

Kapsch TrafficCom

Konzernbericht 2025/26

per 31. März 2026.

Konzernlagebericht und Konzernabschluss 2025/26.

Inhaltsverzeichnis.

Ausgewählte Kennzahlen.	2
Kapsch TrafficCom 2025/26.	3
Brief des Vorstandsvorsitzenden.	5
Über uns.	7
Key Investment Highlights.	8
Unsere Aktie.	9
KONZERNLAGEBERICHT.	11
1 Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage.	11
1.1 Geschäftsverlauf.	11
1.2 Finanzielle Leistungsindikatoren.	17
1.3 Forschung und Entwicklung.	23
2 Voraussichtliche Entwicklung und Risiken.	24
2.1 Ausblick auf das Geschäftsjahr 2026/27.	24
2.2 Risikobericht.	25
2.3 Internes Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess.	32
3 Sonstige Angaben.	33
3.1 Angaben zu Kapital-, Anteils-, Stimm- und Kontrollrechten und damit verbundenen Vereinbarungen.	33
3.2 Corporate-Governance-Bericht.	33
4 Konsolidierte Nichtfinanzielle Erklärung.	34
4.1 Allgemeine Informationen (ESRS 2).	35
4.2 Umweltinformationen.	72
4.3 Sozialinformationen.	110
4.4 Governance-Informationen.	141
KONZERNABSCHLUSS.	150
Hauptabschlussbestandteile.	150
Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung.	150
Konsolidierte Bilanz.	151
Konsolidierte Eigenkapitalveränderungsrechnung.	152
Konsolidierte Kapitalflussrechnung.	153
Erläuterungen zum Konzernabschluss.	154
ERKLÄRUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER.	232
BESTÄTIGUNGSVERMERK.	233
ZUSICHERUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN PRÜFERS.	242
Glossar.	246
Finanzkalender, Kontakt für Investoren.	247

Ausgewählte Kennzahlen.

2025/26, 2024/25 und 2023/24: bezieht sich auf das jeweilige Geschäftsjahr (1. April bis 31. März)

PP: Prozentpunkte

Wenn nicht anders angegeben, alle Werte in EUR Mio.

Ertragskennzahlen	2023/24	2024/25 angepasst ¹⁾	2025/26	+/-
Umsatz	538,8	530,3	430,6	-18,8 %
Anteil Segment Maut	70,2 %	74,1 %	68,5 %	-5,6 PP
Anteil Segment Verkehrsmanagement	29,8 %	25,9 %	31,5 %	5,6 PP
EBITDA ¹⁾	88,5	23,8	20,6	-13,3 %
EBITDA-Marge	16,4 %	4,5 %	4,8 %	0,3 PP
EBIT	70,3	7,3	5,6	-23,6 %
EBIT-Marge	13,0 %	1,4 %	1,3 %	-0,1 PP
Ergebnis vor Steuern	36,9	-9,6	-5,8	39,7 %
Periodenergebnis	22,3	-8,4	-17,0	-103,5 %
Periodenergebnis, den Anteilseignern zurechenbar	23,2	-12,1	-18,7	-54,5 %
Ergebnis je Aktie in EUR	1,72	-0,85	-1,31	-54,5 %
Geschäftssegmente	2023/24	2024/25 angepasst ¹⁾	2025/26	+/-
Maut				
Umsatz	378,3	393,0	295,1	-24,9 %
EBIT	54,3	12,0	8,4	-29,7 %
EBIT-Marge	14,4 %	3,1 %	2,9 %	-0,2 PP
Verkehrsmanagement				
Umsatz	160,5	137,3	135,5	-1,3 %
EBIT	15,9	-4,7	-2,9	39,3 %
EBIT-Marge	9,9 %	-3,4 %	-2,1 %	1,3 PP
Umsatzanteile der Regionen	2023/24	2024/25	2025/26	+/-
EMEA	51,7 %	48,5 %	41,8 %	-6,7 PP
Americas	43,1 %	46,9 %	52,7 %	5,8 PP
APAC	5,2 %	4,5 %	5,5 %	0,9 PP
Bilanzkennzahlen	31. März 2024	31. März 2025 angepasst ¹⁾	31. März 2026	+/-
Bilanzsumme	443,7	449,2	383,6	-14,6 %
Eigenkapital ²⁾	83,4	85,8	67,8	-21,0 %
Eigenkapitalquote ²⁾	18,8 %	19,1 %	17,7 %	-1,4 PP
Nettoverschuldung ³⁾	106,0	101,5	113,4	11,7 %
Verschuldungsgrad ⁴⁾	127,1 %	118,2 %	167,2 %	49,0 PP
Nettoumlaufvermögen ⁵⁾	78,5	66,8	64,1	-4,1 %
Geldflussrechnung	2023/24	2024/25	2025/26	+/-
Nettoinvestitionen ⁶⁾	4,9	7,6	5,5	-27,9 %
Free Cashflow ⁷⁾	105,7	21,2	1,7	-92,0 %
ESG-Kennzahlen	2023/24	2024/25	2025/26	+/-
Mitarbeiter*innen, zum Stichtag	4.054	3.041	2.717	-10,7 %
Frauen in Führungspositionen, zum Stichtag	33,7 %	27,3 %	26,9 %	-0,4 PP
CO ₂ -Fußabdruck (Index, Basisjahr 2019/20 = 100 %) ⁸⁾	82,2 %	73,5 %	58,6 %	-14,9 PP
Anteil taxonomiekonformer Produkte in % ⁹⁾	5,8 %	4,7 %	99,6 %	94,9 PP

¹⁾ Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit vor Abschreibungen und Wertminderungen

²⁾ Inklusive nicht beherrschender Anteile

³⁾ Liquide Mittel + sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte - Finanzverbindlichkeiten - Leasingverbindlichkeiten

⁴⁾ Nettoverschuldung / Eigenkapital

⁵⁾ Vorräte + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte + kurzfristige Vertragsvermögenswerte + kurzfristige Steuerforderungen - Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen - kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten - kurzfristige Steuerverbindlichkeiten - kurzfristige Rückstellungen - kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen

⁶⁾ Investitionen zum Ankauf und Zahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten

⁷⁾ Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit + Cashflow aus Investitionstätigkeit

⁸⁾ Basisjahr 2019/20 rückwirkend berechnet

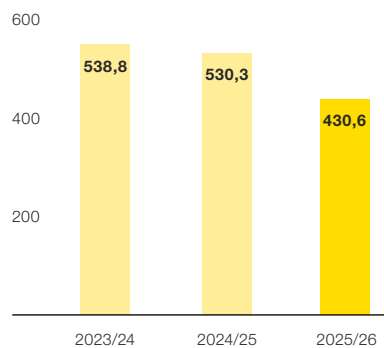
⁹⁾ Umsatzanteil der ökologisch nachhaltigen Produkte und Dienstleistungen gemäß EU-Taxonomie-Verordnung

¹⁰⁾ Siehe Konzernabschluss, Erläuterung 30 über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8

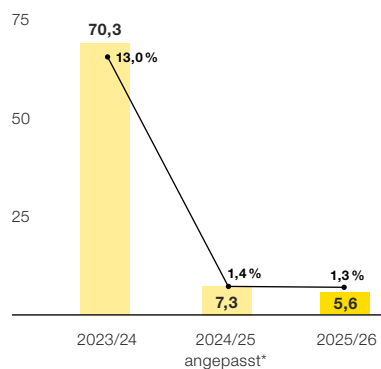
Kapsch TrafficCom 2025/26.

Kapsch TrafficCom ist ein weltweit anerkannter Anbieter von Verkehrslösungen für nachhaltige Mobilität. Innovative Lösungen in den Bereichen Maut und Verkehrsmanagement tragen zu einer gesünderen Welt ohne Staus bei.

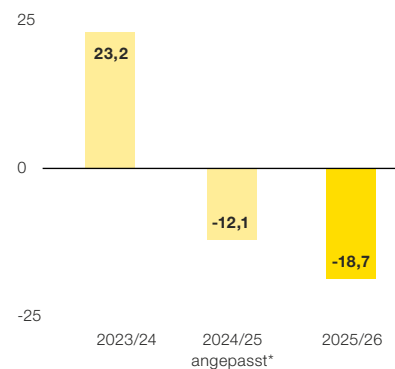
Umsatz
in EUR Mio.



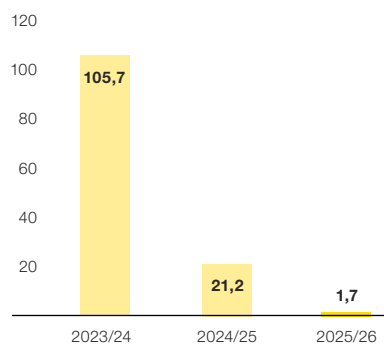
EBIT (in EUR Mio.) und EBIT-Marge (in %)



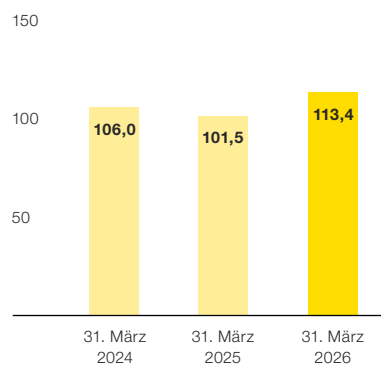
Periodenergebnis, den Anteilseignern zurechenbar in EUR Mio.



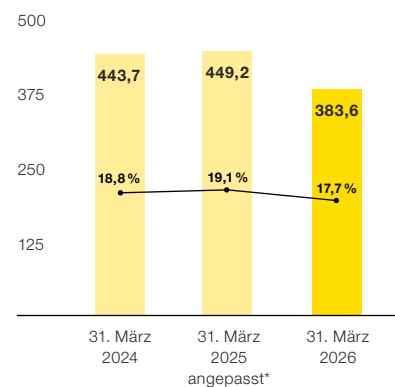
Free Cashflow
in EUR Mio.



Nettoverschuldung
in EUR Mio.



Bilanzsumme (in EUR Mio.) und Eigenkapitalquote (in %)



*) Siehe Konzernabschluss, Erläuterung 30, über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8

Headlines 2025/26.

Geschäftsentwicklung blieb hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück.

- Umsatz lag mit EUR 431 Mio. um 19 % unter dem Vorjahreswert von EUR 530 Mio.
- Wegfall von zwei großen Projekten reduzierte Maut-Umsatz wie erwartet um rund EUR 80 Mio.
- Zudem kundenverursachte Projektverzögerungen sowie drastische und in diesem Ausmaß unerwartete Schwäche des globalen Mautmarktes.

EBIT erreichte aufgrund eines Einmaleffektes EUR 6 Mio.

- Vergleichsweise Einigung mit Bundesrepublik Deutschland wirkte mit EUR 23 Mio. positiv.
- Kostenbasis war auf das erwartete höhere Umsatzniveau ausgerichtet; bereits erfolgte Anpassungen an das niedrige Niveau erst im kommenden Geschäftsjahr wirksam.
- Aufwendungen im Zusammenhang mit diesen Maßnahmen zum Teil im vierten Quartal enthalten; zudem wurde gegenüber dem vorläufigen Ergebnis eine Wertminderung im Ausmaß von EUR 2 Mio. berücksichtigt.

Finanzkennzahlen zeigten zum Jahresende herausfordernde Liquiditätssituation.

- Eigenkapitalquote mit knapp 18 % unter Vorjahresniveau.
- Mittelzufluss aus Deutschland ermöglichte Sondertilgung von Verbindlichkeiten, dennoch Verschuldungsgrad von 167 %.
- Free Cashflow betrug EUR 2 Mio.

Strategie bestätigt durch bedeutende Neuprojekte in beiden Segmenten.

- Strategische Ausrichtung mit technologischen Neuerungen unterlegt.
- Entwicklung des Marktes für vernetzte Fahrzeuge sichtbar, aber weiterhin zögerlich.
- Nachhaltigkeit und ESG-Management unverändert wichtig in Angebotsverfahren.

Ausblick auf das Geschäftsjahr 2026/27.

- Umsatz und EBIT über Vorjahr erwartet, Anteil bereits kontrahierter Aufträge höher als in vergangenen Jahren.
- Guter Auftragseingang und hoher Auftragsstand zum Jahresende deuten auf Umsatzwachstum hin.
- Im Juli 2026 Standstillvereinbarung und verbindliche Punktation mit den wesentlichen Finanzpartnern zur Restrukturierung abgeschlossen.
- Projektverzögerungen des Berichtszeitraumes werden positiv beitragen.

Brief des Vorstandsvorsitzenden.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,



das vergangene Geschäftsjahr 2025/26 nahm eine Entwicklung, die bei Weitem nicht unseren Erwartungen zu Jahresbeginn entsprach: Im Laufe des Jahres mussten wir unsere Umsatz- und Ergebnisprognosen zweimal, im Oktober und im Februar, nach unten korrigieren. Hatten wir im Sommer vor einem Jahr noch einen Jahresumsatz von EUR 510 Mio. erwartet, wurden es schließlich EUR 431 Mio. Unsere EBIT-Prognose lag bei EUR 45 Mio., schließlich erreichte das vorläufige operative Ergebnis EUR 8 Mio., und nach einer erforderlichen Wertminderung zum Jahresabschluss liegt es nun bei EUR 6 Mio.

Insbesondere das zweite Halbjahr war daher geprägt von zwei dringlichen Themen: Anpassung der Kosten an das niedrigere Umsatzniveau und verstärkter Fokus auf

kurzfristig realisierbare Umsätze. Wir haben schon vieles umgesetzt, aber erst im laufenden Geschäftsjahr werden die Maßnahmen vollständig wirksam. Dementsprechend nüchtern fällt auch meine Analyse des vergangenen Jahres aus.

**Geschäftsjahr 2025/26
entsprach nicht den Erwartungen.**

Doch lassen Sie mich die Entwicklung kurz erläutern: Das vorherige Geschäftsjahr 2024/25 war insgesamt relativ positiv verlaufen. Allem voran hatten wir das Fundament für eine erfolgreiche Zukunft gefestigt – unser Kerngeschäft mit einigen Entkonsolidierungen gestrafft, Umsatz und EBIT nach schwierigen Jahren ebenso stabilisiert wie auch frühere problematische Projekte und die Verschuldung abgebaut.

Finanzielle Entwicklung.

Für das Berichtsjahr erwarteten wir, dass der Umsatz unter dem Vorjahreswert liegen würde – schließlich waren zwei unserer großen Maut-Betriebsprojekte, in Belarus und Südafrika, weggefallen, die kurzfristig durch Neuprojekte nicht vollständig kompensiert werden können. Zum Halbjahr zeichnete sich jedoch ein Umsatzrückgang ab, der über saisonale Schwankungen hinausging, und der globale Mautmarkt zeigte im weiteren Jahresverlauf eine in diesem Ausmaß unerwartete Schwäche. Bei Projektausschreibungen und deren Vergabe kam es ebenso zu Verzögerungen wie – kundenverursacht – bei Projektstarts und -abwicklungen. Zudem konnten wir nicht alle erwarteten Projekte gewinnen.

Kostenseitig waren wir gut und schlank aufgestellt – allerdings für das erwartete, deutlich höhere Umsatzniveau. Als die schwache Entwicklung absehbar war, begannen wir umgehend, die Kosten weiter anzupassen und die Projektbearbeitung zu optimieren. Die Maßnahmen sind inzwischen weit fortgeschritten, sichtbar werden sie erst im laufenden Geschäftsjahr sein. Herausfordernd waren auch lieferantenseitige Preissteigerungen, insbesondere bei Arbeitsspeichern für unsere Hardware-Komponenten. Die weltweit hohe Nachfrage führte dazu, dass sich Preise im Berichtszeitraum teilweise vervielfachten. Auch hier konnten wir mit längerfristigen und konzernweiten Strategien die Auswirkungen abfedern.

**Markt unerwartet schwach:
Kosten wurden an das niedrigere
Umsatzniveau angepasst.**

Erfreulich wirkte ein positiver Einmaleffekt aus Deutschland: Ende Juni 2025 konnten wir das Schiedsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland mit einer vergleichweisen Einigung beenden. Dies führte zu einem Mittelzufluss von rund EUR 27 Mio., der zu einem Großteil für die Rückführung von Verbindlichkeiten verwendet wurde. Der EBIT-Effekt betrug EUR 23 Mio. Zudem ist es uns gelungen, trotz Entkonsolidierung der Gesellschaft, die in Belarus das landesweite Mautsystem betreibt, im Vorjahr, weiterhin wirtschaftlich an deren Erfolg beteiligt zu bleiben.

Wie bereits erwähnt, gab es eine erforderliche Wertminderung der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte in Höhe von EUR 2 Mio., die das EBIT gegenüber dem vorläufigen Ergebnis dämpfte.

Insgesamt lagen als Folge der schwachen Entwicklung die wesentlichen Kennzahlen per Ende des Geschäftsjahres unter den Erwartungen. Auf Basis des wirtschaftlichen Gesamtbildes haben unsere Finanzpartner im Juli 2026 mit einer Standstillvereinbarung („Standstill Agreement“) und verbindlichen Punktation bestätigt, Kapsch TrafficCom weiterhin zu unterstützen, wenngleich dies mit umfassenden Maßnahmen für eine Restrukturierung verbunden ist.

Zum Jahresende, und damit in dem vorliegenden Jahresfinanzbericht, waren in diesem Zusammenhang jedoch alle Finanzverbindlichkeiten in der Bilanz als kurzfristig auszuweisen.

Strategische Meilensteine.

Mit der Einigung in dem Schiedsverfahren in Deutschland konnten wir nicht zuletzt die Nachwehen aus der 2019 erfolgten Kündigung des Vertrages zur deutschen Pkw-Maut abschließen – wenngleich die Umsetzung des Projektes für uns wesentlich profitabler und vor allem nachhaltig gewesen wäre. Auch unser Geschäft in Nordamerika entwickelt sich positiv. Nach der Abarbeitung der früheren problematischen Projekte bis zum Jahr 2023/24 ist diese Region wieder angemessen profitabel, und wir gewinnen neue Projekte.

Zunehmend können wir uns auch im Nahen Osten positionieren, vor allem im Segment Verkehrsmanagement herrscht hier großes Interesse. In Bulgarien konnten wir die Ausschreibung zum Betrieb des landesweiten Mautsystems erneut für uns entscheiden, und in Litauen gelang uns ein vom Auftragswert eher kleiner, aber technologisch gesehen großer Erfolg: Kapsch TrafficCom erhielt den weltweit ersten öffentlichen Auftrag für ein Satellitenmautsystem kombiniert mit einer Smartphone-App – die Abrechnung erfolgt dabei auf Basis der tatsächlich zurückgelegten Strecke.

Zu den Vorreitern im Bereich Maut über vernetzte Fahrzeuge (Connected Vehicles, CV) zählt Nordamerika: In North Carolina setzen wir zurzeit das erste CV-Mautsystem in einer realen Betriebsumgebung um. Dabei werden Daten aus vernetzten Fahrzeugen in ein herkömmliches Mautsystem integriert, eine Zukunftsvision wurde damit zunächst in kleinem Rahmen zur Realität.

Ausblick.

Die Marktentwicklung war zuletzt enttäuschend und wird voraussichtlich vorerst schwach bleiben. Wir erwarten demnach auch im Geschäftsjahr 2026/27 keine disruptiven Bewegungen. Jedoch kann Kapsch TrafficCom mit vielen technologischen Neuerungen im Portfolio aufwarten.

Ausblick 2026/27:
Umsatz und EBIT werden über
den Vorjahreswerten erwartet.

Angesichts der zahlreichen Unsicherheiten in den Märkten sehen wir bis auf Weiteres von einem quantitativen Ausblick ab. Auf Basis der Aufträge, die bereits vertraglich gesichert sind, erwarten wir jedenfalls, dass Umsatz und EBIT im Geschäftsjahr 2026/27 über den Vorjahreswerten liegen werden.

Im Juli 2026 ist es uns zudem gelungen, eine Vereinbarung über die Abgabe der Mehrheit an unserer Tochtergesellschaft tolltickets GmbH zu erzielen. Wir haben dieses Vorhaben bereits im Vorjahr angekündigt und jetzt – vorbehaltlich aller Genehmigungen – umgesetzt. Diese Transaktion wird sich aus heutiger Sicht auf das EBIT durch die damit verbundene Entkonsolidierung positiv auswirken.

Kapsch TrafficCom gilt seit vielen Jahren weltweit als Vorreiter bei Technologie und Innovation. Ich danke allen, die zu den Erfolgen, zur Weiterentwicklung und insbesondere zur Zukunft von Kapsch TrafficCom beitragen. Mein Dank gebührt insbesondere unseren weltweiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, meinen Vorstandskollegen Alfredo Escribá und Samuel Kapsch und unserem Aufsichtsrat. Unseren Partnern und unseren Investoren danke ich, dass sie diesen zurzeit schwierigen Weg mit uns gehen.

Mit freundlichen Grüßen



Georg Kapsch
Vorstandsvorsitzender

Über uns.

Kapsch TrafficCom ist ein weltweit anerkannter Anbieter von Verkehrslösungen für nachhaltige Mobilität. Innovative Lösungen in den Bereichen Maut und Verkehrsmanagement tragen zu einer gesünderen Welt ohne Staus bei.

Unsere Produkte und Lösungen helfen,

- die bestehende Straßeninfrastruktur zu erhalten und weiter auszubauen,
- die vorhandenen Verkehrswege effizient zu nutzen,
- die Umweltbelastung durch Verkehr (vor allem Treibhausgasemissionen, Feinstaub und Lärm) zu reduzieren,
- das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu steuern sowie
- die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen.

Nachhaltiges Geschäftsmodell.

Studien belegen und beziffern die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs: Treibhausgasemissionen, Luftverschmutzung und Unfälle.

Intelligente Verkehrssysteme tragen dazu bei, diese Probleme zu lösen. Wir unterstützen unsere Kunden, möglichst viele Emissionen im Verkehr einzusparen.

Die Lösungen von Kapsch TrafficCom für nachhaltige Mobilität umfassen:



Maut. Distanzbasierte Tarifierung und Maßnahmen, die mit Mauteinnahmen finanziert werden, können die Effizienz im Verkehr verbessern und zu CO₂-Einsparungen beitragen.



Verkehrsmanagement. Städtisches Verkehrsmanagement ermöglicht die Reduktion von Stop-and-go-Verkehr, wodurch CO₂-Emissionen gesenkt werden können.



Umweltzonen. Mit definierten Zonen, die nur von umweltfreundlichen Fahrzeugen (gratis) befahren werden, können Treibhausgasemissionen reduziert werden.



Demand Management. Kombinierte Lösungen aus Maut- und Verkehrsmanagementkomponenten, die das Verhalten der Verkehrsteilnehmer positiv beeinflussen, können durch die zielgerichtete Lenkung der Mobilität Emissionen deutlich senken.

Nachhaltigkeitsziele.

Nachhaltiges Portfolio. Erhöhung des Anteils taxonomiekonformer Produkte auf 50 %.

Kapsch TrafficCom hat das Ziel, bis 2030 den Nachweis der Taxonomiekonformität für 50 % aller Produkte und Dienstleistungen des gesamten Portfolios zu erbringen.

Nachhaltiges Unternehmen. Reduktion des CO₂-Fußabdrucks um 42 %.

Kapsch TrafficCom hat das Ziel, bis 2030 den unternehmensweiten CO₂-Fußabdruck im Vergleich zum Geschäftsjahr 2019/20 um 42 % zu reduzieren.

Ein ebenso wichtiger Faktor für ein gesundes Umfeld ist soziale Nachhaltigkeit. Deshalb tragen wir aktiv zu den UN Sustainable Development Goals bei. Der Kapsch Group Verhaltenskodex beinhaltet die Prinzipien und Grundsätze, nach denen wir handeln. Dabei berücksichtigen wir die Interessen, Erwartungen und Anforderungen der verschiedenen Stakeholder-Gruppen.

Strategie.

Weiterentwicklung des bestehenden Geschäftes.

Mit Fokus auf unsere Kernkompetenzen.

Aktive Rolle in der Transformation der Industrie.

Mit innovativen Lösungen und Technologien.

Technologie-, Innovations- und Themenführerschaft.

Um das zukünftige Lösungssystem zu formen.

Weitere Informationen zu unserem Geschäftsmodell finden Sie auf der Unternehmenswebsite >>> <https://www.kapsch.net>.

Key Investment Highlights.

01

Globaler Anbieter von intelligenten Verkehrssystemen.

Anerkannter Anbieter in den Bereichen Maut und Verkehrsmanagement – mit globaler Reichweite, jahrzehntelanger Erfahrung, hoher Markenbekanntheit und dem Ruf als Qualitätsführer.

02

Anspruch auf Technologie-, Innovations- und Themenführerschaft.

Durchgängige Lösungen, von Design und Errichtung bis hin zu Betrieb und Instandhaltung, und langjähriges Branchen-Know-how bei Standard- und Speziallösungen, unter Einsatz aller gängigen Technologien, begründen den Anspruch auf Technologie-, Innovations- und Themenführerschaft.

Nachhaltiges Geschäftsmodell.

Lösungen adressieren die großen Herausforderungen im Bereich Verkehrs- und Straßeninfrastruktur – Effizienz, Umweltbelastung und Sicherheit.

03

Wachsende Absatzmärkte.

Der Markt bietet signifikantes zusätzliches Potenzial durch vertikale Integration (Tolling as a Service) und Einstieg in Pioniermärkte (Demand Management und vernetzte Fahrzeuge).

04

Leistungssteigerung und verbesserte Finanzkennzahlen.

Stabiles operatives Geschäft und laufende Initiativen als Basis für signifikante Verbesserung der Finanzkennzahlen und Reduzierung der Verschuldung.

05

Erfahrenes Managementteam.

Eigentümergeführtes börsennotiertes Unternehmen – Management mit langjähriger Branchenerfahrung, das internationale Ausrichtung mit den Wurzeln eines Familienunternehmens verbindet. Unternehmertum, marktorientierte Entscheidungen und überdurchschnittliche Einsatzbereitschaft prägen die Unternehmenskultur.

Unsere Aktie.

Die Kapsch TrafficCom AG notiert seit 26. Juni 2007 an der Wiener Börse im Segment Prime Market. Die Aktien sind in mehreren österreichischen Indizes, wie auch dem Nachhaltigkeitsindex VÖNIX, enthalten.

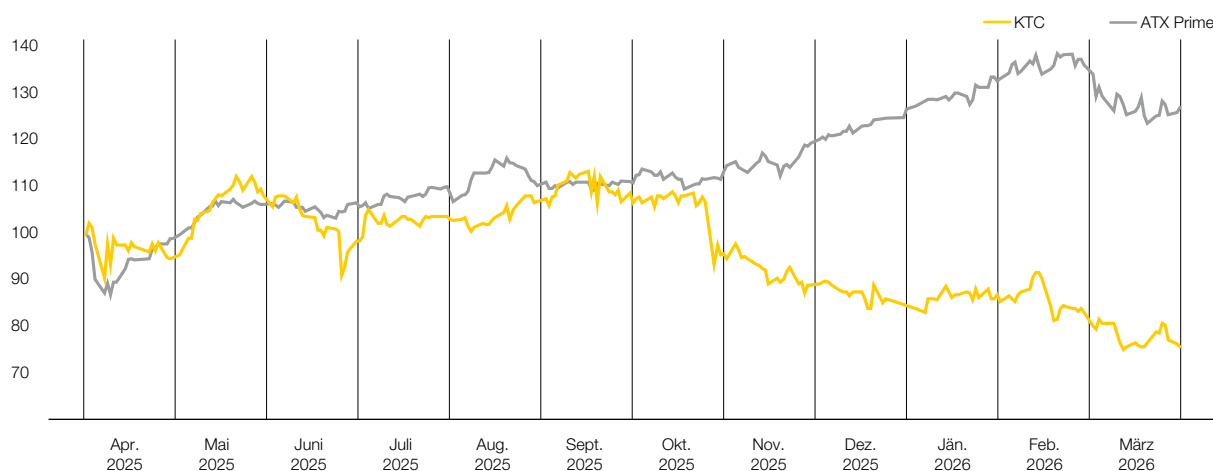
Investor-Relations-Aktivitäten im Geschäftsjahr 2025/26.

Zusätzlich zu den regelmäßigen und anlassbezogenen Veröffentlichungen steht das Investor Relations Team von Kapsch TrafficCom für Investorenanfragen zur Verfügung und nimmt aktiv Gelegenheiten wahr, um den Kontakt zu Kapitalmarktteilnehmern zu intensivieren. Im Berichtszeitraum war Kapsch TrafficCom bei sechs internationalen Investorenkonferenzen vertreten, zudem fand ein Capital Markets Day für institutionelle Investoren und Analysten statt. Darüber hinaus gab es zahlreiche persönliche Gespräche, Telefonate und E-Mails.

Aktienkursentwicklung.

Der Kurs der Kapsch TrafficCom Aktie war im Geschäftsjahr 2025/26 äußerst volatil, mit einem klaren Abwärtstrend im zweiten Halbjahr. Ausgehend von einem Schlusskurs von EUR 7,16 am 31. März 2025 stieg der Kurs zunächst an und erreichte mit EUR 7,88 am 20. Mai 2025 intraday den Höchststand der Berichtsperiode. Nach der Revision des Ausblicks Ende Oktober sowie nach einer weiteren Anpassung im Februar gab der Kurs jeweils deutlich nach. Am 13. März 2026 erreichte er mit EUR 5,04 den Tiefststand der Berichtsperiode (intraday). Am 31. März 2026 schloss die Aktie bei EUR 5,20, um 24,0 % tiefer als ein Jahr zuvor. Der Benchmark-Index ATX Prime verzeichnete im gleichen Zeitraum ein Plus von 27,0 %.

Kursentwicklung der Kapsch TrafficCom Aktie und des ATX Prime im Geschäftsjahr 2025/26.



Aktienkennzahlen.

in EUR, wenn nicht anders angegeben	2024/25	2025/26
Ergebnis je Aktie	-0,85*	-1,31
Höchstkurs (intraday)	9,28	7,88
Tiefstkurs (intraday)	5,72	5,04
Schlusskurs 31. März	7,16	5,20
Entwicklung der Aktie	-15,8 %	-24,0 %
Ø Handelsvolumen (Stück, Doppelzählung)	10.620	19.144

* angepasst

Analysten.

Im Berichtszeitraum veröffentlichten die folgenden Finanzinstitutionen Berichte zur Kapsch TrafficCom Aktie (in alphabetischer Reihenfolge):

- Erste Group Bank
- Montega (seit Juli 2025)
- ODDO BHF

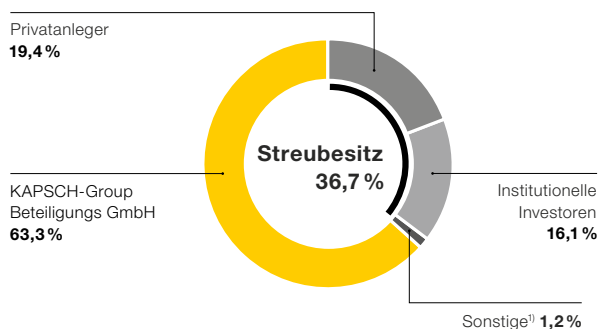
Dividende.

Der Vorstand wird der ordentlichen Hauptversammlung 2026 vorschlagen, keine Dividende für das Geschäftsjahr 2025/26 auszuschütten und den Bilanzgewinn auf neue Rechnung vorzutragen. Kapsch TrafficCom ist bestrebt, sobald es aus Unternehmenssicht ökonomisch vertretbar und auch zulässig ist, wieder Ausschüttungen vorzunehmen und idealerweise zur im Jahr 2020 ausgesetzten Dividendenpolitik zurückzukehren. Deren Kern war die Auszahlung einer Minimaldividende von entweder EUR 1,00 je Aktie oder einem Drittel des Konzern-Periodenüberschusses je Aktie – je nachdem, welcher dieser beiden Werte höher war.

Aktionärsstruktur.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2025/26 hielt die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH unverändert als Kernaktionärin 63,3 % der Aktien, der Streubesitz betrug 36,7 %. Gemäß einer Erhebung der Aktionärsstruktur (durchgeführt zum 31. März 2025) werden rund 16 % der Aktien von institutionellen Investoren überwiegend aus Kontinentaleuropa (inkl. Österreich) und rund 19 % von Privatanlegern gehalten.

Aktionärsstruktur.



¹⁾ Handelspositionen und nicht identifizierbare Aktionäre

Kontakt für Investoren.

Investor Relations Officer	Doris Gstatter
Aktionärstelefon	+43 50 811 1122
E-Mail	IR.kapschtraffic@kapsch.net
Website	www.kapsch.net

KONZERNLAGEBERICHT.

1 Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage.

1.1 Geschäftsverlauf.

1.1.1 Wirtschaftliches Umfeld.

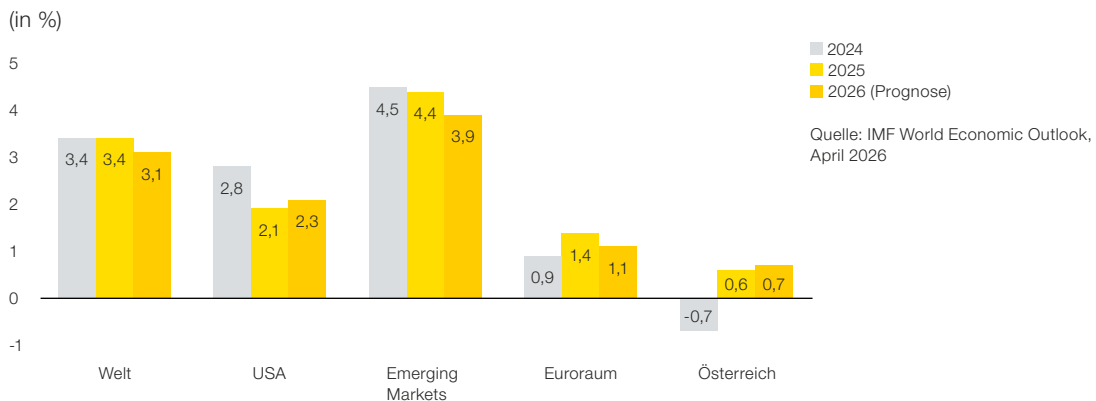
- Trotz Unsicherheiten solide Konjunktur mit rückläufiger Inflation und Zinsen.
- Lieferketten stabil, aber von Preissteigerungen und Zolldiskussionen geprägt.
- Kriegsausbruch im Nahen Osten veränderte die Rahmenbedingungen ab Ende Februar 2026.

Weltwirtschaftliche Entwicklung.

Im Geschäftsjahr 2025/26 zeigte sich die Weltwirtschaft weitestgehend ausgeglichen und mit einem Aufwärtstrend: Während Handelsbarrieren und hohe Unsicherheiten die Konjunktur belasteten, wirkten technologiebezogene Investitionen sowie generell die finanziellen Rahmenbedingungen inklusive fiskal- und geldpolitischer Unterstützung förderlich. Mit Ende Februar 2026 änderte sich dieses Bild abrupt: Der Ausbruch des Krieges im Nahen Osten ließ die Preise für fossile Energieträger rapide ansteigen, geänderte Inflationserwartungen und Rahmenbedingungen dämpften die Investitionsbereitschaft der Unternehmen. Angesichts der Ungewissheit über den weiteren Verlauf des Krieges erfolgten zum Ende des Geschäftsjahres Prognosen für unterschiedliche Szenarien. Der Internationale Währungsfonds (IWF) ging Mitte April in seinem „Referenzausblick“ von der Annahme aus, dass der Krieg in Dauer, Intensität und Umfang begrenzt sein und die Störungen bis Mitte 2026 abklingen würden.

Das globale Wachstum des Bruttoinlandsproduktes (BIP) betrug im Jahr 2025 ebenso wie im Vorjahr 3,4 %. Während große Schwellenländer weiterhin robuste Wachstumsraten verzeichneten, erreichte das Wachstum in den USA 2,1 % und im Euroraum nur 1,4 %. Einerseits profitierte der Euroraum weniger von dem technologiegetriebenen Investitionsschub, andererseits dämpften die unverändert hohen Energiepreise wie auch der starke Euro die Entwicklung. Für 2026 prognostiziert der IWF ein globales Wirtschaftswachstum von 3,1 %.

BIP-Wachstum 2024–2026.



Lieferketten.

Bereits im vorhergehenden Geschäftsjahr führten zunehmende handelspolitische Spannungen und Zollkonflikte zwischen führenden Volkswirtschaften zu Unsicherheit in globalen Beschaffungs- und Absatzmärkten. Die Einführung von zusätzlichen branchenspezifischen Zöllen könnte insbesondere in Zulieferindustrien zu Lieferengpässen führen, die sich potenziell zunächst auf die Preise, aber auch auf die Geschäftstätigkeit auswirken. Der Krieg im Nahen Osten war Anfang 2026 zudem mit einer drastischen Verknappung sowie einem Preisanstieg bei Rohöl und Gas verbunden. Für Kapsch TrafficCom waren im Berichtszeitraum in der Lieferkette insbesondere die enormen Preissteigerungen bei Speicherkomponenten von Bedeutung, die mit der global gestiegenen Nachfrage durch den vermehrten Bedarf an Datenverarbeitung für künstliche Intelligenz im Zusammenhang standen.

Zinsen.

