilación:

|                                                                                                                        | 2024/25       | 2025/26       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| <b>Saldo a 31 de marzo del ejercicio anterior</b>                                                                      | <b>11.224</b> | <b>11.177</b> |
| Revalorizaciones de obligaciones derivadas de prestaciones a los empleados tras la finalización de la relación laboral | 687           | -22           |
| Coste por años de servicio acumulados                                                                                  | 15            | 16            |
| Gastos por intereses                                                                                                   | 416           | 363           |
| Pagos                                                                                                                  | -1.052        | -1.034        |
| Diferencias de conversión de divisas                                                                                   | -112          | -59           |
| <b>Saldo a 31 de marzo del ejercicio</b>                                                                               | <b>11.177</b> | <b>10.441</b> |
| Total, incluido en los gastos de personal (nota 6)                                                                     | 15            | 16            |
| Total, incluido en el resultado financiero (nota 9)                                                                    | 416           | 363           |

Las revalorizaciones de los pasivos por prestaciones a los empleados tras la finalización de la relación laboral se desglosan de la siguiente manera:

|                                                             | 2024/25    | 2025/26    |
|-------------------------------------------------------------|------------|------------|
| Revalorizaciones debidas al cambio de hipótesis financieras | 295        | -177       |
| Revalorizaciones debidas a otros cambios                    | 392        | 155        |
| <b>Total</b>                                                | <b>687</b> | <b>-22</b> |

La dotación prevista para los derechos de jubilación correspondiente al ejercicio 2026/27 asciende a 292 k EUR, y la duración media ponderada es de 8,8 años.

En el siguiente análisis de sensibilidad de las obligaciones por pensiones se han representado los efectos de las variaciones de los principales factores actuariales, mientras que el resto de variables se han mantenido constantes. Sin embargo, en la realidad es más probable que varias de estas variables varíen.

| Sensibilidades                                             | Variación de la hipótesis | Reducción de la hipótesis | Aumento de la hipótesis |
|------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|
| Efecto de la variación de la tasa de descuento             |                           |                           |                         |
| Valor actual de las prestaciones futuras (DBO)             | ± 0,5 PP                  | -277                      | 262                     |
| Gastos por intereses anuales previstos (IC)                | ± 0,5 PP                  | 35                        | -33                     |
| coste anual previsto por antigüedad (CSC)                  | ± 0,5 PP                  | 0                         | 0                       |
| Efecto de la variación de los incrementos de las pensiones |                           |                           |                         |
| Valor actual de los derechos de pensión (DBO)              | ± 0,5 PP                  | 0                         | 0                       |
| Gastos por intereses anuales previstos (IC)                | ± 0,5 PP                  | 0                         | 0                       |
| coste anual previsto por antigüedad (CSC)                  | ± 0,5 PP                  | 0                         | 0                       |

### Derechos a primas por antigüedad.

La provisión para obligaciones por primas de antigüedad se refiere a los derechos a largo plazo de los empleados y empleadas en virtud de las disposiciones de los convenios colectivos.

En el balance y en el estado del resultado global se recogen los siguientes importes correspondientes a las primas por antigüedad:

|                                                                                                            | 2024/25      | 2025/26      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| <b>Saldo a 31 de marzo del año anterior</b>                                                                | <b>1.819</b> | <b>1.651</b> |
| Revalorizaciones de los pasivos por prestaciones a los empleados según la extinción de la relación laboral | 107          | -20          |
| Coste por tiempo de servicio acumulado                                                                     | 106          | 135          |
| Gastos por intereses                                                                                       | 46           | 42           |
| Pagos                                                                                                      | -362         | -193         |
| Diferencias por conversión de divisas                                                                      | -66          | 14           |
| <b>Saldo a 31 de marzo del ejercicio</b>                                                                   | <b>1.651</b> | <b>1.631</b> |
| Total, incluido en los gastos de personal (nota 6)                                                         | 214          | 116          |
| Total, incluido en el resultado financiero (nota 9)                                                        | 46           | 42           |

La dotación prevista para los derechos a indemnizaciones por antigüedad correspondientes al ejercicio 2026/27 asciende a 146 k EUR, y la duración media ponderada es de 7,8 años.

En el siguiente análisis de sensibilidad relativo a las primas por antigüedad se han representado los efectos de las variaciones de los principales factores actuariales, mientras que el resto de variables se han mantenido constantes. Sin embargo, en la realidad es más probable que varias de estas variables varíen.

| Sensibilidades                                       | Variación de la hipótesis | Reducción de la hipótesis | Aumento de la hipótesis |
|------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|
| Efecto de la variación de la tasa de descuento       |                           |                           |                         |
| Valor actual de las prestaciones futuras (DBO)       | ± 0,5 PP                  | -50                       | 47                      |
| Gastos por intereses anuales previstos (IC)          | ± 0,5 PP                  | 5                         | -5                      |
| coste anual previsto por antigüedad (CSC)            | ± 0,5 PP                  | -3                        | 3                       |
| Efecto de la variación de los incrementos salariales |                           |                           |                         |
| Valor actual de las prestaciones futuras (DBO)       | ± 0,5 PP                  | 38                        | -40                     |
| Gastos por intereses anuales previstos (IC)          | ± 0,5 PP                  | 1                         | -1                      |
| coste anual previsto por antigüedad (CSC)            | ± 0,5 PP                  | 3                         | -3                      |
| Efecto de la variación en la rotación de personal    |                           |                           |                         |
| Valor actual de los derechos adquiridos (DBO)        | ± 5 %                     | -24                       | 23                      |
| Gastos por intereses anuales previstos (IC)          | ± 5 %                     | -1                        | 1                       |
| coste anual previsto por años de servicio (CSC)      | ± 5 %                     | -2                        | 2                       |

#### Análisis del vencimiento previsto de los derechos no descontados.

|                                            | 2026/27 | 2027/28 | 2028/29 | 2029/30 | 2030/31 | A lo largo de 5 años | Total  |
|--------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|----------------------|--------|
| Derechos a indemnización por cese          | 1.171   | 650     | 393     | 746     | 859     | 5.856                | 9.674  |
| Derechos de previsión para la jubilación   | 1.055   | 1.039   | 1.021   | 998     | 970     | 8.832                | 13.915 |
| Derechos a las prestaciones por antigüedad | 160     | 168     | 115     | 119     | 212     | 2.538                | 3.312  |

## 27 Provisiones.

|                           | 31 de marzo de 2025 | 31 de marzo de 2026 |
|---------------------------|---------------------|---------------------|
| Provisiones a largo plazo | 1.565               | 735                 |
| Provisiones a corto plazo | 20.388              | 12.393              |
| <b>Total</b>              | <b>21.953</b>       | <b>13.128</b>       |

La evolución de las provisiones fue la siguiente:

|                                                               | 31 de marzo de 2025 | Aumentos dotación | Disposición utilización | Aplicación clasificación | Reclasificación a «pasivos mantenidos para la venta» | Reclasificación clasificación | Diferencias de conversión de divisas | 31 de marzo de 2026 |
|---------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------|-------------------------|--------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|---------------------|
| Garantías y responsabilidad por productos defectuosos         | 209                 | 0                 | 0                       | 0                        | 0                                                    | 23                            | 0                                    | 233                 |
| Provisión por pérdidas inminentes                             | 105                 | 0                 | 0                       | 0                        | 0                                                    | -105                          | 0                                    | 0                   |
| Otras provisiones a largo plazo                               | 1.250               | 196               | -38                     | -848                     | 0                                                    | -43                           | -15                                  | 503                 |
| <b>Provisiones a largo plazo</b>                              | <b>1.565</b>        | <b>196</b>        | <b>-38</b>              | <b>-848</b>              | <b>0</b>                                             | <b>-125</b>                   | <b>-15</b>                           | <b>735</b>          |
| Garantías y responsabilidad por productos defectuosos         | 1.150               | 394               | 0                       | -437                     | 0                                                    | -23                           | -9                                   | 1.075               |
| Provisión por pérdidas inminentes                             | 15.408              | 5.054             | -683                    | -13.869                  | 0                                                    | 105                           | -151                                 | 5.864               |
| Provisiones para proyectos (excluidas las pérdidas probables) | 2.059               | 2.671             | -25                     | -541                     | 0                                                    | -0                            | -173                                 | 3.991               |
| Gastos jurídicos y procesales, riesgos contractuales          | 1.062               | 905               | -1.061                  | 0                        | 0                                                    | 0                             | 0                                    | 905                 |
| Otras provisiones a corto plazo                               | 710                 | 977               | -813                    | -227                     | -110                                                 | 43                            | -21                                  | 558                 |
| <b>Provisiones a corto plazo</b>                              | <b>20.388</b>       | <b>10.001</b>     | <b>-2.582</b>           | <b>-15.074</b>           | <b>-110</b>                                          | <b>125</b>                    | <b>-355</b>                          | <b>12.393</b>       |
| <b>Total</b>                                                  | <b>21.953</b>       | <b>10.198</b>     | <b>-2.620</b>           | <b>-15.922</b>           | <b>-110</b>                                          | <b>0</b>                      | <b>-369</b>                          | <b>13.128</b>       |

|                                                                | 31 de marzo de 2024 | Ingreso por capitalización de intereses | Aumentos dotación | Disposición utilización | Aplicación clasificación | Reclasificación a «pasivos mantenidos para la venta» | Reclasificación clasificación | Diferencias de conversión de divisas | 31 de marzo de 2025 |
|----------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------|-------------------|-------------------------|--------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|---------------------|
| Garantías y responsabilidad por productos defectuosos          | 323                 | 0                                       | 0                 | 0                       | 0                        | 0                                                    | -113                          | 0                                    | 209                 |
| Provisión por pérdidas inminentes                              | 0                   | 0                                       | 105               | 0                       | 0                        | 0                                                    | 0                             | 0                                    | 105                 |
| Provisiones para proyectos (excluidas las pérdidas inminentes) | 25                  | 0                                       |                   | 0                       | 0                        | 0                                                    | -25                           | 0                                    | 0                   |
| Otras provisiones a largo plazo provisiones                    | 1.462               | 124                                     | 341               | -52                     | -498                     | 0                                                    | -8                            | -119                                 | 1.250               |
| <b>Provisiones a largo plazo</b>                               | <b>1.810</b>        | <b>124</b>                              | <b>446</b>        | <b>-52</b>              | <b>-498</b>              | <b>0</b>                                             | <b>-146</b>                   | <b>-119</b>                          | <b>1.565</b>        |
| Garantías y responsabilidad por productos defectuosos          | 1.303               | 0                                       | 0                 | 0                       | -250                     | 0                                                    | 113                           | -17                                  | 1.150               |
| Provisión por pérdidas inminentes                              | 17.326              | 0                                       | 5.060             | -678                    | -6.319                   | 0                                                    | 0                             | 20                                   | 15.408              |
| Provisiones para proyectos (excluidas las pérdidas probables)  | 1.541               | 0                                       | 108               | -25                     | -588                     | 0                                                    | 1.108                         | -85                                  | 2.059               |
| Gastos jurídicos y procesales, riesgos contractuales           | 1.145               | 0                                       | 964               | -1.045                  | -1                       | 0                                                    | 0                             | 0                                    | 1.062               |
| Otras provisiones a corto plazo provisiones                    | 1.133               | 0                                       | 1.635             | -248                    | -560                     | -73                                                  | -1.075                        | -102                                 | 710                 |
| <b>Provisiones a corto plazo</b>                               | <b>22.447</b>       | <b>0</b>                                | <b>7.767</b>      | <b>-1.996</b>           | <b>-7.719</b>            | <b>-73</b>                                           | <b>146</b>                    | <b>-184</b>                          | <b>20.388</b>       |
| <b>Total</b>                                                   | <b>24.257</b>       | <b>124</b>                              | <b>8.213</b>      | <b>-2.047</b>           | <b>-8.217</b>            | <b>-73</b>                                           | <b>0</b>                      | <b>-303</b>                          | <b>21.953</b>       |

En su calidad de fabricante, distribuidor y proveedor de servicios, el Grupo ofrece garantías de producto a los clientes en el momento de la venta. Por lo general, de acuerdo con las condiciones de la garantía, el Grupo está obligado a subsanar los defectos de fabricación o de software, o a sustituir el producto, si dichos defectos se producen durante el periodo de garantía. En caso de que el Grupo prevea reclamaciones de garantía por productos vendidos o servicios prestados durante el plazo de garantía, se constituye la provisión correspondiente en los estados financieros consolidados. La empresa estima el importe de dicha provisión, ya que se prevé que la mayor parte de los gastos se produzcan a corto o medio plazo. Para ello, se tienen en cuenta los datos históricos. Según los datos empíricos, es probable que se presenten reclamaciones de garantía. Se espera que se utilice un importe de 81 k EUR en el primer semestre del ejercicio 2026/27, 994 k EUR en el segundo semestre y el importe restante, de 233 k EUR, en los ejercicios siguientes.

Para las pérdidas inminentes, se ha contabilizado en el ejercicio 2025/26 una provisión a corto plazo por un importe de 5.864 k EUR. Una parte significativa se refiere a diversos proyectos de construcción y explotación en la región EMEA, así como a una filial estadounidense, que no podrán concluirse de forma rentable. Se espera un consumo de 3.343 k EUR en el primer semestre del ejercicio 2026/27 y de 2.520 k EUR en el segundo semestre.

Las provisiones para proyectos (excluidas las pérdidas inminentes) se refieren principalmente a gastos corrientes y trabajos de reparación relacionados con proyectos existentes de peaje y gestión del tráfico. Se prevé que se consumirá un importe de 1.956 k EUR en el primer semestre y de 2.035 k EUR en el segundo semestre del ejercicio 2026/27.

Las provisiones para gastos jurídicos, costas procesales y riesgos contractuales se refieren principalmente a litigios en curso y a gastos de asesoramiento. Se prevé que estas provisiones se utilicen por un importe de 454 k EUR en el primer semestre y de 451 k EUR en el segundo semestre del ejercicio 2026/27.

Las demás provisiones incluyen, principalmente, provisiones para impuestos y tasas, comisiones y primas. Se prevé que se utilice un importe de 364 k EUR en el primer semestre del ejercicio 2026/27, 194 k EUR en el segundo semestre y el resto, por un importe de 502 k EUR, en los ejercicios siguientes. La reclasificación de las demás provisiones a corto plazo a la partida «Pasivos mantenidos para la venta» se presenta en una columna separada. La información al respecto figura en la nota 22.

## 28 Otros pasivos y cuentas de regularización.

|                                                                                        | 31 de marzo de<br>2025 | 31 de marzo de<br>2026 |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Otros pasivos por personal                                                             | 24.521                 | 21.720                 |
| Otros pasivos con la Agencia Tributaria (excluidos los impuestos sobre los beneficios) | 12.206                 | 7.487                  |
| Otros anticipos recibidos                                                              | 5.745                  | 2.702                  |
| Pasivos por reembolsos                                                                 | 114                    | 107                    |
| Otros pasivos y cuentas de regularización                                              | 4.211                  | 5.516                  |
| <b>Total</b>                                                                           | <b>46.797</b>          | <b>37.531</b>          |

El epígrafe «Otros pasivos por personal» incluye pasivos frente a empleados y miembros del Consejo de Administración, incluidos los pasivos por vacaciones pendientes y las provisiones para pagos extraordinarios, así como otros pasivos relacionados con los costes de personal (seguridad social, etc.).

La disminución de los demás anticipos recibidos se debe principalmente a los anticipos recibidos de proyectos en Brasil.

El resto de pasivos incluye, fundamentalmente, periodificaciones correspondientes a facturas aún no recibidas o periodificaciones pasivas de facturas.

A 31 de marzo de 2026, una parte de los «Otros pasivos y cuentas de regularización», por un importe de 1.062 k EUR (31 de marzo de 2025: 1.626 k EUR), se reclasificó, de conformidad con la NIIF 5, en «Pasivos mantenidos para la venta». La información al respecto se presenta en la nota 22.

## 29 Pasivos contingentes y otras obligaciones, así como información sobre la tasa de infraestructura en Alemania.

Los pasivos contingentes del Grupo se derivan principalmente de grandes proyectos. La actividad operativa en el marco de los grandes proyectos requiere la presentación de amplias garantías bancarias como garantía de las obligaciones de licitación (bid bonds) o para cubrir posibles reclamaciones de garantía (performance bonds). Estas garantías son emitidas por bancos y compañías de seguro de crédito. Si Kapsch TrafficCom no cumple con las obligaciones contractuales, existe el riesgo de que se ejerza el derecho de reclamación. Esto, a su vez, da lugar a un derecho de recurso del banco o de la aseguradora frente al Grupo.

De acuerdo con las prácticas habituales del sector, los pasivos contingentes y otras responsabilidades incluyen exclusivamente obligaciones frente a terceros. Estas se desglosan de la siguiente manera:

|                                   | 31 de marzo de<br>2025 | 31 de marzo de<br>2026 |
|-----------------------------------|------------------------|------------------------|
| Norteamérica (proyectos de peaje) | 38.671                 | 36.373                 |
| Australia (proyectos de peaje)    | 8.378                  | 24.687                 |
| <b>Total</b>                      | <b>47.049</b>          | <b>61.060</b>          |

El aumento en Australia se debe a una nueva garantía a favor de un cliente australiano.

Otras garantías de cumplimiento y de garantía de bancos o aseguradoras, en las que se considera improbable una salida de recursos también en el futuro, por un importe de 198 655 k EUR (2024/25: 176 508 k EUR), no se incluyen en el balance ni en los pasivos contingentes. El importe ha aumentado en comparación con el ejercicio anterior, ya que durante el ejercicio pasado vencieron varias garantías y se emitieron muchas nuevas.

Se han pignorado activos de Kapsch TrafficCom AB, Suecia, por un importe de 10 966 k EUR (31 de marzo de 2025: 11 061 k EUR) como garantía de pasivos contingentes a favor de un banco sueco.

Tasa de infraestructura en Alemania.

En 2018, la empresa conjunta autoTicket GmbH (autoTicket), de Alemania, se adjudicó el contrato para la recaudación del canon de infraestructura (peaje para turismos) en Alemania. Además, la sociedad del grupo MTS Maut & Telematik Services GmbH, de Alemania, ya había sido designada anteriormente, en un procedimiento de adjudicación independiente, como único proveedor de servicios para el «control automático del peaje para turismos».

El 18 de junio de 2019, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) dictó una sentencia sorprendente con consecuencias de gran alcance: la tasa de infraestructura (peaje para turismos) prevista en Alemania, junto con la desgravación fiscal para los turismos matriculados en Alemania, fue declarada incompatible con el Derecho de la UE. Al día siguiente, el cliente aprovechó esta circunstancia para rescindir, con efecto a partir del 30 de septiembre de 2019, los contratos celebrados para la implantación y la gestión del peaje para turismos.

Las partes operadoras del contrato rescindido relativo al proyecto «Recaudación del peaje» son Kapsch TrafficCom, CTS EVENTIM y autoTicket. Conjuntamente, en diciembre de 2019 reclamaron a la República Federal de Alemania un importe de unos 560 000 k EUR. Sin embargo, el ministro competente impugnó dicha reclamación. Por lo tanto, este asunto tuvo que resolverse ante un tribunal de arbitraje.

MTS Maut & Telematik Services GmbH (MTS) es una filial 100% consolidada de Kapsch TrafficCom AG. A raíz de la rescisión del contrato para el control automático del peaje, las partes contratistas (Kapsch TrafficCom AG y MTS) también presentaron reclamaciones contra la República Federal de Alemania. A finales de junio de 2025 se alcanzó un acuerdo extrajudicial con la República Federal de Alemania. El pago acordado, de unos 27 millones de euros, a la filial MTS Maut & Telematik Services GmbH se efectuó a principios del segundo trimestre, en julio de 2025.

Con este pago a MTS Maut & Telematik Services GmbH, el procedimiento de arbitraje ha llegado a su fin.

30 Participaciones en filiales.

Ámbito de consolidación.

En los estados financieros consolidados se incluyen, además de la sociedad matriz Kapsch TrafficCom AG, Viena, se incluyen (consolidadas por integración global) 55 sociedades (31 de marzo de 2025: 56 sociedades) controladas directa o indirectamente por Kapsch TrafficCom AG, así como 5 sociedades (31 de marzo de 2025: 6 sociedades) que se consolidan por el método de puesta en equivalencia. El perímetro de consolidación evolucionó de la siguiente manera:

|                                                                 | 2024/25 | 2025/26 |
|-----------------------------------------------------------------|---------|---------|
| Número de sociedades al inicio del ejercicio                    | 62      | 62      |
| Primeras consolidaciones                                        | 5       | 0       |
| Desconsolidaciones                                              | -5      | -2      |
| Número de sociedades incluidas en el perímetro de consolidación | 62      | 60      |

La distribución regional de las sociedades es la siguiente:

|                        | 2024/25 | 2025/26 |
|------------------------|---------|---------|
| Austria                | 5       | 5       |
| EMEA (excepto Austria) | 30      | 29      |
| América                | 24      | 23      |
| APAC                   | 3       | 3       |
| Total                  | 62      | 60      |

## Resumen del perímetro de consolidación a 31 de marzo de 2026 por sociedades:

| Sociedad, sede principal de la sociedad                                                                               | 31 de marzo de 2025     |                                 |                       | 31 de marzo de 2026     |                                 |                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-----------------------|-------------------------|---------------------------------|-----------------------|
|                                                                                                                       | Participación del grupo | Participaciones no mayoritarias | Tipo de consolidación | Participación del grupo | Participaciones no mayoritarias | Tipo de consolidación |
| Consortio ITS Parques del Río (consorcio), Bogotá, Colombia                                                           | 60,0 %                  | 40,0 %                          | V                     | 60,0 %                  | 40,0 %                          | V                     |
| Consortio Medellín al Mar (consorcio), Bogotá, Colombia                                                               | 51,0 %                  | 49,0 %                          | V                     | 51,0 %                  | 49,0 %                          | V                     |
| Consortio Peaje AGR (consorcio), Quito, Ecuador                                                                       | 51,0 %                  | 49,0 %                          | V                     | 51,0 %                  | 49,0 %                          | V                     |
| Consortio Túneles Al Nus (consorcio), Bogotá, Colombia                                                                | 51,0 %                  | 49,0 %                          | V                     | 51,0 %                  | 49,0 %                          | V                     |
| Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd (anteriormente: Electronic Toll Collection (PTY) Ltd.), Centurion, Sudáfrica | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch Components GmbH & Co KG, Viena, Austria                                                                        | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch Components GmbH, Viena, Austria                                                                                | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch Road Services Sp. z o.o. (en liquidación), Varsovia, Polonia                                                   | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch Telematic Services GmbH Alemania, Rosenheim, Alemania                                                          | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch Telematic Services GmbH, Viena, Austria                                                                        | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch Telematic Services Sp. z o.o., Varsovia, Polonia                                                               | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch Telematic Services spol. s.r.o., Praga, República Checa                                                        | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD, Sofía, Bulgaria                                                           | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch Traffic Solutions (consorcio), Sofía, Bulgaria                                                                 | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE (consorcio), Buenos Aires, Argentina <sup>1)</sup>                                   | 50,0 %                  | 50,0 %                          | V                     | 50,0 %                  | 50,0 %                          | V                     |
| Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Suecia                                                                               | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Arce Sistemas S.A.U., Bilbao, España                                                                | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Buenos Aires, Argentina                                                             | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Australia Pty Ltd, Melbourne, Australia                                                             | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom B.V., Ámsterdam, Países Bajos                                                                       | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Canada Inc., Mississauga, Canadá                                                                    | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Chile S.A., Santiago de Chile, Chile                                                                | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Dominican Republic S.R.L., Santo Domingo, República Dominicana                                      | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom France SAS, París, Francia                                                                          | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Guatemala S.A., Ciudad de Guatemala, República de Guatemala <sup>4)</sup>                           | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Holding Corp., Duluth, EE. UU.                                                                      | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Holding II US Corp., Duluth, EE. UU.                                                                | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Inc., Duluth, EE. UU.                                                                               | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Ireland Limited, Dublín, Irlanda                                                                    | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Ltd., Middlesex, Reino Unido                                                                        | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom México, S.A.P.I. de C.V., Ciudad de México, México                                                  | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom New Zealand Ltd., Auckland, Nueva Zelanda                                                           | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Perú S.A.C., Lima, Perú                                                                             | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom PTE. LTD., The Heeren, Singapur                                                                     | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Riyadh Limited, Yeda, Arabia Saudí <sup>4)</sup>                                                    | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom S.A.S., Bogotá, Colombia                                                                            | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |

| Sociedad, sede principal de la sociedad                                                                                                       | 31 de marzo de 2025     |                                 |                       | 31 de marzo de 2026     |                                 |                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-----------------------|-------------------------|---------------------------------|-----------------------|
|                                                                                                                                               | Participación del grupo | Participaciones no mayoritarias | Tipo de consolidación | Participación del grupo | Participaciones no mayoritarias | Tipo de consolidación |
| Kapsch TrafficCom Saudi Arabia Co. Ltd., Yeda, Arabia Saudí                                                                                   | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Services Ukraine LLC (en liquidación), Kiev, Ucrania                                                                        | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Services USA, Inc., Duluth, EE. UU.                                                                                         | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., Sunninghill, Sudáfrica                                                                             | 100,0 %                 | –                               | V                     | –                       | –                               | –                     |
| Kapsch TrafficCom South Africa Holding (Pty) Ltd., Ciudad del Cabo, Sudáfrica                                                                 | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Transportation Argentina S.A., Buenos Aires, Argentina                                                                      | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Controle de Tráfico e de Transportes do Brasil Ltda., São Paulo, Brasil                                                     | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Transportation Colombia S.A.S., Bogotá, Colombia                                                                            | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Transportation S.A.U., Madrid, España                                                                                       | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom USA, Inc., Duluth, EE. UU.                                                                                                  | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch TrafficCom Zagreb d.o.o., Zagreb, Croacia                                                                                              | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| KTC-ZA HOLDING (Pty) Ltd, Ciudad del Cabo, Sudáfrica                                                                                          | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Kapsch Security GmbH (anteriormente: KTS Beteiligungs GmbH), Viena, Austria                                                                   | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| MobiServe (Pty) Ltd., Ciudad del Cabo, Sudáfrica <sup>3)</sup>                                                                                | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| MTS Peaje & Telematik Services GmbH, Rosenheim, Alemania                                                                                      | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| tolltickets GmbH, Rosenheim, Alemania                                                                                                         | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| Traffic AI Solutions sp. z o.o., Varsovia, Polonia <sup>5)</sup>                                                                              | 80,0 %                  | 20,0 %                          | V                     | 80,0 %                  | 20,0 %                          | V                     |
| Transport Telematic Systems L.L.C - S.P.C (anteriormente: Transport Telematic Systems - LLC), Abu Dhabi, Emiratos Árabes Unidos <sup>2)</sup> | 49,0 %                  | 51,0 %                          | V                     | 49,0 %                  | 51,0 %                          | V                     |
| Trust South Africa, Ciudad del Cabo, Sudáfrica <sup>3)</sup>                                                                                  | 100,0 %                 | –                               | V                     | 100,0 %                 | –                               | V                     |
| ELECTOLLING ETC DEL ECUADOR CIA. LTDA., Quito, Ecuador <sup>6)</sup>                                                                          | 23,0 %                  | –                               | E-AS                  | –                       | –                               | –                     |
| Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Bielorrusia                                                                                            | 49,8 %                  | –                               | E-AS                  | 49,8 %                  | –                               | E-AS                  |
| Parat Ltd., Abu Dhabi, Emiratos Árabes Unidos                                                                                                 | 24,5 %                  | –                               | E-AS                  | 24,5 %                  | –                               | E-AS                  |
| autoTicket GmbH (en liquidación), Berlín, Alemania                                                                                            | 50,0 %                  | –                               | E-GU                  | 50,0 %                  | –                               | E-GU                  |
| NATRAS AG, Adliswil, Suiza                                                                                                                    | 50,0 %                  | –                               | E-GU                  | 50,0 %                  | –                               | E-GU                  |
| Copiloto Colombia S.A.S., Bogotá, Colombia                                                                                                    | 50,0 %                  | –                               | E-GU                  | 50,0 %                  | –                               | E-GU                  |

<sup>1)</sup> Consolidación basada en acuerdos de derechos de voto.