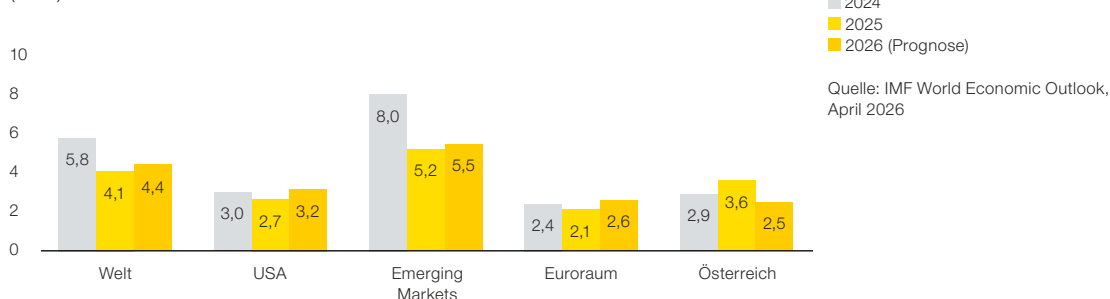
Als Reaktion auf die hohe Unsicherheit in den Märkten und zur Stimulation der Nachfrage entschieden sowohl die Europäische Zentralbank (EZB) als auch die Federal Reserve (FED), im Jahr 2025 die Leitzinsen weiter zu senken. In Europa wurden der seit März 2025 gültige Zinssatz für Hauptrefinanzierungsgeschäfte sowie die Zinssätze für die Spitzenrefinanzierungsfazilität und die Einlagefazilität von 2,65 %, 2,9 % bzw. 2,5 % in zwei Schritten auf 2,15 %, 2,4 % bzw. 2,0 % im Juni 2025 gesenkt. Die FED senkte den Leitzins von einer Spanne von 4,25 % bis 4,50 % ab September in mehreren Schritten auf 3,50 % bis 3,75 % im Dezember 2025. Wesentlich für Kapsch TrafficCom sind die Zinsen insbesondere bei Finanzierungskosten.

Inflation.

Die weltweite Inflation entwickelte sich im Geschäftsjahr 2025/26 zunächst weitgehend konstant. Laut Internationalem Währungsfonds sank die durchschnittliche globale Inflationsrate im Jahr 2025 auf 4,1 % gegenüber 5,8 % im Jahr 2024 und wird im Jahr 2026 bei 4,4 % erwartet. Während die Rate in der Eurozone 2025 relativ stabil blieb, stieg die Inflation in Österreich von zuvor 2,9 % auf 3,6 % im Jahr 2025 und wird laut Prognose im Jahr 2026 wieder auf 2,5 % zurückgehen. Für Kapsch TrafficCom spielt die Inflation insbesondere im Zusammenhang mit Personalkosten eine wesentliche Rolle.

Inflation 2024–2026.

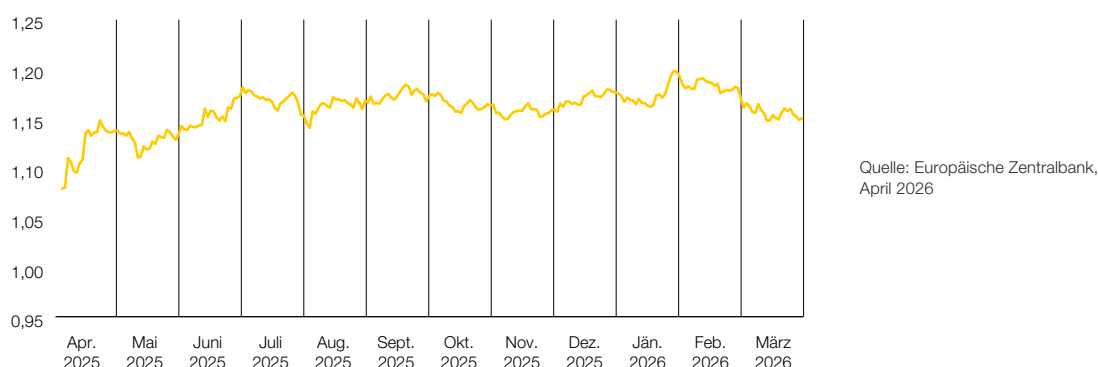
(in %)



Währungen.

An den Devisenmärkten ist für Kapsch TrafficCom vor allem die Entwicklung des US-Dollars (USD) von Bedeutung. Der Einfluss der Währung auf die Geschäftsentwicklung ergibt sich durch die Internationalität der Gruppe mit einer Vielzahl von Projekten sowie Standorten in den USA und anderen Ländern, in denen in USD verrechnet wird. Im Geschäftsjahr 2025/26 stieg der Euro (EUR) gegenüber dem US-Dollar signifikant an: Ausgehend von 1,08 EUR/USD am 1. April 2025 erreichte der Wechselkurs am 28. Jänner 2026 ein Maximum von 1,20 EUR/USD, ging jedoch danach wieder auf 1,15 EUR/USD zurück. Der durchschnittliche Wechselkurs lag bei 1,16 EUR/USD (Vorjahr: 1,07).

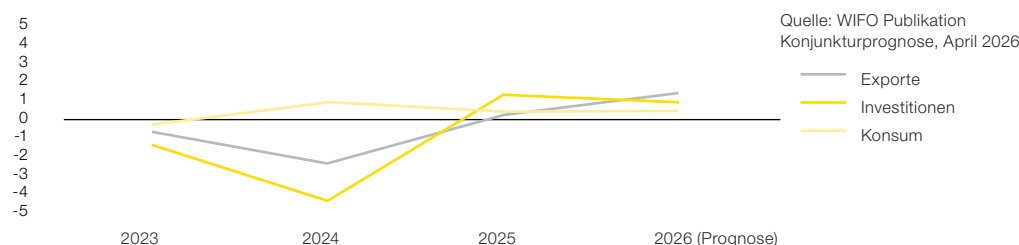
EUR-USD-Entwicklung.



Österreich.

Auch die österreichische Wirtschaft verzeichnete im Jahr 2025 nach zwei Jahren der Rezession ein leichtes Wachstum des Bruttoinlandsproduktes um 0,6 %. Die Daten des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung (WIFO) zeigen für 2025 vor allem eine Erholung bei Bruttoanlageinvestitionen. Allerdings war die Konjunkturbelebung zur Jahresmitte gefolgt von einer erneuten Abschwächung. Das WIFO rechnet damit, dass sich die Auswirkungen des Krieges im Nahen Osten insbesondere in der österreichischen Industrieentwicklung widerspiegeln werden.

Export-, Investitions- und Konsumwachstum in Österreich 2023–2026.
(in %)



1.1.2 Marktdefinition und Lösungen.

Die folgenden Informationen erfüllen die Anforderungen zu ESRS 2 SBM-1 40 (a) (i)-(ii) in der Nichtfinanziellen Erklärung 2025/26.

Kapsch TrafficCom ist ein weltweit anerkannter Anbieter von Verkehrslösungen für nachhaltige Mobilität. Innovative Lösungen in den Bereichen Maut und Verkehrsmanagement tragen zu einer gesünderen Welt ohne Staus bei.

Vision und Mission.

Kapsch TrafficCom hat die Mission, innovative Verkehrslösungen für nachhaltige Mobilität zu entwickeln. Damit soll Verkehrsteilnehmer*innen ermöglicht werden, komfortabel, pünktlich, sicher, effizient und mit einer minimalen Umweltbelastung an ihr Ziel zu kommen.

Markt.

Kapsch TrafficCom ist im Markt für intelligente Verkehrssysteme (Intelligent Transportation Systems, ITS) tätig. Diese unterstützen und optimieren den Verkehr (einschließlich Infrastruktur, Fahrzeuge, Benutzer und Industrie) und nutzen dafür Informations- und Kommunikationstechnologien.

Innerhalb des ITS-Marktes adressiert Kapsch TrafficCom die Bereiche Maut und Verkehrsmanagement. Kernregionen der Geschäftstätigkeit sind EMEA (Europa, Naher Osten, Afrika), Americas (Nord-, Mittel- und Südamerika) und APAC (Asien-Pazifik). Die anderen Marktsegmente des ITS-Marktes werden zurzeit nicht adressiert.

**Fokus auf Nischen im Markt
für intelligente Verkehrssysteme.**

Markttreiber.

Kapsch TrafficCom hat die folgenden Markttreiber identifiziert:

Umweltschutz. Das Übereinkommen von Paris ist eine bedeutende weltweite Klimaschutzvereinbarung und wurde im Dezember 2015 auf der Pariser Klimakonferenz geschlossen. Die Europäische Kommission (im Rahmen des „European Green Deal“) und auch die USA treiben die Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasen voran. Der Straßenverkehr spielt hierbei eine bedeutende Rolle, ist er doch für einen substantziellen Teil der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Sowohl Verkehrsmanagement- als auch Mautlösungen sind anerkannte Werkzeuge zur Einflussnahme auf den Verkehr und die Verkehrsmittel.

Bedarf nach Verkehrsinfrastruktur und ihrer Erhaltung. Experten erwarten nicht nur einen Anstieg der Weltbevölkerung, sondern auch mehr Privatfahrzeuge auf den Straßen. Um dem wachsenden Verkehrsvolumen gerecht zu werden, sind steigende Investitionen in Straßenbau und -erhaltung unumgänglich. Diese sind in der Regel äußerst

kostspielig. Gleichzeitig wirkt sich der zunehmende Anteil hybrider oder elektrisch betriebener Fahrzeuge negativ auf die Mineralölsteuererträge aus. Folglich kann von einem steigenden Bedarf an alternativen Finanzierungsmodellen unter Einbindung von Mautlösungen ausgegangen werden.

Urbanisierung. Der Anteil der Menschen, die in Städten leben, nimmt zu. Waren es im Jahr 1800 lediglich 2 % der Weltbevölkerung, so lebte im Jahr 2007 erstmals mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten. Ausgehend von einem aktuellen Wert von rund 56 % soll nach Prognosen der Vereinten Nationen der Anteil der Stadtbevölkerung im Jahr 2030 mehr als 60 % und im Jahr 2050 fast 70 % betragen. Gleichzeitig wächst die Weltbevölkerung von aktuell rund 8,2 Milliarden Menschen auf 8,6 Milliarden im Jahr 2030 und 9,7 Milliarden im Jahr 2050. Gerade im urbanen Raum bringt die private und berufliche Mobilität große Herausforderungen mit sich. Schließlich können Gebäude nicht beliebig versetzt werden, um Straßen zu erweitern oder gar neu zu bauen. Zudem wächst mit der urbanen Bevölkerung auch das Handelsvolumen, sowohl innerhalb der Stadt als auch mit Geschäftspartnern außerhalb der Stadt. Da Waren geliefert werden müssen, bringt eine Zunahme der urbanen Bevölkerung tendenziell ein höheres Transportvolumen mit sich.

Neue Verkehrsmittel und -dienste. Analysten erwarten, dass sich der urbane Personenverkehr bis 2050 mehr als verdoppeln wird. Autonome Fahrzeuge könnten diesen Trend noch verstärken. Die existierende Straßeninfrastruktur wird diesem Bedarf nicht gerecht werden können. Daraus ergeben sich zwei Konsequenzen: die verstärkte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und gemeinschaftlicher Transportmittel sowie – wenn nicht entsprechend gegengesteuert wird – umfangreichere Staus. Außerdem wird der Trend zu elektrisch angetriebenen Fahrzeugen anhalten. Dies reduziert zwar den unmittelbaren CO₂-Ausstoß, die Feinstaubproblematik bleibt allerdings bestehen.

Vernetzte Fahrzeuge. Die technologischen Fortschritte beim Austausch von Informationen zwischen Fahrzeugen (Vehicle-to-Vehicle, V2V), zwischen Fahrzeugen und Verkehrsinfrastruktur (Vehicle-to-Infrastructure, V2I) sowie im Bereich autonomes Fahren sind rasant. Sie erlauben bereits heute immer bessere und umfangreichere Applikationen für besseren Fahrkomfort und höhere Fahrsicherheit. Zudem ermöglichen die neuen Kommunikationswege und die enormen Datenmengen wesentliche Verbesserungen beim Verkehrsmanagement.

Daten und künstliche Intelligenz. Offene Daten und offene Schnittstellen ermöglichen umfangreichere und leistungsfähigere Anwendungen. Vernetzte Fahrzeuge sind eine wichtige Datenquelle. Maschinelles Lernen und künstliche Intelligenz schaffen neue Möglichkeiten bei der Datenanalyse, -simulation, -prognose und -steuerung.

Datensicherheit und Datenschutz. Durch die Nutzung umfangreicher Datenmengen gewinnen der Schutz personenbezogener Daten und der Umgang mit ihnen an Bedeutung.

Grundlegende Veränderungen im Geschäftsfeld von Kapsch TrafficCom. Die oben genannten Markttreiber haben bereits folgende Trends ausgelöst:

- War die ITS-Industrie in der Vergangenheit hardware-lastig, geht der Trend zunehmend in Richtung Software-Plattformen, Modullösungen und Cloud-Anwendungen.
- Anstelle von Produkten werden zunehmend Lösungen und Dienste (Anything-as-a-Service) angeboten.
- Zahlungsmöglichkeiten verändern sich und werden zunehmend in Mobilitätslösungen integriert.
- Intelligente Verkehrsinfrastruktur kann mit günstigeren Mitteln und Technologien realisiert werden. Das spezifische Domain-Wissen und die Notwendigkeit kundenspezifischer Lösungen bleiben allerdings von entscheidender Bedeutung.
- Neue Lösungen können vermehrt global ausgerollt werden.

Lösungen.

Das Portfolio von Kapsch TrafficCom gliedert sich in folgende Produktfamilien, die den Bereichen Maut und Verkehrsmanagement zugeordnet sind:

Produktfamilie	Kurzbeschreibung
Mautlösungen.	
Free Flow* – im Fahrzeug	915 MHz On-Board Unit: On-Board Unit für Mautsysteme in Nordamerika. 5.8 GHz CEN DSRC On-Board Unit: On-Board Unit für Maut- und ITS-Dienste weltweit gemäß den europäischen CEN-Standards. GNSS & 5.8 GHz CEN DSRC On-Board Unit: On-Board Unit für Mautsysteme auf Basis von Geopositionsdaten des globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) zur Nachverfolgung der Geopositionsdaten von Fahrzeugen. Mobile App: Anwendung zur Nutzung des GNSS-Empfängers des Mobiltelefons zur Nachverfolgung der Geopositionsdaten von Fahrzeugen. Die Mobile App kann GNSS On-Board Units ersetzen.
Free Flow* – straßenseitig	915 MHz Roadside Unit: Infrastrukturkomponenten für Mautsysteme in Nordamerika. 5.8 GHz CEN DSRC Roadside Unit: Lösung zur elektronischen Mauterhebung und -kontrolle für mehrere Fahrspuren, ohne den Verkehrsfluss zu unterbrechen (Multi-Lane Free Flow, MLFF). Die straßenseitige Infrastruktur mit integriertem Funksubsystem erkennt, identifiziert und klassifiziert Fahrzeuge, um Maut nach bestimmten Kriterien zu erheben. Video Roadside Unit (DLVP Tolling): Lösung zur elektronischen Mauterhebung und -kontrolle für mehrere Fahrspuren, ohne den Verkehrsfluss zu unterbrechen (Multi-Lane Free Flow, MLFF). Diese straßenseitige Infrastruktur mit integriertem Videosubsystem erkennt, identifiziert und klassifiziert Fahrzeuge, um Maut nach bestimmten Kriterien zu erheben. Die Deep Learning Versatile Platform (DLVP) für Mautanwendungen verarbeitet und analysiert Videostreams (live oder offline), um Informationen aus visuellen Daten zur Verbesserung des Mautbetriebes zu nutzen. Dies ermöglicht Echtzeitanalysen sowie die Erkennung von Ereignissen, wie zum Beispiel automatische Fahrzeug-/Objekterkennung, Nachverfolgung und Klassifizierung sowie die Erkennung von anderen definierten Ereignissen und Situationen.
Free Flow* – Zentralsystem	Operational Backoffice (OBO): Ein Kernelement der Wertschöpfungskette im Mautbereich. Es erstellt aus den Daten der straßenseitigen Infrastruktur abrechenbare Transaktionen, die an das Commercial Backoffice gesendet werden. Commercial Backoffice (CBO): Das Zentralsystem für Mauterhebung, das Einnahmen für die Transaktionen aus einem Operational Backoffice verarbeitet und verwaltet. Kundenbeziehungen können dabei z.B. über Kundenservicecenter, Callcenter oder auch Einzelhandelsgeschäfte verwaltet werden. Enforcement Backoffice (EBO): Ein Kernelement für Maut- und städtische Zugangslösungen. Mit dem EBO werden Maut- oder Zugangsverstöße zentral erfasst. Eine flexible, regelbasierte Prozesslogik ermöglicht es, Maßnahmen zur Identifizierung von Mautsündern zu ergreifen und Mautgebühren einzuziehen oder den Zugang für Fahrzeuge zu beschränken, die die festgelegten Kriterien nicht erfüllen. Geo Location Platform (GLP): Diese Plattform ermöglicht satellitengestützte Mauterhebung, Erhebung von Mautgebühren und standortbasierte Geschäftsanwendungen für Mautbehörden, Maut- und Flottendienstleister. Die GLP generiert aus Standortdaten Mautumsätze.
Plaza Tolling	SmartToll: Ein Mauterhebungssystem, das gleichzeitig die Funktionsfähigkeit auf den fünf Mautebenen steigert (Spur, Station, Betriebsmanagement, Kundenmanagement und Interoperabilität).
Verkehrsmanagementlösungen.	
Urban – straßenseitig	EcoTrafIX™ (ETX) Controller: Ein Ampelsteuergerät, das im Vergleich mit konventionellen Ampelsteuergeräten den niedrigsten Energieverbrauch hat.
Urban – Zentralsystem	EcoTrafIX™ (ETX) Platform: Ein fortschrittliches Verkehrsmanagement- und Mobilitätsmanagementsystem, das den Verkehrsmanagementbetrieb optimiert. Es inkludiert automatische Erkennung von definierten Ereignissen, Vorhersagen zu zukünftigen Verkehrsbedingungen sowie Tools zur Entscheidungshilfe, die eine proaktive Mobilitätsstrategie ermöglichen.
Interurban – Zentralsystem	DYNamic Advanced Control (DYNAC): Ein fortschrittliches Verkehrsmanagementsystem für den Betrieb und die Überwachung von Brücken und Tunneln. Die Verfügbarkeit von Echtzeitdaten und die integrierten Tools zur Entscheidungshilfe können den Verkehrsfluss sowie die Sicherheit auf Brücken, in Tunneln und auf Autobahnen verbessern.

Produktfamilie	Kurzbeschreibung
C-ITS-Lösungen.	
Im Fahrzeug	5.9 GHz Connected Vehicle (C-ITS) On-Board Unit: Die On-Board-V2X-Kommunikationsbox (ComBox) ermöglicht ETSI ITS G5 und IEEE WAVE-standardkonforme Funkkommunikation für Anwendungen in der kooperativen ITS(C-ITS)-Umgebung und anderen ITS-Anwendungen.
Straßenseitig	5.9 GHz Connected Vehicle (C-ITS) Roadside Unit: Die C-ITS-straßenseitige Infrastruktur ermöglicht ETSI ITS G5 und 3GPP LTE-V2X-standardkonforme Funkkommunikation für die obigen Anwendungen.
Zentralsystem	Connected Vehicle (C-ITS) Platform: Die in EcoTrafIX™ integrierte Plattform bietet eine ganzheitliche Lösung für Dienste im Bereich vernetzter Fahrzeuge, die sowohl die automatische Generierung von C-ITS-Meldungen als auch Schnittstellen zu Datenanalysemodulen umfasst. Sie nutzt Karten, um Verkehrssituationen zu erfassen und das Verkehrsmanagement zu verbessern. Die automatische Erkennung von definierten Ereignissen, Prognosen zur zukünftigen Verkehrslage sowie Entscheidungshilfetools ermöglichen eine proaktive Mobilitätsstrategie und den Ausbau des vernetzten Fahrmanagements, wie es in Smart Cities zum Einsatz kommt.

* Free Flow: Bemannung des mehrspurigen Fließverkehrs/vollelektronische Bemannung

1.1.3 Geschäftsentwicklung 2025/26.

Die Geschäftsentwicklung von Kapsch TrafficCom blieb im Geschäftsjahr 2025/26 hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück: Zwar war aufgrund des Wegfalls von zwei großen Betriebsprojekten ein Umsatzrückgang erwartet worden, allerdings zeigte darüber hinaus der Mautmarkt eine in diesem Ausmaß unerwartete Schwäche. Zudem kam es zu kundenverursachten Verzögerungen bei Projektstarts und -abwicklungen, und Kapsch TrafficCom konnte nicht alle erwarteten Projekte gewinnen. Der trotz der schwierigen Marktsituation gute Auftragseingang wird erst in den Folgejahren sichtbar sein.

Daher stand das Geschäftsjahr vor allem im Zeichen von internen Kostenanpassungen und verstärktem Fokus auf Neugeschäft. Zudem wurde in weiterer Folge im Zusammenhang mit der herausfordernden wirtschaftlichen Situation gemeinsam mit den wesentlichen Finanzgläubigern an einer Vereinbarung zur neuerlichen Restrukturierung gearbeitet. Projektseitig konnte Kapsch TrafficCom den Blick nach vorne richten und ihre Position am Markt weiter stärken.

Projektentwicklungen. Die Betriebsprojekte erzielten unverändert eine gute Performance. Im Geschäftsjahr 2025/26 konnten weitere Errichtungsprojekte in den Betrieb übergeführt werden. So startete das Schweizer Lkw-Mautsystem, in Betrieb gingen Kapsch-Systeme zudem in Norwegen und Chile. Verkehrsmanagementsysteme wurden in mehreren spanischen Städten, in Schweden, Brasilien, Mexiko, in Georgia und New York (USA) umgesetzt. Zunehmend kommen Systeme mit Komponenten von und für vernetzte Fahrzeuge (Connected Vehicles, CV) zum Einsatz. In dem größten C-ITS-Projekt Europas auf Deutschlands Autobahnen wurde die erste Phase abgeschlossen. In den USA wurde ein umfassendes CV-Projekt in Georgia in Betrieb genommen.

Ein Meilenstein war zudem die Initiative zur Einführung des ersten CV-Mautsystems in North Carolina, USA. Die Erweiterung eines Mautsystems um Daten aus vernetzten Fahrzeugen kommt damit erstmals in realer Betriebsumgebung zum Einsatz.

Erfreuliche Neuaufträge im Mautbereich waren insbesondere der Vertrag für das kilometer- und emissionsbasierte landesweite Lkw-Mautsystem in Dänemark, die erneute Beauftragung mit Wartung und Betrieb des Systems in Bulgarien sowie der Auftrag für ein Satellitenmautsystem in Litauen, bei dem die Bemannung der zurückgelegten Strecke über eine Smartphone-App erfolgen wird. Dies ist eine technologische Neuheit, die weltweit erstmals öffentlich ausgeschrieben war. Zudem konnte Kapsch TrafficCom im Berichtszeitraum weitere technologische Innovationen in ihrem Portfolio präsentieren und bedeutende Partnerschaften abschließen.

Nachhaltigkeit sowie das strukturierte ESG-Management von Kapsch TrafficCom erweisen sich angesichts der veränderten makroökonomischen Schwerpunktthemen unverändert als wesentlicher Erfolgsfaktor, auch in Angebotsverfahren.

1.2 Finanzielle Leistungsindikatoren.

1.2.1 Ertragslage.

Umsatz. Der Umsatz von Kapsch TrafficCom verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 18,8 %, von EUR 530,3 Mio. auf EUR 430,6 Mio. Dies spiegelt insbesondere den Wegfall der zwei großen Betriebsprojekte in Südafrika und Belarus wider, wodurch sich der Umsatz wie erwartet um rund EUR 80 Mio. reduzierte. Das betraf den Betrieb des Mautsystems in der südafrikanischen Provinz Gauteng, der mit Ende März 2025 beendet wurde, und den Betrieb des landesweiten Mautsystems in Belarus; Kapsch TrafficCom gab mit Jänner 2025 die Mehrheit der Stimmrechte und die Kontrolle an der lokalen ausführenden Gesellschaft Kapsch Telematic Services IOOO ab.

Darüber hinaus waren kundenverursachte Projektverzögerungen und eine Schwäche des globalen Mautmarktes zu verzeichnen, wodurch der Umsatzentfall nicht aufgeholt werden konnte. Der Rückgang zeigt sich vor allem in der Region EMEA, wobei auch die Regionen Americas und APAC unter den Vorjahreswerten lagen. Zudem ist er insbesondere im Betriebs- und Komponentengeschäft sichtbar.

Umsatz nach Regionen.

Geografisch betrachtet verteilte sich der Konzernumsatz wie folgt:

- Region EMEA (Europa, Naher Osten, Afrika): 41,8 % (Vorjahr: 48,5 %)
- Region Americas (Nord-, Mittel- und Südamerika): 52,7 % (Vorjahr: 47,0 %)
- Region APAC (Asien-Pazifik): 5,5 % (Vorjahr: 4,5 %)

Die Region EMEA verzeichnete einen signifikanten Umsatzrückgang um 30,0 %, von EUR 257,4 Mio. auf EUR 180,0 Mio., der den Wegfall der beiden Betriebsprojekte widerspiegelt. Der Umsatz mit Errichtungsprojekten entwickelte sich nahezu stabil. In der Region Americas ging der Umsatz um 8,8 % von EUR 249,0 Mio. auf EUR 227,1 Mio. zurück, vor allem aufgrund des schwachen Komponentengeschäftes sowie des schwachen US-Dollars. Die Region APAC entwickelte sich vergleichsweise stabil und verzeichnete einen Umsatzrückgang um 2,2 % von EUR 24,0 Mio. auf EUR 23,5 Mio., vor allem im Zusammenhang mit Betriebsprojekten in Australien und Neuseeland.

Umsatz nach Geschäftstypen.

in EUR Mio.	2024/25	2025/26	+/-
EMEA	257,4	180,0	-30,0 %
Errichtung	68,6	68,6	0,0 %
Betrieb	153,8	86,0	-44,1 %
Komponenten	35,0	25,4	-27,3 %
Americas	249,0	227,1	-8,8 %
Errichtung	84,6	80,8	-4,5 %
Betrieb	121,8	114,4	-6,1 %
Komponenten	42,6	31,9	-25,0 %
APAC	24,0	23,5	-2,2 %
Errichtung	8,3	8,9	7,0 %
Betrieb	9,3	7,2	-22,7 %
Komponenten	6,4	7,4	15,6 %
Gesamt	530,3	430,6	-18,8 %

Die Entwicklung nach Geschäftstypen zeigt verglichen mit dem Vorjahr einen leichten Umsatzrückgang bei der Errichtung um 2,0 %, wobei die Region APAC Zuwächse erzielen konnte. Der Geschäftstyp Betrieb verzeichnete aufgrund des Projektentfalls mit einem Rückgang von 27,1 % den stärksten Umsatzverlust. Das Komponentengeschäft blieb um 22,9 % hinter dem Vorjahr zurück. Auch hier standen den Rückgängen in den Regionen EMEA und Americas positive Impulse in der Region APAC gegenüber.

Im Geschäftsjahr 2025/26 wurden 6,88 Mio. Stück On-Board Units verkauft und damit um 13,0 % weniger als im Vorjahr (7,91 Mio. Stück). Diese Entwicklung ist hauptsächlich auf die Verlagerung der Produktionsstätte in Kanada und die damit verbundene Produktionsunterbrechung zurückzuführen, aber auch auf einen leichten Rückgang der Bestellungen im Vergleich zum Vorjahr.

Im Laufe des Geschäftsjahres 2025/26 wurde festgestellt, dass eine Konzernbuchung in Höhe von TEUR 5.182 im Geschäftsjahr 2024/25 ausgebucht hätte werden müssen. Es erfolgte eine nachträgliche Korrektur im Geschäftsjahr 2024/25. Die angepassten Zahlen sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen und den sonstigen betrieblichen Aufwendungen angeführt.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** stiegen im Vorjahresvergleich um 81,7 % (EUR 24,2 Mio.) auf EUR 53,9 Mio. an (Vorjahreswert angepasst). Dazu trug im Wesentlichen ein Einmaleffekt aus Deutschland bei. Ende Juni 2025 wurde in einem Schiedsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eine vergleichsweise Einigung erzielt, die zu einem positiven Ergebniseffekt von EUR 23,4 Mio. führte. Dies stand im Zusammenhang mit der 2019 erfolgten Kündigung des Vertrages zur automatischen Kontrolle der Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut). Zudem sind Erträge aus der Kaufpreisanpassung von einem im Vorjahr veräußerten Unternehmen in Höhe von EUR 6,4 Mio. enthalten.

Die Aufwandspositionen zeigen, dass Kapsch TrafficCom zwar effizient, aber für das ursprünglich erwartete höhere Umsatzniveau aufgestellt war.

Die **Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen** reduzierten sich dem geringeren Umsatz entsprechend um 17,4 % (EUR 34,6 Mio.) auf EUR 164,1 Mio.

Der **Personalaufwand** sank im Vergleich zum Vorjahr um EUR 19,8 Mio. auf EUR 230,8 Mio., das entspricht einem Rückgang um 7,9 %. Die organisatorischen Anpassungen im Jahresverlauf führten bereits zu einer Verringerung des Personalaufwands. Kapsch TrafficCom beschäftigte zum 31. März 2026 insgesamt 2.717 Personen (Vorjahr: 3.041 Personen).

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** gingen um EUR 7,7 Mio. bzw. 8,2 % auf EUR 86,3 Mio. (Vorjahreswert angepasst) zurück. Zwar waren im Berichtszeitraum keine Aufwendungen aus der Entkonsolidierung von Gesellschaften (Vorjahr: EUR 12,1 Mio. angepasst) zu verzeichnen, jedoch stiegen die operativen Fremdwährungsverluste, im Wesentlichen aus Wechselkursschwankungen des US-Dollars, um EUR 6,5 Mio. auf EUR 15,1 Mio.

Das **anteilige Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen** in Höhe von EUR 17,2 Mio. kam wie im Vorjahr (EUR 5,6 Mio.) größtenteils aus der Kapsch Telematic Services IOOO sowie der Parat Ltd., wobei dies im Vorjahr nur für ein Quartal in dieser Position enthalten war.

Das **EBITDA** (Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit vor Abschreibungen und Wertminderungen) lag mit EUR 20,6 Mio. unter dem Vorjahreswert (angepasst) von EUR 23,8 Mio. Die EBITDA-Marge stieg auf 4,8 % (Vorjahreswert angepasst: 4,5 %).

Der **Aufwand für planmäßige Abschreibungen** betrug im Geschäftsjahr 2025/26 EUR 13,0 Mio. und war damit niedriger als im Vorjahr (EUR 16,5 Mio.). Des Weiteren wurden im Geschäftsjahr 2025/26 Wertminderungen in Höhe von EUR 2,1 Mio. (Vorjahr: EUR 0 Mio.) erfasst.

Somit lag das **EBIT** (Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit) mit EUR 5,6 Mio. unter dem Vorjahreswert von EUR 7,3 Mio. (angepasst). Die EBIT-Marge betrug 1,3 % (Vorjahr angepasst: 1,4 %).

Das **Finanzergebnis** verbesserte sich von EUR -16,9 Mio. im Vorjahr auf EUR -11,4 Mio. im Geschäftsjahr 2025/26. Dazu trug der Rückgang des Zinsaufwands von EUR 10,1 Mio. auf EUR 7,9 Mio. ebenso bei wie der Rückgang des Aufwands für Hyperinflationanpassungen von EUR 4,8 Mio. auf EUR 2,0 Mio.

Der Aufwand für **Ertragsteuern** betrug im Berichtszeitraum EUR 11,2 Mio. (Vorjahr: Ertrag EUR 1,2 Mio.). Im Vergleich zum Vorjahr reduzierte sich einerseits der laufende Ertragsteueraufwand von EUR 7,0 Mio. auf EUR 5,1 Mio., andererseits reduzierte sich aber das Ergebnis aus latenten Steuern von einem Ertrag von EUR 8,2 Mio. auf einen Aufwand von EUR -6,1 Mio.

Das **Periodenergebnis** war mit EUR -17,0 Mio. negativ (Vorjahr angepasst: EUR -8,4 Mio.). Den Anteilseignern der Gesellschaft war ein Ergebnis von EUR -18,7 Mio. (Vorjahr angepasst: EUR -12,1 Mio.) zuzurechnen. Dies entspricht einem Ergebnis je Aktie in Höhe von EUR -1,31 (Vorjahr angepasst: EUR -0,85).

Sonstiges Ergebnis. Diese Position enthält im Wesentlichen Währungsumrechnungsdifferenzen und Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses. Das sonstige Ergebnis betrug EUR -1,0 Mio. (Vorjahr angepasst: EUR 3,9 Mio.).

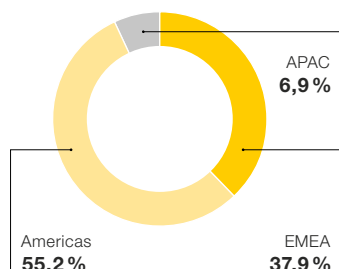
Das **Gesamtergebnis** als Summe von Periodenergebnis und sonstigem Ergebnis betrug somit EUR -18,0 Mio. (Vorjahr angepasst: EUR -4,4 Mio.).

1.2.2 Ertragslage nach Segmenten.

Maut.

Umsatz. Im Segment Maut ging der Umsatz im Geschäftsjahr 2025/26 um 24,9 % von EUR 393,0 Mio. auf EUR 295,1 Mio. zurück. Das Segment leistete damit einen Beitrag von 68,5 % (Vorjahr: 74,1 %) zum Gesamtumsatz.

Maut-Umsatz nach Regionen.



Die Region EMEA verzeichnete einen signifikanten Umsatzrückgang um 41,9 % auf EUR 111,8 Mio. (Vorjahr: EUR 192,6 Mio.). Diese Entwicklung ist hauptsächlich auf den Wegfall der beiden Betriebsprojekte zurückzuführen – die Beendigung des Projektes in der südafrikanischen Provinz Gauteng sowie die Abgabe der Kontrolle über die Kapsch Telematic Services IOOO in Belarus. Errichtungsprojekte zeigten Rückgänge in Schweden, Dänemark und Österreich sowie Zuwächse in Polen und Bulgarien. Das Komponentengeschäft war insbesondere in Frankreich und Südafrika rückgängig.

Nach dem Wachstum im Vorjahr im Service Business (tolltickets) war im Berichtszeitraum eine deutlich geringere Nachfrage nach Mautboxen für Lastkraftwagen spürbar.

Die Region Americas verzeichnete einen Maut-Umsatz von EUR 162,9 Mio. (Vorjahr: EUR 180,4 Mio.). Trotz dieses Rückgangs um 9,7 % wurde Americas zur umsatzstärksten Region im Maut-Segment. Rund 80 % des Umsatzes in der Region wurden in den USA erwirtschaftet, gefolgt von Chile, Mexiko, Brasilien, Kanada und Costa Rica. Verglichen mit dem Vorjahr waren die Umsätze im Betrieb und mit Komponenten rückläufig. Im Komponentengeschäft stand dies im Wesentlichen im Zusammenhang mit der erfolgten Verlagerung der Produktionsstätte und der damit verbundenen Produktionsunterbrechung, aber auch mit einem leichten Rückgang der Bestellungen. Die Umsätze im Geschäftstyp Errichtung blieben auf Vorjahresniveau.

Die Region APAC verzeichnete hingegen einen leichten Umsatzanstieg von 1,4 % auf EUR 20,3 Mio. (Vorjahr: EUR 20,0 Mio.). Während im Geschäftstyp Betrieb Umsatzrückgänge in Australien und Neuseeland hinzunehmen waren, konnten diese durch höhere Umsätze mit Komponenten in Australien mehr als ausgeglichen werden.

Segment Maut nach Geschäftstypen.

Bei Betrachtung des Segments Maut nach Geschäftstypen zeigte sich der stärkste Umsatzrückgang im Geschäftstyp Betrieb, insbesondere aufgrund der Entwicklungen in Südafrika und Belarus. Der Geschäftstyp Komponenten verzeichnete ebenfalls einen Rückgang in den Regionen Americas und EMEA. Der Errichtungsumsatz lag nur leicht unter dem Vorjahreswert.

in EUR Mio.	2024/25	2025/26	+/-
Umsatz	393,0	295,1	-24,9 %
Errichtung	104,6	103,7	-0,9 %
Betrieb	205,6	127,2	-38,1 %
Komponenten	82,8	64,3	-22,4 %
EBIT	12,0	8,4	-29,7 %

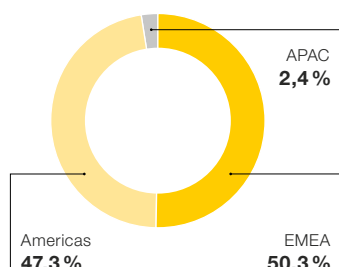
EBIT. Im Geschäftsjahr 2025/26 verzeichnete das Maut-Segment insgesamt eine deutlich negative Ergebnisentwicklung. Dies spiegelt wider, dass die Kostenstruktur für das erwartete deutlich höhere Umsatzvolumen ausgerichtet war. Ertragsseitig stiegen die sonstigen betrieblichen Erträge vor dem Hintergrund der Einigung in Deutschland deutlich um EUR 28,1 Mio. (+121,3 %). Dennoch konnten auch die Einsparungen bei den Personalaufwendungen (-10,7 %) den starken Umsatzrückgang nicht ausreichend kompensieren.

Insgesamt führte die Entwicklung zu einem Rückgang des EBIT im Segment Maut von EUR 12,0 Mio. im Vorjahr auf EUR 8,4 Mio. im Berichtszeitraum.

Verkehrsmanagement.

Umsatz. Im Segment Verkehrsmanagement ging der Umsatz im Geschäftsjahr 2025/26 im Vergleich zum Vorjahr um 1,3 % von EUR 137,3 Mio. auf EUR 135,5 Mio. zurück. Der Segmentbeitrag zum Gesamtumsatz erhöhte sich auf 31,5 % (Vorjahr: 25,9 %).