<sup>2)</sup> Capacidad para decidir sobre las actividades relevantes de la empresa en virtud de derechos sustanciales.

<sup>3)</sup> NIIF 10: control de Trust South Africa y, por lo tanto, consolidación integral al 100%.

<sup>4)</sup> Constitución en el ejercicio 2024/25.

<sup>5)</sup> Adquisición de importancia menor en el ejercicio 2024/25.

<sup>6)</sup> A partir del ejercicio 2025/26, participación de otro tipo.

En diciembre de 2025 se procedió a la liquidación de Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., con sede en Sunninghill, Sudáfrica.

En todas las sociedades mencionadas anteriormente, la sede social se encuentra en el país de constitución. La participación del Grupo indica la proporción en la que las sociedades se incluyen en los estados financieros consolidados. Solo las siguientes sociedades del grupo, debido a restricciones legales u otras razones, no cierran su balance a 31 de marzo, aunque elaboran un balance intermedio:

- Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD, Sofía, Bulgaria (31 de diciembre)
- Kapsch Traffic Solutions (consorcio), Sofía, Bulgaria (31 de diciembre)
- Kapsch TrafficCom Saudi Arabia Co. Ltd., Yeda, Arabia Saudí (31 de diciembre)
- Kapsch TrafficCom Controle de Tráfico e de Transportes do Brasil Ltda., São Paulo, Brasil (31 de diciembre)

- Consorcio ITS Parques del Río (consorcio), Bogotá, Colombia (31 de diciembre)
- Consorcio Medellín al Mar (consorcio), Bogotá, Colombia (31 de diciembre)
- Consorcio Túneles Al Nus (consorcio), Bogotá, Colombia (31 de diciembre)
- Kapsch TrafficCom Transportation Colombia S.A.S., Bogotá, Colombia (31 de diciembre)
- Kapsch TrafficCom S.A.S., Bogotá, Colombia (31 de diciembre)
- Consorcio Peaje AGR (consorcio), Quito, Ecuador (31 de diciembre)
- Kapsch TrafficCom Guatemala S.A., Ciudad de Guatemala, República de Guatemala (31 de diciembre)
- Kapsch TrafficCom México, S.A.P.I. de C.V., Ciudad de México, México (31 de diciembre)
- Kapsch TrafficCom Perú S.A.C., Lima, Perú (31 de diciembre)

### Desconsolidaciones.

La siguiente sociedad dejó de estar totalmente consolidada al cierre del ejercicio 2025/26 y, por lo tanto, se desconsolidó:

### Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., Sunninghill, Sudáfrica.

Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., Sunninghill, Sudáfrica, fue liquidada y desconsolidada en diciembre de 2025. El resultado de la desconsolidación asciende a 3.011 k EUR, que se ha contabilizado en el epígrafe «Otros ingresos de explotación». La desconsolidación se desglosa de la siguiente manera:

|                                                            | Diciembre de 2025 |
|------------------------------------------------------------|-------------------|
| Activos por impuestos diferidos                            | 2                 |
| <b>Activos a largo plazo</b>                               | <b>2</b>          |
| Cuentas por cobrar y otros activos corrientes              | 1                 |
| Efectivo y equivalentes                                    | 48                |
| <b>Activos corrientes</b>                                  | <b>49</b>         |
| <b>TOTAL ACTIVO</b>                                        | <b>50</b>         |
| <b>Pasivos a largo plazo</b>                               | <b>0</b>          |
| Otros pasivos y cuentas de regularización                  | 12                |
| <b>Pasivos a corto plazo</b>                               | <b>12</b>         |
| <b>TOTAL PASIVOS</b>                                       | <b>12</b>         |
|                                                            | 50                |
| <b>ACTIVOS NETOS</b>                                       | <b>38</b>         |
| Valor contable de los activos netos cedidos                | -38               |
| Reclasificación de la reserva de conversión de moneda      | 3.049             |
| <b>Beneficio derivado de la enajenación de la sociedad</b> | <b>3.011</b>      |

En el ejercicio 2024/25 se desconsolidaron las siguientes sociedades, lo que tuvo los siguientes efectos en los resultados: TMT Services and Supplies Proprietary Limited, Sudáfrica (-7.545 k EUR), Kapsch TrafficCom Russia OOO, Rusia (-1.091 k EUR), ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Viena (-9 k EUR), Intelligent Mobility Solutions Limited, Zambia, que se explica con más detalle en el siguiente punto. Además, la enajenación de los activos netos de Kapsch Telematic Services IOOO, Bielorrusia, tuvo un efecto positivo de 3.064 k EUR. Se incluye más información al respecto en el informe del grupo 2024/25.

### Resultado ajustado derivado de la desconsolidación de Intelligent Mobility Solutions Limited, Zambia.

A lo largo del ejercicio 2025/26 se constató que debería haberse dado de baja una partida del grupo por un importe de 5.182 k EUR en el ejercicio 2024/25. Se llevó a cabo una corrección retroactiva en el ejercicio 2024/25.

La desconsolidación ajustada se presenta de la siguiente manera:

|                                                                      | 2024/25 ajustado* |
|----------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Cuentas por cobrar y otros activos corrientes                        | 125               |
| <b>Activos corrientes</b>                                            | <b>125</b>        |
| <b>TOTAL ACTIVO</b>                                                  | <b>125</b>        |
| Pasivos financieros a largo plazo                                    | 8.377             |
| <b>Pasivos a largo plazo</b>                                         | <b>8.377</b>      |
| Pasivos financieros a corto plazo                                    | 394               |
| Deudas por entregas y servicios                                      | 4.200             |
| Provisiones a corto plazo                                            | 1                 |
| Otras deudas y cuentas de regularización                             | 331               |
| <b>Pasivos a corto plazo</b>                                         | <b>4.926</b>      |
| <b>TOTAL PASIVOS</b>                                                 | <b>13.303</b>     |
| <b>ACTIVOS NETOS</b>                                                 | <b>-13.178</b>    |
| Valor contable de los activos netos                                  | 13.178            |
| Reclasificación de la reserva de conversión de divisas al 51 % en PL | 3.914             |
| Baja de la participación de los accionistas minoritarios anterior    | -6.835            |
| Reversión de las operaciones del grupo con efecto en el resultado    | -8.485            |
| Baja de cuentas por cobrar, incluida la conversión de divisas*       | -5.247            |
| <b>Pérdida derivada de la salida de la sociedad</b>                  | <b>-3.475</b>     |

<sup>\*)</sup> Modificación retroactiva como consecuencia de un error, de conformidad con la NIC 8

A raíz del ajuste retroactivo debido a un error de conformidad con la NIC 8, se han realizado los siguientes ajustes en el balance consolidado y en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada:

|                                                                                                       | 31 de marzo de 2025, tal y como se había presentado | Ajustes       | 31 de marzo de 2025 ajustado |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------|------------------------------|
| Cuentas por cobrar y otros activos corrientes                                                         | 120.559                                             | -5.182        | 115.377                      |
| <b>Activos corrientes</b>                                                                             | <b>302.219</b>                                      | <b>-5.182</b> | <b>297.037</b>               |
| <b>TOTAL ACTIVO</b>                                                                                   | <b>454.422</b>                                      | <b>-5.182</b> | <b>449.240</b>               |
| Resultado del balance del grupo y otras reservas                                                      | -52.941                                             | -5.182        | -58.123                      |
| <b>TOTAL DEL PATRIMONIO NETO</b>                                                                      | <b>91.016</b>                                       | <b>-5.182</b> | <b>85.834</b>                |
| Otros ingresos de explotación                                                                         | 31.437                                              | -1.772        | 29.665                       |
| Otros gastos de explotación                                                                           | -90.546                                             | -3.475        | -94.021                      |
| Resultado de las actividades de explotación antes de amortizaciones y pérdidas por deterioro (EBITDA) | 29.044                                              | -5.247        | 23.797                       |
| Resultado de las actividades de explotación (EBIT)                                                    | 12.555                                              | -5.247        | 7.308                        |
| Resultado del ejercicio                                                                               | -3.103                                              | -5.247        | -8.350                       |
| de los cuales, atribuibles a los accionistas de la sociedad                                           | -6.858                                              | -5.247        | -12.106                      |
| Resultado del período por acción, atribuible a los accionistas de la sociedad atribuible              | -0,48                                               | -0,37         | -0,85                        |

### 31 Participaciones no dominantes.

Las participaciones no dominantes incluyen las participaciones de terceros en el patrimonio neto de las filiales consolidadas por integración global.

#### Información sobre el balance.

Las siguientes tablas muestran datos del balance de las filiales totalmente consolidadas con participaciones no dominantes significativas y sus valores contables:

| 2025/26                                     | Valores antes de las eliminaciones intragrupo |                    |                      |                      |              | Valor contable de las participaciones no dominantes |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------------|--------------------|----------------------|----------------------|--------------|-----------------------------------------------------|
|                                             | Activos a largo plazo                         | Activos corrientes | Pasivo a largo plazo | Pasivo a corto plazo | Activo Valor |                                                     |
| Consorcio ITS Parques del Río, Colombia     | 0                                             | 3                  | 11                   | 156                  | -163         | -65                                                 |
| Consorcio Medellín al Mar, Colombia         | 0                                             | 370                | 0                    | 2.462                | -2.092       | -1.025                                              |
| Consorcio Peaje AGR, Ecuador                | 2                                             | 189                | 0                    | 142                  | 49           | 24                                                  |
| Consorcio Túneles Al Nus, Colombia          | 0                                             | 247                | 0                    | 53                   | 194          | 88                                                  |
| Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE, Argentina | 64                                            | 9.805              | -0                   | 973                  | 8.895        | 4.447                                               |
| Kapsch Traffic Solutions, Bulgaria          | 0                                             | 24.672             | 0                    | 19.144               | 5.528        | 12                                                  |
| Traffic AI Solutions, Polonia               | 19                                            | 72                 | 0                    | 221                  | -130         | -26                                                 |
| <b>Valor contable a 31 de marzo de 2026</b> |                                               |                    |                      |                      |              | <b>3.455</b>                                        |

| 2024/25                                     | Valores antes de las eliminaciones intragrupo |                    |                      |                      |              | Valor contable de las participaciones no dominantes |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------------|--------------------|----------------------|----------------------|--------------|-----------------------------------------------------|
|                                             | Activos a largo plazo                         | Activos corrientes | Pasivo a largo plazo | Pasivo a corto plazo | Activo Valor |                                                     |
| Consorcio ITS Parques del Río, Colombia     | 0                                             | 260                | 10                   | 344                  | -95          | -38                                                 |
| Consorcio Medellín al Mar, Colombia         | 0                                             | 418                | 0                    | 2.425                | -2.007       | -983                                                |
| Consorcio Peaje AGR, Ecuador                | 2                                             | 114                | 0                    | 104                  | 12           | 6                                                   |
| Consorcio Túneles Al Nus, Colombia          | 0                                             | 377                | 0                    | 11                   | 366          | 173                                                 |
| Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE, Argentina | 170                                           | 6.856              | 91                   | 1.293                | 5.643        | 2.821                                               |
| Kapsch Traffic Solutions, Bulgaria          | 0                                             | 25.690             | 0                    | 20.606               | 5.084        | 6                                                   |
| Traffic AI Solutions, Polonia               | 219                                           | 22                 | 0                    | 308                  | -68          | -14                                                 |
| <b>Valor contable a 31 de marzo de 2025</b> |                                               |                    |                      |                      |              | <b>1.971</b>                                        |

### Datos relativos al estado del resultado global.

Las siguientes tablas muestran datos del estado del resultado global de las filiales totalmente consolidadas con participaciones no dominantes significativas (importes antes de la eliminación intragrupo):

| 2025/26                                     | Valores antes de las eliminaciones intragrupo |                       |                  |       | Contribuciones al resultado a las participaciones no dominantes |                  |              |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------|------------------|-------|-----------------------------------------------------------------|------------------|--------------|
|                                             | Ingresos                                      | Resultado del periodo | Otros Resultados | Total | Resultado del periodo                                           | Otros Resultados | Total        |
| Consorcio ITS Parques del Río, Colombia     | 0                                             | -58                   | -10              | -69   | -23                                                             | -4               | -27          |
| Consorcio Medellín al Mar, Colombia         | 140                                           | 40                    | -126             | -86   | 20                                                              | -62              | -42          |
| Consorcio Peaje AGR, Ecuador                | 342                                           | 37                    | -1               | 37    | 18                                                              | -0               | 18           |
| Consorcio Túneles Al Nus, Colombia          | 27                                            | -182                  | 10               | -172  | -89                                                             | 5                | -84          |
| Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE, Argentina | 9.153                                         | 3.596                 | -343             | 3.253 | 1.798                                                           | -171             | 1.626        |
| Kapsch Traffic Solutions, Bulgaria          | 11.563                                        | 444                   | 0                | 444   | 6                                                               | 0                | 6            |
| Traffic Al Solutions, Polonia               | 390                                           | -64                   | 2                | -62   | -13                                                             | 0                | -12          |
| <b>Total</b>                                |                                               |                       |                  |       | <b>1.716</b>                                                    | <b>-232</b>      | <b>1.484</b> |

| 2024/25                                             | Valores antes de las eliminaciones intragrupo |                       |                  |        | Contribuciones al resultado a las participaciones no dominantes |                  |              |
|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------|------------------|--------|-----------------------------------------------------------------|------------------|--------------|
|                                                     | Ingresos                                      | Resultado del periodo | Otros Resultados | Total  | Resultado del periodo                                           | Otros Resultados | Total        |
| Consorcio ITS Parques del Río, Colombia             | 0                                             | 0                     | 8                | 8      | 0                                                               | 3                | 3            |
| Consorcio Medellín al Mar, Colombia                 | 455                                           | -878                  | 104              | -774   | -430                                                            | 51               | -379         |
| Consorcio Peaje AGR, Ecuador                        | 527                                           | 93                    | -1               | 92     | 46                                                              | -0               | 45           |
| Consorcio Túneles Al Nus, Colombia                  | 121                                           | 81                    | -25              | 56     | 40                                                              | -12              | 28           |
| Soluciones de movilidad inteligente Limited, Zambia | 0                                             | 0                     | -3.045           | -3.045 | 3.761                                                           | -3.335           | 426          |
| Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE, Argentina         | 10.605                                        | 702                   | 2.743            | 3.445  | 351                                                             | 1.372            | 1.722        |
| Kapsch Traffic Solutions, Bulgaria                  | 12.350                                        | 486                   | 0                | 486    | 6                                                               | -0               | 6            |
| Traffic Al Solutions, Polonia                       | 91                                            | -87                   | -1               | -88    | -17                                                             | -0               | -18          |
| <b>Total</b>                                        |                                               |                       |                  |        | <b>3.755</b>                                                    | <b>-1.921</b>    | <b>1.834</b> |

### Datos sobre el estado de flujos de efectivo y los dividendos.

Las siguientes tablas muestran datos sobre el estado de flujos de efectivo y los dividendos de las filiales totalmente consolidadas con participaciones no dominantes significativas (importes antes de la eliminación intragrupo):

| 2025/26                                        | Flujo de caja de          |                             |                                | Flujo de caja<br>neto Aumen-<br>to/disminu-<br>ción | Dividendos a<br>accionistas sin<br>control parti-<br>cipaciones no<br>dominantes |
|------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
|                                                | Actividades<br>operativas | Actividades<br>de inversión | Actividades de<br>financiación |                                                     |                                                                                  |
| Consortio ITS Parques del Río,<br>Colombia     | 1                         | 0                           | 0                              | 1                                                   | 0                                                                                |
| Consortio Medellín al Mar,<br>Colombia         | -68                       | 0                           | 39                             | -29                                                 | 0                                                                                |
| Consortio Peaje AGR, Ecuador                   | 8                         | 0                           | 0                              | 8                                                   | 0                                                                                |
| Consortio Túneles Al Nus,<br>Colombia          | 213                       | -81                         | -136                           | -4                                                  | 0                                                                                |
| Kapsch TrafficCom - Rowing -<br>UTE, Argentina | -149                      | 0                           | -134                           | -283                                                | 0                                                                                |
| Kapsch Traffic Solutions, Bulgaria             | -521                      | 0                           | -0                             | -521                                                | 0                                                                                |
| Traffic Al Services, Polonia                   | -54                       | 0                           | 93                             | 39                                                  | 0                                                                                |
| <b>Total</b>                                   |                           |                             |                                |                                                     | <b>0</b>                                                                         |

| 2024/25                                        | Flujo de caja de          |                             |                                | Flujo de caja<br>neto Aumen-<br>to/disminu-<br>ción | Dividendos a<br>accionistas sin<br>control parti-<br>cipaciones no<br>dominantes |
|------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
|                                                | Actividades<br>operativas | Actividades<br>de inversión | Actividades de<br>financiación |                                                     |                                                                                  |
| Consortio Medellín al Mar,<br>Colombia         | -298                      | 0                           | 293                            | -5                                                  | 0                                                                                |
| Consortio Peaje AGR, Ecuador                   | -51                       | 50                          | 0                              | 0                                                   | 0                                                                                |
| Consortio Túneles Al Nus,<br>Colombia          | -48                       | 0                           | 40                             | -8                                                  | 0                                                                                |
| Kapsch TrafficCom - Rowing -<br>UTE, Argentina | 387                       | 0                           | -153                           | 234                                                 | 0                                                                                |
| Kapsch Traffic Solutions, Bulgaria             | 466                       | 389                         | -2                             | 853                                                 | 0                                                                                |
| Traffic Al Services, Polonia                   | 28                        | -102                        | 44                             | -29                                                 | 0                                                                                |
| <b>Total</b>                                   |                           |                             |                                |                                                     | <b>0</b>                                                                         |

## 32 Relaciones con personas y empresas vinculadas.

Entre las empresas y personas vinculadas a Kapsch TrafficCom se incluyen, en particular, las empresas del Grupo Kapsch, incluidas las filiales, las empresas conjuntas y las empresas asociadas, sus órganos de gobierno (Consejo de Administración o Dirección y Consejo de Supervisión, si los hubiera), así como los familiares cercanos de los miembros de dichos órganos y las empresas controladas o sobre las que estos ejercen una influencia significativa.

La sociedad matriz directa de la empresa que presenta el informe es KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, con sede en Viena. Las filiales de esta sociedad se denominan «sociedades hermanas» cuando no forman parte del grupo de Kapsch TrafficCom AG.

Los saldos y las transacciones entre Kapsch TrafficCom AG y sus filiales totalmente consolidadas se han eliminado en el proceso de consolidación y no se detallan aquí.

La facturación de servicios a partes vinculadas se realiza en condiciones de mercado. Las mercancías se compran y venden en condiciones habituales de mercado.

La siguiente tabla ofrece una visión general de los ingresos y gastos con empresas y personas vinculadas:

|                                              | 2024/25 | 2025/26 |
|----------------------------------------------|---------|---------|
| <b>Sociedad matriz</b>                       |         |         |
| Ingresos                                     | 70      | 72      |
| Gastos                                       | -104    | -27     |
| Ingresos (+) / Gastos (-) por reparto fiscal | -36     | 0       |
| <b>Sociedades vinculadas</b>                 |         |         |
| Ingresos                                     | 262     | 188     |
| Gastos                                       | -3.178  | -2.336  |
| <b>Empresas asociadas</b>                    |         |         |
| Ingresos                                     | 0       | 161     |
| Gastos                                       | 0       | 0       |
| <b>Empresa conjunta</b>                      |         |         |
| Ingresos                                     | 1.836   | 7.221   |
| Gastos                                       | 0       | -50     |
| <b>Otras empresas y personas vinculadas</b>  |         |         |
| Ingresos                                     | 0       | 0       |
| Gastos                                       | -93     | 0       |

La siguiente tabla ofrece una visión general de los créditos y pasivos frente a empresas y personas vinculadas:

|                                                                                                   | 31 de marzo de<br>2025 ajustado* | 31 de marzo de<br>2026 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|------------------------|
| <b>Sociedad matriz</b>                                                                            |                                  |                        |
| Cuentas por cobrar por ventas y servicios y otros activos                                         | 234                              | 320                    |
| Deudas por suministros y servicios y otras deudas                                                 | -3.788                           | -117                   |
| <b>Sociedades vinculadas</b>                                                                      |                                  |                        |
| Cuentas por cobrar y otros activos no corrientes y corrientes                                     | 770                              | 995                    |
| Pasivos por ventas y servicios y otros pasivos                                                    | -6.243                           | -4.953                 |
| <b>Empresas asociadas</b>                                                                         |                                  |                        |
| Cuentas por cobrar y otros activos no corrientes y corrientes                                     | 51                               | 51                     |
| <b>Empresa conjunta</b>                                                                           |                                  |                        |
| Cuentas por cobrar y otros activos no corrientes y corrientes*                                    | 739                              | 5.435                  |
| <b>Otras empresas y personas vinculadas</b>                                                       |                                  |                        |
| Cuentas por cobrar y otros activos no corrientes y corrientes                                     | 1                                | 1                      |
| Pasivos por ventas y servicios y otros pasivos incluidas las obligaciones por planes de pensiones | -9.182                           | -8.576                 |

<sup>1)</sup> Las cifras correspondientes al ejercicio anterior son cifras corregidas, que en los estados financieros consolidados de 2024/25 figuraban inicialmente en 182 k EUR.

#### Sociedad matriz.

La sociedad matriz actúa como cabeza del grupo fiscal constituido en marzo de 2005. También forman parte del grupo Kapsch TrafficCom AG y sus filiales austriacas. En consecuencia, todos los efectos en materia de impuesto sobre sociedades derivados de la tributación del grupo en las sociedades del grupo que forman parte del grupo fiscal deben considerarse transacciones con una empresa vinculada. La distribución positiva de impuestos de Kapsch TrafficCom a la entidad cabeza del grupo fiscal austriaco, KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, se ajustó en el ejercicio 2020/21 y, desde entonces, se han contabilizado activos por impuestos diferidos derivados de pérdidas en lugar de cuentas por cobrar fiscales a corto plazo. Actualmente, Kapsch TrafficCom AG no ha contabilizado ningún activo por impuestos diferidos sobre pérdidas acumuladas, ya que no se considera muy probable que puedan aprovecharse en los próximos años.

Los gastos frente a la sociedad matriz se redujeron en 77 k EUR debido a la nueva póliza de seguro. La disminución de las cuentas por pagar por entregas y servicios y otras cuentas por pagar en 3 671 k EUR, hasta los 117 k EUR, se debe, al igual que en el ejercicio anterior, al reembolso de las cuentas por pagar por entregas y servicios frente a KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH.

#### Sociedades vinculadas.

La reducción tanto de los gastos como de las cuentas por pagar por entregas y servicios se debió a la facturación de licencias a Kapsch Aktiengesellschaft.

En relación con el uso de la marca comercial y el logotipo de Kapsch, Kapsch Aktiengesellschaft, con sede en Viena, factura al Grupo derechos de licencia. Estos ascienden al 0,5% de la cifra de negocios neta total del Grupo con terceros. Los gastos incurridos por este concepto ascendieron en el ejercicio 2025/26 a 2.153 k EUR (ejercicio anterior: 2.959 k EUR).

Los gastos del Grupo derivados de transacciones con sociedades vinculadas se referían, entre otras cosas, a contratos de seguros por un importe de 11 k EUR (ejercicio anterior: 10 k EUR) y a los costes de puesta a disposición del sistema central de consolidación por parte de Kapsch Aktiengesellschaft, que ascendieron a 167 k EUR (ejercicio anterior: 138 k EUR).

Los ingresos del Grupo procedentes de transacciones con sociedades vinculadas se refirieron principalmente a otros suministros y servicios.

**Empresas asociadas y empresas conjuntas.**

Los ingresos con empresas conjuntas aumentaron en el ejercicio 2025/26 hasta alcanzar los 7.221 k EUR (ejercicio anterior: 1.836 k EUR) debido a los ingresos por alquiler de unidades a bordo, así como a diversas entregas de mercancías.

Las cuentas por cobrar por entregas y prestaciones y otros activos no corrientes y corrientes con empresas conjuntas, por un importe de 5.435 k EUR (ejercicio anterior: 739 k EUR), se refieren principalmente al arrendamiento de unidades a bordo.

Las cuentas por cobrar y otros activos no corrientes y corrientes con empresas asociadas, por un importe de 51 k EUR (ejercicio anterior: 51 k EUR), incluyen otras cuentas por cobrar y cuentas de periodificación frente a Parat Ltd., Abu Dhabi.

**Otras empresas y personas vinculadas.**

Las obligaciones por planes de pensiones frente a otras empresas y personas vinculadas se incluyen en «Pasivos por entregas y prestaciones y otros pasivos, incluidas las obligaciones por planes de pensiones» y comprenden una obligación por pensión (pensión en curso de pago) a la viuda del Dr. Karl Kapsch, antiguo miembro del Consejo de Administración de Kapsch Aktiengesellschaft, así como a otros antiguos directivos o a sus familiares, por un importe total de 8.576 k EUR (ejercicio anterior: 9.182 k EUR).

La información relativa a las retribuciones y otros pagos a los órganos de la sociedad se presenta en la nota 38.

33 Gestión de riesgos.

En cuanto a los riesgos del Grupo y a la gestión de riesgos, nos remitimos al punto 2.2 del informe de gestión del Grupo. A continuación se explican las repercusiones de los riesgos financieros, tal y como se describen en el informe de gestión del Grupo, en particular el riesgo de tipo de cambio, el riesgo de tipos de interés, el riesgo de liquidez, el riesgo de crédito, los riesgos relacionados con el clima y el riesgo geopolítico:

33.1 Riesgo de tipo de cambio.

Kapsch TrafficCom opera a nivel internacional y está expuesta a riesgos de tipo de cambio. Estos riesgos surgen en las transacciones comerciales realizadas en monedas que no coinciden con la moneda funcional de la sociedad del grupo correspondiente (en lo sucesivo, «moneda extranjera»). Los riesgos de tipo de cambio están relacionados con los activos, los pasivos y las inversiones netas de las sedes de la empresa situadas fuera de la zona del euro. En el marco de la consolidación, estas partidas deben convertirse a la moneda del grupo, el euro.

En el ejercicio 2025/26, la divisa extranjera más relevante desde el punto de vista del Grupo fue el dólar estadounidense. Debido a que los contratos están redactados en euros, el Grupo no asume ningún riesgo de tipo de cambio derivado del rublo bielorruso.

Los pedidos de los clientes se facturan principalmente en las respectivas monedas nacionales de las sociedades del Grupo. Solo en el caso de que el Grupo prevea estar expuesto a un riesgo de tipo de cambio significativo, los pedidos de mayor cuantía en moneda extranjera se cubren, si es necesario, mediante operaciones a plazo sobre divisas.

Argentina está clasificada como país hiperinflacionario desde el 1 de julio de 2018. La revalorización se realiza de conformidad con la NIC 29. Los estados financieros y las cifras comparativas de ejercicios anteriores se han ajustado en función de las variaciones del poder adquisitivo general del peso argentino. En el ejercicio 2025/26, las pérdidas por hiperinflación ascendieron a 2 000 k EUR (2024/25: 4 829 k EUR).

La siguiente tabla simula los efectos de las variaciones del tipo de cambio sobre el resultado antes de impuestos. A tal fin, ceteris paribus, se ha supuesto una variación del tipo de cambio de +/-10% para los activos y pasivos a las fechas de cierre del balance de +/-10%. La línea «EUR» muestra, como suma de todas las filiales cuya moneda funcional no es el euro, el efecto, ceteris paribus, de la variación frente al euro sobre el resultado antes de impuestos. Los efectos sobre los fondos propios no diferirían significativamente de los anteriores.

| Moneda            | Efecto sobre el resultado antes de impuestos |                 |                 |                 |
|-------------------|----------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
|                   | 2024/25                                      |                 | 2025/26         |                 |
|                   | Variación +10 %                              | Variación -10 % | Variación +10 % | Variación -10 % |
| USD               | -454                                         | 555             | -5.572          | 6.810           |
| ZAR               | 198                                          | -242            | 347             | -425            |
| SEK               | 608                                          | -743            | 105             | -128            |
| GBP               | -314                                         | 384             | -50             | 61              |
| BGN <sup>1)</sup> | 1.136                                        | -1.388          | n/a             | n/a             |
| EUR               | -623                                         | 762             | 4.212           | -5.148          |

<sup>1)</sup> No se indica, ya que las sociedades búlgaras pasaron al euro el 1 de enero de 2026.

33.2 Riesgo de tipo de interés.

El riesgo de tipo de interés refleja las fluctuaciones en el valor de los instrumentos financieros y otras partidas del balance (por ejemplo, cuentas por cobrar y cuentas por pagar), así como los cambios en los flujos de efectivo, provocadas por las variaciones de los tipos de interés de mercado. En el caso de las partidas del balance con tipo de interés fijo, incluye el riesgo de valor actual. Si el tipo de interés de mercado de los instrumentos financieros fluctúa, su valor actual aumenta o disminuye y puede dar lugar a una ganancia o una pérdida si el instrumento financiero se vende antes de su vencimiento.

En el caso de las partidas del balance con tipo de interés variable, el riesgo se refiere al flujo de pagos. En los instrumentos financieros con tipo de interés variable, los ajustes de los tipos de interés pueden deberse a variaciones

de los tipos de interés de mercado. Dichos cambios darían lugar a modificaciones en los pagos de intereses. La proporción de pasivos financieros con tipo de interés variable (pasivos financieros y pasivos por arrendamiento) asciende al 88 %. Una variación del nivel de los tipos de interés de mercado a 31 de marzo de 2026 de +/-50 puntos básicos (+/-0,5 %) no tendría, al igual que en el ejercicio anterior, impactos materiales. Para cubrir el riesgo de tipo de interés derivado de los pasivos financieros, el Grupo utiliza instrumentos financieros derivados.

### 33.3 Riesgo de liquidez.

El Grupo garantiza una liquidez suficiente, sobre todo mediante el mantenimiento de reservas financieras adecuadas, líneas de crédito, emisiones de bonos, anticipos de los clientes y la coordinación continua de los vencimientos de los activos por cobrar, los pasivos y los activos financieros. Para ello, se elaboran periódicamente previsiones de flujo de caja a corto plazo (para un periodo de 13 semanas), trimestralmente a medio plazo (ejercicio actual) y también a largo plazo (de acuerdo con las obligaciones de pago a largo plazo, en particular las derivadas de créditos), a partir de las cuales se derivan las medidas correspondientes para garantizar una liquidez suficiente.

Kapsch TrafficCom AG evita depender de bancos concretos y se asegura siempre de distribuir la estructura de financiación existente entre varios bancos asociados. Las obligaciones de reembolso de mayor envergadura derivadas, por regla general, de contratos a largo plazo (por ejemplo, en el caso de bonos corporativos o amortizaciones al vencimiento de créditos a largo plazo) se supervisan de forma continua y se adoptan con antelación las medidas correspondientes (ya sea la revisión de los ingresos procedentes del flujo de caja operativo o refinanciaciones oportunas) para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de pago acordadas.

Como consecuencia de la evolución económica negativa, del incumplimiento de los convenios y de los acuerdos alcanzados con los bancos financiadores y los acreedores de pagarés, en particular el acuerdo de moratoria (Standstill Agreement) del 1 de julio de 2026 y el protocolo de acuerdo celebrado con carácter vinculante el 26 de julio de 2026, la previsión y planificación de liquidez se complementará, al menos mientras dure la reestructuración financiera, con una previsión y planificación de liquidez renovable cada 14 días para un periodo de 13 semanas, así como con una planificación renovable de las garantías. Mensualmente se elaborará un resumen detallado de la situación bancaria y de las garantías, que incluirá las líneas de crédito, los vencimientos de las líneas de financiación actuales y de los contratos de financiación, las disposiciones y la disponibilidad de fondos, y se realizará una comparación entre los valores previstos y los reales con respecto al plan de reestructuración. Asimismo, se elaborarán mensualmente un balance, una cuenta de pérdidas y ganancias y una extrapolación para todo el ejercicio. Cada trimestre se deberá presentar a los bancos financiadores una confirmación del cumplimiento de la hoja de ruta de saneamiento, junto con una confirmación de la continuidad de la financiación y una confirmación de la ausencia de obstáculos para el saneamiento. Estos documentos se pondrán a disposición de los bancos financiadores de forma periódica durante la duración del saneamiento y serán revisados por un asesor de saneamiento independiente.

Para mejorar la situación de liquidez, se acordarán además condiciones con los proveedores en relación con las deudas pendientes con ellos, lo que también podrá incluir aplazamientos de pago o acuerdos de pago a plazos.

Además, el Grupo celebra de forma aislada en algunas filiales acuerdos de financiación de proveedores (véase la nota 15 sobre los detalles de los acuerdos de financiación de proveedores). Asimismo, el Grupo participa de forma marginal, a través de una filial, en un programa de factoring, en virtud del cual se han vendido determinados créditos al factor. Dado que se han retenido los riesgos esenciales, no se produce ninguna baja contable de las cuentas por cobrar, que siguen figurando en la partida «Cuentas por cobrar comerciales». Los cobros derivados del acuerdo de factoring se produjeron antes de la fecha de cierre del balance, el 31 de marzo de 2026; el pasivo correspondiente a los pagos efectuados se contabiliza en la partida «Pasivos financieros a corto plazo».

Kapsch TrafficCom AG sigue una estrategia de inversión conservadora. Los activos líquidos se mantienen de tal forma que, por regla general, estén disponibles a corto plazo y puedan utilizarse rápidamente en caso de necesidad. En lo que respecta a los valores destinados a cubrir y asegurar las obligaciones por pensiones, se recurre habitualmente a fondos de inversión más conservadores y gestionados de forma activa y continua, con una proporción adecuada de bonos. No obstante, en caso de turbulencias en los mercados financieros internacionales, las inversiones financieras realizadas pueden experimentar una evolución desfavorable o incluso llegar a ser no negociables. Esto puede dar lugar a depreciaciones y correcciones de valor que afecten negativamente al resultado financiero y a los fondos propios de Kapsch TrafficCom AG. Además, una crisis de este tipo aumenta el riesgo de impago de determinados emisores de los valores. Por otra parte, puede ocurrir que, por motivos estratégicos, el Grupo adquiera participaciones directamente en determinadas empresas. En este caso, si el rendimiento de dichas empresas es deficiente, también puede surgir la necesidad de realizar ajustes por deterioro del valor, lo que a su vez puede dar lugar a los efectos negativos ya mencionados en el resultado financiero y los fondos propios.

Los flujos de caja (flujos de caja brutos, incluidos los intereses) reflejan el riesgo de liquidez de los próximos periodos y se desglosan en:

- 1-3 meses del próximo ejercicio
- 4-6 meses del próximo ejercicio
- Segundo semestre del próximo ejercicio
- Entre 1 y 2 años
- Entre 2 y 3 años
- Entre 3 y 4 años
- Entre 4 y 5 años
- Más de 5 años

Esta información se recoge en las notas 24 y 25.

Con el fin de garantizar la disponibilidad de liquidez suficiente para financiar las actividades operativas, el Grupo ha iniciado negociaciones con los bancos financiadores y los acreedores de pagarés, y ha suscrito un acuerdo de moratoria el 1 de julio de 2026, así como un acuerdo vinculante el 26 de julio de 2026 para la prórroga de dicho acuerdo y la refinanciación de los pasivos financieros (véase la nota 37 «Hechos posteriores al cierre del balance»).

### 33.4 Riesgo de crédito.

Kapsch TrafficCom AG mantiene relaciones comerciales únicamente con terceros calificados como solventes y ha establecido directrices para garantizar que el Grupo solo suministre a clientes con la solvencia adecuada. Además, se supervisan los saldos de las cuentas por cobrar para limitar el riesgo de impago. Kapsch TrafficCom se esfuerza por reducir al máximo el riesgo de impago de los clientes mediante la realización obligatoria de una evaluación de solvencia antes de la firma del contrato y, en el caso de grandes proyectos, además mediante la garantía de los pagos. No obstante, no pueden descartarse por completo los impagos aislados. En caso de producirse, estos podrían tener un impacto negativo significativo en la evolución de los resultados y la liquidez de Kapsch TrafficCom AG.

En los grandes proyectos de construcción de sistemas de peaje, el riesgo de crédito se concentra principalmente en la fase de construcción del sistema de peaje. No existe una concentración del riesgo de crédito en relación con las cuentas por cobrar, ya que el Grupo cuenta, en general, con un gran número de clientes en todo el mundo. El riesgo de impago de las cuentas por cobrar puede calificarse de bajo, basándose en la experiencia del Grupo. Las pérdidas por deterioro del valor de los activos financieros se recogen en las notas 19 y 20. El riesgo de crédito máximo corresponde a los siguientes valores contables:

|                                                                         | 31 de marzo de<br>2025 ajustado* | 31 de marzo de<br>2026 |
|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|------------------------|
| Otros activos financieros a largo plazo y participaciones               | 3.419                            | 3.487                  |
| Activos contractuales a largo plazo derivados de contratos con clientes | 847                              | 1.146                  |
| Créditos por arrendamiento a largo plazo                                | 615                              | 3.151                  |
| Otros activos a largo plazo                                             | 5.092                            | 7.168                  |
| Otros activos financieros a corto plazo                                 | 1.358                            | 1.266                  |
| Activos contractuales a corto plazo derivados de contratos con clientes | 73.037                           | 44.936                 |
| Cuentas por cobrar y otros activos a corto plazo*                       | 115.229                          | 113.886                |
| Créditos por arrendamiento a corto plazo                                | 148                              | 1.796                  |
| Créditos fiscales a corto plazo                                         | 5.480                            | 5.533                  |
| Efectivo y equivalentes                                                 | 47.806                           | 23.249                 |
| <b>Total*</b>                                                           | <b>253.030</b>                   | <b>205.617</b>         |

<sup>1</sup> Véase la nota 30 sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error, de conformidad con la NIC 8

### 33.5 Riesgos relacionados con el clima.

Kapsch TrafficCom aplica un ambicioso plan de sostenibilidad con el objetivo de reducir sistemáticamente el impacto medioambiental. Los objetivos son reducir en un 42 % las emisiones de CO<sub>2</sub> de toda la empresa para 2030, en comparación con el año de referencia 2019/20, y demostrar la conformidad con la taxonomía para el 50 % de la cartera de productos y servicios.

Desde 2021, la estrategia de sostenibilidad se viene perfeccionando continuamente para lograr reducciones de CO<sub>2</sub> en la cartera y en la empresa, disminuir las emisiones del tráfico y fomentar las innovaciones sostenibles.

En 2023/24 se llevó a cabo por primera vez un análisis exhaustivo de los aspectos medioambientales, sociales y de gobernanza, que desde entonces se actualiza anualmente. Se identificaron los impactos materiales medioambientales y sociales, así como las oportunidades y los riesgos financieros. No se detectaron riesgos financieros significativos a corto plazo que requirieran un ajuste del modelo de negocio o medidas financieras preventivas.

No existen actividades comerciales ni inversiones que sean incompatibles con una economía climáticamente neutra. Para alcanzar los objetivos de sostenibilidad, se han definido medidas concretas a lo largo de toda la cadena de valor.

Todas las medidas se han desarrollado en consonancia con los intereses de los clientes y forman parte integrante de la actividad principal, por lo que no suponen costes adicionales significativos. La publicación de la «Visión de sostenibilidad» en la página web de la empresa garantiza que todas las partes interesadas relevantes tengan acceso a la información y puedan comprender la orientación de la empresa.

Para obtener más información sobre los riesgos climáticos, el análisis de materialidad y los riesgos y medidas derivados, véase el capítulo 4 «Declaración no financiera consolidada».

## **Consideración de estimaciones y evaluaciones relacionadas con el clima a 31 de marzo de 2026**

### **33.5.1 Inmovilizados materiales e intangibles**

A la fecha del balance, no había indicios de que fuera necesario ajustar las vidas útiles restantes o los valores residuales debido a cambios en las hipótesis relativas a los objetivos de sostenibilidad, a una legislación medioambiental más estricta o a posibles impactos medioambientales.

### **33.5.2 Deterioro del valor de los activos**

Las oportunidades y los riesgos relacionados con el clima se han integrado en la planificación empresarial teniendo en cuenta la información disponible a la fecha de cierre del balance. La atención se centra, sobre todo, en las medidas destinadas a contribuir al logro de la ambición de sostenibilidad definida y de los objetivos.

Además de los riesgos, el modelo de negocio de Kapsch TrafficCom presenta oportunidades materiales. Estas deberían favorecer la evolución del negocio y, por lo tanto, se han incluido en la planificación de ventas y volumen de negocio. En este sentido, se hace especial hincapié en el desarrollo de soluciones y productos con una huella de carbono reducida.

Otros factores relacionados con el clima – como el endurecimiento de las normativas medioambientales o un entorno de mercado afectado por ello – pueden influir en las hipótesis de la planificación y, por lo tanto, también tener repercusiones en el valor de los activos a largo plazo de las áreas de negocio. Sin embargo, por el momento no se han identificado indicios de deterioro del valor relacionados con el clima.

### **33.5.3 Certificados de emisión**

Dado que Kapsch TrafficCom no pertenece al sector de alta intensidad energética, actualmente no existe ninguna obligación de participar en el mercado de comercio de emisiones en Austria. Además, Kapsch TrafficCom tampoco posee ningún otro certificado de CO<sub>2</sub>.

### **33.5.4 Cuentas por cobrar**

En lo que respecta a las cuentas por cobrar por entregas y prestaciones, así como a otras cuentas por cobrar, no se ha identificado a ningún cliente que se haya visto afectado por fenómenos climáticos o por las medidas legales correspondientes, ni cuya solvencia se haya visto afectada negativamente por ello. En consecuencia, no se han producido repercusiones en las correcciones de valor.

### **33.5.5 Provisiones para personal**

La remuneración del Consejo de Administración incluye, además de una remuneración fija, componentes variables que tienen en cuenta, entre otros, criterios no financieros. No existen acuerdos de objetivos para los empleados que dependan de objetivos de sostenibilidad y cuya consecución pudiera afectar al importe de la provisión o de los gastos de personal.

### **33.5.6 Otras provisiones y pasivos contingentes**

A la fecha del balance no se identificaron obligaciones relacionadas con cuestiones climáticas que hubieran dado lugar al reconocimiento de una provisión o a la explicación de un pasivo contingente.

### **33.5.7 Pasivos frente a entidades de crédito.**

A la fecha de cierre del balance, Kapsch TrafficCom no mantiene ningún acuerdo de financiación vinculado a objetivos climáticos.

### **33.6 Repercusiones de la situación geopolítica.**

Se siguen de cerca los acontecimientos relacionados con la guerra de Ucrania, el conflicto de Oriente Próximo y otros focos de tensión geopolítica, con el fin de poder hacer frente de forma temprana y adecuada a los posibles efectos sobre Kapsch TrafficCom. Sin embargo, en la actualidad esto no tiene repercusiones significativas en las decisiones discrecionales y las estimaciones del Grupo.

## **34 Gestión del capital.**

La gestión del capital se rige por una gestión empresarial orientada al valor y sostenible, con la cuenta de resultados de cada uno de los segmentos de negocio como base. También se supervisan los ratios del balance y otros criterios económicos, así como la evolución a largo plazo del Grupo, y se tienen en cuenta en la gestión. La gestión del capital se considera un elemento fundamental para garantizar la continuidad de la empresa a medio y largo plazo. Un indicador importante de la estructura de capital es la ratio de fondos propios, que se calcula a partir de la relación entre los fondos propios (incluidas las participaciones no dominantes) y el total del balance. La estrategia de gestión de capital de Kapsch TrafficCom tiene como objetivo, entre otras cosas, que las sociedades del Grupo cuenten con una dotación de fondos propios acorde con los requisitos locales. A nivel del Grupo, se persigue que la ratio de fondos propios se sitúe, de media, en un rango de entre el 25 % y el 35 % durante el ejercicio.

Además, el Grupo persigue objetivos corrientes y no corrientes en lo que respecta a la gestión de la liquidez, teniendo en cuenta las necesidades de amortización y refinanciación. Con ello se pretende garantizar, por un lado, el servicio del pasivo financiero y, por otro, la trayectoria de crecimiento a medio y largo plazo del Grupo, manteniendo al mismo tiempo una estructura de capital óptima.

El 21 de marzo de 2025 se firmó con los bancos financiadores de Kapsch TrafficCom AG un acuerdo de refinanciación a largo plazo de importancia estratégica por un importe de 104,6 millones de euros (véase la nota 24). Este acuerdo garantizó la financiación hasta 2030, debiéndose amortizar la mitad al vencimiento y la otra mitad semestralmente, por un importe de aproximadamente 5 millones de euros. Un importe de 35 millones de euros del nuevo volumen total puede amortizarse y volver a utilizarse a discreción y según las necesidades. El Grupo comprueba continuamente el cumplimiento de todas las cláusulas restrictivas relacionadas con los contratos de crédito y, hasta el 31 de diciembre de 2025, se cumplieron todas las cláusulas restrictivas.

Durante el ejercicio pasado se amortizaron en total 14,1 millones de euros, ya que, además de la amortización prevista, se llevó a cabo una amortización extraordinaria obligatoria por valor de 9,0 millones de euros, debido a la entrada de fondos procedente del procedimiento alemán.

En los acuerdos celebrados durante el ejercicio pasado con los bancos financiadores, se acordó que la ratio de fondos propios constituiría una cláusula restrictiva financiera que deberá cumplirse anualmente a 31 de marzo, por primera vez a 31 de marzo de 2026. A partir del 31 de marzo de 2026, el umbral será del 22,5%, y a partir del 31 de marzo de 2027 se aplicará un umbral acordado de al menos el 25%. En el ejercicio 2025/26 que acaba de finalizar, el coeficiente de fondos propios del Grupo, situado en el 17,7%, se mantuvo por debajo del nivel ajustado del ejercicio anterior, que fue del 19,1%. Por lo tanto, tampoco se cumplió la cláusula restrictiva correspondiente al 31 de marzo de 2026.

Otro indicador clave que se utiliza a menudo en las cláusulas restrictivas de los contratos de crédito del Grupo es la «deuda neta en relación con el EBITDA». Este indicador muestra si existe una relación equilibrada entre la deuda neta y la rentabilidad operativa de la empresa. Para calcular el EBITDA relevante a efectos del cumplimiento de los convenios actuales en relación con el crédito sindicado refinanciado el año anterior, es necesario realizar algunos ajustes en el cálculo del EBITDA, tal y como se definió en el anexo del crédito sindicado. Entre otras cosas, debe excluirse el efecto puntual positivo derivado de la entrada de fondos en Alemania. El Grupo debe cumplir este indi-

cador trimestralmente. El umbral se fijó en 4,25 al inicio del ejercicio 2025/26 y se fue reduciendo progresivamente trimestre a trimestre. A partir del 31 de marzo de 2026, se acordó un umbral de 3,75. A medio plazo, el Grupo aspira a alcanzar un valor en torno a 2,0, lo que se sitúa claramente por debajo del umbral actual. A la fecha de cierre del balance, la deuda neta utilizada como base para los convenios, en relación con el EBITDA, ascendía a 12,48 (año anterior: 4,26). Este convenio tampoco se cumplió a la fecha de cierre del balance, el 31 de marzo de 2026.

Varios factores fueron determinantes para ello: en primer lugar, el Grupo tuvo que hacer frente a una caída inesperada y significativa de los ingresos durante el ejercicio pasado y, por lo tanto, registró un mal resultado operativo. Aunque las medidas necesarias de reducción de costes se pusieron en marcha a lo largo del segundo semestre, hasta la fecha no han surtido efecto. En segundo lugar, hubo que excluir el efecto puntual relacionado con el pago de la indemnización por parte de la República Federal de Alemania. En cuanto a la deuda neta, aunque el importe de los pasivos financieros se redujo en 8,2 millones de euros y los pasivos por arrendamiento financiero también se redujeron en 4,5 millones de euros, los activos líquidos disminuyeron en 24,6 millones de euros, hasta situarse en 23,2 millones de euros (31 de marzo de 2025: 47,8 millones de euros).

La deuda neta en relación con el EBITDA ajustado según el anexo del préstamo sindicado, el ratio de endeudamiento y la ratio de fondos propios se presentaban de la siguiente manera a 31 de marzo de 2026 y a 31 de marzo de 2025:

|                                                                                               | 31 de marzo de<br>2025 ajustado* | 31 de marzo de<br>2026 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|------------------------|
| Pasivos financieros a largo plazo                                                             | 96.413                           | 0                      |
| Pasivos financieros a corto plazo                                                             | 21.977                           | 110.156                |
| Pasivos por arrendamiento a largo plazo                                                       | 24.580                           | 20.696                 |
| Pasivos por arrendamiento a corto plazo                                                       | 7.674                            | 7.065                  |
| <b>Total de pasivos financieros</b>                                                           | <b>150.644</b>                   | <b>137.916</b>         |
| Efectivo y saldos bancarios                                                                   | -47.806                          | -23.249                |
| Otros activos financieros a corto plazo                                                       | -1.358                           | -1.266                 |
| <b>deuda neta</b>                                                                             | <b>101.481</b>                   | <b>113.402</b>         |
| Fondos propios*                                                                               | 85.834                           | 67.832                 |
| <b>Ratio de endeudamiento*</b>                                                                | <b>118,2 %</b>                   | <b>167,2 %</b>         |
| EBITDA según la definición para el cálculo de los covenant en el marco del crédito sindicado* | 23.797                           | 9.085                  |
| <b>Deuda neta en relación con el EBITDA*</b>                                                  | <b>4,26</b>                      | <b>12,48</b>           |
| <b>Ratio de fondos propios*</b>                                                               | <b>19,1 %</b>                    | <b>17,7 %</b>          |

<sup>1)</sup> Véase la nota 30 sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error, de conformidad con la NIC 8

En virtud de lo acordado, los compromisos financieros establecidos en los actuales contratos de financiación quedan suspendidos mientras dure el acuerdo de reestructuración. Se introducirán nuevos compromisos financieros basados en la base del Restukt-IBR. Por un lado, un nivel mínimo de liquidez de 20 millones de euros, que deberá ser supervisado y confirmado mensualmente por el asesor de reestructuración independiente, así como otros dos compromisos financieros que sean razonables dentro del marco del Restukt-IBR. En cuanto a los acuerdos con los bancos posteriores a la fecha de cierre del balance, el 31 de marzo de 2026, se remite a la nota 37 «Hechos posteriores a la fecha de cierre del balance».

A medio plazo o tras la expiración del acuerdo de reestructuración, el Grupo prevé que los compromisos financieros anteriores vuelvan a ser relevantes y que puedan cumplirse en consecuencia.

Garantizar una liquidez suficiente, necesaria tanto en el ámbito corriente como en el no corriente para asegurar la continuidad de la empresa, es el objetivo principal del plan de reestructuración (véase la nota 1.4 sobre la información relativa a la continuidad de la empresa y los riesgos que amenazan su existencia, las medidas de mitigación y las incertidumbres existentes).

Al igual que en los últimos años, también en el ejercicio 2025/26 el Grupo ha concedido la máxima importancia a la gestión activa de la liquidez (tanto mediante el seguimiento diario de la posición de liquidez a nivel del Grupo como mediante previsiones semanales de flujo de caja a 13 semanas). La gestión de pagos también se ha profe-

sionalizado durante el ejercicio pasado y, en este contexto, se han alcanzado, por ejemplo, acuerdos de pago con los principales proveedores y socios comerciales de larga trayectoria (véase la nota 15 relativa a los acuerdos de financiación de proveedores en las filiales).

En conjunto, sin embargo, el notable descenso de los ingresos no solo provocó un resultado operativo negativo, sino también una situación de liquidez tensa.

El saldo de caja ascendía a 23,2 millones de euros a la fecha del balance. La reducción respecto al ejercicio anterior (31 de marzo de 2025: 47,8 millones de euros) se debe, por un lado, a la disposición de líneas de crédito durante el ejercicio anterior y, por otro, a los reembolsos programados y extraordinarios del préstamo sindicado. El préstamo mediante pagaré con vencimiento el 16 de junio de 2026 no se amortizó. Debido al incumplimiento de los covenant y a la tensa situación de liquidez, se iniciaron negociaciones con los bancos, que condujeron, el 1 de julio de 2026, a la firma de un acuerdo de moratoria y, el 26 de julio de 2026, a la firma de un acuerdo vinculante sobre la prórroga del acuerdo de moratoria y la refinanciación de los pasivos financieros pendientes, incluido el préstamo mediante pagaré (véase la nota 37 «Hechos posteriores al cierre del balance» para conocer la estructura, los requisitos y las condiciones de estos acuerdos, así como los nuevos compromisos).