Verkehrsmanagement- Umsatz nach Regionen.



In der Region EMEA stieg der Umsatz im Jahresvergleich um 5,3 % auf EUR 68,2 Mio. (Vorjahr: EUR 64,8 Mio.). Mit dieser positiven Entwicklung wurde die Region EMEA zur umsatzstärksten Region im Segment Verkehrsmanagement. Dazu trugen Errichtungsprojekte in den Vereinigten Arabischen Emiraten und Spanien bei, die Rückgänge in Großbritannien, den Niederlanden und Irland mehr als kompensierten. In Spanien, Deutschland und Irland trugen Betriebsprojekte zum Wachstum bei, während in Großbritannien geringere Umsätze verzeichnet wurden.

In der Region Americas ging der Umsatz um 6,4 % auf EUR 64,1 Mio. (Vorjahr: EUR 68,5 Mio.) zurück. Mit einem Segment-Umsatzanteil von 47,3 % ist die Region unverändert ein zentraler Umsatzträger. Geringeren Errichtungsumsätzen in Brasilien, den USA und Chile stand ein Wachstum hauptsächlich in Guatemala gegenüber.

Die Region APAC verzeichnete – auf niedrigem Niveau – einen deutlichen Umsatzrückgang um 20,2 % auf EUR 3,2 Mio. (Vorjahr: EUR 4,0 Mio.). Ursache waren Rückgänge in allen Bereichen vor allem in Australien.

Segment Verkehrsmanagement nach Geschäftstypen.

Bei Betrachtung des Segments Verkehrsmanagement nach Geschäftstypen zeigt sich ein starker Umsatzrückgang bei Komponenten um 57,3 %, wobei der Einfluss auf den Gesamtumsatz des Segments aufgrund des insgesamt geringen Volumens begrenzt bleibt. Der Umsatz im Geschäftstyp Errichtung reduzierte sich um 4,0 %, hingegen verzeichnete der Betrieb einen moderaten Umsatzanstieg. Diese Entwicklung führte dazu, dass die Betriebsumsätze im Berichtszeitraum den mit Abstand größten Umsatzanteil im Segment Verkehrsmanagement ausmachten.

in EUR Mio.	2024/25 angepasst*	2025/26	+/-
Umsatz	137,3	135,5	-1,3 %
Errichtung	56,8	54,6	-4,0 %
Betrieb	79,3	80,4	1,4 %
Komponenten	1,2	0,5	-57,3 %
EBIT*	-4,7	-2,9	-39,3 %

^{*)} Siehe Erläuterung 30 über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8

EBIT. Wenngleich der Umsatz gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig war, konnte der Verlust im Segment Verkehrsmanagement im Geschäftsjahr 2025/26 deutlich verringert werden. Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen im Vorjahresvergleich deutlich um 58,9 % zurück (Vorjahr angepasst), gleichzeitig konnten jedoch wesentliche Kostensenkungen erzielt werden. Rückgängige Aufwände für Material und zugekaufte Leistungen (-1,4 %), gleichbleibende Personalaufwendungen (+0,7 %) und sinkende sonstige betriebliche Aufwendungen (-34,0 %, Vorjahr angepasst) führten zu einer Verbesserung des EBIT von EUR -4,7 Mio. im Vorjahr (angepasst) auf EUR -2,9 Mio. im Geschäftsjahr 2025/26.

1.2.3 Vermögenslage.

Die Bilanzsumme von Kapsch TrafficCom zum 31. März 2026 betrug EUR 383,6 Mio. (31. März 2025, angepasst: EUR 449,2 Mio.).

Aktivseite.

Die Sachanlagen sanken von EUR 43,1 Mio. per 31. März 2025 auf EUR 37,2 Mio. per 31. März 2026. Zwar wurden im Geschäftsjahr Zugänge verzeichnet, jedoch wirkten sich planmäßige Abschreibungen bzw. Abgänge stärker als die Zugänge aus. Die immateriellen Vermögenswerte sanken um EUR 0,3 Mio. auf EUR 26,8 Mio. Im Geschäftsjahr 2025/26 wurden zudem Wertminderungen in Höhe von EUR 2,1 Mio. erfasst: EUR 0,8 Mio. betreffend immaterielle Vermögenswerte sowie EUR 1,3 Mio. betreffend Sachanlagen.

Die Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen stiegen von EUR 18,7 Mio. per 31. März 2025 auf EUR 23,0 Mio. per 31. März 2026. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf das assoziierte Unternehmen Kapsch Telematic Services IOOO, Belarus, zurückzuführen.

Die sonstigen langfristigen finanziellen Vermögenswerte und Beteiligungen veränderten sich nur geringfügig von EUR 3,4 Mio. per 31. März 2025 auf EUR 3,5 Mio. per 31. März 2026.

Die aktiven latenten Steuern betrugen zum 31. März 2026 EUR 47,4 Mio. (31. März 2025: EUR 53,4 Mio.). Der Großteil davon betraf Verlustvorträge in den USA, Brasilien und Spanien. Die latente Steuer auf Verlustvorträge in Österreich wurde im Geschäftsjahr 2025/26 nicht mehr angesetzt.

Die Vorräte konnten von EUR 49,0 Mio. per 31. März 2025 auf EUR 39,9 Mio. per 31. März 2026 signifikant verringert werden.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte blieben mit EUR 115,7 Mio. im Wesentlichen unverändert.

Die liquiden Mittel sanken von EUR 47,8 Mio. per 31. März 2025 auf EUR 23,2 Mio. per 31. März 2026. Dies hängt einerseits mit der Zufuhr von liquiden Mitteln aus der neuen Finanzierung im Vorjahr zusammen und ist andererseits auf die Reduktion der Finanz- und Leasingverbindlichkeiten zurückzuführen.

Insgesamt wurde ein Betrag von EUR 3,8 Mio. (31. März 2025: EUR 4,9 Mio.) im Zusammenhang mit der tolltickets GmbH als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte nach IFRS 5 klassifiziert. Neben Sachanlagen betraf dies insbesondere die Positionen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie liquide Mittel.

Passivseite.

Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung im Geschäftsjahr 2025/26 hat der Konzern die im Rahmen der letzten Refinanzierung vereinbarten Covenants zum Bilanzstichtag 31. März 2026 nicht eingehalten. Da zum Bilanzstichtag 31. März 2026 kein Waiver von den finanzierenden Banken vorlag, waren die Finanzverbindlichkeiten in Höhe von EUR 110,2 Mio. als kurzfristige Finanzverbindlichkeiten in der Konzernbilanz (31. März 2025: EUR 22,0 Mio. kurzfristig, EUR 96,4 Mio. langfristig) auszuweisen.

Per 31. März 2026 betrugen die langfristigen Leasingverbindlichkeiten EUR 20,7 Mio. (31. März 2025: EUR 24,6 Mio.), die kurzfristigen Leasingverbindlichkeiten lagen bei EUR 7,1 Mio. (31. März 2025: EUR 7,7 Mio.).

Die lang- und kurzfristigen Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen lagen um EUR 10,3 Mio. unter dem Vorjahreswert, da laufende Projekte abgearbeitet wurden.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen wurden um EUR 3,5 Mio. auf EUR 55,3 Mio. reduziert, wobei ein Teil dieser Verbindlichkeiten noch nicht erhaltene Rechnungen für bezogene Leistungen betraf.

Die kurzfristigen Rückstellungen sanken im Vergleich zum Vorjahr um EUR 8,0 Mio. und lagen zum 31. März 2026 bei EUR 12,4 Mio. (31. März 2025: EUR 20,4 Mio.). Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Auflösung von Drohverlustrückstellungen im Zusammenhang mit Projekten zurückzuführen.

Das Eigenkapital ging um EUR 18,0 Mio. auf EUR 67,8 Mio. zum 31. März 2026 zurück (Vorjahr angepasst). Die Eigenkapitalquote sank von 19,1 % im Vorjahr (angepasst) auf 17,7 % zum 31. März 2026.

Insgesamt wurde ein Betrag von EUR 4,0 Mio. (31. März 2025: EUR 3,5 Mio.) im Zusammenhang mit der tolltickets GmbH als zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten gemäß IFRS 5 klassifiziert. Dies betraf insbesondere die Positionen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen.

1.2.4 Finanzlage.

Cashflow.

Das Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit sank auf EUR 5,6 Mio. (Vorjahr angepasst: EUR 7,3 Mio.). Das niedrigere Ergebnis wirkte sich auf den Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit aus, der im Geschäftsjahr 2025/26 bei EUR -10,2 Mio. lag

(Vorjahr: EUR 27,7 Mio.). Der Cashflow aus dem Ergebnis betrug davon EUR -7,8 Mio. (Vorjahr angepasst: EUR 20,1 Mio.), und die Veränderung des Nettoumlaufvermögens belief sich auf EUR -2,4 Mio. (Vorjahr angepasst: EUR 7,6 Mio.).

Für die negative Veränderung des Nettoumlaufvermögens waren folgende Effekte ausschlaggebend: Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, kurzfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte sanken um insgesamt EUR 20,3 Mio. (Vorjahr angepasst: Rückgang um EUR 13,2 Mio.). Das Vorratsvermögen sank um EUR 9,2 Mio. (Vorjahr: Anstieg um EUR 1,6 Mio.). Die kurzfristigen Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen und sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten, genettet um den Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sanken um EUR 23,9 Mio. (Vorjahr: Rückgang um EUR 2,0 Mio.). Die kurzfristigen Rückstellungen sanken um EUR 8,0 Mio. (Vorjahr: Rückgang um EUR 2,0 Mio.).

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 2025/26 EUR 11,9 Mio. (Vorjahr: EUR -6,5 Mio.). Die Investitionen in Sachanlagevermögen gingen auf EUR 3,5 Mio. (Vorjahr: EUR 6,2 Mio.) zurück, die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte stiegen aufgrund von geleisteten Anzahlungen auf EUR 2,2 Mio. (Vorjahr: EUR 1,6 Mio.). Auszahlungen für den Ankauf von Wertpapieren, Beteiligungen und sonstigen langfristigen Finanzanlagen sanken auf EUR -0,4 Mio. (Vorjahr: EUR -1,2 Mio.). Die Einzahlungen aus dem Verkauf von Wertpapieren und sonstigen finanziellen Vermögenswerten inklusive aus Finanzierungsleasing betrugen im Berichtszeitraum unverändert EUR 1,4 Mio. (Vorjahr: EUR 1,4 Mio.). Die Dividenden aus at equity einbezogenen Gesellschaften stiegen auf EUR 12,7 Mio. (Vorjahr: EUR 2,5 Mio.), dies ist vor allem auf den Anstieg der Dividenden von der Kapsch Telematic Services IOOO sowie der Parat Ltd. zurückzuführen. All diese Effekte führten zum höheren Cashflow aus Investitionstätigkeit.

Die Summe aus dem Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit und dem Cashflow aus Investitionstätigkeit ergibt den Free Cashflow. Er betrug im Geschäftsjahr 2025/26 EUR 1,7 Mio. (Vorjahr: EUR 21,2 Mio.). Der Rückgang ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Umsatzerlöse von EUR 530,3 Mio. auf EUR 430,6 Mio. zurückzuführen.

Free Cashflow: EUR 1,7 Mio.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit stieg im Geschäftsjahr 2025/26 auf EUR -25,4 Mio. (Vorjahr: EUR -6,5 Mio.). Die Veränderung resultiert im Wesentlichen daraus, dass einerseits im Vorjahr durch die Aufnahme einer neuen langfristigen Finanzierung der Gesamtkreditbetrag um EUR 21,1 Mio. erhöht wurde und andererseits im Geschäftsjahr 2025/26 Tilgungen des Konsortialkredits im Ausmaß von rund EUR 14,0 Mio. geleistet wurden. Die bezahlten Zinsen aus Finanzierungen sowie die damit zusammenhängenden Kosten sanken auf EUR 8,5 Mio. (Vorjahr: EUR 11,8 Mio.). Der Finanzmittelbestand zum 31. März 2026 betrug EUR 23,2 Mio. (31. März 2025: EUR 47,8 Mio.).

Kennzahlen.

Aufgrund des unerwartet starken Rückgangs der Umsatzerlöse, der Verfehlung der Budgets sowie der bisher nicht in ausreichendem Umfang eintretenden Kosteneinsparungen aus den Restrukturierungsmaßnahmen kam es zu einer Verschlechterung der Ertrags- und Liquiditätssituation des Konzerns. Die im Rahmen der Refinanzierung 2025 vereinbarten Covenants (Eigenkapitalquote bzw. die Nettoverschuldung bezogen auf das EBITDA, welches nach den Vorgaben des Konsortialkredits um Posten wie die Schadensersatzzahlung von der Bundesrepublik Deutschland zu korrigieren war) konnten zum Bilanzstichtag 31. März 2026 nicht eingehalten werden.

Aufgrund der Tatsache, dass die finanzierenden Banken bzw. die Gläubiger des Schuldscheindarlehens keinen Waiver vor dem Bilanzstichtag 31. März 2026 erteilten, waren die Finanzverbindlichkeiten einschließlich Schuldscheindarlehen als kurzfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von EUR 110,2 Mio. (Vorjahr: kurzfristig EUR 22,0 Mio. und langfristig EUR 96,4 Mio.) auszuweisen.

Durch den Rückgang des Eigenkapitals um EUR 18,0 Mio. hat sich der Verschuldungsgrad auf 167,2 % (31. März 2025, angepasst: 118,2 %) erhöht.

Die Nettoverschuldung lag zum 31. März 2026 bei EUR 113,4 Mio. und damit um EUR 11,9 Mio. über dem Vorjahr (EUR 101,5 Mio.). Es konnte zwar die Höhe der Finanzverbindlichkeiten um EUR 8,2 Mio. reduziert und die Leasingverbindlichkeiten um EUR 4,5 Mio. verringert werden, allerdings sanken auch die liquiden Mittel um EUR 24,6 Mio. auf EUR 23,2 Mio. (31.03.2025: EUR 47,8 Mio.).

Das Nettoumlaufvermögen betrug zum 31. März 2026 EUR 64,1 Mio. (31. März 2025, angepasst: EUR 66,8 Mio.).

1.3 Forschung und Entwicklung.

Im Geschäftsjahr 2025/26 investierte Kapsch TrafficCom 7 % des Umsatzes in die generische Entwicklung, die Entwicklungsunterstützung und das Produktmanagement. Dabei konnten einem mehrjährigen Technologieplan folgend in allen Produkt- und Lösungsbereichen Fortschritte erzielt werden.

Im Kerngeschäft **Maut** besteht die Vision von Kapsch TrafficCom darin, im Vergleich zu den aktuellen Lösungen für Multi-Lane Free Flow (MLFF) den Infrastrukturbedarf deutlich zu reduzieren und gleichzeitig die Performance der durchgängigen Systeme beizubehalten oder zu steigern. In diesem Zusammenhang wurde ein Set an Innovationen vorgestellt: „HoTCap“ (Holistic Toll Capture, ganzheitliche Mauterfassung) ermöglicht es, die Infrastrukturkosten zu senken, gleichzeitig wird die Videoverarbeitung durch die Nutzung von Daten und künstlicher Intelligenz deutlich verbessert. Im laufenden Geschäftsjahr kommt die erste Plattformversion auf den Markt, die die nächste Generation der MLFF-Lösungen unterstützt: Operian 4.0. Damit werden Kundenlösungen und Projektabwicklungen effektiver, flexibler und zukunftsorientierter. Dies wird auch die führende Marktposition von Kapsch TrafficCom bei MLFF-Systemen stärken.

Ein weiterer Schwerpunkt war im Berichtszeitraum, den Bereich vernetzte Fahrzeuge führend weiterzuentwickeln, wobei dieser Fokus auch im Geschäftsjahr 2026/27 bleiben wird. Mit einer der ersten CV-Mautanwendungen in Nordamerika wurde eine wichtige frühe Referenz geschaffen und eine gute Beziehung zu einem der großen Erstausrüster der Automobilindustrie aufgebaut.

Auf Basis der im Berichtszeitraum durchgeführten Entwicklungen wird Kapsch TrafficCom zudem das erste standortbasierte System auf den Markt bringen, dessen Kern eine mobile Maut-App (Kapsch TollAssist) bildet, die die traditionellen Funktionen des Kundenbeziehungs- und Kontenmanagements effektiv virtualisiert.

Im Bereich **Verkehrsmanagement** konnte Kapsch TrafficCom die ersten Implementierungen der neuen Verkehrsmanagement-Plattform EcoTrafix 4 abschließen. Die modulare Architektur der Plattform ermöglicht es städtischen Verkehrsbehörden, verschiedene Lösungskonfigurationen – von Ampelsteuerungssystemen bis hin zu übergreifenden Systemen – flexibel einzusetzen und gleichzeitig alle Aspekte des vernetzten Fahrzeuges, die strategische Verwendung von Mobilitätsdaten, die Integration von künstlicher Intelligenz (KI) sowie die Einbindung von digitalen Zwillingen (digital twins) zu nutzen.

Zudem investierte Kapsch TrafficCom weiter in modernste Softwareentwicklungs- und Bereitstellungspraktiken sowie in neue Technologien für die Software- und Hardware-Entwicklungsteams; das umfasste unter anderem die Automatisierung von Tests, Sicherheit, Umgebungserstellung und Lösungsbereitstellung.

Künstliche Intelligenz wird in viele Geschäftsprozesse integriert und trägt zur Produktivitätssteigerung in den verschiedenen Abteilungen bei. Auch in der Software- und Produktentwicklung kommt KI zum Einsatz.

Bei der Einführung neuer Technologien ist das Humankapital, die Fähigkeiten und das Wissen der Techniker*innen von Kapsch TrafficCom, stets von zentraler Bedeutung. Daher wurde ein Weiterbildungsprogramm etabliert, mit dem die Mitarbeiter*innen stets über die neuesten Entwicklungen und den Einsatz der besten relevanten Technologien auf dem Laufenden bleiben.

***Die Fähigkeiten und das Wissen
der Mitarbeiter*innen sind
von zentraler Bedeutung.***

Die Förderung von Innovation ist bei Kapsch TrafficCom stets ein fixer Bestandteil. Im Geschäftsjahr 2025/26 fanden zwei Durchgänge des internen Innovationsprogrammes „Dynamic Creators“ statt sowie weitere Initiativen, wie Hackathons zum Thema Effizienzsteigerung für Kunden und Dienstleistungen von Kapsch TrafficCom.

Die Entwicklungsaufwendungen von Kapsch TrafficCom im Geschäftsjahr 2025/26 betrugen EUR 72,3 Mio. nach EUR 70,2 Mio. im Vorjahr. Dies entspricht 16,8 % (Vorjahr: 13,2 %) des Konzernumsatzes. Sie teilen sich wie folgt auf:

- Aufwendungen für erforderliche kundenspezifische Entwicklungen: EUR 42,3 Mio. (Vorjahr: EUR 44,8 Mio.)
- Aufwendungen für generische Entwicklungen: EUR 29,9 Mio. (Vorjahr: EUR 25,5 Mio.)

2 Voraussichtliche Entwicklung und Risiken.

2.1 Ausblick auf das Geschäftsjahr 2026/27.

Für das Geschäftsjahr 2026/27 erwartet Kapsch TrafficCom ein unverändert herausforderndes Marktumfeld. Das Management sieht daher bis auf Weiteres von einem quantitativen Ausblick ab, erwartet aber, dass Umsatz und EBIT über den Vorjahreswerten liegen werden.

Umsatz.

Ein Teil der berichteten Umsatzrückgänge war durch Projektverzögerungen in bestehenden Projekten bedingt. Kapsch TrafficCom erwartet, dass diese im laufenden Geschäftsjahr aufgeholt werden.

**Erwartung für Geschäftsjahr 2026/27:
Umsatz und EBIT
über den Vorjahreswerten.**

Der Auftragseingang erreichte im Berichtszeitraum rund EUR 496 Mio., und der Auftragsstand war mit EUR 1,3 Mrd. weiterhin sehr hoch. Auf dieser Basis hält das Management ein Umsatzwachstum für sehr wahrscheinlich. Für das Geschäftsjahr 2026/27 war der Anteil bereits vorab kontrahierter Aufträge deutlich höher als in vergangenen Jahren.

EBIT (Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit).

Die Kostenanpassungen an das aktuelle niedrigere Umsatzniveau sind im Berichtszeitraum weit fortgeschritten, sie werden im Geschäftsjahr 2026/27 bereits wirksam. Zudem wurden Prozesse im Hinblick auf Projekteffizienz weiter standardisiert. Die mit diesen Maßnahmen verbundenen Aufwände sind ergebnisseitig zum Teil verarbeitet.

Um die benötigten Ressourcen für zukünftiges Wachstum zu haben, liegt ein wesentlicher Aspekt darin, ausreichend Kapazitäten und Know-how für zusätzliches Geschäft zu erhalten.

Anfang Juli 2026 veräußerte Kapsch TrafficCom die Mehrheit ihrer Anteile an dem Tochterunternehmen tolltickets. Bei Closing wird ein einmaliger positiver EBIT-Effekt erwartet.

Liquidität.

Durch die Umsatzreduktion aufgrund von Projektverschiebungen kam es im vergangenen Geschäftsjahr zu einer negativen wirtschaftlichen Entwicklung, die in weiterer Folge zu einer angespannten Liquiditätssituation führte. Zum 31. März 2026 konnten die Covenants nicht eingehalten werden, sodass die Finanzverbindlichkeiten als kurzfristig auszuweisen waren. Es gab in weiterer Folge intensiven Austausch, wie die Situation bestmöglich gelöst werden sollte. Schließlich verständigte man sich zur Stabilisierung der Situation des Konzerns am 1. Juli 2026 mit den finanzierenden Banken und Gläubigern des Schuldscheindarlehens auf ein Standstill Agreement. Durch dieses wurden sämtliche fälligen und fällig werdenden Forderungen aus den Finanzierungsverträgen (Tilgungen, nicht jedoch Zinszahlungen, Kosten und Gebühren) bis zum 26. Juli 2026 gestundet. Betroffen waren ausstehende Finanzverbindlichkeiten zum 31. März 2026 in Höhe von EUR 99,2 Mio. (davon Schuldscheindarlehen: EUR 8,7 Mio. inkl. Zinsen).

Mit dem Abschluss des Standstill Agreements war die Bestellung eines Sanierungsberaters zur Durchführung eines Independent Business Reviews und zur Erstellung eines Sanierungskonzepts verbunden; ebenso die Bestellung eines unabhängigen Sanierungsberaters zum Review der vom Sanierungsberater durchgeführten Tätigkeiten. Das Standstill Agreement lief bis zum 26. Juli 2026. Am 26. Juli 2026 wurde eine verbindliche Punktation über die Verlängerung des Standstill Agreements sowie über die Refinanzierung der ausstehenden Finanzverbindlichkeiten einschließlich Schuldscheindarlehen vereinbart, wobei wesentliche Bedingungen und Meilensteine aus dem Standstill Agreement fortgeführt wurden.

Die Punktation gilt bis zum 31. März 2028, vorbehaltlich der Erfüllung von (aufschiebenden) Bedingungen. In weiterer Folge sollen ein finales Restrukturierungskonzept und ein Independent Business Review („Restrukt-IBR“) vorgelegt werden, zudem ist unter anderem die Einhaltung von Finanzkennzahlen (Covenants) vorgesehen. Der Abschluss der finalen Restrukturierungsvereinbarung ist bis Mitte September 2026 zu erwarten.

Die Einhaltung des Restrukturierungskonzeptes ist ein wesentlicher Punkt für die weitere Entwicklung. Kapsch TrafficCom arbeitet in der Phase der Refinanzierungsvereinbarung auch mit externen Beratern zusammen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Details im >> *Konzernabschluss Erläuterung 1.4 „Angaben zur Annahme der*

Unternehmensfortführung“, Erläuterung 24 „Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten“, Erläuterung 34 „Kapitalmanagement“ sowie Erläuterung 37 „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ verwiesen.

Nichtfinanzielle Ziele.

Nachhaltigkeit bestätigt sich auch wirtschaftlich als integraler Bestandteil des Geschäftsmodells. Die nichtfinanziellen Ziele von Kapsch TrafficCom sind in >> Kapitel 4 „Konsolidierte Nichtfinanzielle Erklärung“ in dem vorliegenden Lagebericht angeführt.

Strategie.

Im Sinne des Anspruchs auf Technologieführerschaft setzt Kapsch TrafficCom unverändert auf Innovation und hat zahlreiche technologische Neuerungen im Portfolio. Auch die Entwicklung im Bereich vernetzter Fahrzeuge schreitet voran, wenngleich deutlich langsamer als von Kapsch TrafficCom erwartet.

Im Rahmen der neuerlichen Restrukturierung wird Kapsch TrafficCom umfassende Kosteneinsparungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen ergreifen. Darüber hinaus plant die Gesellschaft ebenso Devestitionen in ihrem Geschäftsportfolio und prüft auch die Stärkung der Kapitalbasis.

2.2 Risikobericht.

2.2.1 Risikomanagementsystem und Internes Kontrollsystem (IKS).

Die Kapsch TrafficCom Group verfügt über ein unternehmensweit etabliertes Risikomanagementsystem (Enterprise Risk Management, ERM), das sich am international anerkannten COSO Enterprise Risk Management – Integrated Framework orientiert. Ziel des Systems ist die frühzeitige Identifikation, Bewertung und Steuerung jener Risiken, die die Erreichung der strategischen, operativen und finanziellen Ziele wesentlich beeinträchtigen können. Die Risikobewertung erfolgt unter Berücksichtigung der strategischen Zielsetzungen sowie des jeweiligen wirtschaftlichen Umfelds der Gruppe. Das ERM leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Steuerung und Sicherung des Unternehmens.

Der Fokus liegt nicht auf einer pauschalen Risikovermeidung, sondern auf einem bewussten, gesteuerten Umgang mit Risiken – inklusive der Nutzung sich bietender Chancen. Risiken werden regelmäßig in einem strukturierten Prozess identifiziert, bewertet, aggregiert und dokumentiert. Der daraus abgeleitete Risikobericht wird quartalsweise erstellt und dem Vorstand sowie dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats zur Verfügung gestellt. Über wesentliche Einzelereignisse wird der Prüfungsausschuss unverzüglich informiert. Die Design- und Implementierungsqualität des Risikomanagementsystems wird jährlich durch den Abschlussprüfer gemäß Regel 83 des Österreichischen Corporate Governance Kodex überprüft. Ergänzend finden interne Audits zur Bewertung der operativen Wirksamkeit statt.

Risikomanagement beinhaltet die Identifikation, Bewertung und Steuerung von Risiken und Chancen.

In alle wesentlichen Kunden- und Entwicklungsprojekte ist ein projektorientiertes Risikomanagement eingebettet, das bereits in der Angebotsphase mit einer systematischen Risikoanalyse ansetzt. Auf diese Weise werden frühzeitig Entscheidungsgrundlagen geschaffen und geeignete Steuerungsmaßnahmen geplant.

Das Interne Kontrollsystem (IKS) ist ein integraler Bestandteil der Governance-Struktur der Kapsch TrafficCom Group und auf die Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung sowie die Einhaltung gesetzlicher und interner Vorgaben ausgerichtet. Es umfasst organisatorische Regelungen, Kontrollmechanismen auf Prozessebene sowie technische Maßnahmen innerhalb der IT-Systeme. Durch klare Verantwortlichkeiten, das Vieraugenprinzip, automatisierte Systemkontrollen und regelmäßige Schulungen trägt das IKS zur Reduktion operationeller Risiken und zur Einhaltung regulatorischer Anforderungen bei.

Das Zusammenspiel von Risikomanagement und IKS gewährleistet eine strukturierte Risikosteuerung auf allen Unternehmensebenen und unterstützt eine fundierte Entscheidungsfindung in einem dynamischen Umfeld.

2.2.2 Strategische Risiken.

Die Geschäftstätigkeit der Kapsch TrafficCom Group ist von langfristigen strategischen Zielsetzungen geprägt, insbesondere im Hinblick auf technologische Marktführerschaft, internationale Expansion und Digitalisierung. Damit ver-

bunden sind strategische Risiken, die sich aus veränderten Marktbedingungen, neuen Wettbewerbsstrukturen oder technologischen sowie regulatorischen Entwicklungen ergeben können.

Ein wesentliches strategisches Risiko liegt in der hohen Abhängigkeit von öffentlich finanzierten Infrastrukturprojekten. Politische Veränderungen, geänderte Förderprioritäten oder makroökonomische Entwicklungen in Zielmärkten können die Verfügbarkeit und Umsetzung von Ausschreibungen beeinflussen. Besonders in Schwellen- und Entwicklungsländern bestehen darüber hinaus erhöhte Unsicherheiten hinsichtlich regulatorischer Stabilität, wirtschaftlicher Rahmenbedingungen und rechtlicher Durchsetzbarkeit.

Die internationale Ausweitung der Geschäftstätigkeit eröffnet neue Chancen, birgt jedoch auch Risiken hinsichtlich politischer Stabilität, rechtlicher Rahmenbedingungen, Zugang zu Märkten oder der Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte.

Das internationale Wachstum eröffnet neue Chancen, beinhaltet aber auch Risiken.

Zur Risikosteuerung beobachtet Kapsch TrafficCom kontinuierlich Markt und Umfeld, evaluiert regelmäßig neue technologische sowie regulatorische Entwicklungen und passt die strategische Planung flexibel an. Der Diversifikationsansatz hinsichtlich Märkten, Produkten und Technologien sowie gezielte Investitionen in Forschung und Entwicklung tragen zur Risikominimierung bei. Strategische Kooperationsmodelle und Allianzen werden genutzt, um gezielt auf neue Anforderungen reagieren zu können und Zugang zu Schlüsseltechnologien zu sichern.

Im Rahmen der strategischen Weiterentwicklung prüft Kapsch TrafficCom regelmäßig auch mögliche Unternehmensakquisitionen oder Beteiligungen. Damit verbunden sind generische Risiken hinsichtlich der Bewertung, Integration und Steuerung akquirierter Einheiten. Diese umfassen unter anderem Synergieabweichungen, kulturelle Integrationsprobleme oder operative Doppelstrukturen. Derartige Risiken werden im Rahmen eines strukturierten M&A-Prozesses berücksichtigt und – soweit relevant – in die Risikobewertung eingebunden.

2.2.3 Markt- und Branchenrisiken.

Die Kapsch TrafficCom Group ist in einem spezialisierten und wettbewerbsintensiven Marktumfeld tätig. Ihre Kunden sind vorwiegend öffentliche Auftraggeber, Betreiber von Verkehrsinfrastrukturen sowie konzessionierte Projektgesellschaften. Der Zugang zum Markt erfolgt überwiegend über öffentliche Ausschreibungsverfahren, die hohe Anforderungen hinsichtlich technischer Leistungsfähigkeit, Preisgestaltung und regulatorischer Eignung beinhalten.

Ein wesentliches branchenspezifisches Risiko liegt in der Volatilität des Auftragseingangs. Ausschreibungen für großvolumige Verkehrsmanagement- oder Mautsysteme können sich durch politische Veränderungen, rechtliche Einsprüche unterlegener Bieter oder Änderungen von Förderprogrammen verzögern oder gänzlich entfallen. Der Entscheidungsprozess bei staatlichen Stellen ist häufig langwierig und mit erhöhten Unsicherheiten verbunden. Zudem bestehen Risiken im Zusammenhang mit der gesellschaftlichen Akzeptanz von Mautsystemen, insbesondere in politisch sensiblen Regionen.

Zur Risikominderung verfolgt Kapsch TrafficCom eine geografische Diversifikation, sowohl im öffentlichen als auch im privaten Sektor, sowie den Ausbau wiederkehrender Erlöse durch Betrieb und Wartung von bestehenden Systemen. Letztere zeichnen sich durch eine höhere Planbarkeit und geringere Abhängigkeit von Einzelprojekten aus.

Geografische Diversifikation und Erweiterung des Lösungsportfolios tragen zur Umsatzstabilisierung bei.

Die technologische Dynamik in der Branche erfordert ständige Weiterentwicklungen im Bereich Software, Sensorik und Konnektivität. Erfolgreiche Wettbewerber agieren zunehmend global, und der Preisdruck nimmt durch internationale, aber auch regionale Anbieter und neue Marktteilnehmer, insbesondere aus dem IT- und Plattformbereich, zu.

Zusätzlich besteht in einzelnen Märkten eine hohe Abhängigkeit von wenigen großen öffentlichen Auftraggebern, was zu temporären Umsatzrückgängen führen kann, wenn Projekte abgeschlossen oder nicht verlängert werden. Diese Kundenstruktur bietet eine gute Einnahmenbasis, erfordert jedoch auch aktives Kundenbeziehungsmanagement und Diversifikationsstrategien.

Kapsch TrafficCom begegnet diesen Risiken durch ein breites Technologieportfolio, systematische Marktanalysen und durch den Aufbau neuer Geschäftsfelder. Der Markt wird kontinuierlich beobachtet, um Trends frühzeitig zu erkennen und durch gezielte Entwicklungs- und Akquisitionstätigkeit adressieren zu können.

2.2.4 Projekt- und Lieferkettenrisiken.

Die Kapsch TrafficCom Group realisiert komplexe verkehrstechnologische Systeme, die häufig im Rahmen öffentlicher Ausschreibungen und unter anspruchsvollen vertraglichen, technischen und zeitlichen Bedingungen umgesetzt werden. Daraus ergeben sich vielfältige Projektrisiken, insbesondere im Hinblick auf Qualität, Termine, Kosten sowie vertragliche Verpflichtungen.

Ein zentrales Risiko besteht in der Unterschätzung technischer und organisatorischer Anforderungen während der Angebotsphase. Das tatsächliche Projektumfeld ist oft nicht in vollem Umfang prognostizierbar. Risiken ergeben sich dabei etwa aus nicht vollständiger Transparenz über bestehende IT- und Infrastrukturschnittstellen, aus unerwarteten Abhängigkeiten zu Drittsystemen oder aus genehmigungsrechtlichen Verzögerungen.

Technische Herausforderungen und enge Zeitpläne bedingen typische Projektrisiken.

Terminüberschreitungen, Leistungsabweichungen oder Systemmängel können finanzielle Auswirkungen in Form von Vertragsstrafen, Schadenersatzforderungen oder – im Extremfall – vorzeitiger Vertragsauflösung durch den Auftraggeber nach sich ziehen. In einzelnen Fällen bestehen vertragliche Regelungen zur Kompensation entgangener Mauterlöse, die die wirtschaftliche Tragweite erhöhen. Darüber hinaus kann die Reputation des Unternehmens durch Projektverzögerungen negativ beeinflusst werden, insbesondere im Zusammenhang mit zukünftigen Ausschreibungen in sensiblen Märkten.

Zur Risikosteuerung setzt Kapsch TrafficCom ein strukturiertes Projekt- und Risikomanagement auf Basis internationaler Standards (u.a. IPMA-Standard der International Project Management Association) ein. Eine systematische Risikoanalyse erfolgt bereits in der Angebotsphase. Während der Projektabwicklung wird eine enge Kontrolle über Leistungsfortschritt, Kosten und Meilensteine sichergestellt. Die Kompetenzbündelung in interdisziplinären Projektteams sowie eine intensive Einbindung der Kundenseite in kritischen Phasen wirken ebenfalls risikomindernd.

Ein weiterer bedeutender Risikobereich betrifft die Lieferkette für kritische Hardware- und Softwarekomponenten. Während sich die allgemeinen Lieferengpässe der Vorjahre stabilisiert haben, bestehen weiterhin Risiken durch geopolitische Spannungen, mögliche Störungen bei kritischen Vorprodukten sowie Preisvolatilität bei strategischen Komponenten und Rohstoffen. Zudem können zunehmende regulatorische Anforderungen an Transparenz, Sorgfaltspflichten und Resilienz in Lieferketten zu erhöhtem Monitoring-Aufwand und operativen Anpassungskosten führen.

Zur Absicherung dieser Risiken diversifiziert Kapsch TrafficCom ihre Lieferkette für kritische Komponenten, bevorzugt Lieferanten mit hoher Liefertreue und zertifizierter Qualität und setzt frühzeitig projektbezogene Beschaffungsschritte. Risiken werden laufend überwacht und in enger Abstimmung mit den Projektteams und der Einkaufsfunktion bewertet, um die Resilienz der Lieferkette zu stärken.

2.2.5 Technologische und Innovationsrisiken.

Die Wettbewerbsfähigkeit der Kapsch TrafficCom Group basiert maßgeblich auf ihrer technologischen Kompetenz und Innovationsfähigkeit. Als Anbieter von intelligenten Verkehrssystemen ist das Unternehmen einem hohen Innovationsdruck ausgesetzt. Neue Technologien, regulatorische Vorgaben und sich verändernde Kundenbedürfnisse erfordern eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Produkt- und Lösungsportfolios.

Ein wesentliches Risiko besteht darin, dass neue technologische Entwicklungen nicht rechtzeitig erkannt, umgesetzt oder marktfähig gemacht werden. Eine verzögerte Reaktion auf technologische Trends kann die Position im Wettbewerb schwächen, insbesondere gegenüber neuen Marktteilnehmern aus dem IT- oder Plattformbereich mit hoher Innovationsgeschwindigkeit.

Zudem besteht die Gefahr, dass entwickelte Lösungen die Markterwartungen nicht erfüllen – sei es in Bezug auf Skalierbarkeit, Interoperabilität, Lebenszykluskosten oder ökologische Anforderungen. Auch regulatorische Veränderungen (z.B. im Datenschutz oder in sicherheitsrelevanten Normen) können dazu führen, dass bestehende Lösungen kurzfristig angepasst oder neu zertifiziert werden müssen.

Ein weiteres Risiko ergibt sich aus der möglichen Verletzung von Schutzrechten Dritter bei der Entwicklung neuer Technologien. Umgekehrt besteht das Risiko, dass eigene Technologien und Know-how durch Produktpiraterie oder Reverse Engineering kompromittiert werden. Beides kann finanzielle und reputative Auswirkungen haben.