## **35 Criterios de contabilización y valoración.**

Los principios de contabilidad y valoración que sirven de base para los estados financieros consolidados se han aplicado sin cambios respecto al ejercicio anterior y se han complementado con las nuevas NIIF e IFRIC de aplicación obligatoria a partir de este ejercicio.

### **35.1 Consolidación.**

#### **35.1.1 Filiales.**

Se consideran filiales todas las empresas (incluidas las entidades estructuradas) sobre las que el Grupo ejerce el control. El control, en este sentido, significa que el Grupo está expuesto a rendimientos variables derivados de su participación en la filial, tiene derecho a dichos rendimientos y tiene la capacidad de influir en ellos mediante su poder de disposición sobre la empresa participada. Las filiales se incluyen en los estados financieros consolidados (consolidación integral) a partir del momento en que la sociedad matriz adquiere el control sobre la filial. Se desconsolidan en el momento en que deja de existir dicho control.

Todos los activos y pasivos, el patrimonio neto, los gastos y los ingresos, así como las ganancias y pérdidas no realizadas derivadas de transacciones entre empresas del grupo, se eliminan íntegramente en el proceso de consolidación del grupo. En las operaciones de consolidación que afectan al resultado, se tienen en cuenta los efectos del impuesto sobre sociedades y se contabilizan los impuestos diferidos.

Si cesa el control sobre una filial, los activos y pasivos se dan de baja del balance consolidado. Cualquier participación restante se revalúa a su valor razonable y se considera como valor de entrada de un activo financiero de conformidad con la NIIF 9 «Instrumentos financieros: reconocimiento y valoración», o como coste de adquisición en el momento de la adquisición de una participación en una empresa asociada o una empresa conjunta. Las ganancias o pérdidas resultantes que correspondan a la participación dominante se registran en la cuenta de resultados. Además, todos los importes contabilizados en «Otros resultados» en relación con la antigua filial se contabilizan como si la sociedad matriz hubiera enajenado directamente los activos y pasivos correspondientes. Esto significa que un gasto o ingreso recuperable que se hubiera contabilizado anteriormente en «Otros resultados» se reclasifica del patrimonio neto a la cuenta de resultados.

#### **35.1.2 Transacciones con participaciones no dominantes.**

Las transacciones con participaciones no dominantes se tratan como transacciones con los propietarios del capital propio del Grupo. El Grupo distribuye el resultado, tanto si es positivo como negativo, así como todos los componentes de otros resultados, entre las participaciones de la sociedad matriz y las participaciones no dominantes, en función de la proporción de propiedad. Esto se aplica también en el caso de un resultado global negativo. La diferencia entre la contraprestación pagada y la participación correspondiente en el valor contable de los activos netos de la filial, derivada de la adquisición de una participación no dominante, se registra en el patrimonio neto. Las ganancias y pérdidas que se generen por la enajenación de participaciones en filiales también se registran en el patrimonio neto, siempre que la variación en el porcentaje de participación no dé lugar a la pérdida del control.

### 35.1.3 Acuerdos conjuntos.

El Grupo aplica la NIIF 11 a todos los acuerdos conjuntos.

En el caso de los acuerdos conjuntos en los que las decisiones se toman por unanimidad, el Grupo distingue, en función de la estructura contractual relativa a los derechos y obligaciones de las partes dominantes, entre empresas conjuntas («Joint Venture») y operaciones conjuntas («Joint Operation»). Las partes de una empresa conjunta tienen derechos sobre sus activos netos. En los estados financieros consolidados, los resultados, los activos y los pasivos de las empresas conjuntas se incorporan según el método de puesta en equivalencia.

En el método de puesta en equivalencia, las participaciones en empresas conjuntas se registran inicialmente por su coste de adquisición. Posteriormente, el valor contable de la participación aumenta o disminuye en función de la participación del Grupo en los resultados, así como en las variaciones del otro resultado de la empresa conjunta. Si la participación en las pérdidas (acumuladas) de una empresa conjunta supera el valor contable de la misma (incluidas todas las participaciones a largo plazo que, según su contenido económico, deban atribuirse a la inversión neta del Grupo en la empresa conjunta), el Grupo no contabiliza la parte de la pérdida que exceda dicho valor. En caso de que el Grupo haya contraído obligaciones legales o de hecho en favor de la empresa conjunta, se reconocerá un pasivo o una provisión. En caso de pérdidas acumuladas, solo se reconocerá un valor contable positivo una vez que se hayan compensado dichas pérdidas acumuladas.

Las ganancias o pérdidas no realizadas derivadas de transacciones entre empresas del Grupo y empresas conjuntas deben eliminarse en los estados financieros consolidados por el importe correspondiente a la participación del Grupo en la empresa conjunta. Las pérdidas no realizadas no se eliminarán si la transacción indica que existe un deterioro del valor del activo transferido.

Los principios contables y de valoración de las empresas conjuntas se corresponden con los de la sociedad matriz.

Los resultados proporcionales de las empresas conjuntas cuyas actividades y orientación estratégica formen parte de la actividad principal de Kapsch TrafficCom se contabilizan en el resultado de las actividades de explotación. Los resultados proporcionales de otras empresas conjuntas se contabilizan en el resultado antes de impuestos, tras el resultado financiero.

Si, en virtud de un acuerdo contractual, existen derechos sobre activos y obligaciones por deudas, se trata de una actividad conjunta. La inclusión en los estados financieros consolidados se realiza de forma proporcional.

### 35.1.4 Empresas asociadas.

Las empresas asociadas son aquellas en las que el Grupo puede ejercer una influencia significativa, aunque no dominante. Esto suele ir acompañado de una participación en los derechos de voto de entre el 20% y el 50%. Las empresas asociadas se contabilizan según el método de puesta en equivalencia y se registran en el balance por su coste de adquisición en el momento de su incorporación. A partir de la fecha de adquisición, la participación del Grupo en el resultado de la sociedad asociada se registra en el estado del resultado global, y la participación en las variaciones del «otro resultado» se registra en dicho «otro resultado», con el correspondiente ajuste del valor contable de la participación. El cálculo de la participación del Grupo se realiza sobre la base de la participación económica. Los dividendos recibidos de la sociedad participada reducen el valor contable de la participación. El fondo de comercio generado en el marco de la adquisición de participaciones en una sociedad asociada no se contabiliza por separado, sino que se incluye como parte integrante del valor contable de la participación en dicha sociedad asociada.

Si la participación en una empresa asociada se ha reducido, pero esta sigue siendo una empresa asociada, solo se reclasifica en el resultado del ejercicio el importe proporcional de las ganancias o pérdidas que se habían contabilizado anteriormente en otros resultados.

Las participaciones acumuladas del Grupo en las ganancias y pérdidas, así como en el «otro resultado» de la empresa asociada tras la adquisición, se compensan con el valor contable de la participación. Si la participación del Grupo en las pérdidas acumuladas de una empresa asociada, incluidas todas las cuentas por cobrar no garantizadas, supera el valor contable de la participación en dicha empresa asociada, el Grupo no contabiliza la parte de la pérdida que exceda dicho valor. En caso de que el Grupo haya contraído obligaciones de hecho o de derecho en favor de la empresa asociada, se reconocerá un pasivo o una provisión.

El Grupo comprueba en cada fecha de cierre del balance si existen indicios de que la inversión en una empresa asociada haya sufrido un deterioro de valor. Si este es el caso, el importe del deterioro de valor se calcula como la diferencia entre el valor contable de la participación en la empresa asociada y el importe recuperable correspondiente, y se registra por separado en la cuenta de pérdidas y ganancias. Las ganancias no realizadas significativas derivadas de transacciones entre el Grupo y las empresas asociadas se eliminan por el importe de la participación del Grupo en dichas empresas. Las pérdidas no realizadas también se eliminan si la transacción no proporciona indicios de un deterioro del valor del activo transferido.

Los resultados proporcionales de las empresas asociadas cuyas actividades y orientación estratégica forman parte del negocio principal de Kapsch TrafficCom se incluyen en el resultado de las actividades de explotación. Los resultados proporcionales de otras empresas asociadas se incluyen en el resultado antes de impuestos, tras el resultado financiero.

Los principios contables y de valoración de las empresas asociadas se corresponden con los de la sociedad matriz.

### **35.1.5 Adquisición de empresas.**

Las combinaciones de negocios se contabilizan según el método de adquisición en la fecha de adquisición. La fecha de adquisición se define como la fecha en la que se obtiene el control sobre la empresa adquirida.

El coste de adquisición de la operación corresponde al valor razonable de los activos adquiridos, de los instrumentos de capital propio transferidos por el Grupo al vendedor y de los pasivos generados o asumidos en la fecha de la transacción. Además, incluyen los valores razonables de cualquier activo o pasivo contabilizado que resulte de un acuerdo de contraprestación condicional. Los gastos accesorios de la adquisición se contabilizan como gastos.

En el marco de las adquisiciones de empresas con arreglo a la NIIF 3, los activos y pasivos (incluidos los pasivos contingentes) se contabilizan a su valor razonable en la fecha de adquisición, independientemente del importe de las participaciones no dominantes que puedan existir. Los activos intangibles deben contabilizarse por separado del fondo de comercio, siempre que sean identificables. No se podrán constituir nuevas provisiones para reestructuración en el marco de la asignación del precio de compra. Las diferencias activas restantes, que compensan al cedente por oportunidades de mercado y potencial de desarrollo no identificables con mayor precisión, se capitalizan como fondo de comercio.

Las posibles contraprestaciones condicionales se valoran a su valor razonable en la fecha de adquisición. Las variaciones posteriores del valor razonable de una contraprestación condicional clasificada como activo o como pasivo se valoran de conformidad con la NIIF 9. Las ganancias o pérdidas resultantes se registran en el estado del resultado global. Una contraprestación condicional clasificada como patrimonio neto no se revalúa. Su liquidación posterior se contabiliza en el patrimonio neto.

Las plusvalías y minusvalías latentes detectadas se mantienen en el marco de la consolidación posterior, de acuerdo con los activos y pasivos correspondientes.

La determinación del valor razonable requiere ciertas estimaciones y valoraciones, sobre todo en lo que respecta a los activos intangibles y los inmovilizados materiales adquiridos, los pasivos asumidos, así como a las vidas útiles de los activos intangibles y los inmovilizados materiales adquiridos.

En cada adquisición de una empresa, el Grupo decide, de forma individual, si las participaciones no dominantes en la empresa adquirida se contabilizan a su valor razonable o en función de la participación proporcional en los activos netos de la empresa adquirida.

El Grupo calcula el fondo de comercio en la fecha de adquisición como:

- el valor razonable de la contraprestación transferida, más
- el importe contabilizado de todas las participaciones no dominantes en la empresa adquirida – más
- el valor razonable de la participación en el patrimonio neto preexistente de la empresa adquirida, si se trata de una combinación de negocios sucesiva, menos
- el importe neto (por lo general, el valor razonable) de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos, así como los pasivos contingentes.

Si el resultado de este cálculo (diferencia) es negativo, la ganancia derivada de una adquisición a un precio inferior al valor de mercado solo se contabilizará en el resultado del ejercicio tras una nueva revisión de la asignación del precio de compra.

### 35.1.6 Conversión de divisas.

Las distintas partidas de los estados financieros consolidados de cada empresa del grupo se valoran en la moneda correspondiente al entorno económico principal en el que opera la empresa (moneda funcional). Los estados financieros consolidados se elaboran en euros, la moneda de presentación de Kapsch TrafficCom.

#### Conversión de estados financieros extranjeros.

Los estados financieros de las filiales extranjeras incluidas en los estados financieros consolidados (excepto las de países con alta inflación) que tengan una moneda funcional distinta del euro se convierten, de conformidad con la NIC 21, de la siguiente manera:

El estado del resultado global se convierte a la moneda de presentación del Grupo utilizando el tipo de cambio medio del ejercicio, y el balance general, utilizando el tipo de cambio medio correspondiente de la moneda extranjera a la fecha de cierre del balance. Se toman como base los tipos de cambio de referencia del Banco Central Europeo (BCE) y del Banco Federal Alemán, a los que se puede acceder a través de la página web del Banco Nacional de Austria. Si no se dispone de tipos de cambio actuales, se recurre a los tipos de los respectivos bancos centrales nacionales, que se obtienen a través de proveedores centrales de información de mercado (Bloomberg, Thomson Reuters). Las diferencias derivadas de la conversión a euros de las operaciones en el extranjero se registran en otros resultados y se acumulan en los fondos propios bajo el epígrafe «Diferencias de conversión de moneda». En caso de pérdida del control sobre una empresa, las posibles diferencias de conversión acumuladas en los fondos propios se reclasifican y se presentan como parte de la ganancia o pérdida derivada de la enajenación.

En el caso de los países con alta inflación, la NIC 29 exige una valoración específica. Las partidas monetarias se convierten a la moneda de presentación del Grupo utilizando el tipo de cambio medio de la moneda extranjera correspondiente a la fecha del balance, tal y como establece la NIC 21. Todos los activos y pasivos no monetarios se valoran bien por su coste de adquisición o de producción ajustado, bien por su valor neto de enajenación, bien por su valor razonable. Argentina está clasificada como país hiperinflacionario desde el 1 de julio de 2018. Todas las partidas del estado del resultado global deben ajustarse, a partir de la fecha en que los ingresos y gastos se registraron por primera vez en los estados financieros, utilizando el índice general de precios. Se lleva a cabo una revalorización de conformidad con la NIC 29. Los efectos de la hiperinflación se reflejan en el resultado financiero y en el patrimonio neto.

El fondo de comercio y los ajustes del valor razonable relacionados con la adquisición de una empresa extranjera se tratan como activos y pasivos de la empresa extranjera en cuestión y se convierten, en el marco de la consolidación inicial, al tipo de cambio de la transacción y, posteriormente, al tipo de cambio vigente en la fecha de cierre del ejercicio de la actividad empresarial.

Durante el ejercicio se aplicaron los siguientes tipos de cambio significativos frente al euro:

|     | 2024/25        |                                  | 2025/26        |                                  |
|-----|----------------|----------------------------------|----------------|----------------------------------|
|     | Tipo de cambio | Tipo de cambio a fecha de cierre | Tipo de cambio | Tipo de cambio a fecha de cierre |
| AUD | 1,65           | 1,73                             | 1,75           | 1,67                             |
| CAD | 1,49           | 1,55                             | 1,60           | 1,60                             |
| GBP | 0,84           | 0,84                             | 0,86           | 0,87                             |
| SEK | 11,42          | 10,85                            | 10,92          | 10,94                            |
| USD | 1,07           | 1,08                             | 1,16           | 1,15                             |
| ZAR | 19,63          | 19,88                            | 20,04          | 19,63                            |

#### Transacciones en moneda extranjera.

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional al tipo de cambio vigente en la fecha de la transacción o, en caso de revalorizaciones, en la fecha de valoración. Las ganancias y pérdidas derivadas de la liquidación de dichas transacciones y de la conversión de activos y pasivos monetarios en moneda extranjera se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias. Las partidas no monetarias del balance que se valoran a su coste histórico de adquisición o de producción en una moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente en la fecha de la operación. Las partidas no monetarias que se valoran a su valor razonable en una moneda extranjera deben convertirse al tipo de cambio vigente en el momento de la determinación de dicho valor.

Las ganancias y pérdidas por cambio de divisas que se derivan de la conversión de efectivo y equivalentes de efectivo, así como de activos y pasivos financieros, se registran en el resultado financiero del estado del resultado global. Todas las demás ganancias y pérdidas por cambio de divisas se registran en el estado del resultado global, en los «otros ingresos de explotación» o en los «otros gastos de explotación».

Quedan excluidas de ello las ganancias y pérdidas por cambio de divisas derivadas de partidas monetarias por cobrar o por pagar que estén designadas como parte de una cobertura de la inversión neta del Grupo en una actividad en el extranjero. Estas se registran inicialmente en «Otros resultados» y, al enajenar la inversión neta, se reclasifican del patrimonio neto al resultado del ejercicio (véase la nota 11).

### **35.2 Determinación del valor razonable.**

El valor razonable se define como el precio que, en una transacción ordenada entre participantes en el mercado, se percibiría por la venta de un activo o se pagaría por la transferencia de un pasivo en la fecha de valoración. A la hora de determinar el valor razonable, el Grupo tiene en cuenta las características del activo o del pasivo en cuestión que un participante en el mercado tendría en cuenta a la hora de fijar el precio de los mismos en la fecha de valoración.

Para determinar el valor razonable de un activo o un pasivo, el Grupo utiliza, en la medida de lo posible, datos observables en el mercado. En función de la disponibilidad de los factores observables y de su relevancia para la determinación del valor razonable en su conjunto, el valor razonable se clasifica en uno de los tres niveles jerárquicos siguientes:

- Nivel 1: Los factores de entrada de este nivel son precios (sin ajustar) cotizados en mercados activos, a los que el Grupo tiene acceso en la fecha de valoración, para activos o pasivos idénticos.
- Nivel 2: Los factores de entrada son cotizaciones de mercado distintas de las mencionadas en el nivel 1, que pueden observarse, ya sea directa o indirectamente, para el activo o el pasivo.
- Nivel 3: Los factores de entrada de este nivel son aquellos que no son observables para el activo o el pasivo.

### **35.3 Reconocimiento de ingresos.**

Los ingresos por ventas se reconocen de acuerdo con la NIIF 15 «Ingresos derivados de contratos con clientes». Para cada contrato se aplica el modelo de cinco etapas:

- Identificación del contrato
- Identificación de las obligaciones de prestación
- Determinación del precio de la transacción
- Distribución del precio de la transacción entre las obligaciones de prestación
- Reconocimiento de los ingresos

Se entiende por cliente aquella parte que ha acordado contractualmente con la empresa recibir bienes o servicios propios de la actividad habitual de la empresa a cambio de una contraprestación. Se comprueba si los contratos cumplen los criterios establecidos en la NIIF 15.9. En particular, se evalúa si la empresa tiene un derecho exigible a la contraprestación y si es probable que la reciba (véase la nota 33.4 sobre el riesgo de crédito).

El Grupo ha identificado las siguientes obligaciones de prestación:

Los proyectos de instalación abarcan la instalación de sistemas de peaje, tanto para tramos de carretera individuales como para redes viarias a escala nacional, así como la instalación de sistemas de supervisión, control y seguridad del tráfico. La venta de componentes, como las unidades a bordo, que son necesarios para que los sistemas estén operativos, forma parte de los proyectos de construcción. Las actualizaciones de software significativas acordadas con los clientes en el marco de proyectos de explotación, así como la construcción en el marco de acuerdos de concesión de servicios, también se incluyen en esta obligación de prestación de servicios.

Los proyectos de instalación cumplen los criterios de «cumplimiento de la obligación de prestación durante un período determinado», ya que en ellos se crean activos para los que no existe ninguna posibilidad de uso alternativo y el Grupo tiene un derecho legal al pago de los servicios ya prestados. El grado de avance se calcula a partir de la relación entre los costes ya incurridos y los costes totales estimados para el encargo correspondiente.

Los proyectos de explotación abarcan, fundamentalmente, la explotación y el mantenimiento de sistemas de peaje, tanto para tramos de carretera individuales como para redes viarias a escala nacional, así como la explotación y el mantenimiento de sistemas de supervisión, control y seguridad del tráfico. La explotación en el marco de los acuerdos de concesión de servicios también se incluye en esta obligación de prestación de servicios.

En el caso de los proyectos de explotación, el reconocimiento de los ingresos se realiza por períodos, ya que el cliente obtiene el beneficio del servicio durante su prestación.

La venta de componentes que no se realice en el marco de un proyecto de construcción o de explotación constituye una obligación de prestación independiente. En el caso de la venta de componentes, el reconocimiento de los ingresos se produce en el momento de la transferencia del control sobre el componente.

No existen obligaciones de garantía que vayan más allá de las exigidas por la ley.

El precio de la transacción es en gran parte fijo, pero en algunos contratos puede incluir contraprestaciones variables adicionales, normalmente bonificaciones o penalizaciones. Estos componentes variables del precio de compra se incluyen en el precio de la transacción si es probable que se reciban o si es probable que las penalizaciones no lleguen a aplicarse. Normalmente, el precio establecido contractualmente para una obligación de prestación de servicios se corresponde con el precio de venta individual, ya que el precio se fija sobre la base de los costes más un margen razonable. El modelo de negocio de Kapsch TrafficCom no prevé subvenciones cruzadas. Por lo tanto, en la mayoría de los contratos no es necesario desglosar el precio de la transacción entre las obligaciones de prestación de servicios. En el caso de los acuerdos de concesión de servicios, se estima el precio de transacción para cada obligación de prestación y el desglose se realiza basándose en los costes esperados más un margen de beneficio (método de coste esperado más margen). En los contratos que contienen un componente de financiación significativo, la contraprestación se ajusta en función del componente de intereses.

Si la prestación del servicio tiene lugar antes de recibir la contraprestación, se capitalizan activos contractuales. Si la contraprestación es superior al servicio prestado, se reconocen pasivos contractuales. En el caso de los acuerdos de concesión de servicios que prevén, como contraprestación, una concesión para el cobro de tasas, el activo intangible se contabiliza durante la fase de construcción a medida que avanzan las obras, de forma paralela al reconocimiento de los ingresos por ventas según el grado de finalización.

Determinados costes incurridos durante la negociación o el cumplimiento de un contrato deben capitalizarse, de conformidad con la NIIF 15, siempre que se cumplan los criterios establecidos. Estos costes de negociación o cumplimiento de un contrato se amortizan linealmente a lo largo de la vigencia del contrato correspondiente.

El Grupo contabiliza y presenta otros ingresos sobre la base siguiente:

- Ingresos por gastos repercutidos, sobre la base del importe devengado de conformidad con los acuerdos correspondientes,
- Ingresos por intereses en función del momento en que se devengan, aplicando el método del tipo de interés efectivo,
- dividendos, cuando haya surgido el derecho legal al pago.

#### **35.4 Información por segmentos.**

La información sobre los segmentos de negocio se presenta de forma coherente con la información interna facilitada al principal responsable de la toma de decisiones (enfoque de gestión). El principal responsable de la toma de decisiones es el encargado de asignar recursos a los segmentos de negocio y de supervisar su rentabilidad. Se ha identificado al Consejo de Administración de Kapsch TrafficCom como principal responsable de la toma de decisiones.

#### **35.5 Inmovilizado material.**

Los inmovilizados materiales se contabilizan a su coste de adquisición o de fabricación, menos la amortización acumulada. La amortización se realiza de forma lineal a lo largo de la vida útil prevista de los inmovilizados materiales, de conformidad con las directrices del Grupo.

Los terrenos no se amortizan de forma sistemática. La vida útil habitual es de entre 5 y 26 años para edificios y construcciones en terrenos ajenos, de entre 4 y 20 años para instalaciones técnicas y maquinaria, y de entre 3 y 10 años para otras instalaciones, equipo de explotación y mobiliario de oficina. Las vidas útiles y los valores contables residuales se ajustan cuando existen indicios que requieran dicho ajuste. La prueba de deterioro se realiza de conformidad con la NIC 36 y se describe en el capítulo 35.7.

Los costes de adquisición o fabricación posteriores solo se contabilizan como parte de los costes de adquisición o fabricación del activo o —en su caso— como un activo independiente, si es probable que el Grupo obtenga de ellos un beneficio económico futuro y los costes puedan determinarse de forma fiable. El valor contable de las partes que se han sustituido se da de baja. Los gastos de reparación y mantenimiento que no constituyan inversiones de sustitución significativas (mantenimiento diario) se registran como gastos en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en el que se han incurrido.

La diferencia entre el producto de la venta de los activos fijos y su valor contable se contabiliza como ganancia o pérdida en el resultado de las actividades de explotación.

### **35.6 Activos intangibles.**

#### **35.6.1 Fondo de comercio.**

El fondo de comercio surge tras la adquisición de filiales. Representa el exceso de la contraprestación transferida en el marco de la adquisición de la empresa sobre el valor razonable de las participaciones del Grupo en los activos identificables adquiridos, los pasivos asumidos y los pasivos contingentes.

El fondo de comercio derivado de las filiales se somete a una prueba de deterioro de valor al menos una vez al año; además, siempre que existan indicios de deterioro. El Grupo lleva a cabo la prueba anual de deterioro del fondo de comercio en el cuarto trimestre. Además, se realiza una prueba durante el ejercicio si existen indicios (eventos desencadenantes) de que el fondo de comercio podría haber dejado de tener valor.

A efectos de la comprobación de la necesidad de un ajuste por deterioro, el fondo de comercio se asigna a las unidades generadoras de efectivo (UGE). La asignación se realiza a aquellas unidades generadoras de efectivo o grupos de unidades generadoras de efectivo que previsiblemente se beneficiarán de la combinación de negocios y en las que se ha generado el fondo de comercio. Cada unidad o grupo de unidades al que se haya asignado así el fondo de comercio constituye el nivel más bajo dentro de la empresa en el que se supervisa el fondo de comercio con fines de gestión interna.

El gasto por deterioro del fondo de comercio se registra en el estado del resultado global. No se realizan revalorizaciones del fondo de comercio.

#### **35.6.2 Concesiones y derechos.**

Los costes de adquisición de programas informáticos, derechos de propiedad industrial y derechos similares se capitalizan y se amortizan linealmente a lo largo de su vida útil habitual. Esta oscila, fundamentalmente, entre 4 y 15 años. Los contratos con clientes adquiridos (contratos de peaje, contratos de mantenimiento) se registran por su coste de adquisición y se amortizan a lo largo de su vida útil estimada, que suele oscilar entre 2 y 10 años.

#### **35.6.3 Gastos de investigación y desarrollo.**

Los gastos de investigación se contabilizan como gastos. Los costes incurridos en proyectos de desarrollo (relacionados con el diseño y las pruebas de productos nuevos o mejorados) se contabilizan como activos intangibles si se cumplen los siguientes criterios:

- Es técnicamente posible completar el activo intangible de modo que esté disponible para su uso o venta;
- el Consejo de Administración tiene previsto completar el activo intangible y utilizarlo o venderlo;
- existe la posibilidad de utilizar o vender el activo intangible;
- se puede demostrar cómo el activo intangible generará un beneficio económico futuro probable;
- se dispone de los recursos técnicos, financieros y de otro tipo adecuados para completar el desarrollo y utilizar o vender el activo intangible, y
- los gastos atribuibles al activo intangible durante su desarrollo pueden medirse de forma fiable.

Los demás costes de desarrollo que no cumplan estos criterios se contabilizarán como gastos. A partir del momento en que se cumplan por primera vez las condiciones anteriormente mencionadas, los costes de creación del activo intangible deberán capitalizarse. Los costes de desarrollo que se hayan contabilizado previamente como gastos no podrán capitalizarse posteriormente. Los costes de desarrollo capitalizados se amortizan —tan pronto como estén disponibles para su uso (available for use)— de forma lineal a lo largo de su vida útil habitual, que suele oscilar entre 3 y 15 años.

Los costes de desarrollo capitalizados se someten anualmente a una prueba de deterioro del valor de conformidad con la NIC 36, siempre que aún no estén listos para su uso.