Kapsch TrafficCom begegnet diesen Risiken mit einem strukturierten Innovationsprozess, der Markt-, Kunden- und Technologietrends systematisch beobachtet und in die strategische Produktentwicklung integriert. Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten erfolgen entlang definierter Roadmaps und werden laufend auf Relevanz und Umsetzbarkeit überprüft. Schutzrechte werden aktiv verwaltet, durch Patente, Gebrauchsmuster oder Geheimhaltungsvereinbarungen gesichert und bei Bedarf rechtlich durchgesetzt.

Die Einbindung von Partnern, Forschungseinrichtungen und Start-ups im Rahmen von Kooperationen trägt zur Stärkung der Innovationskraft bei. Zusätzlich schafft Kapsch TrafficCom durch gezielte Weiterqualifizierung ihrer Mitarbeiter*innen im Bereich Technologie, Softwareentwicklung und Systemintegration die Grundlage für zukünftige technologische Führungspositionen.

2.2.6 ESG-bezogene Risiken.

Nachhaltigkeitsaspekte – insbesondere im Bereich Umwelt, Soziales und Governance (ESG) – haben für die Geschäftstätigkeit der Kapsch TrafficCom Group zunehmende Bedeutung. Damit verbunden sind auch Risiken, die sich auf die wirtschaftliche Entwicklung, die operative Umsetzung von Projekten und die Reputation des Unternehmens auswirken können.

Im Bereich Umwelt bestehen Risiken unter anderem durch den zunehmenden regulatorischen Druck hinsichtlich Emissionsreduktionen, Energieeffizienz oder Produktkreisläufen. Auch der Klimawandel kann mittel- bis langfristige Auswirkungen auf Infrastrukturprojekte, Lieferketten oder den Einsatz bestimmter Technologien haben. Projekte in klimatisch sensiblen Regionen können mit besonderen Anforderungen an Widerstandsfähigkeit, Ausfallsicherheit oder Transportlogistik konfrontiert sein.

*ESG-bezogene Risiken
und Chancen werden in der
Nichtfinanziellen Erklärung erläutert.*

Soziale Risiken ergeben sich insbesondere in Bezug auf Arbeitssicherheit, faire Arbeitsbedingungen entlang der Lieferkette sowie die Einhaltung internationaler Standards in Drittstaaten. Projektverzögerungen oder Reputationsschäden können entstehen, wenn ESG-Anforderungen nicht erfüllt oder Verstöße öffentlich bekannt werden.

Im Bereich Governance bestehen Risiken vor allem im Zusammenhang mit regulatorischen Anforderungen an die Compliance-Organisation, Transparenzpflichten, Datenschutz und der Integrität in Vergabeverfahren.

Diese ESG-bezogenen Risiken sind Bestandteil des unternehmensweiten Risikomanagements und werden im Rahmen dessen analysiert und bewertet. Dabei werden die Prinzipien der doppelten Wesentlichkeit berücksichtigt. Eine detaillierte Darstellung erfolgt in >> Kapitel 4 „Konsolidierte Nichtfinanzielle Erklärung“ nach Maßgabe der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) und der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der Kapsch TrafficCom Group.

2.2.7 Finanzielle Risiken.

Als international tätiger Technologiekonzern ist die Kapsch TrafficCom Group einer Vielzahl finanzieller Risiken ausgesetzt. Diese betreffen insbesondere Währungsrisiken, Zinsänderungsrisiken, Liquiditätsrisiken sowie Kreditrisiken.

Währungsrisiken. Durch die weltweite Projektabwicklung und den Einkauf in verschiedenen Währungsräumen besteht ein wesentliches Risiko aus Wechselkursvolatilitäten. Diese können sich sowohl auf die Projektkalkulation als auch auf die Ergebnis- und Bilanzkennzahlen auswirken. Transaktionsrisiken entstehen vor allem bei Projektumsätzen und -ausgaben in unterschiedlichen Währungen, während Translationsrisiken aus der Umrechnung von Einzelabschlüssen nicht-eurozonaler Konzerngesellschaften in die Konzernwährung resultieren.

Kapsch TrafficCom begegnet diesem Risiko mit einer projektbasierten Währungsabsicherungspolitik. Wo wirtschaftlich sinnvoll, werden Absicherungsgeschäfte (Hedging) abgeschlossen, um Kursschwankungen zu minimieren. Zudem werden Fremdwährungspositionen laufend analysiert und in der Unternehmensplanung berücksichtigt.

Zinsrisiken. Ein Teil der Projekt- und Unternehmensfinanzierung erfolgt auf Basis variabler Zinssätze. Ein Anstieg des allgemeinen Zinsniveaus kann die Finanzierungskosten erhöhen und sich negativ auf das Ergebnis auswirken. Zur Absicherung gegen Zinsänderungsrisiken kommen bei Bedarf geeignete Finanzinstrumente zum Einsatz.

Liquiditätsrisiken. Der Konzern sorgt für ausreichend Liquidität, vor allem durch das Halten von angemessenen finanziellen Rücklagen, durch Kreditlinien, Anleiheemissionen, Anzahlungen von Kunden und die laufende Abstimmung der Fälligkeiten von Forderungen, Verbindlichkeiten und finanziellen Vermögenswerten. Dazu werden regelmäßig im Kurzfristbereich (jeweils für die nächsten zwölf Wochen), quartalsweise im Mittelfristbereich (aktuelles Geschäftsjahr) sowie auch im Langfristbereich (entsprechend den langfristigen Zahlungsverpflichtungen, insbesondere aus Krediten) Cashflow-Prognosen erstellt und daraus entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung ausreichender Liquidität abgeleitet.

Finanzielle Risiken entstehen aus Wechselkurs- und Zinsschwankungen sowie Krediten. Ausreichende Liquidität erhöht die Flexibilität, auch kurzfristig agieren zu können.

Die Kapsch TrafficCom AG vermeidet es, von einzelnen Banken abhängig zu sein, und achtet stets darauf, die bestehende Finanzierungsstruktur auf mehrere Partnerbanken aufzuteilen. Größere Rückzahlungsverpflichtungen von in der Regel langfristigen Kontrakten (zum Beispiel bei Unternehmensanleihen oder endfällige Tilgungen langfristiger Kredite) werden laufend überwacht und es werden schon frühzeitig entsprechende Maßnahmen (entweder Überprüfung der Einnahmen aus dem operativen Cashflow oder zeitgerechte Refinanzierungen) zur Sicherstellung der vereinbarten Zahlungsverpflichtungen eingeleitet.

Wenn die Bestimmungen der am 26. Juli 2026 mit den finanzierenden Banken und Schuldscheingläubigern vereinbarten verbindlichen Punktation bzw. des Restrukturierungskonzeptes nicht eingehalten würden, wäre dies ein wesentliches Risiko für die Sicherstellung der Liquidität. Kapsch TrafficCom arbeitet in der Phase der Refinanzierungsvereinbarung auch mit externen Beratern zusammen, um die Einhaltung aller Verpflichtungen sicherzustellen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Details im >> *Konzernabschluss, Erläuterung 1.4 „Angaben zur Annahme der Unternehmensfortführung“, Erläuterung 24 „Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten“, Erläuterung 34 „Kapitalmanagement“ sowie Erläuterung 37 „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“* verwiesen.

Zur Verbesserung der Liquiditätssituation werden weiters Regelungen mit Lieferanten zu ausstehenden Lieferantenverbindlichkeiten getroffen, welche auch Stundungen oder Ratenzahlungsvereinbarungen vorsehen können. Weitere Informationen sind im >> *Konzernabschluss, Erläuterung 34 „Kapitalmanagement“* enthalten.

Kreditrisiken. Kreditrisiken ergeben sich primär aus Forderungen gegenüber Kunden, insbesondere im Zusammenhang mit Großprojekten. Zwar zählen öffentliche Auftraggeber zu den Hauptkunden, jedoch tritt Kapsch TrafficCom auch als Auftragnehmer privater Konsortien oder Konzessionsgesellschaften auf. Zahlungsausfälle oder -verzögerungen können zu Belastungen der Liquidität und des Ergebnisses führen.

Zur Reduzierung des Kreditrisikos erfolgen vor Vertragsabschluss Bonitätsprüfungen. Zudem kommen Absicherungsinstrumente wie staatliche Exportgarantien (z.B. über die Oesterreichische Kontrollbank, OeKB) zum Einsatz. Forderungen werden laufend überwacht und im Bedarfsfall wertberichtigt.

Zur Einschätzung wesentlicher finanzieller Risikofaktoren können ergänzend Sensitivitätsanalysen und Szenario-betrachtungen herangezogen werden.

2.2.8 IT- und Cyberrisiken.

Die Kapsch TrafficCom Group ist in hohem Maße auf stabile, sichere und verfügbare IT-Systeme angewiesen – sowohl für den internen Geschäftsbetrieb als auch für die Bereitstellung von Kundenlösungen. Durch die zunehmende Digitalisierung von Produkten, Prozessen und Dienstleistungen haben sich in den letzten Jahren die Anforderungen an Informationssicherheit und Cyberresilienz deutlich erhöht. Ziel der gesetzten Maßnahmen ist es, die Cyberresilienz sowie die kontinuierliche Betriebsfähigkeit kritischer Systeme zu stärken.

Ein wesentliches Risiko besteht in der Beeinträchtigung der Systemverfügbarkeit, Datenintegrität oder Vertraulichkeit durch Cyberangriffe, Malware, Ransomware oder sonstige externe Einwirkungen. Auch gezielte Angriffe auf die eingesetzten Verkehrsmanagementsysteme, Cloud-Plattformen, vor Ort betriebene Softwarelösungen oder Backend-Infrastrukturen können erhebliche operative, rechtliche oder reputative Schäden verursachen. Zunehmend kritisch ist zudem die Einhaltung internationaler Anforderungen an Datenschutz, Informationssicherheit und technologiebezogene Regulierung (z.B. DSGVO, NIS2, AI Act).

Auch in der Lieferkette können IT- oder Cybervorfälle zu Beeinträchtigungen führen – etwa durch Drittanbieter, deren Systeme in Kundenlösungen integriert sind.

Kapsch TrafficCom verfügt über ein konzernweites Informationssicherheitsmanagementsystem, das sich an der internationalen Norm ISO/IEC 27001 orientiert. Der Sicherheitsansatz basiert auf einer risikoorientierten Analyse kritischer Systeme, Datenflüsse und Schnittstellen. Sicherheitsvorfälle werden zentral erfasst, bewertet und dokumentiert. Ein etabliertes Incident-Response-Verfahren sowie ein kontinuierlich aktualisiertes Notfallkonzept sichern die Handlungsfähigkeit im Ernstfall.

Zur Prävention kommen unter anderem Zugriffs- und Berechtigungskonzepte, Netzsegmentierung, Verschlüsselungstechnologien und regelmäßige Penetrationstests zum Einsatz. Die Sensibilisierung der Mitarbeiter*innen erfolgt durch verpflichtende Schulungen und interne Awareness-Kampagnen. Auch in den Projekt- und Produktentwicklungsprozessen ist Informationssicherheit ein integraler Bestandteil („Security by Design“).

Das Unternehmen beobachtet kontinuierlich die Bedrohungslage, passt technische und organisatorische Maßnahmen laufend an neue Angriffsmuster an und beteiligt sich aktiv an branchenspezifischen Sicherheitsinitiativen.

2.2.9 Rechtliche und Compliance-Risiken.

Die Geschäftstätigkeit der Kapsch TrafficCom Group unterliegt einer Vielzahl nationaler und internationaler rechtlicher Vorgaben. Diese betreffen unter anderem öffentliches Vergaberecht, Exportkontrollen, steuerliche Vorschriften, Datenschutz, Wettbewerbsrecht, Arbeitsrecht sowie branchenspezifische Normen. Verstöße gegen gesetzliche oder regulatorische Anforderungen können zu erheblichen finanziellen Belastungen, Reputationsschäden oder zum Ausschluss von Ausschreibungsverfahren führen.

Ein wesentliches Risiko besteht im Zusammenhang mit der Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen, insbesondere hinsichtlich der Einhaltung komplexer Vergabeanforderungen, formaler Kriterien und offenzulegender Subunternehmerstrukturen. Fehler in diesem Zusammenhang können nicht nur zur Disqualifikation führen, sondern im Falle von Vergaberechtsverstößen auch zu juristischen Auseinandersetzungen mit Wettbewerbern oder Behörden.

Mit der zunehmenden Internationalisierung des Geschäftes ist auch das Risiko gestiegen, unbeabsichtigt in rechtsunsicheren oder sanktionierten Märkten tätig zu werden. Politische Instabilität, unklare Eigentumsverhältnisse oder sich rasch ändernde rechtliche Rahmenbedingungen können die Geschäftstätigkeit erheblich beeinträchtigen. Auch verdeckte Compliance-Risiken in der Lieferkette, etwa durch Umwelt- oder Menschenrechtsverstöße von Zulieferern, rücken durch neue regulatorische Vorgaben (z.B. EU-Lieferkettengesetzgebung) stärker in den Fokus.

Darüber hinaus bestehen Risiken im Zusammenhang mit Verletzungen geistiger Eigentumsrechte, sei es durch unbewusste Nutzung geschützter Technologien Dritter oder durch unzureichenden Schutz der eigenen Entwicklungen.

Zur Risikosteuerung bestehen unternehmensweit etablierte Compliance-Strukturen, die laufend an neue gesetzliche Anforderungen angepasst werden. Dazu zählen unter anderem interne Richtlinien, verpflichtende Schulungen, klar definierte Verantwortlichkeiten sowie Hinweisgebersysteme, die sowohl Mitarbeiter*innen als auch externen Stakeholdern zur Verfügung stehen.

Besondere Aufmerksamkeit gilt den Bereichen Vergaberecht, Exportkontrolle, Datenschutz, Wettbewerbs- und Antikorruptionsrecht. Neue Märkte oder Partnerschaften werden vor dem Markteintritt rechtlich geprüft. Der Schutz des geistigen Eigentums erfolgt durch ein strukturiertes Patentmanagement sowie durch vertragliche Schutzmechanismen in Entwicklungskooperationen. Für die systematische Verfolgung von strategischen Partnerschaften hat Kapsch TrafficCom eine eigene Stelle eingerichtet.

Ereignisse wie Projektverzögerungen, Vertragsstreitigkeiten, technische Mängel oder öffentliche Kritik an Maut- und Verkehrsmanagementsystemen können sich negativ auf die Reputation der Kapsch TrafficCom Group auswirken – sowohl lokal als auch konzernweit. Die Pflege langfristiger Kundenbeziehungen, hohe Qualitätsstandards sowie transparente Kommunikation sind zentrale Steuerungsmaßnahmen zur Vermeidung reputativer Schäden.

2.2.10 Personalrisiken.

Der Erfolg der Kapsch TrafficCom Group hängt in hohem Maß von der Kompetenz, Motivation und Verfügbarkeit qualifizierter Mitarbeiter*innen ab. Insbesondere Fachkräfte mit technischem Spezialwissen, internationaler Projekterfahrung sowie Kenntnissen in den Bereichen Softwareentwicklung, Systemintegration und Verkehrstelematik sind von zentraler Bedeutung.

Ein wesentliches Risiko besteht im Verlust von Schlüsselpersonen mit unternehmenskritischem Know-how oder in der Erschwerung der Rekrutierung qualifizierter Fachkräfte, insbesondere in einem zunehmend umkämpften globalen Arbeitsmarkt. Technologische Entwicklungen, hybride Arbeitsmodelle und veränderte Erwartungen an Arbeitgeber verschärfen den Wettbewerb um Talente zusätzlich. Ein Mangel an geeignetem Personal kann Projektverzögerungen, Know-how-Verluste und eine Einschränkung der Innovations- und Umsetzungskraft zur Folge haben.

Kapsch TrafficCom setzt attraktive Maßnahmen, um dem Personalrisiko entgegenzuwirken.

Auch in der internationalen Projektumsetzung können personelle Risiken entstehen – etwa durch Einschränkungen bei Mobilität und Entsendung, kulturelle Barrieren oder rechtliche Unterschiede im Arbeitsrecht einzelner Länder.

Zur Risikosteuerung verfolgt Kapsch TrafficCom mit der People Strategy eine umfassende Personalentwicklungsstrategie mit Fokus auf Talentbindung, Qualifizierung und internationale Zusammenarbeit. Dazu zählen unter anderem

- eine interne Karriere- und Lernplattform zur selbstbestimmten Weiterentwicklung,
- ein zielgerichtetes Weiterbildungsangebot in Technik, Führung und sozialen Kompetenzen,
- Mentoring- und Onboarding-Programme sowie
- flexible Arbeitszeit- und Homeoffice-Modelle zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität.

Zur Förderung der Mitarbeiterbindung setzt das Unternehmen zusätzlich auf regelmäßige Feedbackformate und transparente interne Kommunikation. Eine periodische Mitarbeiterbefragung sowie der direkte Zugang zur Geschäftsführung über das Format „OpenLine2CEO“ ermöglichen es, auf Stimmungen, Herausforderungen und Verbesserungspotenziale frühzeitig zu reagieren.

2.2.11 Chancen.

Neben der systematischen Erfassung und Bewertung von Risiken betrachtet die Kapsch TrafficCom Group im Rahmen ihres Enterprise Risk Managements auch Chancen, die sich aus technologischen Entwicklungen, Marktveränderungen oder regulatorischen Rahmenbedingungen ergeben. Ziel ist es, Potenziale frühzeitig zu identifizieren, strategisch zu bewerten und aktiv zu nutzen.

Die frühzeitige Identifizierung von Chancen eröffnet Potenziale.

Ein wesentliches Chancenfeld ergibt sich aus dem weltweiten Trend zu nachhaltiger, vernetzter und digital gesteuerter Mobilität. Die zunehmende Notwendigkeit zur Reduktion von Emissionen, zur Entlastung urbaner Räume und zur Effizienzsteigerung im Verkehrsfluss schafft neue Nachfrage nach intelligenten Mobilitätslösungen, Umweltzonensystemen, dynamischer Verkehrssteuerung und Mauttechnologie.

Auch die Verlagerung öffentlicher Investitionen in Richtung Digitalisierung und Verkehrsmodernisierung – häufig unterstützt durch nationale oder europäische Förderprogramme – eröffnet zusätzliche Marktpotenziale. Kapsch TrafficCom ist in der Lage, mit einem modular aufgebauten Technologieportfolio auf unterschiedliche Kundenanforderungen einzugehen – sowohl im Bereich von Systemen als auch bei Dienstleistungen, insbesondere in den Bereichen elektronische Mautsysteme, urbane Verkehrssteuerung und datenbasierte Mobilitätslösungen.

Auf Projektebene ergeben sich Chancen durch sogenannte „Change Requests“, Kundenanpassungen während der Projektumsetzung, die als gesonderte Leistung beauftragt und abgerechnet werden können. Auch im Betrieb bestehender Systeme entstehen durch Erweiterungen, Upgrades oder neue regulatorische Anforderungen regelmäßig Zusatzgeschäftsmöglichkeiten.

Zudem besteht eine Chance in der weiteren geografischen Diversifikation, insbesondere in wachstumsstarke Regionen mit steigendem Bedarf an Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsmanagement.

Kapsch TrafficCom begegnet diesen Chancen mit einer innovationsgetriebenen Produktstrategie, aktiver Marktbearbeitung und der engen Zusammenarbeit mit strategischen Partnern, Städten und Verkehrsbehörden.

2.2.12 Zusammenfassende Beurteilung der Risikosituation.

Zusammenfassend ist vor allem das zuvor erwähnte Liquiditätsrisiko mit den umfangreichen Erläuterungen (siehe Abschnitt 2.2.7 Finanzielle Risiken) hervorzuheben. Insbesondere ist dabei die verpflichtende Einhaltung des Restrukturierungspfades gemäß des Restrukt-IBR, die Einhaltung der definierten Finanzkennzahlen und die Umsetzung der defi-

nierten Maßnahmen unerlässlich, um dieses Risiko zu minimieren (Details siehe auch >> *Konzernabschluss Erläuterung 1.4 „Angaben zur Annahme der Unternehmensfortführung“, Erläuterung 24 „Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten“, Erläuterung 34 „Kapitalmanagement“ sowie Erläuterung 37 „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“*).

Die wesentlichen identifizierten operativen Risiken werden laufend überwacht, systematisch bewertet und durch geeignete Steuerungsmaßnahmen adressiert. Das unternehmensweite Risikomanagementsystem, einschließlich des Internen Kontrollsystems, ist darauf ausgelegt, wesentliche Risiken frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und eine angemessene Steuerung dieser Risiken zu unterstützen.

Die Gesamtrisikosituation ist durch ein herausforderndes Marktumfeld sowie geopolitische Volatilität geprägt. Während operative Risiken im Bereich der Auftragsvergabe und Projektumsetzung aufgrund der Marktdynamik erhöht blieben, konnte der deutliche Umsatzrückgang trotz gezielter Liquiditätsmaßnahmen sowie des Einmaleffektes aus der vergleichsweisen Einigung mit Deutschland nicht vollständig kompensiert werden. Diesen Entwicklungen wird mit angepassten Maßnahmen im Rahmen der Unternehmenssteuerung Rechnung getragen.

Aus aktueller Sicht können die identifizierten Einzelrisiken durch die bestehenden organisatorischen, finanziellen und strukturellen Maßnahmen adressiert werden, um potenzielle Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Kapsch TrafficCom zu begrenzen. Darüber hinaus werden während der Laufzeit der Restrukturierungsvereinbarung auch externe Berater laufend überwachen, ob die vereinbarten Schritte zur Minimierung der Risiken entsprechend umgesetzt werden.

2.3. Internes Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess.

Kapsch TrafficCom verfügt über ein konzernweites Internes Kontrollsystem (IKS), das insbesondere darauf ausgerichtet ist, die Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung sicherzustellen sowie gesetzliche und unternehmensinterne Vorschriften einzuhalten. Das IKS ist Bestandteil des unternehmensweiten Risikomanagementsystems und orientiert sich am international anerkannten COSO Framework.

Im Sinne eines prozessintegrierten Kontrollansatzes umfasst das IKS alle wesentlichen Gesellschaften und rechnungslegungsrelevanten Prozesse. Die operative Buchhaltung erfolgt innerhalb einer heterogenen ERP(Enterprise-Resource-Planning)-Systemlandschaft: Seit Juni 2025 nutzt die Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG die Software Infor LN, während in den Tochtergesellschaften weiterhin primär lokale Systeme (insbesondere Navision) im Einsatz sind. Die systemübergreifende Datenintegrität wird durch standardisierte Schnittstellen zum zentralen Konsolidierungstool OneStream sowie durch einheitliche Validierungsregeln im Group Accounting unterstützt. Im Rahmen der konzernweiten Berichterstattung werden zusätzlich manuelle und systemgestützte Kontrollmechanismen eingesetzt.

Das Kontrollumfeld ist durch klar definierte Verantwortlichkeiten, konzernweit geltende Richtlinien (z.B. IFRS Accounting Manual) sowie einheitliche Freigabeprozesse geprägt. Diese Vorgaben schaffen die Grundlage für eine konsistente Anwendung von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Das IKS ist jeweils lokal implementiert und wird zentral überwacht.

Der Aufbau des Internen Kontrollsystems erfolgt risikoorientiert. Im Mittelpunkt steht die frühzeitige Erkennung potenzieller Fehlerquellen im Rechnungslegungsprozess, insbesondere bei der Verbuchung komplexer Geschäftsvorfälle, Intercompany-Abstimmungen oder bilanziell relevanter Schätzwerte. Die identifizierten Risikobereiche fließen in die Gestaltung und Weiterentwicklung der Kontrollmaßnahmen ein. Eine enge inhaltliche Abstimmung mit dem Risikomanagement unterstützt dabei die konsistente Bewertung und Priorisierung.

Zur Reduktion dieser Risiken bestehen umfassende Kontrollmaßnahmen, sowohl automatisiert in den eingesetzten Systemen als auch manuell auf lokaler und zentraler Ebene. Hierzu zählen unter anderem systembasierte Prüfungen, standardisierte Kontrollen bei Buchungen, Intercompany-Abstimmungen sowie das Vieraugenprinzip in kritischen Prozessschritten.

Eine effiziente Information und Kommunikation wird durch strukturierte Berichtslinien, regelmäßige Monats- und Prognoseberichte sowie zentrale Abstimmungen zwischen den Einheiten und dem Konzernrechnungswesen unterstützt. Auch der Aufsichtsrat wird regelmäßig über rechnungslegungsbezogene Entwicklungen informiert, einschließlich der Abschlüsse, Prognosen sowie relevanter Aspekte des Internen Kontrollsystems.

Die Überwachung der Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems erfolgt durch prozessverantwortliche Fachbereiche sowie durch die interne Revision, die auf Basis eines risikoorientierten Prüfplans tätig ist. Prüfungsfeststellungen werden dokumentiert und entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung des Kontrollsystems abgeleitet.

Das IKS wird regelmäßig evaluiert und bei Bedarf an veränderte regulatorische, prozessuale oder technologische Rahmenbedingungen angepasst. Dabei wird auf die enge Verzahnung mit dem Risikomanagementsystem sowie mit der externen Abschlussprüfung geachtet.

3 Sonstige Angaben.

3.1 Angaben zu Kapital-, Anteils-, Stimm- und Kontrollrechten und damit verbundenen Vereinbarungen.

Das zur Gänze aufgebrachte Grundkapital der Kapsch TrafficCom AG beträgt EUR 14,3 Mio. und ist in 14,3 Mio. Stückaktien aufgeteilt.

Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hielt zum Stichtag 31. März 2026 rund 63,3 % der Anteile. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der DATAX HandelsgmbH, deren Anteile (teils mittelbar, teils unmittelbar) jeweils zu gleichen Teilen von der Traditio-Privatstiftung und der CHILDREN OF ELISABETH-Privatstiftung, zwei Privatstiftungen nach österreichischem Privatstiftungsgesetz, gehalten werden. Jede dieser Privatstiftungen wird von einem eigenen Stiftungsvorstand geleitet, wobei keine Person in beiden Vorständen vertreten ist. Die Begünstigten dieser Privatstiftungen sind Georg Kapsch und Mitglieder seiner Familie (Traditio-Privatstiftung), darunter Samuel Kapsch, der seit 1. April 2025 Mitglied des Vorstands der Kapsch TrafficCom AG ist, sowie Andrea Kapsch, Birgit Kapsch und Bettina Kapsch (CHILDREN OF ELISABETH-Privatstiftung).

Es gab zum Stichtag 31. März 2026 keinen weiteren Aktionär, der mehr als 10 % der Stimmrechte an der Kapsch TrafficCom AG hielt.

Es bestehen keine gesetzlichen oder satzungsmäßigen Deckelungen oder Beschränkungen betreffend die Ausübung von Stimmrechten oder die Übertragung von Aktien.

Weiters gibt es keine Aktien mit besonderen Kontrollrechten. Es bestehen keine Beschränkungen hinsichtlich der Ausübung des Stimmrechts durch Arbeitnehmer mit Kapitalbeteiligung. Es gibt keine besonderen Bestimmungen über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie die Änderung der Satzung der Gesellschaft.

Bei der Gesellschaft besteht derzeit weder ein genehmigtes noch ein bedingtes Kapital, das den Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats ohne (neuerliche) Befassung der Hauptversammlung zur Ausgabe von Aktien ermächtigt.

Im Geschäftsjahr 2025/26 erwarb oder veräußerte die Kapsch TrafficCom AG keine eigenen Aktien und hielt zum Bilanzstichtag auch keine. Es besteht jedoch eine Ermächtigung des Vorstands der Gesellschaft durch die Hauptversammlung zum Erwerb eigener Aktien, zur Veräußerung oder Verwendung eigener Aktien auch unter Ausschluss des Bezugsrechts sowie zur Herabsetzung des Grundkapitals durch Einziehung eigener Aktien.

Marktübliche „Change of Control“-Klauseln, die gegebenenfalls zu einer Vertragsbeendigung führen können, betreffen per 31. März 2026 Finanzierungsvereinbarungen von in Summe rund EUR 90,5 Mio. sowie das Schuldscheindarlehen in Höhe von EUR 8,7 Mio. inkl. Zinsen oder stehen im Zusammenhang mit einzelnen Kundenverträgen.

Es bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen zwischen der Kapsch TrafficCom AG und ihren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebotes.

3.2 Corporate-Governance-Bericht.

Gemäß C-Regel 61 des Österreichischen Corporate Governance Kodex wird darauf hingewiesen, dass der konsolidierte Corporate-Governance-Bericht im Internet unter <https://www.kapsch.net/de/ir/corporate-governance> abgerufen werden kann.

4 Konsolidierte Nichtfinanzielle Erklärung.

1 Allgemeine Informationen (ESRS 2).	35
1.1 Grundlagen für die Erstellung.	35
1.2 Governance.	37
1.3 Strategie.	42
1.4 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.	59
2 Umweltinformationen.	72
2.1 Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-Verordnung).	72
2.2 Klimawandel (ESRS E1).	86
2.3 Umweltverschmutzung (ESRS E2).	102
2.4 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5).	104
3 Sozialinformationen.	110
3.1 Arbeitskräfte des Unternehmens (ESRS S1).	110
3.2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2).	132
3.3 Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3).	137
4 Governance-Informationen.	141
4.1 Unternehmensführung (ESRS G1).	141

Kapsch TrafficCom wendet zum 31. März 2026 gemäß § 908 Abs. 2b UGB den § 267a UGB in der vor dem Nachhaltigkeitsberichtsgesetz (NaBeG, BGBl. I Nr. 6/2026) geltenden Fassung an und nimmt für den Stichtag 31. März 2026 eine konsolidierte Nichtfinanzielle Erklärung in den Konzernlagebericht auf.

Die vorliegende konsolidierte Nichtfinanzielle Erklärung wurde gemäß österreichischem Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetz (NaDiVeG) bzw. § 267a UGB erstellt. Sie enthält die Angaben zu den wesentlichen Themen, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufes, des Geschäftsergebnisses, der Lage des Konzerns sowie der Auswirkungen ihrer Tätigkeit erforderlich sind. Dazu zählen die Angaben zu folgenden Belangen:

Umweltbelange	siehe Abschnitt 2 „Umweltinformationen“
Sozial- und Arbeitnehmerbelange	siehe Abschnitt 3 „Sozialinformationen“
Achtung der Menschenrechte	siehe Abschnitt 3 „Sozialinformationen“
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	siehe Abschnitt 4 „Governance-Informationen“

Kapsch TrafficCom stützte sich bei der Erstellung auf die gemäß Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) der Europäischen Union erlassenen European Sustainability Reporting Standards (ESRS) und die EU-Taxonomie-Verordnung und kommt mit der freiwilligen Aufstellung entsprechend der CSRD auch ihren Verpflichtungen gemäß UGB nach.

Diese Nachhaltigkeitserklärung wurde von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer einer Prüfung mit begrenzter Sicherheit unterzogen.

Nachhaltigkeitserklärung.

1 Allgemeine Informationen (ESRS 2).

1.1 Grundlagen für die Erstellung.

Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung (BP-1).

Wie zuvor angeführt berichtet Kapsch TrafficCom die relevanten Informationen – wenngleich nicht verpflichtend, da der im NaBeG bei EUR 450 Mio. definierte Schwellenwert für den Umsatz im Geschäftsjahr 2025/26 nicht erreicht wurde – gemäß der Corporate Sustainability Reporting Directive nach den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) der Europäischen Kommission in diesem Teil des Konzernlageberichts. Die Nachhaltigkeitserklärung wurde auf konsolidierter Basis für die Kapsch TrafficCom Group erstellt. Der Konsolidierungskreis stimmt mit jenem des Konzernabschlusses überein, und die gesamte Geschäftsaktivität der Gruppe wurde berücksichtigt.

Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft entstehen nicht nur durch die Tätigkeiten im Unternehmen, sondern auch in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette sowie indirekt, wie durch den Beitrag der Produkte und Dienstleistungen zur Emissionsreduktion. Ebenso können potenzielle Risiken und Chancen alle Teile der Wertschöpfungskette betreffen. In der Wesentlichkeitsanalyse und auch den Konzepten von Kapsch TrafficCom wird daher die gesamte vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette von Kapsch TrafficCom berücksichtigt. Es wurden keine Informationen, die sich auf geistiges Eigentum, Know-how oder die Ergebnisse von Innovationen beziehen, ausgelassen. Kapsch TrafficCom hat zudem von der Ausnahmeregelung gemäß Artikel 19a Absatz 3 und Artikel 29a Absatz 3 der Richtlinie 2013/34/EU zur Angabe bevorstehender Entwicklungen oder sich in Verhandlungsphasen befindender Angelegenheiten keinen Gebrauch gemacht.

Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen (BP-2).

Zeithorizonte.

Bei der Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung und insbesondere der Wesentlichkeitsanalyse wurden die folgenden Zeithorizonte angewandt, die mit jenen der ESRS übereinstimmen:

- Kurzfristiger Zeithorizont: bis zu einem Geschäftsjahr
- Mittelfristiger Zeithorizont: ein bis fünf Geschäftsjahre
- Langfristiger Zeithorizont: mehr als fünf Geschäftsjahre

Schätzungen.

Die in >> **Abschnitt 2 „Umweltinformationen“** berichteten Kennzahlen zu Treibhausgasemissionen beinhalten unter Scope 3 in Kategorie 1 „Erworbene Waren und Dienstleistungen“, Kategorie 2 „Investitionsgüter“ und Kategorie 11 „Verwendung verkaufter Produkte“ jeweils Daten, die mittels indirekter Quellen ermittelt wurden.

Dabei wurden die Emissionen der erworbenen Dienstleistungen in Kategorie 1, der Investitionsgüter in Kategorie 2 sowie der Investitionen in Kategorie 15 ausgabenbasiert quantifiziert. Nähere Details zur Berechnungsmethode sind in >> **Abschnitt 2 „Umweltinformationen“** beschrieben. Gemäß der ausgabenbasierten Methode wurden passende Emissionsfaktoren zu den jeweiligen Dienstleistungen bzw. Anlagen gewählt. Auf dieser Grundlage wurden die Kennzahlen berechnet, wobei die tatsächlichen Werte abweichen können. Derzeit sind keine Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit dieser Kennzahlen geplant.

Schätzungen, Annahmen sowie Hochrechnungen wurden bei der Ermittlung der Kennzahlen von Scope-1-, -2- und -3-Emissionen angewandt, sofern keine Primärdaten vorhanden waren. Zudem wurden für die Ermittlung der Kennzahlen zur Kreislaufwirtschaft, sofern keine Primärdaten verfügbar waren, Schätzungen zu Gewicht, Lebensdauer und Recyclingquoten herangezogen.

Die übrigen Schätzungen zu nicht erhebbaren Primärdaten wurden in Abstimmung mit internen Expert*innen ermittelt.

Zukunftsgerichtete Aussagen spiegeln die Ansichten und Erwartungen der Gesellschaft wider. Die tatsächlichen Ereignisse können aufgrund einer Reihe von Faktoren wesentlich von der erwarteten Entwicklung abweichen.

Änderungen bei der Erstellung oder Darstellung von Nachhaltigkeitsinformationen.

Die Nachhaltigkeitserklärung von Kapsch TrafficCom wird seit dem Geschäftsjahr 2024/25 gemäß den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) und den darin vorgegebenen Kennzahlen erstellt, die vorliegende Erklärung enthält daher erstmals Vergleichsdaten des Vorjahres. Im Berichtsjahr wurden die Berechnungsmethodiken für Emissionen der Kategorie Scope 3.1 sowie für die Ressourcenzuflüsse überarbeitet, sowie für Kategorie 3.11 erweitert und die Werte, jeweils mit einem erhöhten Primärdatenanteil, neu berechnet. Ebenso wird das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle der Arbeitskräfte des Unternehmens (Gender Pay Gap, GPG) nach einer weiterentwickelten Berechnungsmethodik ausgewiesen. Hierfür wurden interne Prozesse entsprechend überarbeitet und der Primärdatenanteil ebenfalls signifikant erhöht.

Fehler bei der Berichterstattung in früheren Berichtszeiträumen.

Die Anzahl der gemeldeten Diskriminierungsvorfälle (einschließlich Belästigung) für das Geschäftsjahr 2024/25 wurde rückwirkend angepasst. Der ursprüngliche Vorjahreswert (0 Fälle) beruhte auf einer unvollständigen Erfassung, da ausschließlich Fälle gemeldet wurden, aus denen sich ein formales Verfahren ergeben hat. Die granularere Erfassung und Bewertung zeigt, dass für das Geschäftsjahr 2024/25 insgesamt drei Fälle zu berücksichtigen sind. Nähere Details sind in >> **Abschnitt 3 „Sozialinformationen“** beschrieben.

In dieser Nachhaltigkeitserklärung enthaltene Verweise.

Zur Vermeidung von Redundanzen verweist die Nachhaltigkeitserklärung bei Bedarf auf andere Teile des Konzernlageberichts 2025/26 („Lagebericht“), die Erläuterungen zum Konzernabschluss 2025/26 („Konzernabschluss“), den konsolidierten Corporate-Governance-Bericht 2025/26 („CG-Bericht“) und den Vergütungsbericht 2025/26 („Vergütungsbericht“). Verweise innerhalb der Nachhaltigkeitserklärung sind mit dem Wort „Abschnitt“ in Verbindung mit der jeweiligen Kapitelbezeichnung gekennzeichnet. Sämtliche Verweise sind *kursiv* geschrieben und mit Pfeilen (>>) gekennzeichnet.

Die folgenden Angabepflichten wurden mittels Verweis aufgenommen:

Angabepflicht	Verweis
Die Rolle der Leitungs- und Aufsichtsorgane (ESRS 2, GOV-1 20c und 21c sowie ESRS G1, 5(b))	Corporate-Governance-Bericht, Kapitel 3 und 4
Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme (ESRS 2, GOV-3 29 (a)-(c))	Vergütungsbericht, Kapitel 3.2.2
Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette (ESRS 2, SBM-1 40 (a) (i)-(iii))	Lagebericht, Kapitel 1.1.2 „Marktdefinition und Lösungen“

Anwendung der Bestimmungen für schrittweise eingeführte Angabepflichten.

Kapsch TrafficCom wendet Übergangsbestimmungen gemäß den Übergangsbestimmungen für Angabepflichten des ESRS Anhang C (EU-Delegationsverordnung 2025/1416 zur Änderung der Verordnung 2023/2772) für die folgenden Angaben an:

- E1-9: Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klima-bezogene Chancen
- E2-6: Erwartete finanzielle Effekte aufgrund durch Umweltverschmutzung bedingter Risiken und Chancen
- E5-6: Erwartete finanzielle Effekte im Zusammenhang mit die Ressourcennutzung und die Kreislaufwirtschaft betreffenden Risiken und Chancen
- S1-11: Soziale Absicherung
- S1-13: Weiterbildung und Kompetenzenentwicklung
- S1-15: Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben

1.2 Governance.

Die Rolle der Leitungs- und Aufsichtsorgane (GOV-1).

Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat.

Der Vorstand der Kapsch TrafficCom AG bestand im Geschäftsjahr 2025/26 aus drei (3) geschäftsführenden Vorständen: Georg Kapsch, Vorsitzender des Vorstands, Alfredo Escribá Gallego und Samuel Kapsch, Mitglieder des Vorstands. Der Aufsichtsrat der Kapsch TrafficCom AG setzte sich aus sechs (6) Mitgliedern zusammen, wovon vier (4) Personen von der Hauptversammlung gewählt und zwei (2) vom Betriebsrat entsandt wurden.

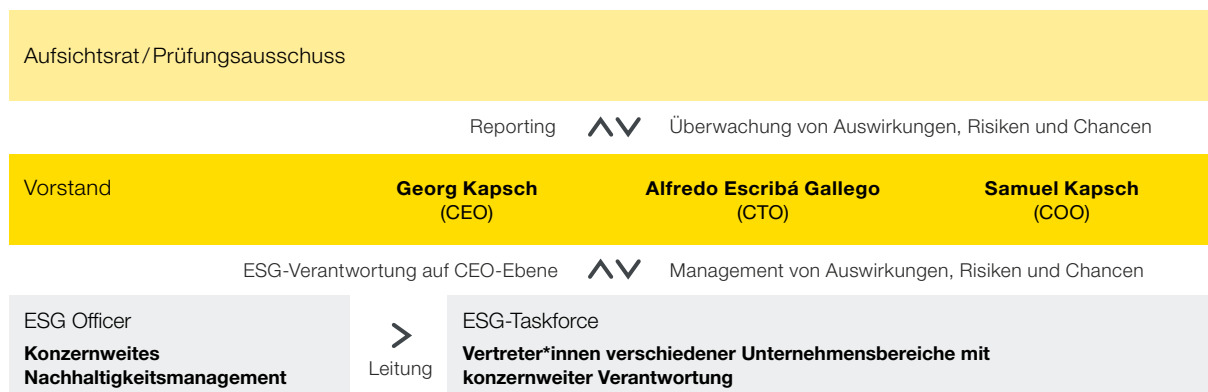
Die Erfahrungen und Kenntnisse der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sind im >> *CG-Bericht, Kapitel 3 und 4* angeführt.

Die Nachhaltigkeitsagenden werden im Vorstand von Georg Kapsch verantwortet, der über jahrelange Erfahrung in den Bereichen intelligente Verkehrslösungen, Produktion, Personalwesen sowie Recht, einschließlich der rechtlichen Entwicklungen im Nachhaltigkeitsbereich und deren Umsetzung in der Kapsch TrafficCom Group, verfügt. Im Aufsichtsrat ist Sonja Wallner die ESG-Expertin, die ebenso jahrelange Erfahrung in Führungspositionen mitbringt. Die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) können dadurch von den Organen aus unterschiedlichen Blickwinkeln beleuchtet und analysiert werden. Bei Bedarf wird das nachhaltigkeitsbezogene Fachwissen durch interne bzw. externe Berater unterstützt.

Im Geschäftsjahr 2025/26 setzte sich der Vorstand aus drei (3) männlichen Vertretern (100 % männlich; 0 % weiblich) zusammen. Der Aufsichtsrat bestand aus drei (3) Frauen und drei (3) Männern (50 % männlich; 50 % weiblich).

Die Aufsichtsratsmitglieder sind allesamt (100 %) unabhängig.

Aufgaben und Zuständigkeiten in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte.



Im Vorstand liegt die Verantwortung für ESG-Agenden inklusive der Überwachung, Verwaltung und Beaufsichtigung der Auswirkungen, Risiken und Chancen beim Vorstandsvorsitzenden Georg Kapsch. Im Aufsichtsrat erfolgt die Überwachung der Auswirkungen, Risiken und Chancen im Prüfungsausschuss, der sich zum Ende des Geschäftsjahres aus Sonja Wallner, Monika Brodey und Christian Windisch zusammensetzte und der wiederum an den gesamten Aufsichtsrat berichtete.

Die Zuständigkeiten für ESG-Agenden spiegeln sich auch in der Berichtslinie des Vorstandsvorsitzenden wider: In dieser liegen unter anderem die Abteilungen Investor Relations & ESG, Umweltnachhaltigkeit, Personalwesen, Recht & Compliance sowie Finanzen. Durch diese Mandate kann er viele Themenbereiche inhaltlich steuern, und Strategien und Richtlinien unterliegen seiner Freigabe. Darüber hinaus tragen auch die übrigen Vorstandsmitglieder innerhalb ihrer jeweiligen Verantwortungsbereiche ESG-Agenden mit und stellen sicher, dass Nachhaltigkeitsaspekte integraler Bestandteil der operativen und strategischen Entscheidungsprozesse sind.

Bei der Ermittlung, Bewertung und dem Management der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wird der Vorstand von der ESG-Taskforce unterstützt, die sich – unter Leitung der ESG Officer – aus Vertreter*innen unterschiedlicher Unternehmensbereiche mit konzernweiter Verantwortung zusammensetzt. Die ESG Officer ver-

antwortet somit das konzernweite Nachhaltigkeitsmanagement, die Koordination der Nachhaltigkeitsinitiativen, das Reporting sowie die laufende Weiterentwicklung der Aktivitäten gegenüber dem Vorstandsvorsitzenden.

Der Prüfungsausschuss wird quartalsweise über die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen informiert, um diese überwachen und nach Bedarf weitere Schritte setzen zu können. Der Risikobericht wird im Rahmen des bestehenden unternehmensweiten Risikomanagements (Enterprise Risk Management, ERM), das in der Abteilung für Finanzen in die bestehenden Prozesse eingebettet ist, laufend aktualisiert. Dies inkludiert die quartalsweise Abstimmung mit Vorstand und Aufsichtsrat. Auch die ESG Officer und der Compliance Officer berichten quartalsweise an den Prüfungsausschuss.

Zusätzlich zur quartalsweisen Berichterstattung über den aktuellen Status der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen kann der Vorstand die wesentlichen zuständigen Abteilungen nach Bedarf im Tagesgeschäft adressieren.

Eine Kontrolle dieses Managements der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen erfolgt nach Bedarf im Zuge einer internen Revision.

Ebenso wie Strategien und Richtlinien werden auch die Ziele auf Vorstandsebene von Georg Kapsch in Abstimmung mit den Bereichsleitern festgelegt, freigegeben und überwacht. Auf Aufsichtsratsebene werden die Ziele im Prüfungsausschuss im Zuge der Risikoberichterstattung behandelt oder im Vergütungsausschuss, wenn es sich um ESG-Ziele handelt, die mit Vorstandsvergütungskomponenten verknüpft sind.

Fachkenntnisse in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte.

Die formelle Bestätigung der Verfügbarkeit geeigneter Fähigkeiten und Fachkenntnisse zur Überwachung von Nachhaltigkeitsaspekten erfolgt nur im Zuge der jährlichen Selbstevaluierung des Aufsichtsrats. Bei Feststellen eines Mangels können zeitgerecht Maßnahmen beschlossen werden. Entsprechend der zuvor beschriebenen Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat und dieser Selbstevaluierung sind im Aufsichtsrat ausreichend Fähigkeiten und nachhaltigkeitsbezogene Fachkenntnisse verfügbar. Zudem gehört Sonja Wallner wie vorhin angeführt dem Gremium als ESG-Expertin an.

Im Zusammenhang mit den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen von Kapsch TrafficCom sind dadurch unter anderem folgende Kernthemen abgedeckt:

- Bestehende und angekündigte gesetzliche Regelungen, wie beispielsweise Taxonomie-Verordnung, CSRD und EcoDesign-Richtlinie
- Umweltrisiken in der Lieferkette und deren Auswirkungen auf die Verfügbarkeit von Materialien
- Arbeitsbedingungen der Belegschaft des Unternehmens sowie der Belegschaft in dessen Wertschöpfungskette
- Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Der Vorstand ist verantwortlich für die Einhaltung der Corporate-Governance-Grundsätze, einschließlich der Unternehmenskultur und des Geschäftsgebarens. Der Aufsichtsrat trägt im Rahmen seiner Aufsichts- und Beratungsfunktion zur Einhaltung bei.

Das entsprechende Fachwissen der Organe ergibt sich aus der beruflichen Erfahrung und den jeweiligen Verantwortlichkeiten der Mitglieder sowie aus gezielten Schulungen. Der Vorstandsvorsitzende stellt in seiner ESG-Verantwortung durch die Teilnahme an relevanten Sitzungen und den unmittelbaren Austausch mit den Fachfunktionen die kontinuierliche Generierung und Einbindung nachhaltigkeitsbezogenen Fachwissens sicher.

Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen (GOV-2).

Im Berichtszeitraum erfolgte die Information des Vorstands und des Prüfungsausschusses zu Nachhaltigkeitsauswirkungen, -risiken und -chancen im Rahmen von Jour fixes mit Mitgliedern der funktionsübergreifenden ESG-Taskforce. Dabei wurden Nachhaltigkeitsaspekte in aggregierter Form adressiert. Zudem wurden im Rahmen des quartalsweisen Risikoberichts finanziell wesentliche ESG-bezogene Risiken und Chancen an Vorstand und Prüfungsausschuss berichtet. Die ESG Officer informierte den Prüfungsausschuss darüber hinaus quartalsweise über relevante regulatorische Entwicklungen sowie unternehmensinterne Fortschritte im Nachhaltigkeitsmanagement. Damit ist eine systematische und umfassende Information der Leitungs- und Aufsichtsorgane sichergestellt.

Eine spezifische Berichterstattung zur Umsetzung der Sorgfaltspflicht im Bereich Nachhaltigkeit sowie zur Wirksamkeit der beschlossenen Strategien, Maßnahmen, Parameter und Ziele erfolgte im Berichtszeitraum noch nicht. Analog zur Information der Leitungs- und Aufsichtsorgane wurden Nachhaltigkeitsthemen im Rahmen der allgemeinen Unternehmensführung adressiert, jedoch noch nicht systematisch und explizit durch die Organe in Bezug auf Strategie und wesentliche Transaktionen integriert.

Das ERM bildet einen zentralen Bestandteil der Unternehmenssteuerung und integriert Nachhaltigkeitsaspekte bereits systematisch in die Risikobewertung. Ein darüber hinausgehender, eigenständiger, strukturierter Prozess zur expliziten Berücksichtigung wesentlicher Nachhaltigkeitsauswirkungen, -risiken und -chancen in den Entscheidungsprozessen der Organe besteht derzeit jedoch noch nicht. Die ergänzende Etablierung eines solchen Prozesses ist grundsätzlich vorgesehen, ohne dass hierfür derzeit eine konkrete zeitliche Festlegung besteht.

Im Berichtszeitraum wurde das Update der Wesentlichkeitsanalyse vom für ESG-Agenden zuständigen Vorstand formell freigegeben, und der Prüfungsausschuss wurde über die vorgenommenen Anpassungen und die Ergebnisse informiert. Neben dem daraus resultierenden Gesamtüberblick über alle wesentlichen IROs wird die Diskussion im Prüfungsausschuss auf jene mit einer Wesentlichkeit von größer/gleich acht fokussiert, um die Aufmerksamkeit gezielt auf die relevantesten Themen zu lenken. Im Berichtszeitraum konzentrierte sich die Behandlung im Prüfungsausschuss auf folgende finanziell wesentliche ESG-bezogene Chancen im Rahmen des ERM-Reportings; ESG-bezogene Risiken oberhalb der festgelegten Wesentlichkeitsschwelle wurden nicht identifiziert. Auswirkungen (Impacts) waren nicht Gegenstand dieser Berichterstattung:

- Klimaschutz: Chancen durch ein nachhaltiges Portfolio
- Umweltverschmutzung: Chancen aufgrund umweltfreundlicher Produkte
- Kreislaufwirtschaft: Chancen aus verbesserten Ansätzen zur Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft
- Betroffene Gemeinschaften: Chancen durch positive Auswirkungen auf Verkehrsfluss und Luftqualität
- Unternehmensführung: Chancen durch positives Image

Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme (GOV-3).

Die Vorstandsvergütung umfasst neben der fixen Vergütung variable Vergütungskomponenten, die unter anderem nachhaltigkeitsbezogene Kriterien beinhalten. Die Aufsichtsratsvergütung umfasst keine solchen Anreizsysteme. Neben der gewinnabhängigen Vergütung sind für den Vorstand zwei variable nichtfinanzielle Vergütungskomponenten vorgesehen:

Eine bezieht sich auf die Mitarbeiterzufriedenheit im Unternehmen, die als Indikator für die Berücksichtigung der Interessen der eigenen Mitarbeiter*innen gesehen wird; für die andere variable Vergütungskomponente werden im Vergütungsausschuss für jedes Geschäftsjahr vier nichtfinanzielle Ziele definiert, wovon zumindest zwei mehrjährige Ziele sind. Im Nachhinein wird jeweils bewertet, ob die Ziele erreicht wurden und somit ein Leistungsanspruch entstand. Diese grundsätzliche Zusammensetzung der Vergütung ist in der Vergütungspolitik für die Mitglieder des Vorstands definiert.

Die das Geschäftsjahr 2025/26 betreffenden mehrjährigen Ziele umfassten

- die Reduktion des Corporate Carbon Footprint um 14 % auf Basis des Geschäftsjahres 2023/24 und
- die Verbesserung des CDP-Ratings auf Bewertung A-.

Die auf ein Jahr ausgelegten Ziele waren

- die Steigerung der Anzahl generalüberholter (refurbished) On-Board Units um 30 % im Vergleich zum Vorjahr und
- ein Anteil von Frauen in Führungspositionen, einschließlich Expertinnen¹⁾, von zumindest 30 %.

Die Ziele und deren Erreichung sind im >> *Vergütungsbericht, Kapitel 3.2.2* im Detail erläutert. Die entsprechenden Kennzahlen für den Berichtszeitraum stehen in Einklang mit den in der vorliegenden Erklärung beschriebenen für Kapsch TrafficCom relevanten Kennzahlen, einzig das CDP-Rating ist nicht als Kennzahl angeführt. Alle Ziele der variablen nichtfinanziellen Vergütungskomponenten sind gleich gewichtet.

¹⁾ Die Expertenrolle ist ein ergänzender Karrierepfad zur Führungslaufbahn mit Fokus auf Fachkompetenz, Wissenstransfer und Unterstützung bei komplexen Aufgabenstellungen.

Der Anteil der gesamten variablen Vergütung für den Vorstand betrug im Geschäftsjahr 2025/26 1,5 % der Gesamtvergütung und erfolgte zur Gänze im Zusammenhang mit den nachhaltigkeitsbezogenen Zielen. Jegliche Bedingungen dieser Anreizsysteme in der Vorstandsvergütung werden vom Vergütungsausschuss des Aufsichtsrats aktualisiert und genehmigt. Wie beschrieben sind klimabezogene Erwägungen Bestandteil der variablen Vergütung des Vorstands. Im Geschäftsjahr 2025/26 betraf das die beiden mehrjährigen Ziele für den Vorstand, die Reduktion des Corporate Carbon Footprint und die Verbesserung des CDP-Ratings bis Ende des Geschäftsjahres 2025/26. Der Anteil der klimabezogenen variablen Vergütung des Vorstands lag im Geschäftsjahr 2025/26 – ebenso wie im Vorjahr – bei 40 % der variablen Vergütung. Die angestrebte Reduktion des Corporate Carbon Footprint wurde im Geschäftsjahr 2025/26 erreicht.

Erklärung zur Sorgfaltspflicht (GOV-4).

Kapsch TrafficCom erfüllt ihre Sorgfaltspflicht in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte. Die folgende Übersicht zeigt, in welchen Abschnitten der vorliegenden Nachhaltigkeitserklärung sich die Kernelemente dieses kontinuierlichen Prozesses wiederfinden:

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	Abschnitt in der Nachhaltigkeitserklärung
a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	1 Allgemeine Informationen (ESRS 2): GOV-2, GOV-3, GOV-5, SBM-3
b) Einbindung betroffener Interessenträger*innen in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	1 Allgemeine Informationen (ESRS 2): GOV-2, SBM-2, IRO-1 und Abschnitte zu den Konzepten im Zusammenhang mit den themenbezogenen Angabepflichten
c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	1 Allgemeine Informationen (ESRS 2): SBM-3, IRO-1
d) Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	1 Allgemeine Informationen (ESRS 2): SBM-3 und Abschnitte zu Management von IROs
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	Abschnitte zu Management von IROs sowie Kennzahlen und Ziele

Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung (GOV-5).

Für die Nachhaltigkeitsberichterstattung werden das bestehende ERM sowie das interne Kontrollsystem (IKS) des Unternehmens genutzt. Risiken im Zusammenhang mit der Vollständigkeit, Genauigkeit und Integrität der für die Nachhaltigkeitsberichterstattung verwendeten Daten werden im Rahmen des bestehenden ERM-Prozesses erfasst und regelmäßig bewertet. Dabei werden auch Risiken berücksichtigt, die sich aus der Anwendung von Schätzungen, Annahmen sowie methodischen Entscheidungen im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung ergeben können. Das interne Kontrollsystem umfasst Kontrollaktivitäten zur Datenerhebung, Validierung und Qualitätssicherung im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Diese Kontrollaktivitäten dienen insbesondere der Sicherstellung der Nachvollziehbarkeit und Qualität der berichteten Informationen. Sie erstrecken sich auf:

- die Erhebung und Weiterleitung der ESG-relevanten Daten durch die verantwortlichen Fachbereiche,
- die Plausibilisierung und Freigabe dieser Daten durch zentrale Funktionen, insbesondere Umweltnachhaltigkeit, Rechnungswesen und Risikomanagement, wobei die Plausibilisierung auf zugrunde liegenden Nachweisen, stichprobenartigen Detailprüfungen sowie – soweit relevant – auf Abgleichen mit Finanz- und HR-Daten zur Vollständigkeitsprüfung und Absicherung von Hochrechnungen basiert; sowie
- die finale Konsolidierung und Freigabe der Angaben zur Nachhaltigkeitsberichterstattung durch das zuständige zentrale Berichtsteam.

Dadurch wird die Einhaltung der Anforderungen an Vollständigkeit, Zuverlässigkeit und der regulatorischen Fristen unterstützt. Es sind Kontrollen etabliert, deren Wirksamkeit im Rahmen bestehender Governance-Prozesse durch die jeweils verantwortlichen Funktionen überprüft und bei Bedarf angepasst wird.

Im Rahmen des bestehenden ERM wird für Risiken der Nachhaltigkeitsberichterstattung die standardisierte 5x5-Bewertungsmatrix angewendet, die Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzielle Auswirkung auf die Qualität der Berichtsinhalte berücksichtigt.

Die Einschätzung der Risiken erfolgt durch die bereichsübergreifende ESG-Taskforce. Diese fungiert hierbei als bereichsübergreifendes Koordinationsgremium zur Identifikation und Bewertung von Risiken im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Sie bewertet insbesondere die Verfügbarkeit, Genauigkeit und Integrität

der zugrunde liegenden Daten, die Komplexität der Datenerhebung entlang der Wertschöpfungskette sowie die Unsicherheiten bei Schätzverfahren.

Die Priorisierung der Risiken erfolgt basierend auf der kombinierten Bewertung von Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzieller Auswirkung auf die Berichterstattung. Risiken mit hoher Priorität werden im Rahmen des IKS mit spezifischen Kontrollmaßnahmen adressiert, deren Umsetzung im Zuge der Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsberichterstattungsprozesse überprüft wird. Das Risikoregister wird regelmäßig aktualisiert. Identifizierte Risiken werden im Rahmen der bestehenden unternehmensinternen Abstimmungsprozesse an relevante Managementfunktionen kommuniziert und im Rahmen des Enterprise Risk Reporting in bestehende Managementberichte einbezogen.

Im Berichtszeitraum wurde das ERM im Hinblick auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung ausgebaut. Dabei wurden folgende generische Hauptrisiken identifiziert, die potenziell Auswirkungen auf die Qualität und Vollständigkeit der Berichterstattung haben:

- Unvollständigkeit der Datenerhebung, insbesondere für komplexe Datenpunkte entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette (z.B. Scope-3-Emissionen, Sozialdaten aus der Lieferkette)
- Fehlerhafte oder ungenaue Datenlieferungen aus den Fachbereichen aufgrund manueller Erhebungsprozesse und fehlender Automatisierung
- Unsicherheiten bei Schätzverfahren für Datenpunkte, die mangels verfügbarer Primärdaten auf Modellierungen basieren
- Zeitliche Risiken durch verspätete Bereitstellung von relevanten Daten, die die fristgerechte Fertigstellung der Berichterstattung gefährden
- Fehlende Nachvollziehbarkeit der Datenherkunft, insbesondere bei konsolidierten Daten aus dezentralen Einheiten

Zur Risikominderung wurden die folgenden Maßnahmen ergriffen, die schrittweise im Zuge der Weiterentwicklung der Prozesse zur Nachhaltigkeitsberichterstattung umgesetzt werden:

- Verankerung der Datenerhebung und Validierung in den bestehenden internen Kontrollsystemen
- Einsatz der standardisierten Bewertungsmethodik des ERM zur Priorisierung dieser Risiken
- Zukünftige interne Schulungen und Sensibilisierung der Fachbereiche für die Anforderungen der Nachhaltigkeitsberichterstattung
- Aufbau einer zentralen Nachweisdokumentation für ESG-Daten
- Planung der schrittweisen Automatisierung der Datenschnittstellen, um manuelle Fehlerquellen zu minimieren

Eine detaillierte Risikoanalyse mit Priorisierung wird im Zuge der weiteren Systematisierung des Prozesses erstellt und in die bestehenden Risikomanagement- und Kontrollprozesse integriert. Bis zur vollständigen Integration erfolgt die Bewertung dieser Risiken im Rahmen der bestehenden Risikomanagementprozesse.

Während die Risikoidentifikation und -bewertung im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung bereits systematisch im Rahmen des bestehenden ERM erfolgt, befindet sich die Integration der Bewertungsergebnisse in die internen Funktionen und Prozesse derzeit noch im Aufbau. Aktuell erfolgt der Austausch über identifizierte Risiken und potenzielle Prozessverbesserungen auf Abstimmungsbasis zwischen den zentralen Funktionen wie Umweltverantwortung, Risikomanagement, Corporate Finance und IT. Eine formalisierte Nachverfolgung und Dokumentation der daraus abgeleiteten Maßnahmen ist vorgesehen, sobald die Prozesse zur operativen Rückkopplung und Prozessoptimierung vollständig etabliert sind. Die Nachverfolgung identifizierter Risiken erfolgt derzeit im Rahmen bestehender Abstimmungsprozesse zwischen den beteiligten Funktionen.

Wesentliche Erkenntnisse sind im Enterprise Risk Reporting in die Berichterstattung an Leitungs- und Aufsichtsorgane einbezogen.

Für das kommende Geschäftsjahr 2026/27 ist vorgesehen, die Berichtsformate und -inhalte zu spezifischen Risiken und Kontrollen im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung im Rahmen der bestehenden Risikoberichterstattung an den Prüfungsausschuss weiter zu konkretisieren. Die Entwicklung entsprechender Berichtsformate und -inhalte erfolgt parallel zur weiteren Systematisierung der Risikoanalyse und der internen Kontrollprozesse.

Ziel ist es, durch die Verknüpfung mit den etablierten Governance-Prozessen eine transparente und nachvollziehbare Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat sicherzustellen.

1.3 Strategie.

Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette (SBM-1).

Geschäftsmodell.

Kapsch TrafficCom ist ein weltweit anerkannter Anbieter von Verkehrslösungen in den Bereichen Maut und Verkehrsmanagement. Mit One-Stop-Shop-Lösungen deckt das Unternehmen die gesamte Wertschöpfungskette der Kunden ab, von Komponenten über Design bis zur Implementierung und zum Betrieb von Systemen. Die beiden Geschäftssegmente sind:

Segment Maut. Design, Errichtung, Betrieb und Instandhaltung der Hard- und Softwareinfrastruktur zur Erhebung von Mautgebühren auf Straßen, in Städten und in Straßenkorridoren.

Segment Verkehrsmanagement. Errichtung von Verkehrsmanagementsystemen bestehend aus Hard- und Softwarekomponenten zur Steuerung und Optimierung des Verkehrsflusses in Städten, auf Autobahnen, in Tunneln, auf Brücken und in Straßenkorridoren sowie Lösungen für vernetzte Fahrzeuge/Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS).

Kapsch TrafficCom adressiert Herausforderungen im Bereich Verkehr, die mit Megatrends einhergehen (>> *Lagebericht, Kapitel 1.1.2 „Marktdefinition und Lösungen“*). Die Produkte und Lösungen des Unternehmens helfen,

- die bestehende Straßeninfrastruktur zu erhalten und weiter auszubauen,
- die vorhandenen Verkehrswege effizient zu nutzen,
- die Umweltbelastung (vor allem Emissionen in Form von Treibhausgasen, Feinstaub und Lärm) durch Verkehr zu reduzieren,
- das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu steuern sowie
- die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen.

Wissenschaftliche Studien¹⁾ aus den Jahren 2024 und 2015 beziffern die Auswirkungen wie folgt: In der Europäischen Union verursacht der Straßenverkehr 21 % aller Treibhausgasemissionen, in urbanen Gebieten verantwortet der Straßenverkehr weltweit 25 % der Luftverschmutzung. Intelligente Verkehrssysteme sind eine der Schlüsseltechnologien, um dieses Problem zu adressieren. Als wesentlicher Akteur im Verkehrswesen unterstützt Kapsch TrafficCom ihre Kunden, möglichst viele Emissionen im Verkehr einzusparen.

Die Produkte und Lösungen von Kapsch TrafficCom für nachhaltige Mobilität umfassen:

Maut	Lösungen zur Realisierung und zum Betrieb von Mautsystemen auf Basis unterschiedlicher Technologien
Multi-Lane Free Flow (MLFF)	Lösungen zur Realisierung von Multi/Single-Lane-Free-Flow-Mautprojekten unterschiedlichster Technologien (CEN 5.8 GHz, RFID 915 MHz, G5/Wave 5,9 GHz oder Video)
Location-Based Tolling	Lösungen zur Realisierung distanzbasierter Mautlösungen mittels GNSS (Global Navigation Satellite System, Globales Navigationssatellitensystem)-Technologie
Standalone Components	MLFF- und GNSS-Komponenten
Verkehrsmanagement	Lösungen für Verkehrsmanagement im urbanen Raum sowie in Tunneln, auf Brücken und Autobahnen
Demand Management	Kombinierte Lösung aus Maut- und Verkehrsmanagementkomponenten, um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu beeinflussen
Mautdienstleistungen	Mautdienstleistungen für Business-Kunden (B2B) und Endnutzer (B2C)
Regionale Lösungen	Regionsspezifische Lösungen im Bereich Maut und Verkehrsmanagement

Der für Kapsch TrafficCom adressierbare Markt für intelligente Verkehrssysteme ist im >> *Lagebericht, Kapitel 1.1.2 „Marktdefinition und Lösungen“* beschrieben. Die größten Kundensegmente sind unverändert staatliche Behörden

¹⁾ Weitere Details unter <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/sustainability-of-europes-mobility-systems/climate>; <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1352231015303320>

und Autobahnbetreiber, die Mautsysteme oder Lösungen für interurbane Mobilität betreiben, sowie Städte und Kommunen, die Verkehrsmanagementlösungen für urbane Mobilität beauftragen.

Per 31. März 2026 waren in der Kapsch TrafficCom Group 2.717 (31. März 2025: 3.041) Mitarbeiter*innen (Personenzahl) beschäftigt:

- Region EMEA: 1.424 Mitarbeiter*innen (31. März 2025: 1.688)
- Region Americas: 1.215 Mitarbeiter*innen (31. März 2025: 1.271)
- Region APAC: 78 Mitarbeiter*innen (31. März 2025: 82)

Alle von Kapsch TrafficCom angebotenen Produkte bzw. Dienstleistungen sind auf allen jeweils bedienten Märkten und für alle Kundengruppen zulässig. Es bestehen auch keine tatsächlichen oder potenziell wesentlichen negativen Auswirkungen des Unternehmens in diesem Zusammenhang.

Nachhaltigkeitsziele.

Kapsch TrafficCom strebt an, den Verbrauch von Ressourcen und den Ausstoß von klimarelevanten Emissionen, die mit der Geschäftstätigkeit einhergehen, kontinuierlich zu reduzieren. Das Unternehmen hat in diesem Zusammenhang zwei Ziele definiert, die im Rahmen des Nachhaltigkeitskonzeptes („Sustainability Vision“) festgelegt und in der Unternehmensstrategie verankert wurden:

Nachhaltiges Unternehmen.

Reduktion des CO₂-Fußabdrucks um 42 %.

Kapsch TrafficCom hat das Ziel, bis 2030 den unternehmensweiten CO₂-Fußabdruck¹⁾ im Vergleich zum Geschäftsjahr 2019/20 um 42 % zu reduzieren.

Nachhaltiges Portfolio.

Erhöhung des Anteils taxonomiekonformer²⁾ Produkte auf 50 %.

Kapsch TrafficCom hat das Ziel, bis 2030 den Nachweis der Taxonomiekonformität für 50 % aller Produkte und Dienstleistungen des gesamten Portfolios zu erbringen.

Für das Ziel „Nachhaltiges Unternehmen“ wurde im Geschäftsjahr 2025/26 der CO₂-Fußabdruck des Basisjahres 2019/20 berechnet, um die vormalige Ambition nunmehr als Ziel gemäß ESRS formulieren zu können. Näheres ist in >> **Abschnitt 2.2 „Klimawandel (ESRS E1)“** erläutert.

Das Ziel „Nachhaltiges Portfolio“ umfasst alle Produkt- und Servicegruppen gleichermaßen; es wird nicht nach Kundenkategorien, geografischen Gebieten oder Stakeholder-Kategorien differenziert.

Für das Maut- und Verkehrsmanagement-Portfolio wurden bereits technische Prüfkriterien (Wirtschaftsaktivität 4.1) überprüft, und die Konformität wurde nunmehr in diesem Geschäftsjahr nachgewiesen. Näheres ist in >> **Abschnitt 2.1 „Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-Verordnung)“** erläutert.

Klimaschutz ist nicht nur ein Nachhaltigkeitsziel, sondern ein Kernelement der Unternehmensstrategie, der Mission und der Vision des Unternehmens. Seit 2021 entwickelt Kapsch TrafficCom ihr Nachhaltigkeitskonzept kontinuierlich weiter, das den Beitrag zu einer umweltfreundlichen und gesünderen Welt an den genannten ökologischen Zielen festmacht. Es beschreibt den Weg, um in Bezug auf das Portfolio

- den CO₂-Fußabdruck zu reduzieren,
- Verkehrsemissionen mit dem Portfolio von Kapsch TrafficCom einzusparen und
- nachhaltige Innovationen zu schaffen.

In Bezug auf das Unternehmen werden darin die

- Quellen von Treibhausgasemissionen sowie
- die Reduktion des CO₂-Fußabdrucks des Unternehmens

¹⁾ Gemäß ISO 14064-1:2018, Greenhouse Gas Protocol und in Anlehnung an den 1,5-Grad-Pfad

²⁾ Konformität gemäß der EU-Taxonomie-Verordnung, siehe dazu auch >> **Abschnitt 2.1 „Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-Verordnung)“**. Kapsch TrafficCom verfolgt damit die Ziele „Klimaschutz“ und „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“.

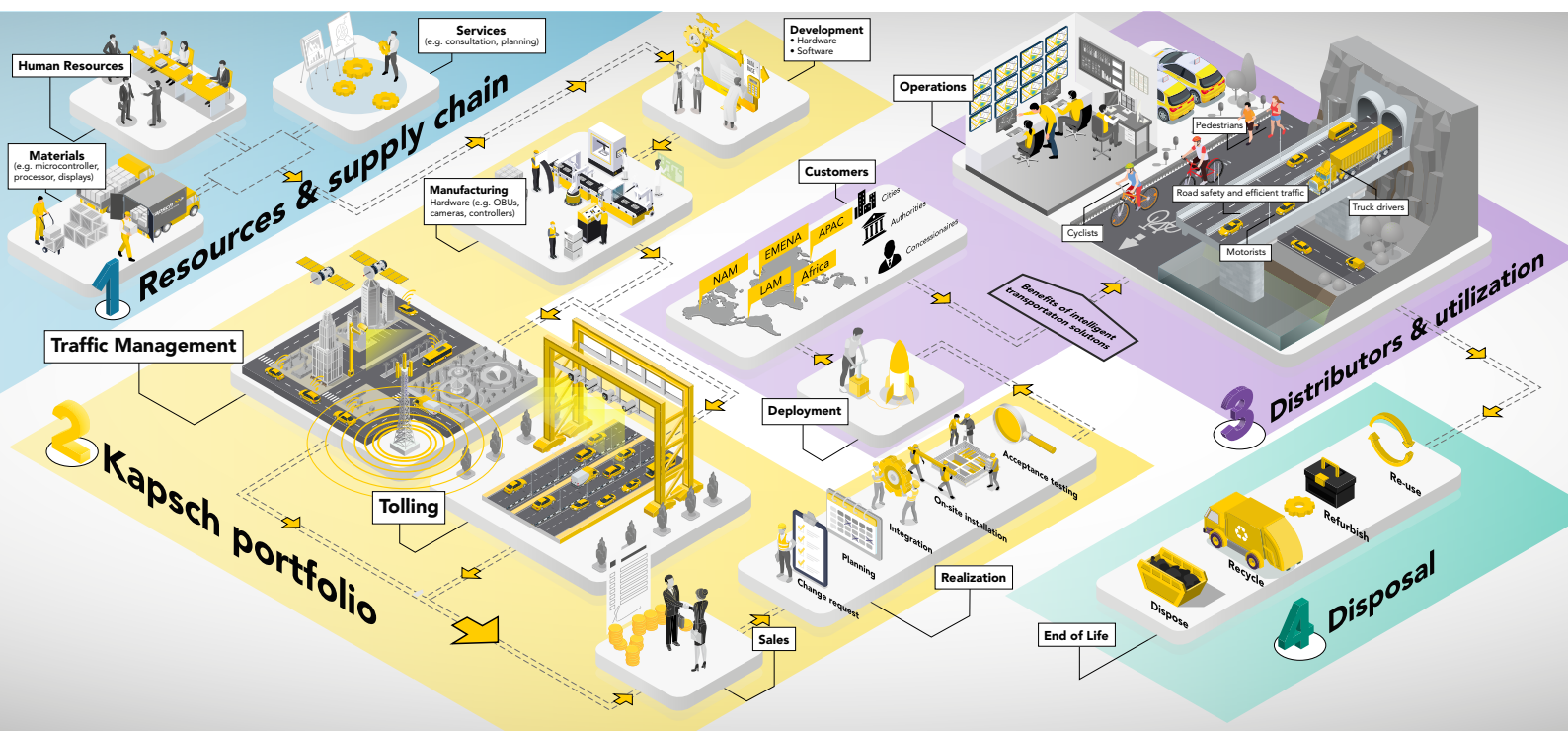
angeführt. Die Erreichung dieser Ziele unterliegt jedoch wesentlichen externen Einflussfaktoren. Insbesondere setzt die Implementierung von Maut- und Verkehrsmanagementlösungen entsprechende politische Entscheidungen zur Einführung solcher Systeme voraus.

Zudem hat Kapsch TrafficCom eine People Strategy entwickelt und implementiert, die die dynamische und wachstumsorientierte Unternehmenskultur fördert. Sie ist in >> **Abschnitt 3.1 „Arbeitskräfte des Unternehmens (ESRS S1)“** unter „Konzepte“ erläutert.

Kapsch TrafficCom bekennt sich zu den zehn universellen Prinzipien des UN Global Compact, den ILO (International Labour Organization)-Kernarbeitsnormen und den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen.

Wertschöpfungskette.

Um das zuvor beschriebene Geschäftsmodell von Kapsch TrafficCom darzustellen und zu analysieren, ist die Betrachtung der gesamten Wertschöpfungskette der Kapsch TrafficCom Group wichtig. Die Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft entstehen nicht nur durch die Tätigkeiten im Unternehmen, sondern auch in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette sowie indirekt durch den Beitrag der Produkte und Dienstleistungen zur Emissionsreduktion. Ebenso betreffen potenzielle Risiken und Chancen alle Teile der Wertschöpfungskette. Demnach ist die gesamtheitliche Betrachtung für Kapsch TrafficCom relevant.