### **35.7 Deterioro del valor de los activos no monetarios.**

Los activos que tienen una vida útil indefinida, como el fondo de comercio o los activos intangibles que aún no están listos para su uso, no se amortizan de forma sistemática, sino que se someten anualmente a una prueba de deterioro del valor. Los activos sujetos a amortización sistemática se someten a una prueba de deterioro del valor cuando existen indicios de que podrían haber sufrido un deterioro.

La contabilización de un deterioro de valor se realiza por el importe en que el valor contable exceda el importe recuperable del activo. El importe recuperable corresponde al mayor de los siguientes importes: el valor razonable menos los costes de venta y el valor de uso. Si existen indicios de deterioro del valor de activos individuales, se lleva a cabo una prueba de deterioro y, en su caso, se contabiliza una pérdida por deterioro. El fondo de comercio se somete a pruebas de deterioro a nivel de las unidades generadoras de efectivo. Cualquier necesidad de deterioro resultante se contabiliza inicialmente como un deterioro del fondo de comercio. Si el deterioro es superior al valor contable del fondo de comercio, los valores contables de los demás activos de dichas unidades generadoras de efectivo se deterioran proporcionalmente a sus valores contables.

El valor de uso de una unidad generadora de efectivo corresponde al valor actual de los flujos de efectivo futuros que la empresa recibirá de dicha unidad generadora de efectivo, calculado mediante el método del flujo de caja descontado. Para determinar el valor de uso, los flujos de efectivo futuros esperados, incluidos los impuestos, se actualizan a su valor actual utilizando una tasa de descuento después de impuestos que refleja las expectativas actuales del mercado en cuanto al efecto de los tipos de interés y a los riesgos específicos de la unidad generadora de efectivo. Para ello, se toma como base la planificación actual aprobada por la dirección para un periodo de cinco años (año anterior: seis años) (periodo de planificación detallado), antes de pasar a la renta perpetua. Las tasas de crecimiento tras el periodo de planificación detallado se basan en tasas de crecimiento históricas, así como en estudios externos sobre la evolución futura del mercado a medio plazo.

Para determinar el valor razonable menos los costes de venta, se aplica un modelo de valoración adecuado.

La diferencia entre el importe recuperable de los activos y su valor contable se contabiliza como beneficio (en caso de reversión de la pérdida por deterioro) o como pérdida en el resultado de las actividades de explotación. En el caso de los activos (a excepción del fondo de comercio) para los que se haya contabilizado un deterioro del valor en el pasado, se comprueba en cada fecha de cierre del balance posterior si procede realizar una reversión del deterioro.

Las vidas útiles se ajustan cuando existen indicios relevantes.

### **35.8 Costes de financiación ajena.**

Los costes de financiación ajena directamente atribuibles a la adquisición, construcción o fabricación de un activo que cumple los requisitos se capitalizan como parte del coste de adquisición o fabricación de dicho activo hasta que todos los trabajos estén sustancialmente finalizados para que el activo pueda utilizarse para su uso previsto o su venta. Un activo que cumple los requisitos requiere un período de tiempo considerable (en el Grupo, al menos doce meses) para que alcance el estado en el que pueda utilizarse para su uso previsto o ponerse a la venta.

Para determinar los costes de financiación capitalizables en un período, todos los rendimientos de inversiones obtenidos de inversiones financieras y que se hayan invertido temporalmente hasta su utilización en el activo cualificado se deducen de los costes de financiación incurridos.

En el ejercicio 2025/26, ningún activo contabilizado en el Grupo cumplía los criterios para ser considerado un activo cualificado.

Los demás costes de financiación se contabilizan como gastos en el periodo en que se incurren.

### **35.9 Subvenciones públicas.**

Las subvenciones a la inversión para activos fijos adquiridos se contabilizan como pasivo y se liquidan con efecto en los resultados de acuerdo con la vida útil del activo al que se asignan. Se registran a su valor razonable, siempre que exista una certeza suficiente de que se cumplen los requisitos para la concesión de la subvención y de que esta se concederá efectivamente.

Debido a su carácter inmaterial, las subvenciones a la inversión no se contabilizan por separado en el balance, sino que se incluyen en el epígrafe «Otros pasivos corrientes y cuentas de regularización».

Las demás subvenciones, concedidas como compensación por gastos o pérdidas ya incurridos, se contabilizan inmediatamente como ingresos y se incluyen en los «Otros ingresos de explotación».

Las ayudas concedidas en relación con la pandemia de la COVID-19 y para paliar sus efectos también se incluyen en este epígrafe y se contabilizan en los «Otros ingresos de explotación» de los estados financieros consolidados.

### **35.10 Arrendamientos.**

La NIIF 16 «Arrendamientos» regula el reconocimiento, la valoración, la presentación y los requisitos de información relativos a los arrendamientos en los estados financieros. En el caso de Kapsch TrafficCom, esto afecta principalmente a edificios, vehículos y equipos informáticos. El arrendatario reconoce un derecho de uso sobre el activo subyacente, así como un pasivo que representa su obligación de realizar los pagos por arrendamiento. Se tienen en cuenta las opciones de prórroga y rescisión cuando estas son suficientemente seguras.

A efectos contables, el arrendador sigue distinguiendo entre arrendamientos financieros y operativos. Kapsch TrafficCom ha celebrado contratos de subarrendamiento que se clasifican como arrendamientos financieros.

El Grupo aplica las excepciones relativas a los arrendamientos cuya duración contractual sea de doce meses o menos, así como a aquellos en los que el activo subyacente tenga un valor insignificante (aproximadamente 5k EUR). Por lo tanto, estos arrendamientos no se han contabilizado en el balance, sino que los pagos por arrendamiento se registran como gastos.

Para calcular los valores actuales de los pasivos por arrendamiento, se determinan y utilizan los tipos de interés marginales de la deuda ajena correspondientes a los plazos respectivos. El tipo de interés marginal de la deuda ajena se deriva de un tipo de interés sin riesgo para los plazos subyacentes, ajustado en función de los posibles riesgos de país, de divisa y empresariales.

### **35.11 Instrumentos financieros.**

Los instrumentos financieros incluyen activos financieros (como valores, participaciones, préstamos, cuentas por cobrar y efectivo) y pasivos financieros (como bonos y créditos, cuentas por pagar e instrumentos financieros derivados).

El reconocimiento inicial de los instrumentos financieros se realiza a su valor razonable.

#### **35.11.1 Activos financieros.**

De acuerdo con la NIIF 9, los activos financieros se contabilizan de la siguiente manera tras su reconocimiento inicial:

- al coste amortizado,
- a su valor razonable con efecto en la cuenta de resultados, o
- a su valor razonable sin efecto en la cuenta de resultados.

La clasificación depende de si se trata de un instrumento de capital o de deuda.

Las inversiones en instrumentos de capital deben valorarse, por regla general, a su valor razonable con efecto en la cuenta de resultados. En el caso de los instrumentos de capital propio que no se mantengan con fines de negociación, existe la posibilidad de clasificarlos de forma irrevocable, en el momento de su reconocimiento inicial, a valor razonable sin efecto en la cuenta de resultados (sin reciclaje) de acuerdo con la NIIF 9. Las ganancias y pérdidas derivadas de estos activos se registran en otros resultados sin reciclaje.

Los valores razonables se determinan mediante transacciones en un mercado activo o, cuando no exista un mercado activo, mediante la aplicación de técnicas de valoración.

Todas las compras o ventas se registran en la fecha de liquidación. El coste de adquisición incluye los costes de transacción, siempre que se trate de activos financieros a coste amortizado. En el caso de los activos financieros valorados a valor razonable, el coste de adquisición se registra como gasto.

En el caso de las inversiones en instrumentos de deuda, la clasificación se basa en el modelo de negocio de la empresa para la gestión de activos financieros y en las características de los flujos de pagos contractuales del activo financiero.

Los activos financieros se valoran a coste amortizado si cumplen las dos condiciones siguientes y no están designados como valorados a valor razonable con efecto en la cuenta de resultados:

- Se mantienen en el marco de un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener activos financieros activos financieros con el fin de percibir flujos de pagos contractuales, y
- las condiciones contractuales de los activos financieros dan lugar a flujos de pagos que consisten exclusivamente pagos de amortización e intereses sobre el importe del capital pendiente.

La valoración posterior de estos activos financieros se realiza al coste amortizado, aplicando el método del tipo de interés efectivo. En caso de que el importe sea insignificante, no se aplica el descuento. En esta categoría se incluyen el efectivo y otros activos líquidos, las cuentas por cobrar y parte de los demás activos financieros.

Los activos financieros que no se mantengan ni en el modelo de negocio destinado a la percepción de flujos de pagos contractuales ni en el modelo de negocio destinado a la percepción de flujos de pagos contractuales y a la venta se valoran a su valor razonable con efecto en la cuenta de resultados. Los activos también pueden designarse en esta categoría o incluirse en ella si los flujos de pagos contractuales no consisten exclusivamente en pagos de amortización e intereses sobre el importe del capital pendiente. Las ganancias y pérdidas derivadas de estos activos financieros se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias. Los valores razonables se determinan a partir de transacciones en un mercado activo o, cuando no exista un mercado activo, mediante la aplicación de técnicas de valoración. En esta categoría se incluyen los instrumentos de deuda que no generan exclusivamente pagos de amortización e intereses sobre el importe del capital pendiente, así como los instrumentos financieros derivados.

Los activos financieros valorados a su valor razonable con cambios en resultados (FVOCI) son instrumentos de deuda que se mantienen en el modelo de negocio tanto para percibir flujos de efectivo contractuales como para su venta. Estos instrumentos de deuda generan exclusivamente flujos de efectivo procedentes de pagos de capital e intereses sobre el capital pendiente. Los activos financieros que cumplen los requisitos del modelo de negocio FVOCI y que no han sido designados voluntariamente en la categoría de valor razonable con efecto en la cuenta de resultados se valoran a su valor razonable sin efecto en la cuenta de resultados. Las ganancias y pérdidas derivadas de estos activos financieros se registran en otros resultados. Los valores razonables se determinan mediante transacciones en un mercado activo o, cuando no exista un mercado activo, mediante la aplicación de técnicas de valoración. En el momento de la venta de activos financieros, la diferencia entre los ingresos y los valores contables se registra en el estado del resultado global como gasto o ingreso. Además, el importe que figura en el patrimonio neto se registra en el estado del resultado global.

Los instrumentos financieros cuyo vencimiento no supere un plazo de doce meses a partir de la fecha de cierre del balance se contabilizan como activos a corto plazo; todos los demás, como activos a largo plazo.

### **35.11.2 Efectivo y otros activos líquidos.**

Los activos líquidos incluyen el efectivo en caja, los depósitos bancarios a la vista y otros saldos bancarios que pueden convertirse en efectivo en cualquier momento y que están sujetos a un riesgo insignificante de variación de

valor. En el estado de flujos de efectivo se presentan las variaciones de los activos líquidos. Las cuentas corrientes se contabilizan en el balance como pasivos financieros a corto plazo.

### **35.11.3 Deudas financieras.**

Las deudas financieras se valoran, de acuerdo con la NIIF 9, a coste amortizado o a valor razonable con efecto en la cuenta de resultados.

Las deudas financieras son instrumentos financieros no derivados con pagos fijos o determinables. Se registran inicialmente a su valor razonable menos los costes de transacción incurridos y, posteriormente, se contabilizan al coste amortizado aplicando el método del tipo de interés efectivo. Las deudas financieras con un plazo de vencimiento residual de hasta un año se contabilizan como pasivos a corto plazo. Si el plazo de vencimiento restante es superior, se contabilizan como pasivos a largo plazo. Las cuentas corrientes se contabilizan en el balance como pasivos financieros a corto plazo. Los costes de financiación ajena se registran como gastos en el estado del resultado global en el ejercicio correspondiente. Los pasivos en moneda extranjera se valoran al tipo de cambio vigente en la fecha del balance.

Las deudas financieras incluyen pasivos financieros corrientes y no corrientes, pasivos por arrendamiento financiero, pasivos por compras y prestaciones, así como parte de los demás pasivos.

No existen pasivos designados en la categoría de «valor razonable».

### **35.11.4 Instrumentos financieros derivados.**

Los derivados se mantienen únicamente con fines de cobertura de riesgos económicos y no con fines especulativos. Los instrumentos financieros derivados

se valoran, en el momento de su reconocimiento, a su valor razonable, que se les atribuye en la fecha de celebración del contrato. La valoración posterior se realiza al valor razonable vigente en la fecha de cierre del balance correspondiente. El método de contabilización de las ganancias y pérdidas depende de si el instrumento financiero derivado ha sido designado como instrumento de cobertura y, en caso afirmativo, del tipo de partida cubierta.

El Grupo cuenta con una política de tesorería válida para todo el Grupo, que constituye el marco general para la celebración de operaciones de cobertura. En caso necesario, las relaciones de cobertura se documentan y se presentan de conformidad con la NIC 39. A 31 de marzo de 2026 no se han contabilizado coberturas de flujos de efectivo ni coberturas de valor razonable.

Además, existen en el Grupo derivados que cubren un activo o un pasivo contable. Se valoran a su valor razonable con efecto en la cuenta de resultados. Este corresponde al valor que la sociedad correspondiente recibiría o tendría que pagar al liquidar la operación en la fecha de cierre del balance. Los valores razonables positivos a la fecha de cierre del balance se contabilizan como activos financieros, y los valores razonables negativos, como pasivos financieros. Las variaciones en el valor razonable de estos instrumentos financieros derivados se registran inmediatamente, según la finalidad del derivado, bien en el estado del resultado global, bien en el resultado financiero. Si el plazo de vencimiento restante supera los doce meses a partir de la fecha de cierre del balance, el valor del derivado se contabiliza como activo a largo plazo o pasivo a largo plazo, y como activo a corto plazo o pasivo a corto plazo, si el plazo de vencimiento restante es inferior a doce meses. Los valores razonables de los instrumentos financieros derivados se detallan en la nota 15.

En el caso de inversiones netas en una actividad en el extranjero, las diferencias de cambio se registran en «Otros resultados» y, en el momento de la enajenación total o parcial de dicha actividad o de la amortización de los importes adeudados, se reclasifican de los fondos propios a la cuenta de pérdidas y ganancias.

### **35.11.5 Deterioro del valor de los activos financieros.**

Los siguientes activos financieros están sujetos al reconocimiento de pérdidas crediticias esperadas según la NIIF 9:

- Cuentas por cobrar por ventas y servicios
- activo contractual
- Créditos por arrendamiento
- Efectivo y equivalentes de efectivo

El Grupo aplica el modelo simplificado de deterioro del valor a las cuentas por cobrar por ventas y servicios, a los activos contractuales derivados de contratos con clientes —con o sin un componente financiero significativo— y a las cuentas por cobrar por arrendamientos, y calcula la provisión por deterioro del valor en función de las pérdidas crediticias esperadas a lo largo del plazo de vencimiento. La determinación de las pérdidas crediticias esperadas (modelo de pérdidas crediticias esperadas) se realiza sobre la base de una tabla de provisiones (matriz de provisiones), en la que los activos financieros se clasifican según su estructura de antigüedad y se determinan las respectivas tasas de impago para los distintos tramos de antigüedad. La estructura de antigüedad se desglosa de la siguiente manera: sin mora, así como 1-30 días, 31-60 días, 61-90 días, 91-180 días, 181-270 días y más de 270 días de mora. Kapsch TrafficCom considera que se ha producido un impago en un activo financiero cuando los pagos contractuales llevan más de 270 días de mora.

Para elaborar una tabla de provisiones, se tienen en cuenta tanto los datos históricos sobre impagos realmente ocurridos como la información prospectiva y las expectativas, mediante la estimación por parte del Grupo de un posible impago. Como información prospectiva se tienen en cuenta, en primer lugar, las variaciones de los diferenciales de los CDS específicos de cada país, ya que el mercado de CDS refleja toda la información pública disponible y las expectativas respecto a los cambios relacionados con el mercado. Los activos financieros se desglosan por distintas regiones y se tiene en cuenta el riesgo de crédito o la variación del riesgo de crédito correspondiente a cada región. Los activos contractuales derivados de contratos con clientes representan créditos aún no facturados y no difieren de manera significativa, en lo que respecta a los criterios de riesgo, de los créditos por entregas y prestaciones derivados de contratos comparables. Por lo tanto, para estos se aplican las mismas tasas de impago que para los créditos no vencidos. En el caso de los créditos por arrendamiento, las correcciones de valor a 31 de marzo de 2026 no son significativas. Los activos financieros se dan de baja en el balance cuando, tras una evaluación adecuada, no se considera que sean recuperables, por ejemplo, si el deudor es insolvente o ya no es posible llegar a acuerdos con él y, por lo tanto, ya no se espera recibir ningún pago.

En el caso de los activos líquidos, un posible deterioro del valor sería insignificante y, por lo tanto, no se ha tenido en cuenta.

El Grupo comprueba, en cada fecha de cierre del balance, para cada activo financiero significativo o grupo de activos financieros, si existen indicios objetivos de deterioro del valor. En caso de que existan tales indicios, el Grupo contabiliza dicho deterioro. En el caso de los instrumentos de deuda valorados a su valor razonable sin efecto en la cuenta de resultados, al darlos de baja se recicla la parte contabilizada hasta entonces en el patrimonio neto y se registra en la cuenta de resultados global. La pérdida acumulada reclasificada de los fondos propios a la cuenta de resultados es la diferencia entre el coste de adquisición y el valor razonable actual, menos cualquier corrección de valor de dicho activo financiero que ya se haya reconocido anteriormente en la cuenta de resultados.

Si, en períodos posteriores, el valor razonable de un instrumento financiero que ha sufrido un deterioro de valor aumenta y dicho aumento está directamente relacionado con un hecho que se produce después de que el deterioro de valor se haya registrado en el estado del resultado global, el Grupo revierte la pérdida por deterioro de valor.

### **35.12 Activos y pasivos mantenidos para la venta.**

Kapsch TrafficCom clasifica los activos y pasivos a largo plazo como «mantenidos para la venta» cuando el beneficio incorporado en el valor contable residual se realiza principalmente mediante la venta y no mediante su uso continuado. Esto ocurre cuando la dirección considera que la venta es altamente probable y se espera que se produzca en un plazo de 12 meses.

En el momento de su clasificación como «mantenidos para la venta», los activos se valoran, de conformidad con la NIIF 5, según las NIIF pertinentes antes de su reclasificación. La valoración posterior se realiza al menor entre el valor contable y el valor razonable menos los costes de enajenación. A este respecto, el Grupo sigue el enfoque de imputar cualquier gasto por deterioro del valor que pueda surgir a los activos no corrientes (NIIF 5.23). Por lo tanto, el límite máximo del deterioro del valor que debe reconocerse lo representan los valores contables de dichos activos.

### **35.13 Existencias.**

Las existencias se contabilizan al coste de adquisición o de fabricación o, si es inferior, al valor neto de realización. Los costes se calculan mediante el método del precio medio ponderado. Los costes de fabricación incluyen todos

los gastos directamente imputables, así como todos los gastos generales variables y fijos (basados en la capacidad operativa normal) incurridos en relación con la fabricación. El valor neto de realización representa el precio de venta estimado en el curso normal de la actividad, una vez deducidos los costes variables de venta.

#### **35.14 Prestaciones a los empleados.**

El Grupo concede diversas prestaciones a los empleados tras la extinción de la relación laboral, así como otras prestaciones a largo plazo, ya sea en virtud de acuerdos contractuales individuales o de conformidad con las disposiciones de la legislación laboral local correspondiente.

Un plan de aportaciones definidas es un plan de pensiones en el que el Grupo abona aportaciones fijas a una sociedad (fondo) ajena al Grupo. El Grupo no tiene ninguna obligación legal ni de hecho de realizar aportaciones adicionales si el fondo no dispone de activos suficientes para satisfacer los derechos de pensión de todos los empleados correspondientes al ejercicio en curso y a ejercicios anteriores.

Además de los planes de aportación definida, existen los planes de prestación definida. Estos suelen establecer un importe de prestaciones de jubilación que los empleados recibirán al jubilarse y que, por regla general, depende de uno o varios factores (como la edad, la antigüedad y el salario).

Para las obligaciones basadas en prestaciones derivadas de compromisos de pensión y derechos a indemnizaciones por cese, se aplica, de conformidad con la NIC 19, el método del valor actual de los derechos adquiridos. Según este método, los costes de las prestaciones a los empleados y empleadas tras la extinción de la relación laboral se contabilizan en el estado del resultado global. Para ello, los costes previstos se distribuyen a lo largo de la vida laboral de los empleados sobre la base de un informe pericial elaborado por un actuario cualificado, que realiza anualmente una valoración completa de los planes. Las obligaciones de pago de una pensión se calculan como el valor actual de los pagos futuros, tomando como referencia los tipos de interés de los bonos corporativos de alta calidad cuyo plazo de vencimiento se corresponda aproximadamente con el de los pasivos correspondientes. La provisión por planes de prestaciones definidas contabilizada en el balance corresponde al valor actual de la obligación por prestaciones definidas (Defined Benefit Obligation, DBO) a la fecha de cierre del balance, menos el valor razonable de los activos del plan.

Los gastos relacionados con las obligaciones de prestaciones derivadas de compromisos de pensiones y derechos a indemnizaciones por cese incluyen los siguientes componentes:

- Coste por años de servicio (Current and Past Service Costs). Este incluye el coste por años de servicio corriente y el a prorrata, así como las posibles ganancias o pérdidas derivadas de modificaciones o recortes del plan. El coste por servicios prestados se contabiliza en la cuenta de resultados, dentro de los gastos de personal.
- Gastos o ingresos netos por intereses (Interest Costs) sobre la deuda neta o el activo neto. Este componente se contabiliza en la cuenta de resultados, en la partida de gastos por intereses.
- Revalorizaciones (Remeasurements) de la deuda neta o del activo neto. Se registran en el período en que se producen en otros resultados.

Los pagos del Grupo a un fondo de pensiones en relación con obligaciones de prestaciones definidas se registran en los gastos de personal en el estado del resultado global en el ejercicio en que se devengan.

Para el cálculo de los pasivos derivados de las obligaciones por primas de antigüedad, se aplica asimismo el método del valor actual de las prestaciones, de conformidad con la NIC 19. Las primas de antigüedad son pagos a tanto alzado que se establecen en el convenio colectivo y dependen del importe del salario y de los años de servicio. El derecho a percibir las primas solo se adquiere tras un número determinado de años de servicio. El cálculo de los pasivos derivados de las obligaciones por primas de antigüedad se realiza de manera similar al cálculo de los pasivos por indemnizaciones por cese. El gasto por antigüedad en el servicio se contabiliza en los gastos de personal, mientras que los gastos por intereses netos se contabilizan en la cuenta de resultados, en la partida de gastos por intereses. Las revalorizaciones (remeasurements) se contabilizan en los gastos de personal en el ejercicio en que se producen.

#### **35.15 Provisiones.**

Las provisiones se registran en el balance cuando existe una obligación legal o de hecho actual frente a terceros derivada de hechos pasados, siempre que sea probable una salida de recursos económicos para hacer frente a

dicha obligación y se pueda realizar una estimación fiable del importe de la misma. Si no es posible realizar dicha estimación fiable, no se registrará la provisión. La valoración de la provisión se realiza al valor actual del importe previsto de cumplimiento. El importe de cumplimiento representa la mejor estimación posible del gasto con el que se podría cumplir una obligación actual en la fecha de cierre del balance o transferirla a un tercero. Los incrementos de la provisión resultantes de la mera capitalización de intereses se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias como gastos por intereses.

Las provisiones para obligaciones de garantía y responsabilidades por defectos de fabricación, fallos en serie y de sistema sirven, en su mayor parte, para cubrir obligaciones de reparaciones y entregas de sustitución gratuitas, de conformidad con las condiciones generales de venta y entrega o en virtud de acuerdos individuales. Se valoran sobre la base de los datos empíricos existentes para cada grupo de obligaciones, derivados de los últimos costes de mano de obra, materiales y gastos generales, entregas de sustitución y descuentos incurridos a estos efectos. Se contabiliza una provisión de acuerdo con la mejor estimación de los costes de subsanación de los defectos en el marco de la garantía para los productos vendidos antes de la fecha de cierre del balance.

Se contabiliza una provisión por contratos onerosos y pérdidas inminentes tan pronto como el beneficio esperado que el Grupo obtiene de un contrato sea inferior a los costes inevitables para cumplir con las obligaciones contractuales. La provisión se dotará con el valor actual del importe más bajo entre el coste de cumplimiento del contrato y los posibles pagos de indemnización en caso de incumplimiento. No obstante, el reconocimiento de pérdidas por deterioro de los activos relacionados con el contrato oneroso tiene prioridad sobre el reconocimiento de la provisión por dicho contrato.

### **35.16 Impuestos corrientes y diferidos.**

El gasto por impuestos del ejercicio se compone de impuestos corrientes y diferidos. Por regla general, los impuestos se registran en el resultado del ejercicio. Solo los impuestos correspondientes a variaciones de valor registradas en otros resultados se contabilizan en otros resultados.

El gasto por impuestos corrientes se calcula aplicando la normativa fiscal vigente a la fecha del balance en los países en los que operan las filiales y las empresas asociadas y en los que obtienen ingresos sujetos a tributación. La dirección local, junto con el representante fiscal local, es responsable de las declaraciones de impuestos, especialmente en lo que se refiere a cuestiones sujetas a interpretación, y contabiliza, cuando procede, pasivos por impuestos por los importes que se espera que deban pagarse a la administración tributaria.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se contabilizan en su totalidad, aplicando el método de pasivo contable, para todas las diferencias temporales entre el valor fiscal de los activos y pasivos y los valores contables reflejados en los estados financieros consolidados. No obstante, si los activos o pasivos por impuestos diferidos se derivan del reconocimiento inicial de un activo o pasivo como resultado de una operación distinta de una combinación de negocios que, en el momento de la operación, no afectara ni al beneficio contable ni al beneficio fiscal o pérdida fiscal, no se tendrán en cuenta, salvo aquellas operaciones relacionadas con arrendamientos según la NIIF 16. Del mismo modo, no se contabilizan impuestos diferidos cuando estos se derivan del reconocimiento inicial de un fondo de comercio.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se determinan utilizando los tipos impositivos (y la legislación fiscal) vigentes o que, a la fecha del balance, están prácticamente en vigor y de los que se espera que sean aplicables cuando se realicen los correspondientes activos por impuestos diferidos o se liquiden los pasivos por impuestos diferidos.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que sea probable que existan beneficios imponibles futuros contra los que puedan compensarse las diferencias temporales. Además, debe poder suponerse que dichas diferencias temporales se revertirán en un futuro previsible.

Los impuestos diferidos sobre las pérdidas fiscales acumuladas se contabilizan en la medida en que sea probable que existan beneficios imponibles futuros y, especialmente en el caso de un historial de pérdidas, existan indicios sustanciales y convincentes de que se dispondrá en el futuro de una base imponible suficiente para aprovechar dichas pérdidas fiscales acumuladas. Al igual que en el ejercicio anterior, se utiliza un horizonte de planificación de seis años, si bien el Grupo aplica los correspondientes ajustes a la baja en períodos de planificación posteriores debido a las mayores incertidumbres en la utilización de las pérdidas fiscales acumuladas.

El valor contable de los activos por impuestos diferidos se revisa cada año en la fecha de cierre del ejercicio y se reevalúa en caso de que ya no sea probable que se disponga de ingresos imponibles suficientes para realizar el activo, ya sea total o parcialmente.

Se reconocen pasivos por impuestos diferidos por las diferencias temporales que surgen de las inversiones en filiales, salvo en aquellos casos en los que el momento de la reversión de la diferencia temporal lo determine el Grupo y sea probable que dicha diferencia no se revierta en un futuro previsible.

35.17 Pasivos contingentes.

En el caso de los pasivos contingentes, se considera improbable la posibilidad de una salida de recursos con beneficio económico y, por lo tanto, según las NIIF, no debe registrarse ningún pasivo en el balance.

Los pasivos contingentes pueden surgir por dos motivos. Por un lado, incluyen posibles obligaciones derivadas de hechos pasados cuya existencia se verá confirmada por acontecimientos futuros indeterminados que, al menos en parte, escapen al control del Grupo. Por otro lado, abarcan obligaciones existentes en las que, sin embargo, no es posible determinar el importe de las mismas con suficiente fiabilidad o en las que se considera improbable que se produzca una salida de recursos para saldar dichas obligaciones.

35.18 Las normas e interpretaciones nuevas y modificadas que han sido adoptadas por la UE y se aplicaron por primera vez en el ejercicio 2025/26.

| Nuevas/Modificadas NIIF                                                                                                    | Publicadas por el IASB (adoptadas por la UE) | Aplicables a ejercicios que comiencen o a partir del | Principales Repercusiones en las cuentas Cuentas Anuales |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| NIC 21<br>Modificaciones a la NIC 21: Efecto de las variaciones en los tipos de cambio en caso de falta de convertibilidad | Agosto de 2023<br>(noviembre de 2024)        | 1 de enero de 2025                                   | No                                                       |

La aplicación de esta norma no ha tenido repercusiones en los estados financieros consolidados.

**Modificaciones a la NIC 21 «Efectos de las variaciones en los tipos de cambio cuando no existe convertibilidad»:** la norma incluye directrices que especifican cuándo una moneda es convertible y cómo debe determinarse el tipo de cambio cuando no es posible la conversión. Las modificaciones se extienden también a los cambios correspondientes en la NIIF 1, en la que, hasta ahora, se mencionaba la convertibilidad, pero no se definía.

35.19 Normas, interpretaciones y modificaciones de normas publicadas que aún no son de aplicación obligatoria y que el Grupo no ha aplicado de forma anticipada.

| NIC nuevas o modificadas de NIIF                                                                                                      | Publicadas por el IASB y adoptadas por la UE | Aplicables a ejercicios que comiencen o a partir del | Principales Repercusiones en las cuentas cuentas anuales |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| NIIF 18<br>Presentación e información en los estados financieros                                                                      | Abril de 2024<br>(febrero de 2026)           | 1 de enero de 2027                                   | Sí                                                       |
| NIIF 9, NIIF 7<br>Modificaciones a la NIIF 9 y la NIIF 7: modificaciones en la clasificación y valoración de instrumentos financieros | Mayo de 2024<br>(mayo de 2025)               | 1 de enero de 2026                                   | No                                                       |
| NIIF 1, NIIF 7, NIIF 9, NIIF 10, NIC 7<br>Mejoras anuales a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) - Volumen 11  | Julio de 2024<br>(julio de 2025)             | 1 de enero de 2026                                   | No                                                       |
| NIIF 9, NIIF 7<br>Modificaciones a la NIIF 9 y la NIIF 7: Contratos relacionados con la electricidad de origen natural                | Diciembre de 2024<br>(junio de 2025)         | 1 de enero de 2026                                   | No                                                       |

**NIIF 18 Presentación e información a revelar en los estados financieros:** El objetivo de la NIIF 18 es establecer requisitos para la presentación y divulgación de información en los estados financieros de uso general (en adelante, «estados financieros»), con el fin de garantizar que estos proporcionen información relevante que refleje fielmente los

activos, los pasivos, el patrimonio neto, los ingresos y los gastos de una empresa, centrándose especialmente en la actualización de la cuenta de resultados:

Los nuevos conceptos más importantes que se introducen en la NIIF 18 se refieren a los siguientes puntos:

- la estructura de la cuenta de pérdidas y ganancias con subtotales definidos,
- el requisito de determinar el resumen de clasificación más útil para la presentación de los gastos en la cuenta de pérdidas y ganancias,
- la obligación de incluir información en una única nota explicativa dentro de los estados financieros sobre determinados indicadores de resultados que se presentan fuera de los estados financieros de una empresa (es decir, indicadores de rendimiento definidos por la dirección) y
- principios ampliados sobre agregación y desagregación, que se aplican a los estados financieros primarios y a la nota explicativa en general.

En lo que respecta a la NIIF 18, se prevé que la aplicación de la nueva norma tenga impactos materiales en los estados financieros consolidados, especialmente en lo que se refiere a la presentación de la cuenta de resultados. Concretamente, se trata de la reclasificación de las empresas estratégicas contabilizadas por el método de participación, que pasarán de la parte operativa a la parte de inversión. No obstante, en la actualidad se están evaluando en detalle los efectos concretos sobre los estados financieros consolidados.

**Modificaciones a la NIIF 9 y la NIIF 7 – Cambios en la clasificación y valoración de instrumentos financieros:** Estas modificaciones abordan la diversidad de las prácticas contables, haciendo que los requisitos sean más comprensibles y coherentes.

Las modificaciones aclaran que un pasivo financiero se da de baja en el «fecha de liquidación» e introducen una política contable que permite dar de baja antes de dicha fecha los pasivos financieros que se liquiden a través de un sistema de pago electrónico antes de la fecha de liquidación. Otras aclaraciones se refieren a la clasificación de los activos financieros con características vinculadas a criterios ESG, mediante indicaciones adicionales sobre la valoración de las características condicionales. También se han introducido aclaraciones sobre los préstamos no reembolsables y los instrumentos vinculados contractualmente. Se introducen requisitos de información adicionales para los instrumentos financieros con características condicionales y los instrumentos de capital clasificados a valor razonable con cambios en «otros resultados globales» (OCI).

**Las mejoras anuales a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) – Volumen 11 –** contienen las modificaciones relativas a:

- NIIF 1 «Primera aplicación de las Normas Internacionales de Información Financiera»: contabilización de las relaciones de cobertura por parte de un nuevo aplicante
- NIIF 7 Instrumentos financieros: Información a revelar:
  - Ganancia o pérdida derivada de la baja
  - Información sobre las diferencias entre el valor razonable y el precio de transacción
  - Información sobre el riesgo de crédito
- NIIF 9 Instrumentos financieros:
  - Baja de pasivos por arrendamiento
  - Precio de transacción
- NIIF 10 Estados financieros consolidados: determinación de un «agente de facto»
- NIC 7 Estado de flujos de efectivo: método del coste de adquisición.

**Modificaciones a la NIIF 9 y la NIIF 7 – Contratos relacionados con la electricidad de origen natural:** ayudan a las empresas a informar sobre las repercusiones financieras de los contratos de electricidad de origen natural, también denominados «acuerdos de compra de energía» (PPA), lo cual era necesario dado el uso cada vez mayor de este tipo de contratos.

Las modificaciones incluyen:

- una aclaración sobre la aplicación de los requisitos de «autoconsumo»,
- la autorización para designar un volumen variable de electricidad como operación subyacente cubierta, cuando se aplique la contabilidad de coberturas, y
- la incorporación de nuevos requisitos de información para que los inversores puedan comprender el impacto de estos contratos en el rendimiento financiero y los flujos de efectivo de una empresa.

Estas normas e interpretaciones, que ya han sido publicadas por el IASB, pero que aún no han sido adoptadas por la UE:

| NIC nuevas o modificadas de NIIF |                                                                                        | Publicadas por el IASB, pero aún no adoptadas por la UE | Aplicables a ejercicios que comiencen o a partir del | Principales Repercusiones en las cuentas anuales |
|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| NIIF 19                          | Filiales sin obligación de rendir cuentas públicamente: información                    | de mayo de 2024                                         | 1 de enero de 2027                                   | No                                               |
| NIC 21                           | Modificaciones a la NIC 21: Conversión a una moneda de presentación con alta inflación | Noviembre de 2025                                       | 1 de enero de 2027                                   | Sí                                               |
| NIIF 20                          | Activos y pasivos regulatorios                                                         | Mayo de 2026                                            | 1 de enero de 2029                                   | No                                               |

El Grupo no aplica estas normas e interpretaciones nuevas o modificadas de forma anticipada.

**NIIF 19:** Filiales sin obligación de rendir cuentas públicamente: Información a revelar: El objetivo de la NIIF 19 es especificar los requisitos de información que una empresa puede aplicar en lugar de los requisitos de información establecidos en otras normas contables de las NIIF.

**NIC 21 Modificaciones a la NIC 21 – Conversión a una moneda de presentación con alta inflación:** El objetivo de la modificación es establecer una base clara para la presentación de información en una moneda con alta inflación.

En lo que respecta a la NIC 21, se prevé que la aplicación de la nueva norma tenga impactos materiales en los estados financieros consolidados. Actualmente se están evaluando en detalle los impactos concretos en los estados financieros consolidados.

**NIIF 20 «Activos y pasivos regulatorios»:** Esta nueva norma contable afecta a las empresas sujetas a un determinado tipo de regulación tarifaria. El objetivo de la norma es ayudar a los inversores a comprender mejor cómo la regulación tarifaria afecta al rendimiento financiero, la situación financiera y las perspectivas de flujos de efectivo futuros de una empresa.

Se prevé que las normas nuevas o modificadas que aún no se han aplicado – a excepción de la NIC 21 y la NIIF 18 – no tengan, previsiblemente, impactos materiales en los estados financieros consolidados.

### 36 Resultado por acción.

El resultado por acción (resultado básico) se calcula dividiendo el resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la sociedad por el número medio ponderado de acciones sin valor nominal en circulación durante el ejercicio. No se tienen en cuenta las acciones sin valor nominal que la sociedad haya adquirido y mantenga como acciones propias.

A 31 de marzo de 2026, la sociedad no poseía acciones propias, al igual que en el ejercicio anterior. No se produjeron efectos de dilución.

|                                                                               | 31 de marzo de 2025 ajustado* | 31 de marzo de 2026 |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------|
| Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la sociedad (en EUR)* | -12.105.642                   | -18.707.039         |
| Número medio ponderado de acciones                                            | 14.300.000                    | 14.300.000          |
| <b>Beneficio por acción (en EUR)*</b>                                         | <b>-0,85</b>                  | <b>-1,31</b>        |

<sup>\*)</sup> Véase la nota 30 sobre la modificación retroactiva como consecuencia de un error, de conformidad con la NIC 8

## 37 Hechos posteriores al cierre del balance.

### Acuerdos sobre la refinanciación de pasivos financieros

Kapsch TrafficCom ha informado continuamente a sus bancos financiadores sobre la evolución del negocio; en particular, se han dado a conocer las razones de los retrasos en la facturación, así como sus repercusiones. Asimismo, se anunció con prontitud el incumplimiento de los compromisos acordados a la fecha de cierre del balance y, por lo tanto, la necesidad de una exención. Posteriormente, se mantuvo un intenso diálogo sobre la mejor forma de resolver la situación. Finalmente, con el fin de estabilizar la situación del grupo, el 1 de julio de 2026 se llegó a un acuerdo de moratoria con los bancos financiadores y los acreedores del préstamo mediante pagaré. En virtud de este acuerdo, se aplazan hasta el 26 de julio de 2026 todas las deudas vencidas y que vayan a vencer derivadas de los contratos de financiación (amortizaciones, pero no pagos de intereses, costes ni comisiones). Esto afecta a los pasivos financieros pendientes a la fecha de cierre del balance, el 31 de marzo de 2026, por un importe de 99,2 millones de euros (de los cuales, préstamo mediante pagaré: 8,7 millones de euros, incluidos los intereses). A la fecha de publicación de estas cuentas anuales (27 de julio de 2026), el estado de los pasivos financieros correspondientes no ha variado, salvo por los intereses acumulados adicionalmente. La firma del acuerdo de moratoria conllevó el nombramiento de un asesor de reestructuración para llevar a cabo una revisión independiente del negocio y elaborar un plan de reestructuración, así como el nombramiento de un asesor de reestructuración independiente para revisar las actividades realizadas por el asesor de reestructuración. El acuerdo de moratoria tenía vigencia hasta el 26 de julio de 2026 (o, en caso de ejercerse la opción de prórroga, hasta el 30 de septiembre de 2026), salvo que se rescindiera por incumplimiento de las condiciones o por la concurrencia de determinados motivos extraordinarios de rescisión. Hasta la fecha de publicación de este informe, no se había producido ninguna rescisión del acuerdo de moratoria.

En su lugar, el 26 de julio de 2026 se acordó un protocolo vinculante sobre la prórroga del acuerdo de moratoria, así como sobre la refinanciación de los pasivos financieros pendientes, incluidos los préstamos mediante pagaré, manteniéndose las condiciones y hitos esenciales del acuerdo de moratoria.

Este acuerdo (incluida la prórroga del acuerdo de moratoria) es vinculante en el sentido del artículo 885 del Código Civil austriaco (ABGB), pero está sujeto a la condición suspensiva de la presentación de (i) el plan de reestructuración definitivo, (ii) la presentación del plan de reestructuración IBR definitivo y de las previsiones de continuidad necesarias en cada caso, siempre que del plan de reestructuración IBR se derive la necesidad de elaborar dichas previsiones, o del informe IDW S11 para tolltickets GmbH, (iii) la presentación de una confirmación de la financiación completa del grupo (incluidas determinadas filiales —como tolltickets GmbH— así como sociedades matrices como KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH y DATAX HandelsgmbH) durante la vigencia del acuerdo y de la ausencia de obstáculos para la reestructuración, (iv) Justificante de la designación vigente del asesor de saneamiento y del asesor de saneamiento independiente, (v) constitución y mantenimiento de garantías, (vi) confirmación de la OeKB y (vii) pago de los honorarios de los bancos y los asesores jurídicos.

El acuerdo de reestructuración definitivo, de conformidad con los puntos clave establecidos en el memorándum, deberá formalizarse a más tardar el 15 de septiembre de 2026.

El acuerdo sobre la prórroga del «Standstill Agreement» y la refinanciación de los pasivos financieros establece, en esencia, las siguientes disposiciones:

- Prórroga del acuerdo de moratoria hasta el 31 de marzo de 2028
- Suspensión de los compromisos (covenants) establecidos hasta la fecha en el crédito sindicado durante la vigencia de la lista de puntos clave o del acuerdo de refinanciación
- Presentación de un plan de reestructuración definitivo y de una revisión empresarial independiente («Restrukt-IBR») antes del 4 de septiembre de 2026
- Elaboración de un plan de hitos para la aplicación de las medidas operativas derivadas del análisis empresarial independiente («Restrukt-IBR»)
- Ejecución de las medidas de reestructuración de acuerdo con el plan de reestructuración, como, por ejemplo, la desinversión de activos y áreas que no forman parte del negocio principal, así como la puesta en marcha de un proceso de fusiones y adquisiciones para la venta de activos que no forman parte del negocio principal
- Aplicación y búsqueda de fuentes de financiación alternativas para las garantías
- Constitución de garantías en forma de fideicomiso de saneamiento y pignoración de las participaciones en Kapsch TrafficCom AG que posee KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, pignoración de KAPSCH-Group Beteiligungs

GmbH, Concesión de garantías en forma de derechos de marca y patentes, así como otras medidas atribuibles a los socios y aportaciones de los propietarios (por ejemplo, renuncia al cumplimiento de los derechos de los socios, así como a las obligaciones de colaboración para la aplicación del plan de reestructuración)

- Cesión de créditos entre empresas del grupo, así como de los créditos que se generen por la enajenación de activos que no formen parte de la actividad principal
- Obligación de realizar amortizaciones extraordinarias con los ingresos obtenidos de la liquidación de garantías y de otro exceso de tesorería
- Introducción de un nivel mínimo de liquidez de 20 millones de euros como nueva cláusula de compromiso, que deberá ser supervisada y confirmada mensualmente por el asesor de reestructuración independiente, así como otras dos cláusulas de compromiso financiero que sean razonables dentro del marco del plan de reestructuración IBR. Los posibles incumplimientos de las cláusulas durante la vigencia del acuerdo podrán subsanarse si se puede confirmar que el grupo sigue siguiendo la trayectoria de saneamiento acordada
- Concesión de amplios derechos de información, acceso y participación a los bancos financiadores, así como el nombramiento de un miembro del Consejo de Supervisión acordado con los bancos financiadores
- Mantenimiento de la función del gestor interino (como miembro del Consejo de Administración con poder de representación conjunta de Kapsch TrafficCom AG y como director general con poder de representación conjunta de KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH durante la vigencia del acuerdo)
- Mantenimiento de los ajustes en la estructura de gobierno corporativo previstos en el acuerdo de moratoria (como la limitación de la gestión operativa y financiera al curso normal de las actividades, con el fin de garantizar los intereses de las entidades financieras, de conformidad con las condiciones marco establecidas en el plan de reestructuración o las restricciones a la distribución de dividendos)
- Rescisión ordinaria del acuerdo; existen derechos de rescisión extraordinaria en casos especiales (como mora grave, insolvencia, cambio de control, etc.)

El objetivo de este acuerdo y de las medidas en él recogidas es el reembolso íntegro de los pasivos financieros a los bancos financiadores, así como a los acreedores de pagarés, de conformidad con el plan de reestructuración y el Independent Business Review.

Además, los bancos financiadores se han comprometido a aumentar sus líneas de garantía en hasta 14 millones de euros, para que el Grupo pueda cubrir, por un lado, las garantías que vencen y, por otro, las necesidades adicionales para nuevos proyectos.

En virtud de las medidas previstas en los acuerdos, el grupo parte de la base de que la actividad operativa continuará con arreglo al principio de continuidad de la empresa. Esto depende directamente del cumplimiento y la aplicación de las condiciones previstas en el acta del acuerdo de moratoria y refinanciación (en particular, el cumplimiento de las condiciones suspensivas), de la generación de fondos líquidos para mantener la liquidez mínima, así como de otros dos compromisos financieros que se consideran razonables dentro del margen establecido en el IBR de reestructuración. En lo que respecta a los riesgos e incertidumbres que podrían poner en peligro la continuidad de la empresa, se remite a la nota explicativa 1.4. «Información sobre la hipótesis de continuidad de la empresa (principio de continuidad)».

### **Venta de una filial significativa**

El 8 de julio de 2026 se firmó un contrato de transacción para la venta de la mayoría de las participaciones en tolltickets GmbH, con sede en Rosenheim (Alemania). Se espera que el cierre de la operación tenga lugar a finales de año. Según las estimaciones provisionales actuales, se espera obtener un ingreso por la desconsolidación.

### 38 Datos adicionales.

La plantilla media durante el ejercicio 2025/26 estaba compuesta por 2.346 empleados y 482 trabajadores (2024/25: 3.064 empleados y 484 trabajadores).

#### Gastos correspondientes al auditor.

Los gastos correspondientes al auditor PwC Wirtschaftsprüfung GmbH ascendieron a 241 k EUR (2024/25: 254 k EUR) por la auditoría de los estados financieros consolidados y se desglosan en las siguientes áreas de actividad:

|                                                   | 2024/25    | 2025/26    |
|---------------------------------------------------|------------|------------|
| Auditoría de los estados financieros consolidados | 254        | 241        |
| Ajuste del ejercicio anterior                     | 23         | 20         |
| Otros servicios de auditoría                      | 240        | 240        |
| <b>Total</b>                                      | <b>516</b> | <b>501</b> |

#### Remuneraciones y otros pagos a los órganos de la sociedad.

El Consejo de Administración estuvo compuesto por las siguientes personas durante el ejercicio 2025/26:

- Georg Kapsch (presidente)
- Alfredo Escribá Gallego
- Samuel Kapsch

Las retribuciones corrientes del Consejo de Administración (incluidos los pagos del fondo de pensiones) ascendieron a 2.041 k EUR en el ejercicio 2025/26 (2024/25: 1.783 k EUR). La remuneración total del Consejo de Administración aumentó un 14,5% con respecto al ejercicio anterior. Esto se debió principalmente al nombramiento de Samuel Kapsch como miembro del Consejo de Administración a partir del 1 de abril de 2025 y a la consiguiente ampliación del Consejo de dos a tres miembros. La remuneración media anual de un miembro del Consejo de Administración durante el periodo objeto del informe se redujo un 14,1%.

Los gastos en indemnizaciones y pensiones para los miembros del Consejo de Administración ascendieron a 14 k EUR (2024/25: 25 k EUR). En total, esto da lugar a una remuneración total del Consejo de Administración (antes de la compensación con las provisiones) en el ejercicio 2025/26 por un importe de 2 041 k EUR (2024/25: 1 783 k EUR).

El Consejo de Supervisión estuvo compuesto por las siguientes personas en el ejercicio 2025/26:

- Sonja Hammerschmid (presidenta)
- Monika Brodey (vicepresidenta)
- Sonja Wallner
- Martin Fellendorf

Designado por el comité de empresa:

- Christian Windisch
- Robert Kutschera

Se han contabilizado como gastos las retribuciones del Consejo de Supervisión por un importe de 160 000 EUR (2024/25: 142 000 EUR) para los miembros del Consejo de Supervisión.

Al igual que en ejercicios anteriores, no se concedieron anticipos ni préstamos a los miembros del Consejo de Administración ni del Consejo de Supervisión, ni se otorgaron garantías a su favor.

### Propuesta de destino del resultado

El Consejo de Administración propondrá a la Junta General Ordinaria de 2026 no repartir ningún dividendo correspondiente al ejercicio 2025/26 y destinar el beneficio neto a la cuenta de resultados del ejercicio siguiente.

Autorizado para su publicación:

Viena, a 27 de julio de 2026



Georg Kapsch  
Presidente del Consejo  
de Administración



Alfredo Escribá Gallego  
Miembro del Consejo  
de Administración



Samuel Kapsch  
Miembro del Consejo  
de Administración

## ***Declaración de la dirección.***

*De conformidad con el artículo 124, apartado 1, de la Ley de Bolsas de 2018.*

Confirmamos, según nuestro leal saber y entender, que los estados financieros consolidados, elaborados de conformidad con las normas contables aplicables, ofrecen una imagen lo más fiel posible de la situación patrimonial, financiera y de resultados del Grupo, y que el informe de gestión del Grupo describe la evolución de la actividad, los resultados de las operaciones y la situación del Grupo de tal manera que se obtenga una imagen lo más fiel posible de la situación patrimonial, financiera y de resultados del Grupo, y que el informe de gestión del Grupo describe los riesgos e incertidumbres significativos a los que está expuesto el Grupo.

Viena, a 27 de julio de 2026



Georg Kapsch  
Presidente del Consejo  
de Administración



Alfredo Escribá Gallego  
Miembro del Consejo  
de Administración



Samuel Kapsch  
Miembro del Consejo  
de Administración

# **Informe de auditoría.**

## *Informe sobre los estados financieros consolidados.*

### **Conclusión de la auditoría**

Hemos auditado los estados financieros consolidados adjuntos de Kapsch TrafficCom AG, Viena, y sus filiales (el Grupo), que constan del estado del resultado global consolidado, el balance consolidado a 31 de marzo de 2026, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado y el estado de flujos de efectivo consolidado correspondientes al ejercicio que finaliza en dicha fecha, así como de las notas explicativas a los estados financieros consolidados (notas al estado financiero consolidado).

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados cumplen con las disposiciones legales y ofrecen una imagen lo más fiel posible de la situación patrimonial y financiera del Grupo a 31 de marzo de 2026, así como de los resultados y los flujos de efectivo del Grupo correspondientes al ejercicio que finaliza en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) publicadas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB), tal y como deben aplicarse en la UE, y a los requisitos adicionales del artículo 245a de la Ley de Sociedades Mercantiles (UGB).

### **Base del dictamen de auditoría**

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 537/2014 (en lo sucesivo, «Reglamento de la UE») y con los principios austriacos de auditoría de cuentas. Dichos principios exigen la aplicación de las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades con arreglo a estas normas y estándares se describen con más detalle en la sección «Responsabilidades del auditor en la auditoría de los estados financieros consolidados» de nuestro informe de auditoría. Somos independientes del grupo empresarial, de conformidad con la normativa austriaca en materia de derecho de sociedades y deontología profesional, y hemos cumplido con nuestras demás obligaciones profesionales de acuerdo con dichos requisitos. Consideramos que las pruebas de auditoría obtenidas hasta la fecha del informe de auditoría son suficientes y adecuadas para servir de base a nuestro dictamen de auditoría en dicha fecha.

### **Incertidumbres significativas en relación con la continuidad de la empresa**

Nos remitimos a la nota 1.4 «Información sobre la hipótesis de continuidad de la empresa (premisa de continuidad)», en la que se describe que los pasivos a corto plazo, que ascienden a 263 133 k EUR a 31 de marzo de 2026 superan en 28 853 k EUR los activos corrientes, que ascienden a 234 280 k EUR. Tal y como se indica en la nota 24 «Pasivos financieros corrientes y no corrientes», a 31 de marzo de 2026 se incumplieron los ratios financieros acordados contractualmente (covenants), lo que dio lugar a una reclasificación de los correspondientes pasivos por créditos de pasivos financieros a largo plazo a pasivos financieros corrientes a 31 de marzo de 2026, ya que la renuncia de los bancos financiadores al cumplimiento de los indicadores financieros (covenants) no se produjo hasta después de la fecha de cierre del balance, en el marco de un acuerdo de reestructuración de 26 de julio de 2026.

El 1 de julio de 2026 se firmó con los bancos financiadores y los acreedores de los préstamos mediante pagaré un acuerdo de moratoria (Standstill Agreement) hasta el 26 de julio de 2026. Posteriormente, el 26 de julio de 2026 se acordó de forma vinculante un acuerdo sobre la prórroga del acuerdo de moratoria y la refinanciación de los pasivos financieros pendientes, incluidos los préstamos mediante pagaré, hasta el 31 de marzo de 2028.

La firma del acuerdo de moratoria conllevó el nombramiento de un asesor de reestructuración para llevar a cabo una revisión independiente del negocio (Independent Business Review) y elaborar un plan de reestructuración. Además, se encargó a un asesor de reestructuración independiente que supervisara la capacidad de financiación del Grupo, la ausencia de obstáculos para la reestructuración y el cumplimiento de los indicadores financieros (covenants).