Wertschöpfungskette Kapsch TrafficCom Group (nur Englisch)

Kapsch TrafficCom entwickelt Software und Hardware, führt Kundenprojekte durch und bietet Dienstleistungen zum Betrieb von Systemen an. Die Wertschöpfungskette lässt sich gliedern in

1. Ressourcen und Lieferkette,
2. Kapsch Portfolio,
3. Vertrieb und Nutzung und
4. Entsorgung.

1. Ressourcen und Lieferkette.

Entscheidende Input-Faktoren sind Materialien, Mitarbeiter*innen sowie Dienstleistungen.

Materialien und Lieferanten (vorgelagerte Wertschöpfungskette). Kapsch TrafficCom benötigt für die Herstellung ihrer Produkte verschiedene Materialien, wie Halbfabrikate, elektronische Komponenten, (Elektronik-)Bauteile, Batterien und Gehäuse für die Herstellung von On-Board Units, Transceivern, Scannern, Kameras etc. Seltene

Erden sind für elektronische Bauteile, wie Kondensatoren und Leiterplatten, nur in geringer Menge notwendig. Nichtsdestotrotz sieht Kapsch TrafficCom bei der Beschaffung seltener Erden eine besondere Verantwortung im Hinblick auf Umwelt- und soziale Themen.

Daher arbeitet das Unternehmen mit verifizierten Herstellern bzw. Distributoren und überprüft bzw. auditiert diese regelmäßig. Weitere Details zum Lieferantenmanagement sind in >> **Abschnitt 3.2 „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)“** zu finden. Zudem wird zur Diversifikation und damit Absicherung der Lieferkette darauf geachtet, dass mehrere Lieferanten und ausreichender Lagerbestand zur Verfügung stehen, auch im Zusammenhang mit einem potenziellen Ausfall eines Lieferanten für kritische Artikel.

Ebenso zählen sämtliches Verbrauchsmaterial wie auch notwendiges Verpackungsmaterial zu den nötigen Materialien. Essenziell sind hohe Qualität, pünktliche Lieferung sowie Compliance mit Standards und Vorschriften.

Mitarbeiter*innen. Kapsch TrafficCom benötigt qualifizierte Mitarbeiter*innen in verschiedenen Bereichen, wie Entwicklung, Systemdesign, Produktmanagement, aber auch Produktion, Marketing, Vertrieb oder Kundensupport. Die Ausschreibung offener Stellen erfolgt sowohl intern als auch extern und vor allem digital.

Dienstleistungen. Weiters beansprucht Kapsch TrafficCom Dienstleistungen von externen Lieferanten, um bestimmte Funktionen bzw. Arbeiten in Projekten zu erfüllen. Dazu zählen z.B. Logistik, Transport, IT-Infrastruktur, Beratung, Wartung und andere spezialisierte Dienstleistungen.

2. Kapsch Portfolio: Maut und Verkehrsmanagement.

Maut- und Verkehrsmanagementlösungen dienen primär dazu, die Straßeninfrastruktur zu finanzieren und instand zu halten sowie den Verkehrsfluss zu verbessern. Dies kommt sowohl den Kunden als auch den Straßennutzern zugute.

Entwicklung von Hard- und Software. Die Entwicklungsphase spielt für Kapsch TrafficCom eine entscheidende Rolle in der Schaffung von Werten. Das Portfolio wird anhand zahlreicher Kriterien, Anforderungen und Analysen spezifiziert und gemäß den Kundenanforderungen, internen Anforderungen sowie den anwendbaren internen Prozessen (z.B. Portfoliomanagement, -development, Secure Solution Development Standard, Sustainable Portfolio) entwickelt, um hinreichende Qualität, Produktsicherheit, Nachhaltigkeit sowie Compliance zu branchen- und technologiespezifischen Standards und Gesetzgebung sicherzustellen. Interne Service-Einheiten, wie Software Excellence Transformation, das Systemdesign-Beratungsteam, das Produktsicherheitsteam, die Rechtsabteilung, das Standardisierungsteam sowie das Umweltnachhaltigkeitsteam, unterstützen Produktmanagement und Entwicklungsteams dabei, die Anforderungen erfolgreich umzusetzen.

Ein Serviceteam verantwortet die Bereitstellung der globalen Entwicklungsumgebung, die alle Anwendungen, die für den Produktlebenszyklus inklusive Entwicklung notwendig sind, beinhaltet. Die globale Entwicklungsumgebung wird stetig weiterentwickelt, um alle Anforderungen bestmöglich abdecken zu können. Das Standardisierungsteam und der Experte für EU-Angelegenheiten überwachen die Entstehung neuer für Kapsch TrafficCom anwendbarer Standards und Gesetzgebung, um für alle Teams die optimale Vorlaufzeit zur Vorbereitung der Compliance zu gewährleisten. Diese Maßnahmen sichern den Kunden und Endnutzern gesetzes- und standardkonforme, hochqualitative, umweltfreundliche und sichere Produkte und Lösungen auf dem Stand der Technik.

Bei der Hardwareentwicklung werden detaillierte Designs erstellt, um die Funktionalität, das Aussehen und die Benutzerfreundlichkeit der Produkte zu definieren. Prototypen werden gebaut und getestet, um sicherzustellen, dass sie den Anforderungen entsprechen. Softwareseitig werden Benutzeroberflächen entworfen, Datenstrukturen definiert und Codes entwickelt, um die gewünschten Funktionen und Anwendungen zu realisieren. Auch hier werden Prototypen erstellt und getestet, um die Leistung und Funktionalität sicherzustellen. Bei bestehenden Produkten und Lösungen erfolgen fortlaufende Verbesserungen und Updates, einerseits um wettbewerbsfähig zu bleiben und sich ändernden Anforderungen gerecht zu werden, andererseits um Fehler zu beheben bzw. in Zukunft zu vermeiden.

Die Kapsch-eigene Hardwareentwicklung hat den Vorteil, rascher auf geänderte Standards, gesetzliche Anforderungen oder auch sich ändernde Kundenpräferenzen eingehen zu können. Weiters erlaubt die eigene Hardwareentwicklung die optimale Integration zwischen Kapsch Hardware und Software und ist eine wichtige Voraussetzung für die Wartbarkeit auf Jahrzehnte.

Nach erfolgter Validierung kann das Produkt in Serienfertigung gehen. Produkte werden gesamt oder zum Teil von Kapsch TrafficCom selbst oder auch vollständig bei Herstellern gefertigt. Hard- und Software müssen nahtlos

zusammenpassen, um die gewünschten Funktionen und Leistungen zu erzielen. Dies erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen den Entwicklungs- und Fertigungsteams.

Fertigung von Hardware. Der Fertigungsprozess beginnt mit der Materialbeschaffung. Die Planung umfasst auch Lagerhaltungssysteme, um die Materialien ordnungsgemäß zu lagern und den Fertigungsprozess reibungslos zu unterstützen. Produktionspläne erhöhen die Effizienz, verhindern Engpässe und stellen die Einhaltung von Lieferzeiten sicher. Die Produktionssteuerung überwacht und koordiniert die Abläufe. Qualitätskontrollen und Tests umfassen visuelle Inspektionen, Funktionsprüfungen, Kälte-/Wärmetests und andere Tests, je nach Art der hergestellten Hardware. Danach werden die Produkte verpackt und an Kunden oder Tochtergesellschaften für die weitere Verteilung versandt. Zum Teil werden dafür interne Logistiksysteme genutzt, größtenteils arbeitet Kapsch TrafficCom mit Speditionen und Versandunternehmen zusammen. Beide Fertigungsanlagen liegen in stabilen, entwickelten Demokratien mit striktem Rechtsrahmen (Österreich und Kanada) mit guter Anbindung der Transportwege an die Hauptmärkte. So sind weder für Kapsch TrafficCom noch für ihre Kunden wesentliche negative Auswirkungen in den Bereichen Umwelt, Soziales oder Governance im Bereich Fertigung und auch keine Unterbrechungen der Transportwege zu erwarten.

3. Vertrieb und Nutzung.

Vertrieb. Die wichtigsten und größten Kundensegmente für Kapsch TrafficCom sind staatliche Behörden und Autobahnbetreiber, die Maut- oder Verkehrsmanagementsysteme betreiben, sowie Städte und Kommunen, die Verkehrsmanagementlösungen für urbane Mobilität beauftragen. Die wichtigsten Vertriebskanäle sind daher die Teilnahme an staatlichen Ausschreibungen sowie der Verkauf von Leistungen gemäß bestehender Rahmenverträge.

Das Vertriebsteam spielt eine entscheidende Rolle bei der Identifizierung von bestehenden und neuen Kundenbedürfnissen, technische Experten beraten und präsentieren Lösungen, die Mehrwert für Kunden schaffen. Ziel ist eine für beide Seiten gewinnbringende Lösung. Das Kundenbeziehungsmanagement (Customer Relationship Management, CRM) unterstützt dabei, langfristige Beziehungen zu den Kunden aufzubauen, mithilfe deren Feedback die Produkte und Dienstleistungen kontinuierlich zu verbessern und die Kunden von umweltfreundlichen Lösungen zu überzeugen.

Zudem berät Kapsch TrafficCom politische Entscheidungsträger betreffend neue Technologien oder die Schaffung umweltfreundlicher Lösungen.

Realisierung. Im Zuge der **Projektplanung** analysiert Kapsch TrafficCom die Anforderungen des Kunden bzw. der Ausschreibungen, weist Ressourcen zu, erstellt Zeitpläne und legt Meilensteine fest. Projektteams und gegebenenfalls Subprojekte sorgen für eine effektive Implementierung des Projektes. Etwaige **Änderungsanfragen** während des Projektverlaufes werden auf ihre Auswirkungen analysiert und danach umgesetzt.

Lösungen umfassen Hardware-, Software- bzw. Dienstleistungskomponenten, die integriert werden, um die gewünschten Funktionen und Ergebnisse zu erzielen. Daher sind **Integration** und Testphase von großer Bedeutung. Nach der Entwicklung erfolgt die **Installation vor Ort** beim Kunden mit Auslieferung der Hardware, Konfiguration von Software, Integration in bestehende Systeme und andere Implementierungsaktivitäten. Im Rahmen eines **Abnahmetests** mit dem Kunden wird schließlich überprüft, ob die Kundenanforderungen ordnungsgemäß implementiert wurden und die Lösung den definierten Anforderungen entspricht.

Um gleichbleibende Qualität und die Erfüllung der Kundenanforderungen sicherzustellen, hat Kapsch TrafficCom eine globale Projektmanagement-Organisation eingerichtet. Für spezifische Themen werden jeweils Expert*innen und Fachkräfte aus anderen Teams eingebunden.

Die potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen sind im >> **Abschnitt „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (SBM-3)“** beschrieben.

Die vorgelagerte Wertschöpfungskette ist den Abläufen entsprechend zu Beginn des Abschnittes unter „1. Ressourcen und Lieferkette“ beschrieben. Nachgelagert sind:

Einsatz. Dies umfasst die Implementierung der Lösung beim Kunden, die laufende Nutzung, die Verbesserung sowie die Wartung dieser Lösungen.

Betrieb. Je nach Vereinbarung folgt der Realisierung des Projektes und der Implementierung beim Kunden auch der Betrieb durch Kapsch TrafficCom gemäß den Kundenanforderungen. Dies beinhaltet die Verantwortung für den Betrieb des Systems einschließlich Überwachung, Wartung, Instandhaltung und eventuelle Verbesserungen

und kann in der Regel für drei bis 15 Jahre oder in manchen Fällen noch länger vereinbart werden. Mögliche Betriebsleistungen umfassen auch die Bereitstellung von Helpdesk-Support, technischem Support, Schulungen für Endbenutzer, Systemmonitoring und andere Unterstützungsdienste.

Zu den wichtigsten Nutzern von intelligenten Verkehrssystemen zählen nicht nur Lkw- und Pkw-Fahrer, sondern auch Fußgänger und Radfahrer, die ebenso vom verbesserten Verkehrsfluss, von der erhöhten Verkehrssicherheit und der reduzierten Luftverschmutzung profitieren. Für Kapsch TrafficCom sind sie jedoch keine direkten Endnutzer, sondern zählen zu den betroffenen Gemeinschaften.

4. Entsorgung.

Wenn ein Produkt das Ende seiner Lebensdauer erreicht hat (**end of life**), gilt es, Umweltauswirkungen zu minimieren und Ressourcen effizient zu nutzen.

Bei Produkten, die nicht mehr verwendet werden können, ist entweder der Kunde oder Kapsch TrafficCom für die ordnungsgemäße **Entsorgung** gemäß den örtlichen Vorschriften und Umweltstandards verantwortlich. Dies umfasst je nach Produkt Elektronikschrott, Batterien oder Bildschirmgeräte. Zum Teil können im **Recycling**prozess Materialien und Komponenten zurückgewonnen und wiederverwertet werden. Recycelbare Materialien, wie Metalle, Kunststoffe oder Glas, werden getrennt gesammelt und an spezialisierte Recyclingunternehmen weitergeleitet, wenn sie an Kapsch TrafficCom retourniert werden.

On-Board Units, die noch wiederverwendet werden können, werden von Kapsch TrafficCom **generalüberholt (refurbished)**, um sie wieder zum Einsatz zu bringen: Die technische Funktionalität wird geprüft, und etwaige Daten des Vorbenutzers werden gelöscht. Mit einer neuen Batterie und einem neuen Gehäuse versehen, werden die Geräte danach an einen Kunden zur **Wiederverwendung** geliefert.

Für alle anderen Hardwareprodukte existiert ein Reparaturservice. Im Fehlerfall können die Produkte an Kapsch TrafficCom übermittelt werden. Am Produktionsstandort wird die Fehlerquelle ermittelt und bei Wirtschaftlichkeit behoben. Geprüfte funktionsfähige Geräte werden an den Kunden retourniert, nicht mehr reparaturfähige Geräte werden ordnungsgemäß entsorgt.

Interessen und Standpunkte der Interessenträger (SBM-2).

Die folgende Übersicht listet die relevanten Interessensgruppen von Kapsch TrafficCom auf, mit denen das Unternehmen auch kontinuierlich im Austausch steht. Zudem sind die Hauptinteressen dieser internen und externen Stakeholder sowie die Kanäle, über die Kapsch TrafficCom mit ihnen hauptsächlich kommuniziert, angeführt. „Direkter Kontakt“ umfasst dabei persönliche Gespräche, E-Mails, Telefonate und digitale Kommunikationsplattformen, wie z.B. Microsoft Teams.

Interessensgruppen	deren Interessen	Kommunikationskanäle
Belegschaft	- Entlohnung - Sicherheit des Arbeitsplatzes - Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz - Diversität und Inklusion - Aus- und Weiterbildung - Entwicklungsmöglichkeiten - Arbeitsplatzflexibilität - Nachhaltige Geschäftspraktiken - Innovation - Strategie	- Direkter Kontakt - Mailings - Periodische und situative Veranstaltungen mit Raum für Fragen und deren Beantwortung über Kommunikationsplattformen - Intranet - Mitarbeitergespräche - Mitarbeiterbefragung - Betriebsrat
Kunden	- Qualität - Preis - Verlässlichkeit - Innovation - Nachhaltige Geschäftspraktiken	- Direkter Kontakt - Messen und Konferenzen - Kundenbefragung - Jahresgespräch - Traditionelle und soziale Medien - Website des Unternehmens
Lieferanten	- Zeitgerechte Bezahlung - Planbarkeit der Abnahmen - Nachhaltige Geschäftspraktiken	- Direkter Kontakt - Lieferantenplattform

Interessensgruppen	deren Interessen	Kommunikationskanäle
Geschäftspartner	- Verlässlichkeit - Geschäftsmöglichkeiten - Compliance - Innovation - Strategie - Nachhaltige Geschäftspraktiken	- Direkter Kontakt - Website des Unternehmens - Traditionelle und soziale Medien
Verbände und Standardisierungsgremien	- Regulatorische und juristische Themen - Intelligente Verkehrssysteme - Nachhaltige Geschäftspraktiken - Technische Standards	- Teilnahme von Expert*innen von Kapsch TrafficCom an Arbeitsgruppen und in Komitees - Mitgliedschaft in Verbänden und Teilnahme an Initiativen
Behörden und Regulatoren	- Einhalten von Gesetzen, Standards und Regulatorien - Informationen über intelligente Verkehrssysteme sowie Herausforderungen für Unternehmen - Nachhaltige Geschäftspraktiken	- Direkter Kontakt - Verbände/Vereinigungen/Plattformen - Public-Affairs-Expert*innen
Aktionär*innen	- Aktienkursentwicklung - Dividende und Dividendenpolitik - Strategie - Transparenz - Finanzielle und nichtfinanzielle Entwicklung - Nachhaltige Geschäftspraktiken - Corporate Governance - Vergütung - Ausblick	- Direkter Kontakt - Aktionärstelefon - Website des Unternehmens - Investorenkonferenzen und Roadshows - Aussendungen und Mailings - Hauptversammlung - Traditionelle und soziale Medien
Fremdkapitalgeber	- Erfüllen der finanziellen Verpflichtungen - Einhalten der Covenants - Strategie - Transparenz - Finanzielle und nichtfinanzielle Entwicklung - Nachhaltige Geschäftspraktiken - Ausblick	- Direkter Kontakt - Website des Unternehmens - Aussendungen und Mailings - Traditionelle und soziale Medien
Finanzanalysten	- Strategie - Dividendenpolitik - Finanzielle und nichtfinanzielle Entwicklung - Nachhaltige Geschäftspraktiken - Transparenz - Ausblick	- Direkter Kontakt - Analystencalls - Website des Unternehmens - Investorenkonferenzen - Aussendungen und Mailings - Traditionelle und soziale Medien
Lokale Gemeinschaften	- Lokale Geschäftstätigkeit von Kapsch TrafficCom - Kapsch TrafficCom als Arbeitgeberin - Nachhaltige Geschäftspraktiken	- Direkter Kontakt - Veranstaltungen - Presseaussendungen - Traditionelle und soziale Medien
NGOs (Non-Governmental Organizations)	- Nachhaltige Geschäftspraktiken - Transparenz - Compliance - Informationssicherheit und Datenschutz	- Direkter Kontakt - Veranstaltungen - Presseaussendungen - Traditionelle und soziale Medien
Industrieanalysten	- Forschung und Entwicklung - Marktdaten - Marktentwicklungen - Innovation - Strategie	- Direkter Kontakt - Konferenzen - Kooperationen - Aussendungen und Mailings - Traditionelle und soziale Medien

Der Kontakt über die genannten Kommunikationskanäle erfolgt über die jeweils relevanten Abteilungen. Im Zusammenhang mit dem Nachhaltigkeitsmanagement werden die Interessen der Stakeholder über die Mitglieder der ESG-Taskforce aus den verschiedenen Unternehmensbereichen abgedeckt. So werden beispielsweise die Interessen der Kunden durch die Abteilungen Umweltverantwortung und HSSEQ (Health, Safety, Security, Environment & Quality), die bei Angeboten und Kundenprojekten bei ESG-Themen mitwirken, eingebracht, jene von Verbänden durch den Experten für EU-Angelegenheiten sowie jene von Aktionär*innen, Fremdkapitalgebern und Analysten durch Investor Relations.

Der regelmäßige Kontakt und Austausch mit den Interessensgruppen ist ein essenzieller Bestandteil für Kapsch TrafficCom, um deren Interessen und Standpunkte zu kennen, berücksichtigen und dadurch langfristig erfolgreich sein zu können. Die laufende Kommunikation wird dabei als zweidimensionaler Prozess wahrgenommen, sodass

Kapsch TrafficCom einerseits Informationen weitergibt und andererseits Interessen und Standpunkte der Stakeholder aufnimmt und gegebenenfalls berücksichtigt.

Zusätzlich zur angeführten kontinuierlichen Einbeziehung wurden die Stakeholder in die Wesentlichkeitsanalyse im Jahr 2023/24 intensiv mit einbezogen. Dafür wurden sie zur Relevanz der Nachhaltigkeitsaspekte bei Kapsch TrafficCom befragt. Die Ergebnisse der Stakeholder-Befragung – Kapsch TrafficCom erhielt 327 Antworten – wurden zudem bei der Analyse der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen berücksichtigt, indem die Auswertung zur Wichtigkeit der Themen mit der Wesentlichkeitsanalyse abgeglichen wurde. Weiters analysierte die ESG-Taskforce die textlichen Antworten im Hinblick auf die IROs. Details dazu sind im >> **Abschnitt 1.4 „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“** beschrieben.

Aus den wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten leitet Kapsch TrafficCom Maßnahmen ab bzw. setzt diese fort, um die Auswirkungen, Risiken und Chancen zu adressieren. Durch diesen Austausch – und bestätigt durch die Befragung – sind die Interessen der Stakeholder für Kapsch TrafficCom nachvollziehbar. Zudem ist durch die Einbeziehung gewährleistet, dass sie im Rahmen der Erfüllung der Sorgfaltspflicht und der Wesentlichkeitsanalyse berücksichtigt werden. Daraus ergab sich im Geschäftsjahr 2025/26 kein Bedarf einer wesentlichen Änderung von Strategie oder Geschäftsmodell.

Der Vorstand und der Aufsichtsrat werden laufend im Rahmen der standardisierten Berichtsprozesse über relevante Interessen sowie gesondert von der ESG Officer, die die ESG-Taskforce leitet, über die Detaillierungsergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse informiert.

Einbeziehung wichtiger Gruppen betroffener Interessenträger.

Eigene Mitarbeiter*innen. Der Erfolg von Kapsch TrafficCom hängt von der Loyalität, Motivation und Leistung der Beschäftigten ebenso ab wie von der Möglichkeit, bei Bedarf ausreichend qualifizierte Mitarbeiter*innen auf dem externen Arbeitsmarkt gewinnen zu können. Kapsch TrafficCom verbindet internationale Ausrichtung mit den Wurzeln eines modernen Familienunternehmens. Unternehmertum, Innovations- und Wachstumsbereitschaft sowie ein klarer Mitarbeiterfokus sind ebenso zentral für die Unternehmenskultur wie gegenseitiger Respekt und ein ausgeprägtes Wir-Gefühl. Die People Strategy hat das Ziel, eine attraktive Arbeitgeberidentität zu kreieren, und bindet dafür die Mitarbeiter*innen direkt in die Gestaltung mit ein. Die Interessen, Standpunkte und Rechte der Mitarbeiter*innen werden durch Formate wie die Mitarbeiterbefragung oder Mitarbeitergespräche einbezogen.

Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette. Auch die Arbeitskräfte in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette sind ein wesentlicher Bestandteil des Engagements für Nachhaltigkeit. Kapsch TrafficCom unterstützt faire Arbeitsbedingungen, Vielfalt und Integration – denn auch außerhalb des eigenen Unternehmens sind engagierte und motivierte Mitarbeiter*innen entscheidend, damit Kapsch TrafficCom ihre Nachhaltigkeitsziele erreicht und langfristigen Erfolg sichert. Die Interessen, Standpunkte und Rechte der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette werden über die Geschäftspartner bzw. das Business Partner Screening, Audits und Review Meetings einbezogen.

Betroffene Gemeinschaften. Maut- und Verkehrsmanagementlösungen sind Instrumente zur Umsetzung verkehrspolitischer Ziele. Sie sollen dazu beitragen, das Nutzerverhalten zu ändern und Einnahmen zur Finanzierung einer nachhaltigen Mobilität zu generieren. Sie werden von öffentlichen Behörden oder in deren Auftrag handelnden Unternehmen gekauft und betrieben. Ihr Betrieb hat das spezifische Ziel, die Gemeinschaften zu beeinflussen. Die Systeme bieten die Möglichkeit, Treibhausgase, Luftverschmutzung und Lärm zu reduzieren. In welchem Ausmaß diese Möglichkeiten zum Einsatz kommen, obliegt jedoch dem Kunden als Entscheidungsträger über die Verkehrspolitik.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (SBM-3).

Kapsch TrafficCom analysierte im Zuge einer umfassenden Analyse im Geschäftsjahr 2023/24 die Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks, Opportunities, IROs) im Umwelt-, Sozial- und Governance-Bereich im Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell auf Wesentlichkeit für das Unternehmen. Gemäß dem Konzept der doppelten Wesentlichkeit wurden die Themen aus zwei Perspektiven identifiziert und bewertet:

- Positive und negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt („inside-out“)
- Risiken und Chancen aus Unternehmenssicht für finanzielle Effekte („outside-in“)

Im Geschäftsjahr 2025/26 wurden die IROs im Zuge der jährlichen Überprüfung an die aktuellen Gegebenheiten angepasst. In Summe wurden 68 (2024/25: 66) ökologische und soziale Auswirkungen (inside-out) und 116 (2024/25: 120) finanzielle Risiken und Chancen (outside-in) identifiziert, davon wurden 29 (2024/25: 25) bzw. 34 (2024/25: 39) als wesentlich eingestuft.

Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, deren Beschreibung und seitens Kapsch TrafficCom getroffene Maßnahmen.

Position in der Wertschöpfungskette:
 <<< vorgelagerte Wertschöpfungskette (upstream)
KTC im Unternehmen
 >>> nachgelagerte Wertschöpfungskette (downstream)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wert-schöpf-kette	Beschreibung	Maßnahmen
---	-------------------------------	--------------	-----------

Klimawandel (ESRS E1)

Anpassung an den Klimawandel

Risiko: Extreme Wetterbedingungen und Umweltkatastrophen können den Betrieb bei relevanten Lieferanten unterbrechen, dadurch eine Disruption der Lieferkette verursachen und damit zu Umsatzeinbußen führen. (mittel- bis langfristig)	<<< KTC >>>	Outside-in: Zugang zu produktionsrelevanten Materialien könnte dadurch gestört werden, wenn Beschaffungsstrategie auf wenigen Lieferanten oder Regionen basiert. Dies kann zu einer Einschränkung oder einem Stopp der eigenen Geschäftstätigkeiten führen und die Erfüllung der Verpflichtungen gegenüber Kunden verhindern. (physisch)	■ Diversifizierung der Lieferkette ■ Aufbau von Materialreserven ■ Inventurmanagement
---	----------------------------------	---	---

Klimaschutz

Risiko: Übergangsrisiko aus Implementierung neuer Klimamitigations- und -adaptierungsregulativen. (kurz- bis langfristig)	<<< KTC >>>	Outside-in: Die Implementierung erfordert personellen, operativen und/oder finanziellen Aufwand; bei zu spätem oder unzureichendem Handeln drohen Strafzahlungen oder sogar Marktausschluss. (transitorisch)	■ Beobachtung des sich entwickelnden Rechtsrahmens ■ Frühzeitiges Treffen der notwendigen Vorbereitungsmaßnahmen zur Sicherstellung der Compliance ■ Regelmäßige Compliance Checks zum existierenden Rechtsrahmen ■ Engagement bei Industrieverbänden und in der EU ■ Lieferantenbewertung ■ Lieferantenaudits
--	----------------------------------	---	---

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wertschöpfungskette	Beschreibung	Maßnahmen
Positive Auswirkung/ Chance: Intelligente Verkehrssysteme, wie jene von Kapsch TrafficCom, haben das Potenzial, verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen erheblich zu reduzieren. (kurz- bis langfristig)	KTC >>>	Inside-out: Verbesserung des Verkehrsflusses und Reduktion von Staus können bis zu 20 % der Verkehrsemissionen, insbesondere Treibhausgasemissionen, einsparen. Zudem kann durch Mautsysteme die Straßenqualität verbessert und dadurch Rollwiderstand reduziert werden. Dies führt zu erheblichen Einsparungen beim Treibstoffverbrauch. Bemaufung kann auch einen Anreiz für neuere, emissionsärmere Fahrzeuge bieten. (tatsächlich)	■ Mautlösungen ■ Verkehrsmanagement ■ Demand Management ■ Infrastrukturreduzierte Lösungen ■ Nachhaltigkeitskommunikation
Negative Auswirkung/ Risiko: Verursachung von hohen Emissionen durch eigene Prozesse sowie vor- und nachgelagerte Aktivitäten in der Wertschöpfungskette – besonders eingekaufte Waren sowie Dienstleistungen bergen ein signifikantes Risiko. (kurz- bis langfristig)	<<< KTC >>>	Inside-out: Unzureichende Maßnahmen, um Treibhausgasemissionen in der Wertschöpfungskette vollumfänglich zu verhindern, fördern den Klimawandel. (tatsächlich)	■ Lieferantenbewertung ■ Lieferantenaudits ■ Cloud-Lösungen ■ Refurbishment und Reparaturservice ■ Infrastrukturreduzierte Lösungen ■ Langlebige Produkte ■ Nachhaltiges Produktdesign ■ Fernwartung und Remote Testing ■ Homeoffice-Regelung ■ Reduktion von Geschäftsreisen
Positive Auswirkung/ Chance: Hohe Reduktion der Emissionen durch eigene Produkte und Prozesse sowie vor- und nachgelagerte Aktivitäten in der Wertschöpfungskette. (kurz- bis langfristig)	<<< KTC >>>	Inside-out: Wirksame und umfassende Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen entlang der Wertschöpfungskette leisten einen Beitrag zur Eindämmung des Klimawandels. (tatsächlich)	■ Lieferantenbewertung ■ Lieferantenaudits ■ Cloud-Lösungen ■ Refurbishment und Reparaturservice ■ Infrastrukturreduzierte Lösungen ■ Langlebige Produkte ■ Nachhaltiges Produktdesign ■ Fernwartung und Remote Testing ■ Homeoffice-Regelung ■ Reduktion von Geschäftsreisen
		Outside-in: Erhöhte Transparenzanforderungen verlangen die Publikation von verursachten Emissionen. Bei hohem Emissionsverbrauch kann neben den erhöhten operativen Kosten für Material, Energie und Transport auch durch Nichterfüllung von Reduktionszielen erheblicher Reputationsschaden entstehen, der in weiterer Folge zu Kunden- oder Investorenverlust führen kann. (transitorisch)	

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wert-schöpfungs-kette	Beschreibung	Maßnahmen
---	-----------------------------------	--------------	-----------

Umweltverschmutzung (ESRS E2)

Luftverschmutzung

Positive Auswirkung/

Chance:

Intelligente Verkehrssysteme, wie jene von Kapsch TrafficCom, haben das Potenzial, verkehrsbedingte Luftemissionen (z.B. NOx, PM10, PM2,5) erheblich zu reduzieren. (kurz- bis langfristig)

>>>

Inside-out:

Intelligente Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und daraus resultierende Verbesserung des Verkehrsflusses können die Emission von Luftschadstoffen erheblich reduzieren. Durch Mautsysteme kann die Straßenqualität verbessert werden; dadurch wird weniger Treibstoff benötigt, und die durch Verbrennung entstehenden Luftschadstoffe werden reduziert. Zudem kann Bemaufung einen Anreiz für neuere, emissionsärmere Fahrzeuge bieten. (tatsächlich)

Outside-in:

Fokus auf umweltfreundliche Produkte bietet Geschäftsperspektiven für Kapsch TrafficCom; nachhaltiges Portfolio kann Reputation und dadurch Absatzchancen und Finanzierungsmöglichkeiten positiv beeinflussen.

- Investition in das Portfolio
- Nachhaltigkeitskommunikation

Kreislaufwirtschaft (ESRS E5)

Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung

Risiko:

Disruption der Lieferkette aufgrund Ressourcenknappheit. (kurz- bis langfristig)

<<<

Outside-in:

Globale Ressourcenknappheit kann zu erhöhten Kosten für die Beschaffung von Bestandteilen für die Produktion, zu Lieferausfällen oder Betriebsunterbrechungen führen.

- Diversifizierung der Lieferkette
- Infrastrukturreduzierte Lösungen
- Green Gantry
- Refurbishment und Reparaturservice
- Wiederverwendung von Plastikabfällen in der Produktion
- Langlebige Produkte
- 2-in-1-Kamera (VDX2i)

Chance:

Unterstützung von Kunden bei Ressourceneinsparungen durch umweltfreundliche Lösungen. (kurz- bis langfristig)

>>>

Outside-in:

Verbesserter Verkehrsfluss und dadurch reduzierter Treibstoffverbrauch sowie ressourcenschonende Lösungen ermöglichen Kosteneinsparungen für Kunden und Verkehrsteilnehmer. Dies führt zu mehr Ausschreibungen von umweltfreundlichen Verkehrslösungen und damit zu erhöhten Umsätzen und Reputationsverbesserung für Kapsch TrafficCom.

- Demand Management
- Verkehrsmanagement
- Mautlösungen
- Infrastrukturreduzierte Lösungen
- Green Gantry
- Refurbishment und Reparaturservice
- Umweltschonende Verpackungen
- Langlebige Produkte
- 2-in-1-Kamera (VDX2i)

Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen

Positive Auswirkung/

Chance:

Ressourceneinsparungen durch die Einführung von Circular-Economy-Prinzipien im Portfoliomanagement und Innovationsprozess. (kurz- bis langfristig)

<<<

KTC

>>>

Inside-out:

Höhere Ressourceneffizienz, z.B. durch Recycling, alternative Energiequellen, längere Lebensdauer etc., schont die Ressourcenquellen. (tatsächlich)

Outside-in:

Ressourceneffizienz kann die Kosten reduzieren und die Reputation des Unternehmens verbessern. Wiederverwertete oder aufgewertete Produkte ermöglichen Umsatzwachstum und Erhöhung des Marktanteils.

- Infrastrukturreduzierte Lösungen
- Green Gantry
- Refurbishment und Reparaturservice
- Wiederverwendung von Plastikabfällen in der Produktion
- Umweltschonende Verpackungen
- Nachhaltiges Produktdesign (Sustainable Portfolio Guideline)
- Langlebige Produkte
- 2-in-1-Kamera (VDX2i)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wertschöpfungskette	Beschreibung	Maßnahmen
---	---------------------------------	--------------	-----------

Arbeitskräfte des Unternehmens (ESRS S1)

Arbeitsbedingungen > Sichere Beschäftigung

Positive Auswirkung: Sichere Arbeitsplätze aufgrund langjähriger Beständigkeit des Unternehmens. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Kapsch TrafficCom ist ein langjährig etabliertes Familienunternehmen mit globaler Reichweite, das in internationalen Projekten tätig ist. Der stabile und kontinuierliche Fluss von Projekten sorgt für gesicherte Arbeitsplätze. (tatsächlich)	- Laufende Projektgewinne - Langfristige Anstellung von Mitarbeiter*innen
Negative Auswirkung: Befristete Arbeitsverhältnisse aufgrund des Projektgeschäftes. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Wenngleich Kapsch TrafficCom generell eine langfristige Beschäftigung anstrebt, ist es aufgrund des projektbezogenen Charakters des Geschäftsmodells möglich, dass Mitarbeiter*innen nur für die Dauer von Projekten eingestellt werden. (tatsächlich)	- Wiedereinstellung von Mitarbeiter*innen für neue Projekte - Unterstützung bei der Arbeitsvermittlung
Chance: Verbesserung der Mitarbeiterqualifikationen durch Schulungen in neuen, aufstrebenden Technologien. (mittel- bis langfristig)	KTC >>>	Outside-in: Langfristige Zuwächse und Gewinne bei Produktivität, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit.	- Kontinuierliche Identifizierung von Schulungsbedarf - Zusammenarbeit mit Bildungseinrichtungen und Partnern

Arbeitsbedingungen > Arbeitszeit

Negative Auswirkung: Überlastung an Projektmeilensteinen. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Hoher Arbeitsaufwand und Druck vor bestimmten Projektmeilensteinen können zu Überlastungen der Mitarbeiter*innen durch lange Arbeitszeiten führen. (potenziell)	- Zielgerichtete Ressourcenplanung - Zusätzliches Personal
--	------------	--	---

Arbeitsbedingungen > Sozialer Dialog

Chance: Partizipative Entscheidungen durch sozialen Dialog zwischen Arbeitgeberin und Arbeitnehmer*innen. (kurz- bis langfristig)	KTC	Outside-in: Positive Auswirkungen auf Produktivität und Unternehmenskultur, stärkere Anziehung und Bindung von Talenten, geringere Rekrutierungskosten.	- Initiativen für sozialen Dialog - People Strategy
--	------------	---	--

Arbeitsbedingungen > Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben

Positive Auswirkung: Gesunde Work-Life-Balance. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Hohe Mitarbeiterzufriedenheit durch Work-Life-Balance-Initiativen. (tatsächlich)	- Flexible Arbeitsmodelle - Homeoffice - Urlaubsangebote
--	------------	---	--

Arbeitsbedingungen > Gesundheitsschutz und Sicherheit

Negative Auswirkung: Arbeitsunfälle von Mitarbeiter*innen. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Negative Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeiter*innen infolge von Arbeitsunfällen. (potenziell)	- Interne und externe Programme zur Gesundheitsförderung und Prävention - Strukturiertes Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz basierend auf dem Standard ISO 45001:2018
---	------------	--	--

Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle >

Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit

Negative Auswirkung: Mitarbeiter*innen könnten ungerecht bezahlt werden. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Ungerechte Bezahlung kann Auswirkungen auf die finanzielle Situation und psychische Gesundheit der Mitarbeiter*innen haben. (potenziell)	Gehaltsbandbreitenmodell
---	------------	---	--

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wertschöpfungskette	Beschreibung	Maßnahmen
Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle > Schulungen und Kompetenzentwicklung			
Positive Auswirkung: Kompetenzentwicklung und -stärkung der Mitarbeiter*innen. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Durch individuelle Weiterbildungsmöglichkeiten können die Mitarbeiter*innen ihre Fähigkeiten ausbauen, gegebenenfalls Qualifikations-/Wissenslücken schließen, die sie benachteiligen könnten (z.B. Sprachbarriere), und somit einen höheren Stellenwert auf dem Markt erreichen. (potenziell)	■ Kontinuierliche Identifizierung von Schulungsbedarf ■ Zusammenarbeit mit Bildungseinrichtungen und Partnern
Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle > Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen			
Positive Auswirkung: Chancengleichheit und Vielfalt. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Mitarbeiter*innen erleben Vielfalt im Unternehmen und Chancengleichheit durch Inklusion von Menschen mit Behinderungen. (tatsächlich)	■ People Strategy ■ Responsible Annotation Team
Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle > Vielfalt			
Positive Auswirkung/Chance: Vielfalt durch Diversitätsinitiativen und Beschäftigung von Mitarbeiter*innen mit unterschiedlichen Kulturen, Orientierungen und Hintergründen. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Mitarbeiter*innen erleben Chancengleichheit sowie Diversität und Inklusion, welche zur Unternehmenskultur beitragen. (tatsächlich) Outside-in: Stärkere Anziehung und Bindung vielfältiger Talente, positive Auswirkungen auf Unternehmenskultur und Innovation.	■ People Strategy
Sonstige arbeitsbezogene Rechte > Datenschutz			
Negative Auswirkung: Mitarbeiter*innen erleben Verletzung der Privatsphäre durch Datenschutzverletzungen. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Verletzung der Privatsphäre aufgrund falscher Verarbeitung von personenbezogenen Daten oder geringer Sicherheitsvorkehrungen. (potenziell)	■ Strikte Datenschutzrichtlinien ■ Kontinuierliche Überprüfung und Schulungen
Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)			
Arbeitsbedingungen > Gesundheitsschutz und Sicherheit			
Negative Auswirkung: Arbeitsunfälle von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette. (kurz- bis langfristig)		Inside-out: Negative Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette infolge von Arbeitsunfällen. (potenziell)	■ Lieferantenbeziehungsmanagement ■ Lieferantenaudits und Überprüfungsbesprechungen ■ Strenge Vorschriften für Lieferanten in Entwicklungsländern (siehe Verhaltenskodex für Lieferanten)
Risiko: Störung der Lieferkette aufgrund von Arbeitsproblemen beim Lieferanten. (mittel- bis langfristig)	 KTC	Outside-in: Verzögerungen in der Produktion, erhöhte Beschaffungskosten, potenzieller Umsatzverlust.	■ Regelmäßige Überwachung der Lieferanten ■ Ethische Beschaffungspraktiken ■ Diversifizierung der Lieferkette
Sonstige arbeitsbezogene Rechte > Kinderarbeit und Zwangsarbeit			
Negative Auswirkung: Versteckte Kinderarbeit und/oder Zwangsarbeit. (kurz- bis langfristig)		Inside-out: Risiko von Kinderarbeit und/oder Zwangsarbeit in den Betrieben der Lieferanten in Entwicklungsländern. (potenziell)	■ Lieferantenbeziehungsmanagement ■ Lieferantenaudits und Überprüfungsbesprechungen ■ Strenge Vorschriften für Lieferanten in Entwicklungsländern

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wert-schöpfungs-kette	Beschreibung	Maßnahmen
---	-----------------------------------	--------------	-----------

Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3)¹⁾

Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften > Angemessene Unterbringung

Positive Auswirkung/Chance: Reduktion von Umweltverschmutzung, Feinstaub sowie Lärm durch Maut- und Verkehrsmanagementlösungen. (kurz- bis langfristig)	KTC >>>	Inside-out: Verbesserte Luftqualität mit positiven Auswirkungen auf Gesundheit der Menschen in unmittelbarer Umgebung. (tatsächlich)	■ Kontinuierliche Weiterentwicklung sowie Innovationen von Produkten und Dienstleistungen zur Emissionsreduktion
Chance: Zugang zu lokalen Märkten und Talenten durch Integration in die Gemeinschaft. (kurz- bis langfristig)	<<< KTC	Outside-in: Höhere Nachfrage nach Maut- und Verkehrsmanagementlösungen mit positiven Auswirkungen auf Luftqualität für lokale Gemeinschaften, indem Verkehrsflüsse mittels Verkehrssteuerung oder dynamischer Gebührensysteme nachhaltig gestaltet werden.	■ Aufbau von kulturellem Verständnis für lokale Gemeinschaften ■ Lokale Personalrekrutierung und Materialbeschaffung
Chance: Verkehrsmanagement, intelligente Mautoptionen sowie Mautdienste für Smartphones ermöglichen verbesserte Effizienz und Verkehrsfluss sowie Erreichbarkeit von Wohngebieten und lokalen Unternehmen. (kurz- bis langfristig)	KTC >>>	Outside-in: Erhöhte Kundenzufriedenheit, Systemakzeptanz und Nachfrage nach Kapsch TrafficCom Produkten und Dienstleistungen.	■ Kontinuierliche Verbesserung und Anpassung von Produkten und Dienstleistungen an Bedürfnisse der lokalen Gemeinschaften und Benutzer ■ Verstärkter Kundenservice ■ Zusammenarbeit mit lokalen Behörden
Positive Auswirkung: Verkehrssteuerung erhöht die Verkehrssicherheit. (kurz- bis langfristig)	>>>	Inside-out: Verkehrssteuerung erhöht die Verkehrssicherheit. (tatsächlich)	■ Identifizierung gefährdeter Verkehrsteilnehmer
Positive Auswirkung: Maut ermöglicht Finanzierung der Instandhaltung der Straßeninfrastruktur. (kurz- bis langfristig)	>>>	Inside-out: Maut führt zu Einnahmen, die die Instandhaltung der Straßeninfrastruktur ermöglichen; das führt zu mehr Sicherheit für Straßenbenutzer. (tatsächlich)	■ Lösungen für Behörden ■ Vorführungen und Schulungen
Negative Auswirkung: Risiken für die persönliche Sicherheit durch unzureichende Produktsicherheit. (kurz- bis langfristig)	>>>	Inside-out: Gefährdung der persönlichen Sicherheit der Bevölkerung bei Nichteinhaltung von Sicherheitskriterien. (potenziell)	■ Sicherstellung der Einhaltung geltender gesetzlicher und regulatorischer Sicherheitsanforderungen ■ Berücksichtigung anwendbarer Sicherheitsstandards im Rahmen der Produktentwicklung und -zulassung

¹⁾ Die Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sind mit dem Geschäftsmodell von Kapsch TrafficCom im Sinne ihrer Kunden verbunden. Gleiches gilt für die hier genannten Maßnahmen.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wert-schöpf-fungskette	Beschreibung	Maßnahmen
---	------------------------------------	--------------	-----------

Unternehmensführung (ESRS G1)

Unternehmenskultur

Negative Auswirkung/ Risiko: Belastende, falsch ausgerich-tete oder schlecht kommuni-zierte Unternehmenskultur. (kurz- bis langfristig)	<<< KTC >>>	Inside-out: Verlust des Vertrauens der Bürger*innen ins Unternehmen. (potenziell) Outside-in: Hohe Mitarbeiterfluktuation und infol-gedessen hohe Einstellungs- und Aus-bildungskosten, Produktivitätsverluste, interne Konflikte, Projektverzögerungen, potenzieller Imageschaden.	■ Klare Kommunikation der Unter-nehmenswerte ■ Schulungen für Führungskräfte ■ Regelmäßiges Mitarbeiterfeedback
Positive Auswirkung/ Chance: Verbesserung der Mitar-beiterzufriedenheit und des Unternehmensimage durch ethische Unternehmenskultur und Geschäftspraktiken. (kurz- bis langfristig)	<<< KTC >>>	Inside-out: Unternehmenskultur und Geschäfts-praktiken bilden solide Grundlage für erfolgreiche, vertrauensvolle und langfris-tige Beziehungen mit Mitarbeiter*innen, Kunden und Geschäftspartnern. (tatsächlich) Outside-in: Verbesserte Produktivität, Gewinnung und Bindung von Talenten, Innovation durch Kollaboration und Diversität, positi-ves Image des Unternehmens.	■ People Strategy mit starkem Fokus auf Servant Leadership ■ Ethik, Diversität und Kooperation ■ Klare Kommunikation der Unterneh-menswerte
Negative Auswirkung/ Risiko: Verlust des Kundenvertrau-ens bzw. Gefährdung der Privatsphäre aufgrund eines Datenlecks. (kurz- bis langfristig)	KTC >>>	Inside-out: Risiken für die Privatsphäre von Verkehrs-teilnehmer bei unzureichender Daten-schutzkonformität. (potenziell) Outside-in: Verlust von Kunden, rechtliche Sanktio-nen, Kosten für Datenwiederherstellung und PR-Management.	■ Umsetzung robuster Cyber-sicherheitsmaßnahmen ■ Regelmäßige Audits ■ Kommunikation mit Kunden
Risiko: Rechtliche Herausforderungen und Geldstrafen aufgrund von Nichteinhaltung von Daten-schutzgesetzen. (mittel- bis langfristig)	KTC >>>	Outside-in: Rechtskosten, Geldstrafen, potenzieller Imageschaden, betriebliche Unterbre-chungen.	■ Regelmäßige Compliance Checks ■ Rechtliche Beratung ■ Einhaltung von Datenschutzgesetzen und -Best-Practices
Chance: Positive Auswirkungen durch den verantwortungsvollen Ein-satz von künstlicher Intelligenz (KI) und Datenanalytik für die Verkehrssteuerung. (kurz- bis langfristig)	KTC >>>	Outside-in: Verbesserte öffentliche Wahrnehmung, Differenzierung auf dem Markt, gesteigerte Kundenzufriedenheit.	■ Entwicklung ethischer Richtlinien für den KI-Einsatz ■ Klare Datenverwendungsrichtlinien ■ Kontinuierliche Überwachung der Praktiken

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wert-schöpfungs-kette	Beschreibung	Maßnahmen
Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten			
Positive Auswirkung/ Chance: Politisches Engagement und Lobbyarbeit führen zu interoperablen Technologien und Industriestandards. (mittel- bis langfristig)	KTC >>>	Inside-out: Standardisierung, Rückwärtskompatibilität und Frequenzmanagement ermöglichen die Integration von neuen Technologien in bestehende Infrastruktur und führen dadurch zu größerem Angebot, kompetitiven Preisen und Ressourcenschonung für Kunden, da Produkte länger benutzt werden können, bevor sie aufgrund veralteter und nicht mehr unterstützter Technologie ausgetauscht werden müssen. (tatsächlich) Outside-in: Langlebigkeit der Investitionen in Anlagen und der Fachkenntnisse der Mitarbeiter*innen durch Festlegung und Durchsetzung eines nachhaltigen Rechtsrahmens im Bereich der interoperablen Frequenzregulierung und Standardisierung. Ziel ist es, Technologien nachhaltig zu modernisieren und dabei zu vermeiden, dass bestehende Lösungen frühzeitig veralten, da sie inkompatibel mit neuen Technologien sind.	■ Expert*innen für Standardisierungsaktivitäten und EU-Angelegenheiten ■ Mitgliedschaft in diversen Interessensvertretungen
Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken			
Positive Auswirkung/ Chance: Stärkung der Beziehungen zu Kunden und Geschäftspartnern. (kurz- bis langfristig)	<<< KTC	Inside-out: Vertrauensvolle und langfristige Beziehungen des Unternehmens ermöglichen Geschäftskontinuität der lokalen Geschäftspartner und Gemeinschaften und verbessern das Vertrauen und die Effizienz im Markt als Ganzes. (tatsächlich) Outside-in: Transparente Zusammenarbeit mit Kunden und Geschäftspartnern fördert langfristige Verträge und innovative gemeinsame Projekte.	■ Förderung von Transparenz ■ Business Partner Screening ■ Langfristige Zusammenarbeit ■ Wahrung ethischer Standards
Korruption und Bestechung > Vermeidung und Aufdeckung, einschließlich Schulung			
Chance: Branchenweit korrektes Verhalten im Zusammenhang mit Korruption und Bestechung. (kurz- bis langfristig)	<<< KTC	Outside-in: Positives Image des Unternehmens und infolgedessen Gewinnung von ethischen Geschäftspartnern sowie Kundenstammbau und -bindung.	■ Korruptionsbekämpfung ■ Anti-Korruptions-Training ■ Transparente Praktiken ■ Business Partner Screening ■ Öffentlicher Verhaltenskodex für ethische Geschäftspraktiken
Korruption und Bestechung > Vorkommnisse			
Negative Auswirkung/ Risiko: Ausschluss von der Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen aufgrund Korruptions- oder Bestechungsverurteilungen. (kurz- bis langfristig)	<<< KTC >>>	Inside-out: Verlust des Vertrauens der Bürger*innen in Behörden; Wettbewerbsbeeinträchtigung. (potenziell) Outside-in: Verlust von Einnahmequellen, langfristige Beeinträchtigung der Geschäftsaussichten.	■ Verpflichtung zur Einhaltung der Rechtsvorschriften ■ Anti-Korruptions-Training ■ Sofortige Korrekturmaßnahmen bei begangenen Vergehen ■ Wiederherstellung des Vertrauens in Behörden

Die identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen führten zu keinen Anpassungen des Geschäftsmodells und lassen dies auch nicht erwarten.

Die wichtigsten Geschäftsbeziehungen von Kapsch TrafficCom, die einen Anteil an den wesentlichen Auswirkungen haben, sind einerseits diejenigen mit Lieferanten und andererseits mit Kunden. Auswirkungen aufgrund der Geschäftsbeziehungen mit Lieferanten sind in obiger Tabelle als „upstream“ angegeben. Sie betreffen vor allem die Emissionen von eingekauften Waren sowie die Arbeitsbedingungen und Geschäftspraktiken in der Wertschöpfungskette. Auswirkungen aufgrund der Geschäftsbeziehungen mit Kunden sind als „downstream“ markiert. Diese sind maßgeblich davon beeinflusst, welche Systemanforderungen in den Ausschreibungen für intelligente Verkehrssysteme von den Kunden definiert wurden und inwiefern diese weitere Verbesserungsmaßnahmen zulassen. Die Auswirkungen aufgrund der eigenen Tätigkeit von Kapsch TrafficCom sind in obiger Tabelle als „KTC“ angegeben.

Im Berichtszeitraum wurden keine wesentlichen nichtfinanziellen Risiken oder Chancen identifiziert, die kurzfristige materielle finanzielle Auswirkungen auf die Finanzlage, finanzielle Leistungsfähigkeit oder Cashflows des Unternehmens haben. Ebenso bestehen keine wesentlichen nichtfinanziellen Risiken, die im nächsten Berichtszeitraum eine erhebliche Anpassung der Buchwerte von Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten im Konzernabschluss erforderlich machen könnten. Die im Berichtszeitraum eingetretene Nicht-Einhaltung von Finanzkennzahlen (Covenants) stellt kein nichtfinanzielles Risiko im Sinne dieser Berichterstattung dar. Da die daraus resultierenden Finanzierungs- und Liquiditätsrisiken jedoch für die Stakeholdergruppe der Fremdkapitalgeber von wesentlicher Relevanz sind, wird auf die Ausführungen in >> **Konzernabschluss, Kapitel 1.4 „Angaben zur Annahme der Unternehmensfortführung (Going Concern-Prämisse)“, 24 „Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten“, 33.3 „Liquiditätsrisiko“, 34 „Kapitalmanagement“ und 37 „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“** verwiesen.

Die Resilienz der Strategie und des Geschäftsmodells von Kapsch TrafficCom ist entscheidend, um wesentliche Auswirkungen und Risiken bewältigen und gleichzeitig Chancen nutzen zu können. Der strategische Rahmen von Kapsch TrafficCom mit einer Ausrichtung auf Innovation und Nachhaltigkeit ist so konzipiert, dass er anpassungsfähig ist und es dem Unternehmen ermöglicht, sich auf einem dynamischen Markt zu behaupten. Die Widerstandsfähigkeit wird insbesondere durch die Ausrichtung auf nachhaltige Mobilitätslösungen sowie durch die Berücksichtigung wesentlicher Nachhaltigkeitsaspekte entlang der Wertschöpfungskette gestärkt. Die Lösungen von Kapsch TrafficCom adressieren zentrale Herausforderungen im Bereich Verkehrs- und Straßeninfrastruktur – insbesondere Effizienz, Umweltbelastung und Sicherheit – und werden durch verantwortungsvolle Lieferketten sowie einen starken Fokus auf Mitarbeiter*innen und Governance-Strukturen ergänzt. Getrieben durch Megatrends wie Urbanisierung, steigende Verkehrsbelastung, klimapolitische Anforderungen, Digitalisierung sowie den zunehmenden Investitionsbedarf in Infrastruktur ergeben sich daraus langfristige Wachstumschancen, die zugleich die Resilienz des Geschäftsmodells stärken.

Details zur Resilienz des Geschäftsmodells und der Standorte im Hinblick auf Auswirkungen, Risiken und Chancen resultierend aus dem Klimawandel finden sich in den Angaben in >> **Abschnitt 2 Umweltinformationen „Klimawandel (ESRS E1)“** unter „Resilienzanalyse“. Durch die alle sechs bis neun Monate stattfindenden Mitarbeiterbefragungen wird die Zufriedenheit der Belegschaft abgefragt, um auch die soziale Resilienz des Geschäftsbetriebes zu überwachen. Weitere Details zur Mitarbeiterbefragung wie auch die Ableitung und Umsetzung von Maßnahmen finden sich in >> **Abschnitt 3 Sozialinformationen „Arbeitskräfte des Unternehmens (ESRS S1)“**. Weiters hat Kapsch TrafficCom auch im Bereich Informationssicherheit ein Kontinuitätsmanagementkonzept etabliert, um betriebskritische Geschäftsfunktionen zu prüfen und auch in herausfordernden Zeiten erhalten zu können.

Durch die unter >> **Abschnitt „Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-1)“** beschriebene Überprüfung der Wesentlichkeitsanalyse im Berichtsjahr ergaben sich auf Ebene der IROs folgende Änderungen:

- Neu als wesentlich eingestufte IROs (aufgrund granularerer zugrunde liegender Analysen):
 - Klimawandel (ESRS E1)/Klimaschutz: Positive Auswirkung „Wirksame und umfassende Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen entlang der Wertschöpfungskette leisten einen Beitrag zur Eindämmung des Klimawandels.“
 - Arbeitskräfte des Unternehmens (ESRS S1)/Arbeitsbedingungen > Gesundheitsschutz und Sicherheit: Negative Auswirkung „Arbeitsunfälle von Mitarbeiter*innen.“
 - Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3)/Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften > Angemessene Unterbringung: Negative Auswirkung „Risiken für die persönliche Sicherheit durch unzureichende Produktsicherheit.“
 - Unternehmensführung (ESRS G1)/Unternehmenskultur: Negative Auswirkung „Risiken für die Privatsphäre von Verkehrsteilnehmern bei unzureichender Datenschutzkonformität.“
- Präzisierte und als wesentlich eingestufte IROs:
 - Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)/Arbeitsbedingungen > Gesundheitsschutz und Sicherheit: Die negative Auswirkung „Arbeitsunfälle von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette“ wurde präzisiert und nunmehr als negative und nicht als positive Auswirkung formuliert.

- Im Berichtsjahr nicht mehr als wesentlich eingestufte und gestrichene IROs:
 - Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5)/Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung: Risiko „Disruption der Lieferkette durch die Einführung neuer Regulative zum Ressourcenverbrauch.“ (aufgrund geänderter regulatorischer Rahmenbedingungen unwesentlich)
 - Arbeitskräfte des Unternehmens (ESRS S1)/Arbeitsbedingungen > Sozialer Dialog: Positive Auswirkung „Höhere Zufriedenheit durch Anpassung der Arbeitsbedingungen an Bedürfnisse der Mitarbeiter*innen.“ (aufgrund granularerer zugrunde liegender Analysen)

Größtenteils sind die Auswirkungen, Risiken und Chancen von den Angabepflichten der ESRS abgedeckt, zum besseren Verständnis wird die Berichterstattung durch unternehmensspezifische Kennzahlen wie dem strukturierten Gender Pay Gap und den „Employee Net Promoter Score“ (eNPS) ergänzt.

1.4 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-1).

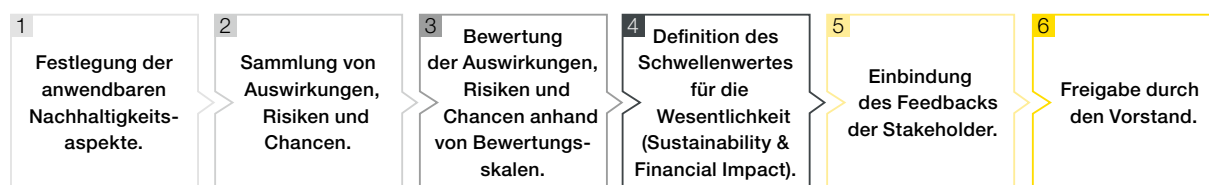
Allgemein.

Die beschriebenen wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden im Geschäftsjahr 2023/24 in einer umfassenden Wesentlichkeitsanalyse eruiert, die sowohl im Geschäftsjahr 2024/25 als auch im Geschäftsjahr 2025/26 überprüft wurde. Dabei wurde folgendes Szenario zugrunde gelegt:

- Kapsch TrafficCom existiert in ihrer aktuellen Form weiter als Anbieter von Maut- und Verkehrsmanagementlösungen.
- Es werden keine aktuellen Geschäftsfelder aufgegeben, noch kommen neue hinzu.
- Die globale Präsenz des Unternehmens (Geschäftstätigkeit und Standorte) und die Mitarbeiteranzahl bleiben weitgehend stabil.

In der Analyse wurde das Prinzip der doppelten Wesentlichkeit angewandt, womit sowohl die **Auswirkungen** der Tätigkeiten von Kapsch TrafficCom auf Mensch und Umwelt („inside-out“; Sustainability Impact) als auch die **Risiken und Chancen** für finanzielle Effekte aus Unternehmenssicht („outside-in“; Financial Impact) berücksichtigt wurden.

Die Wesentlichkeitsanalyse wie auch die Überprüfungen wurden von der Kapsch TrafficCom ESG-Taskforce durchgeführt, die sich aus Vertreter*innen unterschiedlicher Unternehmensbereiche mit konzernweiter Verantwortung unter Leitung einer ESG Officer zusammensetzt. Dadurch war auch die Berücksichtigung spezifischer und lokal relevanter Sichtweisen sowohl innerhalb des Unternehmens als auch in der Wertschöpfungskette gewährleistet. Punktuell wurden zusätzlich Expert*innen aus anderen Unternehmensbereichen hinzugezogen.



1. Schritt: Festlegung der anwendbaren Nachhaltigkeitsaspekte.

Aufbauend auf den themenbezogenen Nachhaltigkeitsaspekten gemäß ESRS wurde zunächst eine Themenliste mit Unterthemen zusammengestellt, die der gesamten Wertschöpfungskette von Kapsch TrafficCom entspricht. Als Basis dafür wurde die in ESRS 1 Absatz AR 16 angeführte Liste der Themen mit den Unter- und Unter-Unterthemen herangezogen.

2. Schritt: Sammlung von Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Im nächsten Schritt wurden ökologische und soziale Auswirkungen sowie finanzielle Risiken und Chancen gesammelt. Diese wurden vollumfänglich zusammengestellt, unabhängig ob sie initial als wesentlich oder unwesentlich eingeschätzt wurden. Die Auflistungen wurden jeweils von den entsprechenden Expert*innen erstellt, wobei je anwendbarem Nachhaltigkeitsaspekt die Wertschöpfungskette durchgedacht wurde, um Anknüpfungspunkte zu identifizieren. Bei Bedarf wurden weitere interne Expert*innen hinzugezogen. Anschließend wurden die Auflistungen von der funktionsübergreifenden ESG-Taskforce in mehreren Workshops im Plenum besprochen und überprüft, um sicherzugehen, dass alle Auswirkungen, Risiken und Chancen berücksichtigt wurden.

3. Schritt: Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen anhand von Bewertungsskalen.

Die Bewertung erfolgte anhand mehrerer Kriterien, für die bereits bestehende Skalen verwendet oder bei Bedarf neue definiert wurden:

- Zeithorizont (kurz-, mittel- und langfristig)
- Eintrittswahrscheinlichkeit (fünfteilige Skala: sehr wahrscheinlich – sehr unwahrscheinlich)
- Schweregrad
 - Sustainability Impact: anhand von Ausmaß, Umfang und bei negativen Auswirkungen Unumkehrbarkeit (jeweils fünfteilige Skalen)
 - Financial Impact: gemäß bestehender Enterprise-Risk-Management-Skala

Im Bereich Klimawandel und Umweltverschmutzung wurden zur Quantifizierung der IROs auch externe Studien herangezogen (siehe >> **Abschnitt 1.3 „Strategie“** unter „Geschäftsmodell“) und in der Bewertung des Schweregrades der Auswirkungen berücksichtigt.

Die Begründungen und Annahmen zur Bewertung der Wesentlichkeit wurden jeweils dokumentiert. Der Wert, der für die Wesentlichkeit von **Auswirkungen** für die Berichterstattung herangezogen wurde, errechnete sich aus der Eintrittswahrscheinlichkeit summiert mit dem Mittelwert aus Ausmaß, Umfang und Unumkehrbarkeit. Diese Berechnung wurde im Rahmen der Überprüfung im Berichtszeitraum verfeinert bzw. angepasst (siehe unten „Überprüfung der Wesentlichkeitsanalyse im Geschäftsjahr 2025/26“).

Im Zuge des Verfahrens zur Ermittlung, Bewertung, Priorisierung und Überwachung von **Risiken und Chancen**, die finanzielle Auswirkungen haben (können), wurden zusätzlich auch die Zusammenhänge und Abhängigkeiten mit den Auswirkungen mittels einer Referenz auf die Auswirkung(en) geprüft und dokumentiert. Zur Prüfung auf Vollständigkeit wurden beide Analysen (Auswirkungs- und finanzielle Analyse) jeweils wechselweise auf Vollständigkeit geprüft, indem alle identifizierten Auswirkungen auf zugehörige Risiken und Chancen gemappt wurden und umgekehrt.

Zu allen Risiken und Chancen wurden zudem deren Ursachen, Eintrittsereignisse und finanzielle Auswirkungen dokumentiert. Hier wurde nicht nur die Eintrittswahrscheinlichkeit, sondern auch das finanzielle Ausmaß entlang einer fünfteiligen Skala bewertet, wobei Letztere in Abhängigkeit des EBIT definiert ist. Die finanzielle Wesentlichkeit errechnet sich dabei aus der Summe der beiden Bewertungen und entspricht dabei einer Bandbreite von unter 1 % bis über 10 % des EBIT. Ab Erreichen der Wesentlichkeitsschwelle (Score ≥ 6) liegt – je nach Kombination der Bewertungsstufen – typischerweise zumindest eine hohe finanzielle Auswirkung zugrunde (≥ 3 % des EBIT).

Kapsch TrafficCom verwendet im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse die bestehenden Bewertungsansätze des konzernweiten Enterprise-Risk-Management-Systems. Dabei kommt eine standardisierte 5x5-Risikomatrix zur Anwendung, in der die Eintrittswahrscheinlichkeit sowie die potenziellen Folgen von Risiken und Chancen systematisch erfasst werden. Diese Matrix wird für sämtliche Risikoarten verwendet, einschließlich finanzieller, operationeller, regulatorischer und Nachhaltigkeitsrisiken.

Die Risiken und Chancen werden dabei auf Basis der potenziellen finanziellen und operationellen Relevanz für das Unternehmen bewertet. Für alle Risikoarten, einschließlich Nachhaltigkeitsrisiken, erfolgt eine einheitliche Bewertung entlang dieser Kriterien, ohne spezifische Zusatzgewichtung.

Die qualitative Einschätzung wird durch Expert*innen aus den relevanten Fachbereichen (u.a. Umwelt Nachhaltigkeit, Risikomanagement, Recht & Compliance) vorgenommen. Dabei werden insbesondere Unsicherheiten im Zusammenhang mit Datenverfügbarkeit und Schätzannahmen berücksichtigt.

Die Priorisierung erfolgt derzeit einheitlich über alle Risikoarten hinweg, wobei keine separate Gewichtung für Nachhaltigkeitsrisiken vorgenommen wird. Eine Überprüfung der Methodik im Hinblick auf spezifische Anpassungen für Nachhaltigkeitsthemen ist im Zuge der Weiterentwicklung des Systems vorgesehen.

4. Schritt: Definition des Schwellenwertes für die Wesentlichkeit (Sustainability & Financial Impact).

Die Grenze für die Wesentlichkeit eines Themas wurde schließlich auf den Wert 6 von 10 gelegt, wobei bereits eine einzelne Auswirkung, ein einzelnes Risiko oder eine einzige Chance mit einem Wert größer/gleich 6 zu einer Einstufung des Nachhaltigkeitsthemas als wesentlich führte. Zwecks Kontrolle wurden die Themen mit Wert 5 geprüft und durchwegs als nicht wesentlich bestätigt.

Das Ergebnis der Inside-out- und der Outside-in-Wesentlichkeitseinstufung stimmten insofern überein, als alle wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte jeweils sowohl für ökologische und soziale Auswirkungen als auch für finanzielle Risiken bzw. Chancen wesentlich sind.

5. Schritt: Einbindung des Feedbacks der Stakeholder.

Parallel zu diesen Schritten wurde im Herbst 2023 eine Stakeholder-Befragung durchgeführt. Dafür wurde ein Fragebogen in drei Sprachen – Deutsch, Englisch und Spanisch – erstellt und die Relevanz der Themen für Kapsch TrafficCom abgefragt. Der Fragebogen umfasste geschlossene Fragen mit einer Antwortskala von 0–5, aber auch offene Fragen, die individuelles Feedback, Kritik und Verbesserungsvorschläge zuließen, und wurde an alle wesentlichen Interessensgruppen versandt: Belegschaft, Kunden und Behörden, Lieferanten, Verbände und betroffene Gemeinden, Aktionär*innen, Fremdkapitalgeber und Finanzanalysten, Medien sowie das eigene Management. Die Auswertung erfolgte je Gruppe, wobei es keine Priorisierung von Stakeholder-Gruppen gab.

Die Ergebnisse der Befragung zur Wichtigkeit der Themen wurden mit der Wesentlichkeitsanalyse abgeglichen und bestätigten diese. Die als unwesentlich definierten Themen wurden auch von den Stakeholdern niedriger in deren Wichtigkeit bewertet. Die Antworten auf die offenen Fragen enthielten Anregungen und Ideen, die durch das Expertenteam der ESG-Taskforce analysiert und mit der Liste der Auswirkungen, Risiken und Chancen abgeglichen wurden.

6. Schritt: Freigabe durch den Vorstand.

Der Prozess und die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden mit dem zuständigen Vorstand für ESG-Agenden, Georg Kapsch, abgestimmt und von ihm final freigegeben.

Folgendes Schaubild gibt einen Überblick über die Wesentlichkeitsanalyse und die wesentlichen Themen:

Kategorie		Nachhaltigkeitsthema	Sustainability Materiality	Financial Materiality
✓	■	Klimawandel	Ja	Ja
✓	■	Umweltverschmutzung	Ja	Ja
	■	Wasser- und Meeresressourcen	Nein	Nein
	■	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Nein	Nein
✓	■	Kreislaufwirtschaft	Ja	Ja
✓	■	Arbeitskräfte des Unternehmens	Ja	Ja
✓	■	Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	Ja	Ja
✓	■	Betroffene Gemeinschaften	Ja	Ja
	■	Verbraucher und Endnutzer	Nein	Nein
✓	■	Unternehmensführung	Ja	Ja

✓ Wesentlich ■ Umwelt ■ Soziales ■ Unternehmensführung

Die Entscheidungsfindung zu wesentlichen Nachhaltigkeitsauswirkungen, -risiken und -chancen erfolgt grundsätzlich im Rahmen des konzernweiten Risikomanagementprozesses. Dieser beinhaltet die Bewertung durch ein bereichsübergreifendes Expertenteam sowie die Anwendung der standardisierten 5x5-Risikomatrix.

Interne Kontrollverfahren umfassen quartalsweise Bewertungen und Abstimmungen mit den relevanten Fachbereichen, insbesondere Umweltnachhaltigkeit, Risikomanagement, Finanzen und IT, um eine konsistente und fundierte Entscheidungsgrundlage sicherzustellen. Zudem bestehen quartalsweise Berichtspflichten gegenüber dem Vorstand, um Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten.

Nachhaltigkeitsrisiken sind somit vollständig in das unternehmensweite Risikomanagement eingebunden. Sie werden nach den gleichen Methoden und Prozessen wie andere Risiken bewertet und fließen in die Gesamtbewertung des Risikoprofils ein. Das Management überwacht diese Risiken im Rahmen der regulären Risikoberichte, die zur strategischen Entscheidungsfindung und Anpassung der Risikomanagementverfahren genutzt werden.

Chancen im Bereich Nachhaltigkeit werden im Rahmen des allgemeinen Managementprozesses bewertet und berücksichtigt. Sie fließen in strategische Entscheidungen, Investitionsplanungen und Innovationsprozesse ein, sofern sie einen relevanten geschäftlichen oder finanziellen Einfluss haben.

Die Bewertung von Nachhaltigkeitsauswirkungen und -risiken basiert auf internen und externen Datenquellen, darunter regulatorische Anforderungen, Branchen-Benchmarks sowie unternehmensspezifische Analysen und Expertenschätzungen aus den Fachbereichen.

Zur Sicherstellung einer konsistenten und belastbaren Entscheidungsgrundlage werden die erhobenen Daten anhand festgelegter Kriterien validiert. Diese Kriterien umfassen insbesondere:

- Aktualität der Daten, um Veränderungen im regulatorischen und geschäftlichen Umfeld zu berücksichtigen,
- Vollständigkeit der Daten, insbesondere bei der Konsolidierung aus unterschiedlichen Unternehmensbereichen,
- Nachvollziehbarkeit der Datenherkunft durch Dokumentation der verwendeten Quellen sowie
- Plausibilitätsprüfung, insbesondere bei Schätzungen und modellbasierten Annahmen.

Durch die Anwendung dieser Kriterien wird die Qualität der Entscheidungsgrundlage für die Wesentlichkeitsanalyse sichergestellt.

Überprüfung der Wesentlichkeitsanalyse im Geschäftsjahr 2025/26.

Im Rahmen der jährlichen Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse wurden folgende Schritte umgesetzt:

1. Weiterentwicklung der Bewertungsmethodik.

Die Berechnungsformel zur Bewertung von Auswirkungen wurde weiterentwickelt und präzisiert. Die Anpassungen berücksichtigen insbesondere differenzierte Gewichtungen von Eintrittswahrscheinlichkeit, Ausmaß und Umfang möglicher Auswirkungen sowie, wo relevant, die Unumkehrbarkeit. Die Formel basiert nunmehr auf dem Mittelwert aller Ausprägungen, bei Auswirkungen menschenrechtsbezogener Aspekte werden Ausmaß, Umfang und gegebenenfalls Unumkehrbarkeit doppelt gewichtet. Ziel der Überarbeitung war eine konsistentere und aussagekräftigere Bewertung über alle Themenbereiche hinweg. Die bestehende Skala von 1 bis 10 blieb unverändert und weiterhin vollständig mit der Systematik der finanziellen Wesentlichkeit abgestimmt. Ebenso blieb die Schwelle für die Einstufung als wesentlich unverändert bestehen.

2. Überprüfung der bestehenden Inhalte.

Sämtliche identifizierten tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden hinsichtlich ihrer Aktualität und Relevanz überprüft und, sofern erforderlich, angepasst.

3. Ergänzung um neue Aspekte.

Potenziell neue relevante Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden diskutiert und – wo notwendig – in die Analyse aufgenommen.

Ergebnisse der Überprüfung. Die Anzahl der als wesentlich eingestuften Auswirkungen, Risiken und Chancen hat sich nur geringfügig verändert. Dies spiegelt wider, dass sich das zugrunde liegende Geschäftsmodell von Kapsch TrafficCom im Berichtszeitraum nicht grundlegend verändert hat und die wesentlichen Rahmenbedingungen weitgehend stabil geblieben sind. Auf Themenebene ergab die Überprüfung, dass innerhalb der Sozialinformationen das Unter-Unterthema „Gesundheitsschutz und Sicherheit bei Arbeitskräften des eigenen Unternehmens“ nun als wesentlich einzustufen ist. Darüber hinaus ergaben sich keine weiteren Änderungen auf Themenebene. Lediglich einzelne Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden im Zuge der Aktualisierung präzisiert, ergänzt oder entfernt.

Die Wesentlichkeitsanalyse erfolgt turnusmäßig im Dreijahresrhythmus und ist somit für das Geschäftsjahr 2026/27 wieder vorgesehen. Zeichnen sich im dritten Jahr bereits wesentliche Änderungen für das Folgejahr ab – etwa durch überarbeitete ESRS-Vorgaben –, wird die Aktualisierung auf das vierte Jahr verschoben, um eine zeitlich konsistente und effiziente Durchführung sicherzustellen.

Nachhaltigkeitsthemen.

Klimawandel.

Auswirkungen auf den Klimawandel. Der Prozess zur Identifizierung und Bewertung der klimabezogenen Auswirkungen wurde durch die Abbildung der Aktivitäten und Pläne von Kapsch TrafficCom entlang der Wertschöpfungskette in Übereinstimmung mit der Wesentlichkeitsanalyse gestartet.

Wie jedes Unternehmen verursacht Kapsch TrafficCom Treibhausgasemissionen durch ihren eigenen Betrieb, ihre vorgelagerte Lieferkette sowie den nachgelagerten Betrieb ihrer Lösungen. Darüber hinaus benötigen Kapsch TrafficCom und ihre Wertschöpfungskette Strom. Dennoch sind Kapsch TrafficCom und ihre Wertschöpfungskette weder energieintensiv noch treibhausgasintensiv. Da Kapsch TrafficCom nicht beabsichtigt, ihr Geschäftsmodell zu ändern oder zu erweitern, werden keine zusätzlichen Treibhausgasemissionsquellen für die Zukunft erwartet.