La continuidad del grupo depende de la aplicación de las medidas incluidas en la planificación de liquidez actualizada derivada del plan de reestructuración y de la revisión independiente del negocio («Restrukt-IBR»), es decir, en particular, de la consecución de los aumentos de facturación y los ahorros de costes previstos, así como del cierre satisfactorio de la venta de tolltickets GmbH, Alemania, así como de la obtención de líneas de aval adicionales para el negocio a nivel mundial, la liquidación de activos que no forman parte del negocio principal y la capacidad de compensar las desviaciones presupuestarias que se produzcan mediante las contramedidas adecuadas, de modo que se puedan cumplir los indicadores financieros según lo estipulado en el acuerdo de reestructuración de 26 de julio de 2026 (liquidez mínima de 20 MEUR, así como otros dos indicadores que aún debe proponer el asesor de reestructuración y que sean aceptables dentro del margen establecido en el IBR de reestructuración) puedan cumplirse o puedan atenderse los pagos previstos de amortización de créditos.

Tal y como se expone en la nota 1.4 «Información sobre la hipótesis de continuidad de la empresa (hipótesis de continuidad)», existe una incertidumbre significativa que puede suscitar dudas importantes sobre la capacidad del Grupo para continuar sus actividades, si este no aplica con éxito las medidas o no puede garantizar la liquidez adicional necesaria, o si no se pueden cumplir las condiciones suspensivas de la firma del acuerdo de reestructuración del 26 de julio de 2026 (en particular, la obtención de una confirmación del asesor de reestructuración independiente sobre la financiación completa del Grupo, así como la confirmación de la ausencia de obstáculos para la reestructuración). En consecuencia, es posible que el Grupo no esté en condiciones de liquidar o amortizar sus activos y pasivos a 31 de marzo de 2026 en el curso normal de sus actividades, lo que podría dar lugar a una situación de insolvencia.

Nuestra opinión de auditoría no se ve modificada en relación con este hecho.

### **Cuestiones clave de auditoría**

Las cuestiones clave de auditoría son aquellas que, según nuestro criterio profesional, han sido las más significativas para nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del ejercicio. Estas cuestiones se han tenido en cuenta en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y en la formulación de nuestra opinión de auditoría al respecto, y no emitimos una opinión de auditoría separada sobre ellas.

Hemos estructurado nuestra presentación de estas cuestiones clave de auditoría de la siguiente manera:

- Hechos
- Enfoque de auditoría y conclusiones
- Referencia a información adicional

#### **1. Validez de los valores contables de las unidades generadoras de efectivo, incluido el fondo de comercio**

##### **■ Hechos**

En los estados financieros consolidados, en el epígrafe «Activos intangibles» se contabiliza un fondo de comercio por valor de 21.727 k EUR (ejercicio anterior: 22.735 k EUR), que corresponde principalmente a 11.655 k EUR (ejercicio anterior: 11.771 k EUR) a la unidad generadora de efectivo Tolling-Americas y 6.538 k EUR (ejercicio anterior: 7.371 k EUR) a la unidad generadora de efectivo Tolling-APAC. El Grupo realiza una prueba de deterioro (prueba de deterioro según la NIC 36) al menos una vez al año y, además, cuando existen indicios de deterioro. Además, en los estados financieros consolidados a 31 de marzo de 2026 se contabilizan otros activos intangibles por un importe de 5.080 k EUR (ejercicio anterior: 4.401 k EUR) y inmovilizados materiales por un importe de 37.157 k EUR (ejercicio anterior: 43.058 k EUR).

Las pruebas de deterioro se realizan a nivel de las respectivas unidades generadoras de efectivo a las que se asigna el fondo de comercio. En el marco de la prueba de deterioro, se contabiliza un gasto por deterioro del fondo de comercio cuando el valor contable del segmento operativo, en su calidad de unidad generadora de efectivo, supera el importe recuperable correspondiente. Además, se contabiliza un gasto por deterioro del valor cuando el valor contable de un activo o de una unidad generadora de efectivo supera el importe recuperable. El importe recuperable de un activo o de una unidad generadora de efectivo es el mayor de los dos importes entre el valor de uso y el valor razonable menos los costes de venta. A la hora de evaluar si existen indicios de deterioro, deben tenerse en cuenta fuentes de información tanto externas como internas. En este contexto, también se tienen en cuenta las expectativas relativas a la evolución futura del mercado y las hipótesis sobre la evolución de los factores macroeconómicos, así como la evolución prevista de los costes de personal y el impacto del cambio climático en la actividad comercial del segmento. El Grupo determina el valor de uso mediante un método de flujos de caja descontados (método DCF). Además de las previsiones de los flujos de caja futuros («flujos de caja libres») antes de impuestos, la tasa de capitalización (WACC) debe considerarse, en particular, como un elemento que está sujeto a un alto grado de discrecionalidad. El descuento se realiza utilizando el coste medio ponderado del capital de los segmentos operativos o de las unidades generadoras de efectivo del segmento operativo.

En caso de que existan indicios de un posible deterioro del valor y el valor de uso sea inferior a los valores contables de un activo o de una unidad generadora de efectivo, la dirección determina el valor razonable menos los costes de venta del activo, del grupo de activos y de la unidad generadora de efectivo, asignándose el deterioro contable calculado a nivel de la unidad generadora de efectivo a los activos que le pertenecen, hasta un máximo de su respectivo valor razonable menos los costes de enajenación.

En el ejercicio 2025/26, sobre la base de las pruebas de deterioro de valor realizadas en la UGE Tolling-EMEA, se registraron deterioros de valor por un importe de 2.056 k EUR. Estos deterioros se referían, en particular, a determinadas máquinas del inmovilizado material y a activos intangibles para los que no se pudo determinar un valor de mercado. Aunque el déficit contable del valor de uso ascendió a 14 957 k EUR, no fue necesario registrar más pérdidas por deterioro del valor para esta UGE, ya que se aplicó el límite mínimo de valor de la NIC 36.105 como valor razonable menos los costes de enajenación (Fair Value less Costs of Disposal).

En las unidades de negocio Tolling-Américas y Tolling-APAC se han asignado fondos de comercio cuyo mantenimiento del valor viene determinado en gran medida por la evolución del negocio en EE. UU. y Australia, respectivamente. Según la prueba de deterioro del valor, no existe necesidad de reconocer ningún deterioro en las UGE Tolling-Américas y Tolling-APAC, si bien la conservación del valor depende de que se cumpla la planificación empresarial, que prevé volver a ser rentable en el futuro.

La verificación de la recuperabilidad de los valores contables de las unidades generadoras de efectivo, incluido el fondo de comercio, requiere estimaciones significativas por parte de la dirección sobre la evolución futura del mercado y la probabilidad de obtener beneficios de determinados contratos importantes durante el período de planificación. Esto afecta, en particular, a los proyectos de construcción de peajes en el segmento Tolling, en el que la entrada de pedidos es muy volátil y la adjudicación de los proyectos se realiza, por regla general, mediante licitaciones, así como, en el segmento Traffic Management (TM), a la capacidad de generar suficientes proyectos contratados a corto plazo para cubrir la base de costes fijos, lo que suele ir acompañado de ciertos factores de incertidumbre. Asimismo, la determinación de los valores razonables menos los costes de enajenación requiere estimaciones significativas por parte de la dirección. Además, existen márgenes de discrecionalidad considerables en la valoración, en particular en lo que respecta al tipo de interés de descuento y a las hipótesis sobre la renta perpetua. Debido a estas incertidumbres en las estimaciones, existe el riesgo de que el fondo de comercio se sobrevalore en los estados financieros consolidados, por lo que se ha identificado como una cuestión clave de auditoría.

#### ■ Enfoque de auditoría y conclusiones

Hemos evaluado la adecuación de las estimaciones significativas relacionadas con el futuro y de los supuestos significativos utilizados para derivar los flujos de efectivo futuros, así como si el modelo de cálculo utilizado cumple los requisitos de la NIC 36. Para ello, se ha contado en algunos casos con la participación de expertos internos en valoración.

En el marco de nuestra auditoría, y con la colaboración de nuestros especialistas en valoración, hemos adquirido en primer lugar un conocimiento del sistema de planificación, el proceso de planificación y el modelo de planificación, así como de la prueba de deterioro del valor (identificación y definición de las unidades generadoras de efectivo, determinación del importe recuperable, análisis del deterioro del valor, determinación del tipo de descuento y de la tasa de crecimiento, así como del modelo de cálculo).

Hemos comprobado si las hipótesis utilizadas en las cuentas de planificación se ajustan a la planificación elaborada por el Consejo de Administración y aprobada por el Consejo de Supervisión. Hemos analizado, evaluado críticamente y debatido con la dirección los principales factores que determinan la evolución futura (crecimiento de la cifra de negocios, margen de resultado, evolución del capital circulante, planificación de inversiones), así como los principales riesgos de posibles desviaciones respecto a las hipótesis de planificación. Los parámetros utilizados para determinar un tipo de interés de descuento adecuado al riesgo y las hipótesis relativas a la tasa de crecimiento a largo plazo se han verificado con datos externos del mercado y del sector, y se ha comprobado matemáticamente el modelo de cálculo. Además, hemos evaluado los análisis elaborados por la dirección para determinar los respectivos valores razonables de los activos de la unidad de negocio Tolling-EMEA, con la participación de especialistas en valoración, y los hemos comparado con los respectivos valores contables. Asimismo, hemos evaluado la adecuación de la información incluida en el anexo relativa a la prueba de deterioro del valor. Esto incluyó, en particular, la evaluación y el recálculo de los análisis de sensibilidad que se realizaron para evaluar el riesgo de posibles desviaciones respecto a las hipótesis de ingresos y resultados, así como respecto a las tasas de descuento y las tasas de crecimiento utilizadas.

El modelo de valoración utilizado por la sociedad es adecuado para llevar a cabo una prueba de deterioro del valor conforme a las NIIF (prueba de deterioro según la NIC 36). Las hipótesis y los parámetros de valoración en los que se basa la valoración son razonables. La información que debe figurar en el anexo, tal y como exige la NIC 36, está completa.

## ■ Referencia a información adicional

Se puede encontrar información adicional sobre esta cuestión clave de auditoría en las notas del balance consolidado, en las notas 12 «Inmovilizado material», 13 «Activos intangibles» y 35.6.1 «Fondo de comercio», dentro de la sección 35 «Políticas contables y de valoración».

## 2. Estimaciones y supuestos en el reconocimiento de ingresos en la contabilización de proyectos de construcción

### ■ Hechos

Una parte significativa de los ingresos por ventas y de las aportaciones al resultado del Grupo registradas durante el ejercicio procede de la implantación de sistemas de peaje (peaje) y de la implantación de sistemas para la gestión del tráfico y el comportamiento de la movilidad (gestión del tráfico).

En el ejercicio 2025/26, de los ingresos totales por ventas de 430 569 k EUR (ejercicio anterior: 530 316 k EUR), se obtuvieron ingresos por ventas por valor de 158 226 k EUR (ejercicio anterior: 161 448 k EUR) procedentes de la implantación de sistemas de peaje y de gestión del tráfico. Los activos contractuales no corrientes y corrientes derivados de contratos con clientes a 31 de marzo de 2026 ascienden a 46 082 k EUR (ejercicio anterior: 73 884 k EUR) y los pasivos contractuales no corrientes y corrientes derivados de contratos con clientes a 42 055 k EUR (ejercicio anterior: 52 315 k EUR). Además, se han constituido provisiones para pérdidas inminentes por un importe de 5 864 k EUR (ejercicio anterior: 15 513 k EUR) con el fin de cubrir las pérdidas futuras previstas derivadas de la ejecución posterior de los proyectos.

A la hora de contabilizar los proyectos de construcción, el Grupo reconoce los ingresos según la NIIF 15 en función del grado de finalización, que se calcula a partir de la relación entre los costes ya incurridos y los costes totales estimados para el encargo correspondiente. Esto requiere una evaluación y actualización continuas de los costes derivados de los encargos, así como de los riesgos relacionados con la ejecución del proyecto, que pueden derivarse de problemas técnicos, retrasos o dificultades con subcontratistas u otras condiciones externas y que influyen en el margen del encargo. Además, estos proyectos también pueden dar lugar a indemnizaciones por daños y perjuicios o sanciones contractuales, que deben tenerse en cuenta en la evaluación del proyecto y que requieren una valoración de los riesgos. En algunos contratos se acuerda, además, una contraprestación variable incluida en el precio de la transacción, lo que también da lugar a estimaciones. Gran parte de los encargos del Grupo son, por lo general, encargos individuales técnicamente complejos, cada uno de los cuales se rige por condiciones específicas y que, por lo tanto, deben evaluarse de forma individual en lo que respecta al reconocimiento de ingresos y a los riesgos del proyecto.

Debido a los impactos materiales de los proyectos, especialmente durante la fase de construcción, sobre la situación patrimonial, financiera y de resultados del Grupo, y de las estimaciones significativas que conlleva la contabilización de estos encargos, existe el riesgo de que los ingresos procedentes de los proyectos de construcción y, por consiguiente, el resultado del Grupo y las partidas del balance relacionadas con los proyectos se presenten de forma significativamente errónea, por lo que se ha identificado como una cuestión clave de auditoría.

### ■ Enfoque de auditoría y conclusiones

En el marco de nuestro enfoque de auditoría basado en el riesgo, hemos adquirido un conocimiento del proceso de reconocimiento de ingresos y de los controles internos, y hemos verificado la eficacia de determinados controles internos clave. Esto se ha centrado principalmente en los controles internos, tanto automáticos como manuales, relacionados con la aprobación del cálculo del coste del encargo al formalizar nuevos contratos, así como con la aprobación del cálculo a posteriori en curso. Hemos auditado los controles relativos al sistema informático «Revenue Engine», utilizado en todo el grupo para el reconocimiento de ingresos según la NIIF 15. Hemos verificado, mediante muestreos, el cálculo correcto de los ingresos en función del grado de finalización. Para una selección de muestras, hemos consultado las solicitudes de proyectos, los contratos con los clientes, las actas del Consejo de Supervisión, la herramienta de presupuestación de proyectos y los desgloses detallados de costes, y hemos mantenido conversaciones con los gestores de proyectos y la dirección sobre el desarrollo de los proyectos, los riesgos de los mismos y las hipótesis de planificación. A la hora de evaluar la adecuación de las estimaciones, prestamos especial atención a la verificación de la actualización periódica de los supuestos de planificación, en particular en lo que respecta a los costes previstos de los pedidos hasta su finalización y al margen previsto del proyecto. Para ello, solicitamos y cotejamos los pedidos o los contratos, tanto para los ingresos reales como para los previstos. Hemos verificado la adecuación de la información sobre las incertidumbres de las estimaciones y hemos comprobado el cálculo de los datos de sensibilidad en caso de una variación del 10 % en el margen previsto (margen de contribución) de los proyectos.

Los métodos de valoración aplicados y las hipótesis subyacentes para el reconocimiento de ingresos de los proyectos de construcción son razonables. La información exigida en el anexo por la NIIF 15 está completa.

#### ■ Referencia a información adicional

La información del Grupo sobre la reconocimiento de ingresos se encuentra en la nota 1.5.1 «Reconocimiento de ingresos en los contratos con clientes», en la nota 2 «Información por segmentos», en las notas 20 «Activo contractual y pasivos contractuales», 27 «Provisiones», así como en la nota 35.3 «Reconocimiento de ingresos» de la sección 35 «Políticas contables».

### 3. Contabilización de activos por impuestos diferidos.

#### ■ Hechos

En los estados financieros consolidados se registran activos por impuestos diferidos por un importe de 47 412 k EUR (ejercicio anterior: 53 359 k EUR), de los cuales 44 390 k EUR (ejercicio anterior: 44 872 k EUR) corresponden fundamentalmente a pérdidas fiscales acumuladas. El Grupo reconoce activos por impuestos diferidos en la medida en que sea probable que existan beneficios imponibles futuros contra los que puedan compensarse las diferencias temporales y las pérdidas fiscales acumuladas no utilizadas. En caso de historial de pérdidas, los activos por impuestos diferidos sobre las pérdidas fiscales acumuladas solo se capitalizan en la medida en que existan indicios sustanciales y convincentes de que, teniendo en cuenta la posible limitación temporal de la utilización de dichas pérdidas fiscales acumuladas, se dispondrá en el futuro de un resultado imponible suficiente. El horizonte de planificación a este respecto es de seis años.

La revisión del reconocimiento de los impuestos diferidos requiere estimaciones significativas por parte de la dirección sobre la evolución futura del mercado y del negocio, así como sobre la probabilidad de obtener beneficios de determinados pedidos importantes durante el período de planificación, lo que suele conllevar ciertos factores de incertidumbre. Debido a estas incertidumbres en las estimaciones, existe el riesgo de que, en los estados financieros consolidados, se haya valorado en exceso el activo por impuestos diferidos, por lo que se ha identificado como una cuestión clave de auditoría.

#### ■ Enfoque de auditoría y conclusiones

Hemos comprobado si las hipótesis utilizadas en las previsiones coinciden con la planificación plurianual elaborada por el Consejo de Administración y aprobada por el Consejo de Supervisión, y hemos analizado y evaluado críticamente los factores clave para la evolución futura (crecimiento de la facturación, margen de beneficio, planificación de inversiones). Además, hemos analizado y evaluado críticamente los ajustes realizados en el resultado fiscal previsto, que también tiene en cuenta futuros efectos puntuales positivos con indicios sustanciales. Se ha verificado matemáticamente el modelo de cálculo y se han cotejado los tipos impositivos utilizados con fuentes externas. En la medida en que existe un historial de pérdidas, se ha evaluado, en particular, si existen indicios sustanciales y convincentes de que se dispondrá de un resultado imponible suficiente contra el que puedan compensarse las pérdidas fiscales no utilizadas. Además, hemos evaluado la adecuación de la información incluida en el anexo relativa a los activos por impuestos diferidos. Esto incluyó, en particular, los análisis de sensibilidad que se realizaron para evaluar el riesgo de posibles desviaciones en las hipótesis sobre los resultados.

El modelo utilizado por la sociedad es adecuado para contabilizar los activos por impuestos diferidos de conformidad con la NIC 12. Las hipótesis en las que se basa la valoración son razonables. La información que debe figurar en el anexo, tal y como exige la NIC 12, está completa.

#### ■ Referencia a información adicional

La información del Grupo sobre los impuestos diferidos se encuentra en la nota 1.5.3. «Contabilización de activos por impuestos diferidos», nota 10 «Impuestos sobre las ganancias», nota 17 «Activos y pasivos por impuestos diferidos» y nota 35.16 «Impuestos corrientes y diferidos» en la sección 35 «Políticas contables».

### 4. Cumplimiento de los compromisos financieros (financial covenants) según el acuerdo de financiación, el acuerdo de moratoria (Standstill Agreement) y el anexo al acuerdo de reestructuración

#### ■ Hechos

La evolución desfavorable de la actividad durante el ejercicio 2025/26 ha dado lugar a que, a la fecha de cierre del balance, el 31 de marzo de 2026, la sociedad no haya cumplido los indicadores financieros (covenants) acordados en el contrato de financiación (ratio de fondos propios inferior al 22,5%; relación entre deuda neta y EBITDA superior

a 3,75). Dado que, a la fecha de cierre del balance, los bancos financiadores no habían renunciado al cumplimiento de los indicadores financieros (covenants), los pasivos financieros afectados se contabilizaron en su totalidad como pasivos a corto plazo.

Para estabilizar la situación de la sociedad, el 1 de julio de 2026 se firmó un acuerdo de moratoria (Standstill Agreement) con los bancos financiadores y los acreedores del préstamo mediante pagaré. Mediante este acuerdo, se aplazaron hasta el 26 de julio de 2026 todas las deudas vencidas y por vencer derivadas de los contratos de financiación (amortizaciones, pero no pagos de intereses, costes ni comisiones). Esto afecta a los pasivos financieros pendientes a la fecha de cierre del balance, el 31 de marzo de 2026, por un importe de 99,2 MEUR (de los cuales, préstamo mediante pagaré: 8,7 MEUR). Mediante un acta de 26 de julio de 2026 y por resolución de las entidades financieras, el acuerdo de moratoria se prorrogó hasta el 30 de septiembre de 2026.

Además, el 26 de julio de 2026, el Consejo de Administración firmó con las entidades de crédito financiadoras y los acreedores de préstamos mediante pagaré un acta relativa al acuerdo de reestructuración, que prevé, en esencia, las siguientes disposiciones:

- Continuación y prórroga del acuerdo de moratoria hasta el 31 de marzo de 2028
- Suspensión de los indicadores financieros (covenants) mientras dure el acuerdo de reestructuración, así como renuncia a hacer valer el incumplimiento de los covenants financieros existentes o que se produzca hasta la finalización del acuerdo de reestructuración (waiver)
- Aplicación de medidas de reestructuración operativa de acuerdo con un plan de reestructuración, con el apoyo de un asesor de reestructuración («Restrukt-IBR») y bajo la supervisión de un asesor de reestructuración independiente
- Cláusulas financieras (liquidez mínima de 20 millones de euros, así como otros dos indicadores que deberá proponer el asesor de reestructuración y que sean aceptables dentro del margen establecido por el «Restrukt-IBR»); y
- Esta estipulación es vinculante en el sentido del artículo 885 del Código Civil austriaco (ABGB), pero está sujeta a una condición suspensiva consistente en (i) la presentación del plan de reestructuración definitivo, (ii) la presentación del Restukt-IBR definitivo y las previsiones de continuidad de la empresa que sean necesarias en cada caso, siempre que del Restukt-IBR se derive la necesidad de elaborar dichas previsiones, (iii) la presentación de una confirmación de la financiación completa y de la ausencia de obstáculos para la reestructuración, (iv) la prueba de la vigencia del encargo al asesor de reestructuración y al asesor de reestructuración independiente, (v) la constitución y vigencia de las garantías, (vi) la confirmación del OeKB, (vii) el pago de los honorarios de los asesores bancarios y jurídicos

Debido a los impactos materiales de estos acuerdos en la situación patrimonial, financiera y de resultados, así como en la hipótesis de continuidad de la actividad (Going Concern) del Grupo, hemos identificado este hecho como una cuestión clave de auditoría (Key Audit Matter).

#### ■ Enfoque de auditoría y conclusiones

Hemos evaluado la representación contable del incumplimiento de los indicadores financieros para comprobar su conformidad con los requisitos de la NIIF 9, en particular en lo que respecta a la contabilización de los pasivos financieros afectados como pasivos a corto plazo. Hemos evaluado las repercusiones resultantes en la situación patrimonial, financiera y de resultados, así como en la hipótesis de continuidad de la sociedad y del grupo empresarial, y, en este contexto, hemos analizado la planificación empresarial integrada, así como el plan de reestructuración elaborado por la dirección y los asesores de reestructuración y la revisión independiente del negocio («Restrukt-IBR») como base de la evaluación de la continuidad de la empresa, con la participación de especialistas internos en reestructuración. Además, hemos evaluado si es suficientemente probable que se cumplan las condiciones suspensivas para la entrada en vigor del acuerdo de reestructuración o si este es vinculante.

Hemos evaluado la adecuación y la exhaustividad de la información facilitada por el Consejo de Administración en los estados financieros consolidados en relación con los indicadores financieros, la refinanciación y la continuidad de la empresa. Asimismo, hemos examinado las condiciones de la formalización del acuerdo de reestructuración y hemos evaluado el cumplimiento (futuro) por parte de la sociedad de los requisitos establecidos en el mismo, incluidos los indicadores financieros, los plazos y las obligaciones recientemente acordados.

Con el anexo al acuerdo de reestructuración de 26 de julio de 2026, la contabilización bajo el supuesto de la continuidad del grupo es adecuada, aunque exista una incertidumbre significativa sobre la continuidad del grupo, tal y como se explica en la nota 1.4 «Información sobre el supuesto de continuidad de la empresa (premisa de continuidad)». La presentación de los pasivos financieros y la información correspondiente en la nota explicativa son adecuadas.

## ■ Referencia a información adicional

Remitimos a la información del Grupo sobre el cumplimiento de los convenios financieros y los acuerdos de financiación, que se encuentra en la nota 1.4 «Información sobre la hipótesis de continuidad de la empresa (hipótesis de continuidad)» y en la nota 24. «Pasivos financieros corrientes y no corrientes», nota 33.3 «Riesgo de liquidez», nota 34. «Gestión del capital» en la nota 35 «Métodos de contabilización y valoración», así como en la nota 37 «Hechos posteriores al cierre del balance».

## Otra información

La dirección es responsable de la otra información. La otra información incluye toda la información contenida en el informe de gestión, salvo los estados financieros consolidados, el informe de gestión consolidado y el informe de auditoría.

Nuestra opinión de auditoría sobre los estados financieros consolidados no se extiende a esta otra información, y no ofrecemos ningún tipo de garantía al respecto.

En el marco de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados, tenemos la responsabilidad de leer esta otra información y evaluar si presenta discrepancias significativas con respecto a los estados financieros consolidados o a los conocimientos que hemos obtenido durante la auditoría, o si parece estar falseada de cualquier otra forma.

Si, sobre la base de los trabajos realizados en relación con la otra información obtenida antes de la fecha del informe de auditoría, llegáramos a la conclusión de que existe una tergiversación significativa de dicha información, estamos obligados a informar de ello. A este respecto, no tenemos nada que señalar.

## Responsabilidades de la dirección y del Comité de Auditoría respecto a los estados financieros consolidados

La dirección es responsable de la elaboración de los estados financieros consolidados y de que estos reflejen, de la forma más fiel posible, la situación patrimonial, financiera y de resultados del Grupo, de conformidad con las NIIF, tal y como deben aplicarse en la UE, y con los requisitos adicionales del artículo 245a del Código Mercantil austriaco (UGB). Asimismo, la dirección es responsable de los controles internos que consideren necesarios para permitir la elaboración de los estados financieros consolidados que no contengan incorrecciones materiales debidas a fraudes o errores.

Al elaborar los estados financieros consolidados, la dirección es responsable de evaluar la capacidad del Grupo para continuar con su actividad empresarial, de indicar, en su caso, los hechos relacionados con la continuidad de las actividades empresariales, así como de aplicar el principio contable de la continuidad de las actividades empresariales, salvo que la dirección tenga la intención de liquidar el Grupo o de cesar en las actividades empresariales, o no disponga de una alternativa realista a ello.

El Comité de Auditoría es responsable de supervisar el proceso de elaboración de las cuentas del Grupo.

## Responsabilidades del auditor en la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable sobre si los estados financieros consolidados, en su conjunto, están exentos de incorrecciones materiales debidas a fraudes o errores, y emitir un informe de auditoría que incluya nuestro dictamen de auditoría. La seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no una garantía de que una auditoría realizada de conformidad con el Reglamento de la UE y con los principios austriacos de auditoría de cuentas, que exigen la aplicación de las Normas Internacionales de Auditoría (ISA), detecte siempre una incorrección significativa, en caso de que exista. Las distorsiones pueden deberse a fraudes o a errores, y se consideran significativas cuando, individualmente o en su conjunto, cabe esperar razonablemente que influyan en las decisiones económicas que tomen los usuarios sobre la base de los estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría de cuentas de conformidad con el Reglamento de la UE y con los principios austriacos de auditoría de cuentas, que exigen la aplicación de las NIA, ejercemos nuestro criterio profesional y mantenemos una actitud crítica a lo largo de toda la auditoría.

Además, se aplica lo siguiente:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrecciones materiales debidas a fraudes o errores en las cuentas anuales, planificamos y llevamos a cabo procedimientos de auditoría en respuesta a dichos riesgos, y obtenemos pruebas de auditoría suficientes y adecuadas para servir de base a nuestro dictamen de auditoría. El riesgo de que no se detecten incorrecciones materiales derivadas de fraudes es mayor que el derivado de errores, ya que los fraudes pueden incluir la colusión, la falsificación, la omisión intencionada de información, las declaraciones engañosas o la elusión de los controles internos.
- Nos formamos una idea de los controles internos relevantes para la auditoría de las cuentas anuales con el fin de planificar procedimientos de auditoría que sean adecuados dadas las circunstancias, pero no con el objetivo de emitir un juicio sobre la eficacia de los controles internos del Grupo.
- Evaluamos la idoneidad de los criterios contables aplicados por la dirección, así como la razonabilidad de los valores estimados presentados por la dirección en la contabilidad y de la información relacionada con ellos.
- Extraemos conclusiones sobre la idoneidad de la aplicación por parte de la dirección del principio contable de continuidad de las actividades empresariales, así como, sobre la base de las pruebas de auditoría obtenidas, sobre si existe una incertidumbre significativa relacionada con hechos o circunstancias que puedan suscitar dudas sustanciales sobre la capacidad del Grupo para continuar con sus actividades empresariales. En caso de que lleguemos a la conclusión de que existe una incertidumbre significativa, estamos obligados a señalar en nuestro informe de auditoría la información correspondiente que figura en los estados financieros consolidados o, si dicha información es inadecuada, a modificar nuestra opinión de auditoría. Basamos nuestras conclusiones en la base de la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. No obstante, acontecimientos o circunstancias futuros podrían dar lugar a que el Grupo dejara de continuar con sus actividades empresariales.
- Evaluamos la presentación general, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluidas las notas explicativas, así como si dichos estados reflejan las operaciones y los acontecimientos subyacentes de tal manera que se obtenga una imagen lo más fiel posible.
- Planificamos y llevamos a cabo la auditoría de los estados financieros consolidados con el fin de obtener pruebas de auditoría suficientes y adecuadas sobre la información financiera de las entidades o áreas de negocio del Grupo, como base para emitir un dictamen de auditoría sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la dirección, la supervisión y la revisión de las actividades de auditoría realizadas a efectos de la auditoría de las cuentas anuales consolidadas. Asumimos la responsabilidad exclusiva de nuestro dictamen de auditoría.

Mantenemos un diálogo con el Comité de Auditoría, entre otras cosas, sobre el alcance y el calendario previstos de la auditoría de las cuentas anuales, así como sobre las constataciones de auditoría significativas, incluidas las posibles deficiencias significativas en los controles internos que detectemos durante nuestra auditoría de las cuentas anuales.

Asimismo, presentamos al Comité de Auditoría una declaración en la que confirmamos que hemos cumplido los requisitos de conducta profesional pertinentes en materia de independencia, y le informamos de todas las relaciones y demás circunstancias de las que pueda suponerse razonablemente que afectan a nuestra independencia y, en su caso, a las medidas adoptadas para eliminar las amenazas o a las medidas de protección aplicadas.

De entre los hechos sobre los que hemos informado al Comité de Auditoría, determinamos aquellos que han sido más significativos para la auditoría de los estados financieros consolidados del ejercicio y que, por lo tanto, constituyen las cuestiones clave de auditoría. Describimos estos hechos en nuestro informe de auditoría, salvo que la legislación u otras disposiciones legales impidan su divulgación pública o que, en casos extremadamente excepcionales, determinemos que un hecho no debe incluirse en nuestro informe de auditoría porque cabe esperar razonablemente que las consecuencias negativas de dicha divulgación superen sus beneficios para el interés público.

## Otros requisitos legales y normativos

### Informe sobre el informe de gestión del grupo

De conformidad con la normativa austriaca en materia de derecho de sociedades, el informe de gestión del grupo debe ser objeto de una revisión para comprobar si concuerda con los estados financieros consolidados y si se ha elaborado de acuerdo con los requisitos legales vigentes. En cuanto a la declaración no financiera consolidada incluida en el informe de gestión del grupo, es nuestra responsabilidad verificar si se ha elaborado, leerla y evaluar si dicha otra información presenta discrepancias significativas con respecto a los estados financieros consolidados o a los conocimientos que hemos obtenido durante la auditoría, o si parece estar falseada de cualquier otra forma.

La dirección es responsable de la elaboración del informe de gestión del grupo de conformidad con la normativa austriaca en materia de derecho de sociedades.

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con los principios profesionales aplicables a la auditoría del informe de gestión del grupo.

#### *Conclusión*

En nuestra opinión, el informe de gestión del grupo se ha elaborado de conformidad con los requisitos legales vigentes, contiene información veraz con arreglo al artículo 243a del Código de Sociedades Mercantiles (UGB) y concuerda con los estados financieros consolidados.

#### *Declaración*

A la luz de la información obtenida durante la auditoría de los estados financieros consolidados y del conocimiento adquirido sobre el grupo y su entorno, no se han detectado errores significativos en la memoria de gestión del grupo.

#### *Anexo*

En cuanto a la incertidumbre significativa relativa a la continuidad de la empresa, nos remitimos a la sección «1. Evolución de la actividad y situación económica» del informe de gestión del grupo, que describe el análisis de la situación del grupo. Asimismo, nos remitimos a la sección «2. Evolución prevista y riesgos», que aborda la evolución prevista del grupo y las explicaciones sobre el riesgo de liquidez y el riesgo de continuidad de la empresa que figuran en el informe de gestión del grupo.

#### **Información adicional con arreglo al artículo 10 del Reglamento de la UE**

Fuimos elegidos auditores por la Junta General celebrada el 3 de septiembre de 2025. El Consejo de Supervisión nos designó el 31 de octubre de 2025. Somos auditores de las cuentas consolidadas de forma ininterrumpida desde el ejercicio 2006.

Declaramos que el dictamen de auditoría que figura en la sección «Informe sobre los estados financieros consolidados» es coherente con el informe adicional dirigido al Comité de Auditoría, de conformidad con el artículo 11 del Reglamento de la UE.

Declaramos que no hemos prestado ningún servicio no relacionado con la auditoría que esté prohibido (artículo 5, apartado 1, del Reglamento de la UE) y que, al realizar la auditoría de las cuentas anuales, hemos preservado nuestra independencia respecto a la sociedad auditada.

#### **Auditor responsable del encargo**

El auditor responsable de la auditoría de cuentas es el Sr. Frédéric Vilain.

Viena

27 de julio de 2026

PwC Wirtschaftsprüfung GmbH

Frédéric Vilain

Auditor

La publicación o difusión de los estados financieros consolidados junto con nuestro informe de auditoría solo podrá realizarse en la versión que hayamos certificado. Este informe de auditoría se refiere exclusivamente a los estados financieros consolidados completos en lengua alemana, incluido el informe de gestión del grupo. Para versiones diferentes, deberán respetarse las disposiciones del artículo 281, apartado 2, del Código de Comercio austriaco (UGB).

# ***Declaración de garantía del auditor independiente.***

Hemos llevado a cabo una auditoría para obtener una seguridad limitada sobre la información consolidada en materia de sostenibilidad de Kapsch TrafficCom AG, Viena, incluida en la sección «declaración de sostenibilidad» del informe de gestión del grupo, correspondiente al ejercicio que finaliza el 31 de marzo de 2026.

## **Evaluación resumida basada en una auditoría con garantía limitada**

Sobre la base de los procedimientos de auditoría que hemos llevado a cabo y de las pruebas obtenidas, no hemos tenido conocimiento de ningún hecho que nos lleve a suponer que la información consolidada sobre sostenibilidad incluida en el informe de gestión del grupo, en la sección «Declaración de sostenibilidad», no se ajuste, en todos los aspectos significativos, a los requisitos del artículo 29 bis de la Directiva 2013/34/UE, incluido:

- la conformidad con las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (en lo sucesivo, «ESRS»), incluida la aplicación del procedimiento para determinar la información que debe comunicarse con arreglo a las ESRS (en lo sucesivo, «procedimiento de análisis de materialidad»), y su presentación en la sección «Descripción del procedimiento para determinar y evaluar los impactos materiales, riesgos y oportunidades materiales (IRO-1)», y
- el cumplimiento de los requisitos de información establecidos en el artículo 8 del Reglamento sobre Taxonomía de la UE (en lo sucesivo, «Reglamento sobre Taxonomía de la UE»).

## **Base de la evaluación resumida**

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría con un nivel de seguridad limitado, de conformidad con las disposiciones legales y los principios profesionales austriacos aplicables a otras auditorías y dictámenes complementarios. En una auditoría destinada a obtener un nivel de seguridad limitado, los procedimientos de auditoría realizados son menos exhaustivos en comparación con los de una auditoría destinada a obtener un nivel de seguridad suficiente, por lo que, en consecuencia, se obtiene un nivel de seguridad de auditoría menor.

Nuestras responsabilidades con arreglo a estas normas y estándares se describen con más detalle en la sección «Responsabilidades del auditor de la información consolidada sobre sostenibilidad» de nuestro informe de aseguramiento.

Somos independientes del Grupo, de conformidad con las normas profesionales austriacas, y hemos cumplido con el resto de nuestras obligaciones profesionales de acuerdo con dichos requisitos.

Nuestra firma de auditoría está sujeta a las disposiciones de la KSW-PRL 2022, que se ajusta en lo esencial a los requisitos de la ISQM 1, y aplica un sistema integral de gestión de la calidad, que incluye directrices y procedimientos documentados para el cumplimiento de los requisitos éticos, las normas profesionales y los requisitos legales y reglamentarios vigentes.

Consideramos que las pruebas de auditoría obtenidas por nosotros hasta la fecha de la declaración de aseguramiento son suficientes y adecuadas para servir de base a nuestra valoración resumida a dicha fecha.

## **Otra información**

La dirección es responsable de la otra información. La otra información incluye toda la información contenida en los estados financieros consolidados y en el informe de gestión consolidado, así como en el informe financiero anual y el informe consolidado, con excepción de la «declaración de sostenibilidad» y de nuestra declaración de aseguramiento.

Nuestra valoración resumida sobre la información consolidada en materia de sostenibilidad incluida en el informe de gestión del grupo, en la sección «Declaración de sostenibilidad», no se extiende a esta otra información, y no ofrecemos ningún tipo de garantía al respecto.

En el marco de nuestra auditoría de la información consolidada sobre sostenibilidad incluida en el informe de gestión del grupo, en la sección «Declaración de sostenibilidad», tenemos la responsabilidad de leer esta otra información y evaluar si presenta discrepancias significativas con respecto a la información sobre sostenibilidad incluida en el informe de gestión del grupo, en la sección «Declaración de sostenibilidad» del informe de gestión consolidado, o

con respecto a los conocimientos que hemos obtenido durante nuestra auditoría con un grado de certeza limitado, o si parece presentar de otro modo una tergiversación significativa. En caso de que, sobre la base de los trabajos que hemos realizado, lleguemos a la conclusión de que existe una tergiversación significativa de esta otra información, estamos obligados a informar de este hecho. No tenemos nada que comunicar al respecto.

### **Responsabilidades de la dirección**

La dirección es responsable de la elaboración de la declaración de sostenibilidad, incluido el desarrollo y la aplicación del procedimiento de análisis de materialidad de conformidad con los requisitos y normas vigentes. Esta responsabilidad incluye

- la identificación de los impactos reales y potenciales, así como de los riesgos y oportunidades relacionados con los aspectos de sostenibilidad, y la evaluación de la materialidad de dichos impactos, riesgos y oportunidades,
- la elaboración de la información sobre sostenibilidad incluida en el informe de gestión del Grupo, en la sección «Declaración de sostenibilidad», cumpliendo los requisitos del artículo 29 bis de la Directiva 2013/34/UE, incluida la conformidad con los ESRS,
- la inclusión de información en la declaración de sostenibilidad de conformidad con el Reglamento sobre Taxonomía de la UE, así como
- el diseño, la implementación y el mantenimiento de controles internos que la dirección considere pertinentes para permitir la elaboración de la información sobre sostenibilidad incluida en el informe de gestión del grupo, en la sección «declaración de sostenibilidad», que esté exenta de incorrecciones materiales debidas a fraudes o errores, así como la realización del procedimiento de análisis de materialidad de conformidad con los requisitos de las ESRS.

Esta responsabilidad abarca, además, la selección y aplicación de métodos adecuados para la elaboración de informes de sostenibilidad, así como la formulación de hipótesis y estimaciones sobre datos concretos de sostenibilidad que sean adecuados dadas las circunstancias.

### **Limitaciones inherentes a la elaboración de la declaración de sostenibilidad**

La presentación de información sobre aspectos de sostenibilidad de conformidad con las ESRS requiere el uso de información procedente de la cadena de valor del Grupo, a la que solo se tiene acceso de forma limitada. Por lo tanto, la dirección debe recurrir a datos e información de terceros, así como realizar suposiciones y estimaciones, en el marco del análisis de materialidad y para determinar los parámetros que se divulgan en la información sobre sostenibilidad. Por lo tanto, dichos parámetros están sujetos a incertidumbres considerables, tal y como se describe en la sección «Información relativa a circunstancias concretas (BP-2)», en el apartado «Estimaciones».

A la hora de informar sobre datos prospectivos, la sociedad está obligada a elaborar dicha información prospectiva sobre la base de hipótesis divulgadas sobre acontecimientos que podrían producirse en el futuro, así como en posibles medidas futuras del Grupo. Es probable que se produzcan desviaciones, ya que, con frecuencia, los acontecimientos esperados no se producen tal y como se había previsto.

A la hora de determinar la información que debe facilitarse de conformidad con el Reglamento sobre Taxonomía de la UE, la dirección está obligada a interpretar conceptos jurídicos indeterminados. Los conceptos jurídicos indeterminados pueden interpretarse de diversas maneras, incluso en lo que respecta a la conformidad jurídica de su interpretación, y, por consiguiente, están sujetos a incertidumbres.

En la presentación de informes sobre emisiones de gases de efecto invernadero, la base científica desempeña un papel decisivo. Sin embargo, esto también puede plantear retos, especialmente a la hora de determinar los factores de emisión, sobre todo cuando dichos factores son necesarios para combinar las emisiones de distintos gases y expresarlas en una unidad de medida uniforme, como, por ejemplo, los equivalentes de CO<sub>2</sub>. Por lo tanto, los conocimientos científicos incompletos pueden dar lugar a incertidumbres en la presentación de informes.

### **Responsabilidades del auditor de la información consolidada sobre sostenibilidad**

Nuestra tarea consiste en planificar y llevar a cabo una auditoría para obtener una seguridad limitada sobre si el informe de sostenibilidad consolidado incluido en el informe de gestión del grupo, en la sección «Declaración de sostenibilidad», incluido el procedimiento de análisis de materialidad allí descrito y la información presentada de

conformidad con el Reglamento sobre Taxonomía de la UE, está exento de incorrecciones materiales, ya sean debidas a fraudes o a errores, y de emitir al respecto un informe que contenga nuestra valoración resumida. Las inexactitudes pueden deberse a fraudes o a errores, y se consideran significativas cuando, individualmente o en su conjunto, cabe esperar razonablemente que influyan en las decisiones que tomen los usuarios basadas en la declaración de sostenibilidad.

A lo largo de toda la auditoría con seguridad limitada, ejercemos nuestro criterio profesional y mantenemos una actitud crítica.

Entre nuestras responsabilidades se incluyen:

- la realización de procedimientos de auditoría basados en el riesgo, incluida la obtención de una comprensión de los controles internos relevantes para el encargo, con el fin de identificar declaraciones en las que sea probable que existan incorrecciones significativas, ya sea por fraude o por errores, sin que ello tenga por objeto emitir una valoración resumida sobre la eficacia de los controles internos del Grupo, y
- el desarrollo y la realización de procedimientos de auditoría relacionados con la información contenida en el informe de sostenibilidad en la que sea probable que existan inexactitudes significativas.

El riesgo de que no se detecten declaraciones erróneas significativas derivadas de fraudes es mayor que el de aquellas derivadas de errores, ya que los fraudes pueden incluir la colusión, la falsificación, la omisión intencionada de información, las declaraciones engañosas o la elusión de los controles internos.

## **Resumen de los trabajos realizados**

Una revisión para obtener una seguridad limitada requiere la realización de procedimientos de revisión destinados a obtener pruebas sobre la información de sostenibilidad incluida en el informe de gestión del grupo, en la sección «declaración de sostenibilidad». La naturaleza, el momento y el alcance de los procedimientos de auditoría seleccionados dependen del criterio profesional, incluida la identificación de la información de la declaración de sostenibilidad en la que sea probable que existan tergiversaciones significativas, ya sea por fraude o por error.

Al llevar a cabo nuestra auditoría para obtener una seguridad limitada en relación con la información sobre sostenibilidad incluida en el informe de gestión del grupo, en la sección «declaración de sostenibilidad», procedemos de la siguiente manera:

- Nos familiarizamos con el procedimiento de análisis de materialidad, en particular mediante:
  - entrevistas para comprender las fuentes de la información utilizada por la dirección; y
  - la revisión de la documentación interna del proceso; y
- Evaluamos si, sobre la base de las pruebas obtenidas en el marco de nuestros procedimientos de auditoría, el procedimiento de análisis de materialidad se ajusta a los requisitos de las ESRS y a la descripción del proceso que figura en la nota «Descripción del procedimiento para la identificación y evaluación de los impactos materiales, riesgos y oportunidades (IRO-1)».
- Evaluamos si toda la información relevante identificada mediante el procedimiento de análisis de materialidad se ha incluido en la declaración de sostenibilidad.
- Nos familiarizamos con los procedimientos de la sociedad que son relevantes para la elaboración de la declaración de sostenibilidad.
- Evaluamos si la estructura y la presentación de la información consolidada sobre sostenibilidad incluida en la declaración de sostenibilidad se ajustan a las ESRS.
- En lo que respecta a los vínculos con otras partes de la información corporativa y la información relacionada, cotejamos datos seleccionados de la declaración de sostenibilidad con los datos correspondientes de los estados financieros consolidados y del resto de secciones del informe de gestión del grupo. Además, evaluamos si la información que, de conformidad con la ESRS 1.119, se ha incluido en la declaración de sostenibilidad mediante referencia, cumple los requisitos de la ESRS.
- Llevamos a cabo entrevistas con el personal pertinente y procedimientos de auditoría analíticos sobre datos seleccionados de la declaración de sostenibilidad.
- Llevamos a cabo procedimientos de auditoría por muestreo orientados a los resultados sobre datos seleccionados de la declaración de sostenibilidad.
- Obtenemos pruebas sobre los métodos descritos para el desarrollo de estimaciones e información prospectiva.
- Adquirimos un conocimiento del procedimiento para identificar actividades económicas susceptibles de ser cla-

sificadas en la taxonomía y que cumplen con la misma, así como para elaborar la información correspondiente en la declaración de sostenibilidad.

### **Limitación de responsabilidad**

La auditoría de la declaración de sostenibilidad con seguridad limitada es una auditoría voluntaria. Según lo acordado, en caso de responsabilidad, se tendrá en cuenta la posible culpa concurrente de la sociedad auditada, de su dirección y de sus auxiliares ejecutivos. Dado que nuestro informe se elabora exclusivamente por encargo y en interés de la sociedad, no constituye base alguna para que terceros confíen en su contenido. Por lo tanto, no pueden derivarse de él reclamaciones de terceros.

Emitimos esta declaración de garantía sobre la base del contrato de auditoría celebrado con el cliente, que se rige, con efectos frente a terceros, por las Condiciones Generales de Contratación para las Profesiones de la Auditoría (AAB 2018) adjuntas.

No obstante lo dispuesto en el punto 7, apartado 2, de las AAB 2018, nuestra responsabilidad por negligencia grave frente a la sociedad se limita, en función de las características dimensionales de la misma y tomando como referencia las categorías de tamaño del artículo 221 del Código de Sociedades Mercantiles (UGB, versión anterior), a la mitad del importe máximo de responsabilidad correspondiente a la categoría de tamaño de la sociedad, según lo establecido en el artículo 275, apartado 2, del UGB (versión anterior), y a la mitad de dicho importe, es decir, a 4 millones de euros.

### **Auditor responsable del encargo**

El auditor responsable de la auditoría del informe de sostenibilidad es el Sr. Frédéric Vilain.

Viena  
27 de julio de 2026

PwC Wirtschaftsprüfung GmbH

Frédéric Vilain, auditor  
Auditor

La publicación o difusión del informe de sostenibilidad incluido en el informe de gestión del grupo, en la sección «Declaración de sostenibilidad», junto con nuestra nota de aseguramiento, solo podrá realizarse en la versión que hayamos certificado. Esta nota de aseguramiento se refiere exclusivamente a la declaración de sostenibilidad completa y en lengua alemana. En el caso de versiones diferentes, se aplicarán por analogía las disposiciones del artículo 281, apartado 2, del Código de Sociedades Mercantiles (UGB, en su versión anterior).

# Glosario.

|                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Americas                                      | Región: América del Norte, Central y del Sur.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| APAC                                          | Región: Asia-Pacífico (en inglés: Asia-PACific).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| C-ITS                                         | Sistema de transporte inteligente cooperativo (en inglés: Cooperative Intelligent Transport System). Gracias a la interconexión de diversos elementos de la se puede intercambiar información relevante de forma rápida y directa entre vehículos, la infraestructura viaria y los gestores de carreteras. Por lo tanto, la tecnología C-ITS puede contribuir de manera sustancial a la seguridad vial y a la prevención de atascos. |
| EBIT                                          | Resultado operativo antes de intereses e impuestos, resultado de las actividades de explotación (en inglés: Earnings Before Interest and Taxes).                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| EBITDA                                        | Resultado operativo antes de intereses, impuestos y amortizaciones (en inglés: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization).                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| EMEA                                          | Región: Europa, Oriente Medio y África (en inglés: Europe, Middle East, Africa).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| ERM                                           | Gestión de riesgos a nivel empresarial (en inglés: Enterprise Risk Management).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| ESG                                           | Medio ambiente, aspectos sociales y gobernanza (en inglés: Environment, Social and Governance). La abreviatura hace referencia a la consideración de cuestiones sostenibles y éticas en la gestión empresarial.                                                                                                                                                                                                                      |
| ESRS                                          | Normas de la Comisión Europea sobre la presentación de informes de sostenibilidad de conformidad con la Directiva sobre información corporativa en materia de sostenibilidad (en inglés: European Sustainability Reporting Standards).                                                                                                                                                                                               |
| IFRS                                          | Normas internacionales de información financiera para empresas, publicadas por el IASB (en inglés: International Financial Reporting Standards).                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| SCI                                           | Sistema de control interno.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| IROs                                          | Impactos, riesgos y oportunidades (en inglés: Impacts, Risks, Opportunities).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| ITS                                           | Sistemas de transporte inteligentes (en inglés: Intelligent Transportation Systems).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Peaje /Tolling                                | Segmento de negocio de Kapsch TrafficCom. Este segmento abarca la implantación, así como la explotación técnica y comercial de sistemas de peaje (en inglés: Tolling).                                                                                                                                                                                                                                                               |
| OBU                                           | Dispositivo electrónico instalado en el vehículo (en inglés: On-Board Unit).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| PP                                            | Punto(s) porcentual(es).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| UGB                                           | Código de Sociedades de Austria                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Gestión del tráfico / Traffic Management (TM) | Segmento de negocio de Kapsch TrafficCom. En este segmento se recogen principalmente la implantación y la explotación de sistemas y soluciones para la gestión del comportamiento de la movilidad y del tráfico, en inglés: Traffic Management.                                                                                                                                                                                      |
| UGE                                           | Unidad generadora de efectivo.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

## Calendario financiero.

|                         |                                                                  |
|-------------------------|------------------------------------------------------------------|
| 26 de agosto de 2026    | Resultados del primer trimestre de 2026/27                       |
| 30 de agosto de 2026    | Fecha de referencia para el derecho de asistencia: Junta General |
| 9 de septiembre de 2026 | Junta General                                                    |
| 25 de noviembre de 2026 | Resultados del primer semestre de 2026/27                        |
| 24 de febrero de 2027   | Resultados del primer al tercer trimestre de 2026/27             |

## Contacto para inversores.

|                            |                             |
|----------------------------|-----------------------------|
| Investor Relations Officer | Doris Gstatter              |
| ESG Officer                | Teresa Hartlieb             |
| Teléfono para accionistas  | +43 50 811 1122             |
| Correo electrónico         | IR.kapschtraffic@kapsch.net |
| Página web                 | www.kapsch.net              |

## Exención de responsabilidad.

Ciertas declaraciones contenidas en este informe son de carácter prospectivo. Incluyen términos como «creer», «pretender», «esperar», «planificar», «suponer» y expresiones de significado similar. Las declaraciones prospectivas reflejan las opiniones y expectativas de la empresa. Los acontecimientos reales pueden diferir sustancialmente de la evolución prevista debido a una serie de factores. Por lo tanto, el lector o la lectora no debe confiar excesivamente en estas declaraciones prospectivas. Kapsch TrafficCom no está obligada a publicar el resultado de posibles correcciones de las declaraciones prospectivas aquí contenidas, salvo que lo exija la legislación vigente.

Este informe se ha elaborado con el mayor cuidado posible y tras un examen minucioso de todos los datos. No obstante, no pueden excluirse los errores tipográficos o de impresión. Al sumar importes y porcentajes redondeados, pueden producirse diferencias de redondeo.

En lo que respecta a las referencias a personas, los autores se esmeran por utilizar de forma coherente tanto la forma masculina como la femenina (por ejemplo, «empleados y empleadas»). Por motivos de legibilidad, en algunos casos solo se utiliza la forma masculina. No obstante, siempre se hace referencia a personas de todos los géneros.

Este informe no constituye una recomendación ni una invitación a comprar o vender valores de Kapsch TrafficCom.

## Aviso legal.

Titular y editor: Kapsch TrafficCom AG

Lugar de publicación y producción: Viena, Austria

Fecha de cierre de redacción: 27 de julio de 2026

## **Kapsch TrafficCom**

**Kapsch TrafficCom** es un proveedor reconocido a nivel mundial de soluciones de transporte para la movilidad sostenible, con proyectos exitosos en más de 50 países. Sus soluciones innovadoras en los ámbitos del peaje y la gestión del tráfico contribuyen a un mundo más saludable y sin atascos.

Con soluciones integrales, la empresa cubre toda la cadena de valor de los clientes, desde los componentes y el diseño hasta la implementación y la explotación de los sistemas.

Kapsch TrafficCom, con sede central en Viena, cuenta con filiales y sucursales en más de 25 países y cotiza en el segmento Prime Market de la Bolsa de Viena (símbolo: KTCG). En el ejercicio 2025/26, sus aproximadamente 2.700 empleados y empleadas generaron ingresos por 431 millones de euros.

**>>> [www.kapsch.net](http://www.kapsch.net)**