Kapsch TrafficCom hat alle klimarelevanten Auswirkungen im eigenen Betrieb und entlang der Wertschöpfungskette einschließlich der tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen auf den Klimawandel identifiziert, indem alle Scopes und Kategorien gemäß dem GHG (Greenhouse Gas) Protocol bewertet wurden. Scope 1 und Scope 2 sind mit dem eigenen Betrieb verbunden, bei dem es sich hauptsächlich um Bürotätigkeiten handelt. Bei der bisherigen Bewertung der Emissionen der Produktionsstandorte zeigte sich, dass beide Standorte jeweils weniger Emissionen aufweisen als einige der größeren Bürostandorte. Für Scope 3 wurde eine Wesentlichkeitsbewertung in Übereinstimmung mit ISO 14064-1:2018 durchgeführt. Das Ergebnis war, dass die Hauptfaktoren der Einkauf von Material und Dienstleistungen sowie die Verwendung verkaufter Produkte sind. Es wird erwartet, dass dies für die Zukunft gleichbleibt.

Klimabedingte physische Risiken. Der Prozess zur Identifizierung und Bewertung physischer klimabezogener Risiken und Chancen wurde ebenfalls durch die Abbildung der Aktivitäten und Pläne von Kapsch TrafficCom entlang der Wertschöpfungskette in Übereinstimmung mit der Wesentlichkeitsanalyse gestartet.

Unter Berücksichtigung der klimabedingten Gefahren (gemäß Tabelle in ESRS E1-1 Absatz AR 11) wurden die Schwachstellen in Bezug auf physische Risiken im eigenen Betrieb und entlang der Wertschöpfungskette bewertet. Es zeigte sich, dass es potenzielle Auswirkungen klimabezogener Gefahren auf die Lieferkette von Kapsch TrafficCom, ihre Anlagen und ihre Lösungen im Betrieb aufgrund extremer Wetterbedingungen geben könnte, die im IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change, Weltklimarat der Vereinten Nationen)-Worst-Case-Szenario SSP (Shared Socioeconomic Pathways, gemeinsame sozioökonomische Entwicklungspfade) 5-8.5 mit einem Anstieg der globalen Temperaturen um 4,3°C bis 2100 berücksichtigt werden.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden die physischen Klimarisiken entlang der dort definierten Zeithorizonte eingeordnet.

Kapsch TrafficCom analysierte all ihre Anlagen und Geschäftsaktivitäten entlang der Wertschöpfungskette. Dies umfasste insbesondere:

- Vorgelagerte Lieferkette
- Bürostandorte
- Produktionsstandorte
- Technische Maut- und Verkehrsmanagementlösungen im Betrieb

Die angewandten Zeithorizonte stimmen mit den strategischen Finanzplanungshorizonten überein und reichen bis 2050. Die Definition wurde zu Beginn des vorliegenden Abschnitts dargelegt.

Kapsch TrafficCom betrachtet die Unterbrechung von Lieferketten als ein wesentliches physisches klimabedingtes Risiko, da einige wichtige Materialien nur aus einzelnen geografischen Regionen bezogen werden können und die Transportwege einerseits lang sind und andererseits verschiedene unvorhersehbare Risiken mit sich bringen (z.B. könnte die Infrastruktur vieler Häfen beeinträchtigt werden, schlechte Wetterbedingungen etc.). Das Lieferkettenmanagement (Supply Chain Management) von Kapsch TrafficCom hat daher die folgende Diversifizierungsstrategie umgesetzt:

Die Diversifizierung der Lieferkette erfolgt nach einem risikobasierten Ansatz. Alle für die Lösungen des Unternehmens kritischen Einkaufsartikel werden dahingehend analysiert, ob ein zweiter Hersteller verfügbar ist. Zusätzlich wird jeder Artikel einer Produktkategorie zugeordnet, die der Kritikalität für das Unternehmen und dem damit verbundenen Risiko (Kombination aus Impact und Eintrittswahrscheinlichkeit) entspricht. Auch Artikel, die nach spezifischem Design von einem einzigen Hersteller gefertigt werden, werden kategorisiert, und deren Risiko wird bewertet. Ist das Risiko eines Single-Source-Artikels klein genug, wird es akzeptiert. Für kritische Artikel werden Mitigationspläne entwickelt. Diese berücksichtigen, wie lange das Onboarding eines alternativen Lieferanten dauern würde und ab wann der Alternativartikel verfügbar wäre. Für diese Zeitspanne wird der typische bzw. der geplante Bedarf dieses Artikels wenn möglich bevorratet.

Aufgrund spezieller Geräte und Maschinen können Produktions- und Hardware-Entwicklungsanlagen im Falle von klimabedingten Gefahren nicht einfach an andere Standorte verlegt werden. Um das damit verbundene Risiko abzuschätzen, hat Kapsch TrafficCom intern analysiert, wie gut die Produktionsstandorte in Wien und Mississauga in Bezug auf den Klimaschutz und das aktuelle und potenzielle zukünftige Risikoniveau vorbereitet sind. Das Ergebnis war, dass beide Standorte aufgrund ihrer geografischen Lage keine hohen klimabedingten physischen Risiken tragen und darüber hinaus ausreichende Maßnahmen zur Mitigation aller wesentlichen physischen Klimarisiken umgesetzt wurden.

Was die Büroräumlichkeiten betrifft, so sind alle Standorte angemietet, weshalb physische Klimarisiken für Kapsch TrafficCom nicht das Potenzial für finanzielle Klimarisiken bergen. Die in den Büros durchgeführten Tätigkeiten können leicht an andere Standorte verlagert werden.

Was die Lösungen im Betrieb betrifft, so ist die Straßeninfrastruktur weltweit verteilt. Daher ist die Wahrscheinlichkeit, dass ein signifikanter Teil beeinträchtigt wird, relativ gering. In der Regel ist die straßenseitige technische Infrastruktur für extreme Wetterbedingungen konzipiert, sodass die Schadensrisiken begrenzt sind. Bei Bedarf wird die Anlage an die lokalen Bedürfnisse angepasst. Dies führte zur Schlussfolgerung, dass physische Klimarisiken für den nachgelagerten Betrieb nicht wesentlich sind.

In den abgeschlossenen Kundenverträgen fallen Klimaereignisse in den meisten Fällen unter höhere Gewalt und führen dementsprechend in der Regel weder zu Pönalen noch Schadenersatzforderungen in Bezug auf zerstörte technische Lösungen in den Bereichen Maut und Verkehrsmanagement.

Die Szenarioanalyse berücksichtigt die prognostizierten Einflüsse des IPCC-Szenarios SSP 5-8.5. Weiters wurden physische Klimarisiken in der nachgelagerten Wertschöpfungskette entlang der Klassifikation von Klimagefahren gemäß Anlage A der Delegierten Verordnung 2021/2139 analysiert.

Die obigen Ergebnisse unter Berücksichtigung des IPCC-Szenarios SSP 5-8.5 und der genannten Klimagefahrklassifikation wurden in zwei physischen Klimarisiken zusammengefasst. Das Risiko eine potenzielle Disruption der Lieferkette betreffend wurde als wesentlich bewertet, das Risiko des physischen Schadens von Anlagen und technischen Maut- und Verkehrsmanagementlösungen wurde als unwesentlich bewertet.

Die obigen Ergebnisse unter Berücksichtigung des IPCC-Szenarios SSP 1-1.9 wurden in sieben transitorischen Klimarisiken zusammengefasst. Fünf dieser Risiken wurden als wesentlich bewertet und betreffen die strikteren gesetzlichen Anforderungen sowie steigende Kundenanforderungen. Zwei Risiken wurden als unwesentlich bewertet und betreffen ebenfalls Kostenerhöhungen aufgrund geänderter Regulative.

Klimabedingte Übergangsrisiken und Chancen. Der Prozess zur Identifizierung und Bewertung von klimabezogenen Übergangsrisiken und -chancen wurde mit der Abbildung der Aktivitäten und Pläne von Kapsch TrafficCom entlang der Wertschöpfungskette in Übereinstimmung mit der Wesentlichkeitsanalyse begonnen. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden die transitorischen Klimarisiken entlang der dort definierten Zeithorizonte eingeordnet, und alle Geschäftstätigkeiten und Anlagen wurden entlang der Wertschöpfungskette hinsichtlich der zu erwartenden transitorischen Ereignisse geprüft.

Die Geschäftsaktivitäten und Anlagen von Kapsch TrafficCom wurden umfänglich auf potenzielle Übergangereignisse für transitorische Ereignisse angewandt: Das Produktportfolio zielt darauf ab, die Reduktion von Verkehrsemissionen zu fördern, daher ist eine Beschränkung oder ein Verbot durch die transitorischen Ereignisse nicht zu erwarten. Die Anlagen beinhalten keine potenziellen „Stranded Assets“, da keine transitorischen Ereignisse zu erwarten sind, die dies auslösen würden.

Die identifizierten transitorischen Ereignisse, die kurz-, mittel- oder langfristig eintreten könnten, bestehen ausschließlich aus strenger werdenden Regulativen und sich verändernden Kundenanforderungen. Die bereits eingetretenen bzw. absehbaren Regulative wurden in eigens definierten Risiken berücksichtigt. Derzeit sind keine weiteren strikteren Regulative absehbar.

Die obigen Ergebnisse unter Berücksichtigung des konservativsten Szenarios für transitorische Ereignisse des IPCC-Szenarios SSP 1-1.9 wurden in sieben transitorischen Klimarisiken zusammengefasst.

Es gibt kurz-, mittel- oder langfristig keine Geschäftstätigkeiten oder Anlagen, die inkompatibel mit einer klimaneutralen Wirtschaft wären. Zudem gibt es keine Geschäftstätigkeiten oder Anlagen, die eine Anpassung mit signifikantem Aufwand verursachen würden.

Die angewandten Zeithorizonte stimmen mit den strategischen Finanzplanungshorizonten überein. Die Definition wurde bereits eingangs dargelegt. In der finanziellen Berichterstattung wurden keine zusätzlichen klimabezogenen Annahmen getätigt, die den obigen Klimaszenarien widersprechen würden.

Die klimabedingten Gefahren wurden entlang der in ESRS E1-1 Absatz AR 11 genannten Angaben analysiert und basierend auf dem IPCC-Szenario SSP 5-8.5 bewertet.

Um die Exposition der Anlagen und Geschäftsaktivitäten im Zusammenhang mit physischen Risiken zu analysieren, wurde wie oben beschrieben die gesamte Wertschöpfungskette betrachtet. Das Umweltnachhaltigkeitsteam hat die Analyse in Abstimmung mit internen Expert*innen aus den betroffenen Abteilungen (z.B. Recht & Compliance, Finanzen, Produktion und Supply Chain Management) durchgeführt, im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse eingebracht und mit der ESG-Taskforce abgestimmt.

Wie bei den physischen Risiken wurde die Exposition der Anlagen und Geschäftsaktivitäten im Zusammenhang mit transitorischen Ereignissen entlang der gesamten Wertschöpfungskette betrachtet. Das Umweltnachhaltigkeitsteam hat auch diese Analyse in Abstimmung mit internen Expert*innen aus den betroffenen Abteilungen (z.B. Recht & Compliance, Finanzen, Produktion und Supply Chain Management) durchgeführt, im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse eingebracht und mit der ESG-Taskforce abgestimmt.

Umweltverschmutzung.

Die Standorte und Geschäftsaktivitäten bzw. die gesamte Wertschöpfungskette von Kapsch TrafficCom wurden nach deren Umweltverschmutzungspotenzial analysiert, wobei das Augenmerk insbesondere auf den Produktionsstandorten lag. Im Produktionsprozess verwenden die Maschinen lediglich Strom, es entsteht kein Feinstaub durch etwaige Verbrennungsprozesse. Zudem bestehen keine unkontrollierten Abflüsse in die Umwelt, wodurch die Verschmutzung von Boden vermieden wird.

Darüber hinaus hat Kapsch TrafficCom nur Bürostandorte, deren Umweltverschmutzungspotenzial dem von Haushalten entspricht.

Die Lösungen im Betrieb benötigen ebenfalls lediglich Strom, weshalb kein Umweltverschmutzungspotenzial besteht. Im Gegenteil, Maut- und Verkehrsmanagementlösungen tragen nachweislich zur Verbesserung der Luftqualität bei.

Im Rahmen der Stakeholder-Befragung wurden die Einordnung der Wichtigkeit und Zufriedenheit sowie Verbesserungsvorschläge abgefragt. Die Einbeziehung der betroffenen Gemeinschaften erfolgte dabei ausschließlich indirekt über deren rechtmäßige Vertreter, beispielsweise Behörden oder Stadtverwaltungen.

Das Nachhaltigkeitsthema wurde letztlich aufgrund der positiven Auswirkungen und Chancen durch die Verbesserung der Luftqualität als wesentlich identifiziert.

Wasser- und Meeresressourcen.

Die Standorte von Kapsch TrafficCom wurden weiters im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen analysiert. Auch hier wurde insbesondere auf die Produktionsstandorte Augenmerk gelegt. Im Produktionsprozess verwenden die Maschinen lediglich Strom. Es finden keine wasserbasierten Prozesse statt, dadurch kommt es zu keinem verschmutzten Abwasser oder unkontrollierten Abflüssen in die Umwelt. An den Produktionsstandorten wie auch den Bürostandorten wird Wasser nur in Haushaltsmengen verbraucht. Die Lösungen im Betrieb benötigen ebenfalls kein Wasser.

Im Rahmen der Stakeholder-Befragung wurden die Einordnung der Wichtigkeit und Zufriedenheit sowie Verbesserungsvorschläge abgefragt. Die Einbeziehung der betroffenen Gemeinschaften erfolgte dabei ausschließlich indirekt über deren rechtmäßige Vertreter, beispielsweise Behörden oder Stadtverwaltungen.

Biologische Vielfalt und Ökosysteme.

Die Standorte der Kapsch TrafficCom wurden auch im Zusammenhang mit dem Nachhaltigkeitsaspekt biologische Vielfalt und Ökosysteme analysiert. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden alle Einzelteile der Wertschöpfungskette auf potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen analysiert. Auf Basis einer internen Analyse der relevanten Standorte und Wertschöpfungsschritte wurden keine wesentlichen Abhängigkeiten, Risiken oder Auswirkungen im Zusammenhang mit Biodiversität und Ökosystemen identifiziert.

Elektronische Bauteile werden lediglich in vergleichsweise geringen Mengen von Kapsch TrafficCom eingekauft, weshalb auch die Auswirkung auf Biodiversität durch den Abbau der Rohstoffe gering ist. Für das Geschäftsmodell wird Land nur für die Büro- und Produktionsstandorte verwendet. Diese Standorte sind im städtischen Umfeld, und da die Hardwareproduktion eine untergeordnete Rolle spielt, ist deren Größe zu vernachlässigen. Wasser wird für die Produktion oder den Betrieb der Lösungen nicht benötigt. Daher wurden keine wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen identifiziert. Diese Analyse wurde entlang der gesamten Wertschöpfungskette gemäß den Anforderungen der ISO 14001 an das Environmental Impact Assessment durchgeführt, einschließlich der systematischen Bewertung von Umweltaspekten anhand der definierter Kriterien wie dem Ausmaß (Schweregrad der

Umweltauswirkung), der Eintrittswahrscheinlichkeit, der Möglichkeit zur Steuerung und Beeinflussung durch das Unternehmen sowie der Relevanz unter normalen, abnormalen und Notfallbedingungen.

Es wurden negative Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit elektronischen Bauteilen identifiziert, die jedoch als unwesentlich bewertet wurden. Darüber hinaus wurden keine wesentlichen systemischen Risiken entlang der Wertschöpfungskette identifiziert und auch keine weiteren Abhängigkeiten von der biologischen Vielfalt und von Ökosystemen und deren Leistungen. Diese Risiken wurden einerseits durch die Szenario- und Resilienzanalyse und andererseits gemäß den Anforderungen der ISO 14001 an das Environmental Impact Assessment identifiziert und bewertet. Darüber hinaus wurden potenzielle negative Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Bau und Betrieb von Straßen als Voraussetzung für Maut- und Verkehrsmanagementsysteme berücksichtigt; da der Straßenbau jedoch nicht kausal durch die Geschäftstätigkeit von Kapsch TrafficCom verursacht wird, wurden diese Auswirkungen in Bezug auf das Unternehmen als nicht wesentlich eingestuft.

Im Rahmen der Stakeholder-Befragung wurden die Einordnung der Wichtigkeit und Zufriedenheit sowie Verbesserungsvorschläge abgefragt. Die Einbeziehung der betroffenen Gemeinschaften erfolgte dabei ausschließlich indirekt über deren rechtmäßige Vertreter, beispielsweise Behörden oder Stadtverwaltungen.

Die Büro- und Produktionsstandorte befinden sich im städtischen Umfeld und infolgedessen nicht in Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität; Kapsch TrafficCom ist zum Schluss gekommen, dass keine Abhilfemaßnahmen notwendig sind.

Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft.

Die Bestandteile der Wertschöpfungskette sowie Materialflüsse und Geschäftsaktivitäten von Kapsch TrafficCom wurden im Zusammenhang mit dem Nachhaltigkeitsaspekt Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft auf potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen analysiert. Dabei wurde die Bewertungsmethode der Wesentlichkeitsanalyse angewandt.

In der vorgelagerten Wertschöpfungskette wurden in der Lieferkette Risiken durch die Einführung neuer Regulative sowie Ressourcenknappheit, die jeweils zu erhöhten Kosten führen können, identifiziert. Zudem kann das Unternehmen durch ressourcensparende Lösungen positive Auswirkungen in Chancen umsetzen.

Im Rahmen der Stakeholder-Befragung wurden die Einordnung der Wichtigkeit und Zufriedenheit sowie Verbesserungsvorschläge abgefragt. Die Einbeziehung der betroffenen Gemeinschaften erfolgte dabei ausschließlich indirekt über deren rechtmäßige Vertreter, beispielsweise Behörden oder Stadtverwaltungen.

Unternehmensführung.

Auch im Nachhaltigkeitsaspekt Unternehmensführung wurden die Auswirkungen, Risiken und Chancen entlang der (Unter-)Unterthemen identifiziert. Durch die Teilnahme an staatlichen oder staatsnahen Ausschreibungen wurde besonderes Augenmerk auf das Verhalten im Zusammenhang mit Korruption und Bestechung sowie Lobbyarbeit gelegt. Aufgrund der technischen Ausrichtung des Unternehmens wurden zudem der Umgang mit Daten sowie künstliche Intelligenz berücksichtigt.

In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung abgedeckte Angabepflichten (IRO-2).

Angabepflicht	Seite
1 Allgemeine Informationen (ESRS 2)	35
Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung (BP-1)	35
Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen (BP-2)	35
Die Rolle der Leitungs- und Aufsichtsorgane (GOV-1)	37
Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen (GOV-2)	38
Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme (GOV-3)	39
Erklärung zur Sorgfaltspflicht (GOV-4)	40
Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung (GOV-5)	40
Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette (SBM-1)	42
Interessen und Standpunkte der Interessenträger (SBM-2)	47
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (SBM-3)	50
Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-1)	59
In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung abgedeckte Angabepflichten (IRO-2)	66
2 Umweltinformationen	72
2.1 Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-Verordnung)	72
2.2 Klimawandel (ESRS E1)	86
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (ESRS 2 SBM-3)	87
Übergangsplan für den Klimaschutz (E1-1)	89
Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel (E1-2)	89
Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten (E1-3)	90
Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel (E1-4)	92
Energieverbrauch und Energiemix (E1-5)	93
Treibhausgas-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie Treibhausgas-Gesamtemissionen (E1-6)	95
2.3 Umweltverschmutzung (ESRS E2)	102
Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung (E2-1)	102
Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung (E2-2)	102
Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung (E2-3)	103
Luftverschmutzung (E2-4)	103
2.4 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5)	104
Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-1)	104
Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-2)	105
Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-3)	106
Ressourcenzuflüsse (E5-4)	106
Ressourcenabflüsse (E5-5)	108
3 Sozialinformationen	110
3.1 Arbeitskräfte des Unternehmens (ESRS S1)	110
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (ESRS 2 SBM-3)	111
Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens (S1-1)	113
Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen (S1-2)	117
Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können (S1-3)	119
Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen (S1-4)	121
Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen (S1-5)	124
Merkmale der Arbeitnehmer*innen von Kapsch TrafficCom (S1-6)	125
Merkmale der Fremdarbeitskräfte von Kapsch TrafficCom (S1-7)	126
Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog (S1-8)	127
Diversitätskennzahlen (S1-9)	127
Menschen mit Behinderungen (S1-12)	128
Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit (S1-14)	128
Vergütungskennzahlen (S1-16)	130
Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten (S1-17)	131

Angabepflicht	Seite
3.2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)	132
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (ESRS 2 SBM-3)	132
Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette (S2-1)	133
Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen (S2-2)	134
Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können (S2-3)	134
Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie Wirksamkeit dieser Maßnahmen (S2-4)	135
Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen (S2-5)	136
3.3 Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3)	137
Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (ESRS 2 SBM-3)	138
Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften (S3-1)	139
Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen (S3-2)	139
Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können (S3-3)	140
Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie Wirksamkeit dieser Maßnahmen (S3-4)	140
Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen (S3-5)	140
4 Governance-Informationen	141
4.1 Unternehmensführung (ESRS G1)	141
Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur (G1-1)	143
Management der Beziehungen zu Lieferanten (G1-2)	146
Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung (G1-3)	146
Fälle von Korruption oder Bestechung (G1-4)	147
Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten (G1-5)	147
Zahlungspraktiken (G1-6)	148

Liste der Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben.

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz ¹⁾	Säule-3-Referenz ²⁾	Benchmark-Verordnungs-Referenz ³⁾	EU-Klimagesetz-Referenz ⁴⁾	Wesentlichkeit
ESRS 2 GOV-1 Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen, Absatz 21 Buchstabe d	X		X		wesentlich
ESRS 2 GOV-1 Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind, Absatz 21 Buchstabe e			X		wesentlich
ESRS 2 GOV-4 Erklärung zur Sorgfaltspflicht, Absatz 30	X				wesentlich
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen, Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i	X	X	X		nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien, Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii	X		X		nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen, Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii	X		X		nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak, Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iv			X		nicht wesentlich
ESRS E1-1 Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050, Absatz 14				X	wesentlich
ESRS E1-1 Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind, Absatz 16 Buchstabe g		X	X		wesentlich
ESRS E1-4 THG-Emissionsreduktionsziele, Absatz 34	X	X	X		wesentlich
ESRS E1-5 Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren), Absatz 38	X				wesentlich
ESRS E1-5 Energieverbrauch und Energiemix, Absatz 37	X				wesentlich
ESRS E1-5 Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren, Absätze 40 bis 43	X				wesentlich
ESRS E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen, Absatz 44	X	X	X		wesentlich
ESRS E1-6 Intensität der THG-Bruttoemissionen, Absätze 53 bis 55	X	X	X		wesentlich
ESRS E1-7 Entnahme von Treibhausgasen und CO ₂ -Zertifikate, Absatz 56				X	nicht wesentlich
ESRS E1-9 Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken, Absatz 66			X		nicht relevant – Übergangsbestimmung
ESRS E1-9 Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko, Absatz 66 Buchstabe a		X			nicht relevant – Übergangsbestimmung
ESRS E1-9 Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischem Risiko befinden, Absatz 66 Buchstabe c		X			nicht relevant – Übergangsbestimmung
ESRS E1-9 Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen, Absatz 67 Buchstabe c		X			nicht relevant – Übergangsbestimmung
ESRS E1-9 Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen, Absatz 69			X		nicht relevant – Übergangsbestimmung
ESRS E2-4 Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird, Absatz 28	X				nicht wesentlich

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz ¹⁾	Säule-3-Referenz ²⁾	Benchmark-Verordnungs-Referenz ³⁾	EU-Klimagesetz-Referenz ⁴⁾	Wesentlichkeit
ESRS E3-1 Wasser- und Meeresressourcen, Absatz 9	X				nicht wesentlich
ESRS E3-1 Spezielles Konzept, Absatz 13	X				nicht wesentlich
ESRS E3-1 Nachhaltige Ozeane und Meere, Absatz 14	X				nicht wesentlich
ESRS E3-4 Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers, Absatz 28 Buchstabe c	X				nicht wesentlich
ESRS E3-4 Gesamtwasserverbrauch in m³ je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten, Absatz 29	X				nicht wesentlich
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i	X				nicht wesentlich
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe b	X				nicht wesentlich
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe c	X				nicht wesentlich
ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft, Absatz 24 Buchstabe b	X				nicht wesentlich
ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere, Absatz 24 Buchstabe c	X				nicht wesentlich
ESRS E4-2 Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung, Absatz 24 Buchstabe d	X				nicht wesentlich
ESRS E5-5 Nicht recycelte Abfälle, Absatz 37 Buchstabe d	X				nicht wesentlich
ESRS E5-5 Gefährliche und radioaktive Abfälle, Absatz 39	X				nicht wesentlich
ESRS 2 SBM3 – S1 Risiko von Zwangsarbeit, Absatz 14 Buchstabe f	X				wesentlich
ESRS 2 SBM3 – S1 Risiko von Kinderarbeit, Absatz 14 Buchstabe g	X				wesentlich
ESRS S1-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik, Absatz 20	X				wesentlich
ESRS S1-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 21			X		wesentlich
ESRS S1-1 Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels, Absatz 22	X				wesentlich
ESRS S1-1 Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen, Absatz 23	X				wesentlich
ESRS S1-3 Bearbeitung von Beschwerden, Absatz 32 Buchstabe c	X				wesentlich
ESRS S1-14 Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle, Absatz 88 Buchstaben b und c	X		X		wesentlich
ESRS S1-14 Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage, Absatz 88 Buchstabe e	X				wesentlich
ESRS S1-16 Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle, Absatz 97 Buchstabe a	X		X		wesentlich
ESRS S1-16 Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane, Absatz 97 Buchstabe b	X				wesentlich
ESRS S1-17 Fälle von Diskriminierung, Absatz 103 Buchstabe a	X				wesentlich
ESRS S1-17 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien, Absatz 104 Buchstabe a	X		X		wesentlich
ESRS 2 SBM3 – S2 Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette, Absatz 11 Buchstabe b	X				wesentlich
ESRS S2-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik, Absatz 17	X				wesentlich
ESRS S2-1 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette, Absatz 18	X				wesentlich

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz ¹⁾	Säule-3-Referenz ²⁾	Benchmark-Verordnungs-Referenz ³⁾	EU-Klimagesetz-Referenz ⁴⁾	Wesentlichkeit
ESRS S2-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien, Absatz 19	X		X		wesentlich
ESRS S2-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 19			X		wesentlich
ESRS S2-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, Absatz 36	X				wesentlich
ESRS S3-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte, Absatz 16	X				nicht wesentlich
ESRS S3-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien, Absatz 17	X		X		nicht wesentlich
ESRS S3-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten, Absatz 36	X				wesentlich
ESRS S4-1 Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern, Absatz 16	X				nicht wesentlich
ESRS S4-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien, Absatz 17	X		X		nicht wesentlich
ESRS S4-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten, Absatz 35	X				nicht wesentlich
ESRS G1-1 Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption, Absatz 10 Buchstabe b	X				wesentlich
ESRS G1-1 Schutz von Hinweisgebern (Whistle-blower), Absatz 10 Buchstabe d	X				wesentlich
ESRS G1-4 Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften, Absatz 24 Buchstabe a	X		X		wesentlich
ESRS G1-4 Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Absatz 24 Buchstabe b	X				wesentlich

¹⁾ Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über nachhaltigkeitsbezogene Offenlegungspflichten im Finanzdienstleistungssektor (ABl. L 317 vom 9.12.2019, S. 1)

²⁾ Verordnung (EU) Nr. 575/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über Aufsichtsanforderungen an Kreditinstitute und Wertpapierfirmen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 648/2012 (Eigenmittelverordnung) (ABl. L 176 vom 27.6.2013, S. 1)

³⁾ Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über Indizes, die bei Finanzinstrumenten und Finanzkontrakten als Referenzwert oder zur Messung der Wertentwicklung eines Investmentfonds verwendet werden, und zur Änderung der Richtlinien 2008/48/EG und 2014/17/EU sowie der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 (ABl. L 171 vom 29.6.2016, S. 1)

⁴⁾ Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1)

Die zu berichtenden wesentlichen Informationen wurden entlang der identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen festgelegt. Diese wurden einerseits den Unter-Unterthemen der Nachhaltigkeitsaspekte zugeordnet und anschließend mit den ebenso thematisch zugeordneten ESRS-Angaben abgeglichen. Falls zu einem Unter-Unterthema keinerlei wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen identifiziert wurden, wurden die Angaben demnach als unwesentlich bestimmt. Andererseits wurde zudem beurteilt, ob die Angaben auf das Geschäftsmodell und die Strategie des Unternehmens anwendbar sind.

2 Umweltinformationen.

2.1 Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-Verordnung).

Ökologisch nachhaltige Aktivitäten gemäß EU-Taxonomie-Verordnung.

Die Taxonomie-Verordnung 2020/852 soll als Rahmenwerk eine EU-weit einheitliche Definition ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten ermöglichen. Ziel ist, im Sinne der EU-Nachhaltigkeitsziele die Kapitalflüsse hin zu nachhaltigen Investitionen zu lenken.

Demgemäß hat Kapsch TrafficCom in ihre Nichtfinanzielle Erklärung aufzunehmen, „wie und in welchem Umfang die Tätigkeiten des Unternehmens mit Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, die als ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten gemäß Artikel 3 und Artikel 9 der vorliegenden Verordnung einzustufen sind“. Dabei werden die folgenden Umweltziele angeführt:

- Klimaschutz
- Anpassung an den Klimawandel
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- Schutz und die Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Eine Wirtschaftstätigkeit ist als nachhaltig einzustufen, wenn sie

- a) einen wesentlichen Beitrag zu mindestens einem der sechs genannten Umweltziele leistet,
- b) die anderen genannten Umweltziele nicht erheblich beeinträchtigt und
- c) unter Einhaltung des Mindestschutzes in Bezug auf soziale und Governance-Kriterien ausgeübt wird.

Die technischen Bewertungskriterien wurden in Delegierten Verordnungen der Europäischen Kommission veröffentlicht:

- die Kriterien für Klimaschutz sowie Anpassung an den Klimawandel in den Delegierten Verordnungen 2021/2139 und 2023/2485;
- die Kriterien für nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Verminderung der Umweltverschmutzung sowie zum Schutz und zur Wiederherstellung der Biodiversität und Ökosysteme in der Delegierten Verordnung 2023/2486.

Zudem veröffentlichte die Europäische Kommission Dokumente mit Antworten zur Auslegung und Anwendung bestimmter Vorschriften der Verordnungen (C/2023/267 hinsichtlich Frage 101), die ebenfalls für die vorliegende Offenlegung herangezogen wurden. Vereinfachungen gemäß der Delegierten Verordnung 2026/73 wurden in Anspruch genommen. Jedoch wurde die Wesentlichkeitsgrenze von 10 % gemäß der Delegierten Verordnung 2026/73 nicht angewandt.

Kapsch TrafficCom ist verpflichtet, den Anteil an Umsatz, Investitionsausgaben (Capital Expenditures, CapEx) und Betriebsausgaben (Operational Expenditures, OpEx) offenzulegen, der taxonomiefähig beziehungsweise taxonomiekonform ist:

Der **taxonomiefähige Anteil (taxonomy-eligible)** beinhaltet alle von der Taxonomie erfassten, potenziell ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten.

Der **taxonomiekonforme Anteil (taxonomy-aligned)** beinhaltet nur jene Wirtschaftstätigkeiten, die auch den technischen Bewertungskriterien entsprechen und somit gemäß EU-Taxonomie-Verordnung als tatsächlich ökologisch nachhaltiger Anteil gelten.

Ziele der Taxonomie und Kapsch TrafficCom.

Kapsch TrafficCom errichtet und betreibt Verkehrslösungen für nachhaltige Mobilität. Die innovativen Lösungen in den Bereichen Maut und Verkehrsmanagement tragen zu einer gesünderen Welt ohne Staus bei.

Demnach ist Kapsch TrafficCom davon überzeugt, dass ihre Geschäftssegmente Maut und Verkehrsmanagement den Zielen der Taxonomie-Verordnung dienen, insbesondere dem Klimaschutz durch die Förderung einer sauberen oder klimaneutralen Mobilität sowie der Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung durch die Verringerung der Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs in die Luft sowie dem Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft durch die Lebenszeitverlängerung von Straßeninfrastruktur.

Maut und Verkehrsmanagement sind notwendige Instrumente, um eine besonders große und komplexe Quelle von Treibhausgasemissionen und Umweltverschmutzung in Angriff zu nehmen: die Mobilität und ihre notwendige Straßeninfrastruktur.

Kapsch TrafficCom beteiligt sich direkt und über Wirtschaftsverbände am politischen Dialog mit dem Ziel, dass die technischen Bewertungskriterien im Bereich des Straßentransportes besser spezifiziert werden.

Identifikation der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten.

Taxonomiefähige Umsatzerlöse.

Um als taxonomiefähig zu gelten, muss eine Wirtschaftstätigkeit mindestens eines der genannten Umweltziele erfüllen und einer der in der jeweiligen Verordnung genannten und beschriebenen Tätigkeiten entsprechen. Demgemäß sieht Kapsch TrafficCom Maut und Verkehrsmanagement als taxonomiefähig mit Beitrag zu folgenden Umweltzielen an:

■ Klimaschutz

- 3.6 Herstellung anderer CO₂-armer Technologien
- 6.15 Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr
- 8.2 Datenbasierte Lösungen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen

Die Zuordnung zu 3.6 und 6.15 geht auf die veröffentlichte Bekanntmachung der Europäischen Kommission (C/2023/267) zurück, die Maut und Verkehrsmanagement explizit diesen zwei Wirtschaftstätigkeiten zuordnen.

■ Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

- 1.2 Herstellung von Elektro- und Elektronikgeräten
- 4.1 Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen

Zum Ziel der Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung wurde trotz der verkehrspolitischen Bedeutung von Maut keine zutreffende Wirtschaftstätigkeit definiert, daher besteht hier keine Taxonomiefähigkeit.

Die Detailanalyse der Geschäftstätigkeiten in Bezug auf Taxonomiefähigkeit erfolgte im Berichtsjahr durch die Abteilungen Umweltnachhaltigkeit, Legal & Compliance und EU-Angelegenheiten unter Verwendung der konzernweit abgestimmten Marktsegmente, denen alle Kapsch TrafficCom Dienstleistungen und Produkte zugeordnet sind. Dabei wurde die Klassifikationsmethode im Geschäftsjahr 2025/26 weiter verfeinert: Sie erfolgt auf Basis der vertriebstechnischen Sub-Segmente, da die Finanzdaten dementsprechend kategorisiert vorliegen.

Nachstehende Erläuterungen geben einen Überblick über die Geschäftstätigkeiten, Dienstleistungen und Produkte sowie deren Zuordnung auf Basis dieser Analyse:

Kapsch TrafficCom Dienstleistungen.

Bei der Klassifizierung einer Dienstleistung folgt Kapsch TrafficCom der Definition in ISO 9000, „Ergebnis mindestens einer Tätigkeit, die notwendigerweise an der Schnittstelle zwischen dem Lieferanten und dem Kunden ausgeführt wird und üblicherweise immateriell ist“. Die Dienstleistungen von Kapsch TrafficCom umfassen die Errichtung und den Betrieb von Mautsystemen, Mautdienstleistungen, Verkehrsmanagement und Demand Management.

Gemäß der Bekanntmachung C/2023/267 der Europäischen Kommission verfolgen die Dienstleistungen von Kapsch TrafficCom das Umweltziel Klimaschutz und sind taxonomiefähig unter der Wirtschaftsaktivität 6.15 „Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“. Da Maut- und Verkehrsmanagementlösungen datenbasierte Lösungen sind und nachgewiesen Treibhausgasemissionen reduzieren, sind sie auch unter Wirtschaftsaktivität 8.2 „Datenbasierte Lösungen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen“ taxonomiefähig. Des Weiteren verfolgen die Lösungen auch das Umweltziel Kreislaufwirtschaft und sind taxonomiefähig unter Wirtschaftsaktivität 4.1 „Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen“. Diese Lösungen integrieren oder nutzen Produkte von Kapsch TrafficCom.

Der Bereich **Maut** umfasst die Entwicklung von Mautsystemen aller Art, einschließlich der unter den Produkten aufgeführten Software- und Hardwareprodukte, und kann städtische Zugangssysteme, verschiedene Arten von Autobahnmautsystemen oder Teile davon umfassen.

Mautdienstleistungen umfassen Tätigkeiten zur Erhebung von Pkw-Maut, Lkw-Maut sowie ein Mautservice für Urlauber.

Der Bereich **Verkehrsmanagement** umfasst die Entwicklung von Verkehrsmanagementsystemen für verschiedene Umgebungen, von Straßen und Autobahnen bis hin zu städtischen Gebieten oder einzelnen Infrastruktureinrichtungen wie Brücken und Tunnel, und kann Korridor-Orchestrierung (Orchestrated Connected Corridors, OCC) und die Analyse von Verkehrsdaten umfassen.

Demand Management optimiert sowohl das Verkehrsaufkommen als auch den Verkehrsfluss. Es umfasst verkehrsmanagementbezogenes und mautbezogenes Demand Management.

Taxonomiefähige regionsspezifische Lösungen umfassen:

- Consulting Services; Beratungsleistungen im Bereich Maut und Verkehrsmanagement
- Betrieb von Verkehrsmanagementzentralen; Personalbereitstellung für Straßenüberwachung und Störungsmanagement
- Traffic Maintenance Services; Wartung von Verkehrsmanagementsystemen

Umweltziel	Taxonomiefähig unter					Taxonomiekonform unter	
	Klimaschutz			Kreislaufwirtschaft		Klima-schutz	Kreislauf-wirtschaft
Wirtschaftstätigkeit	3.6	6.15	8.2	1.2	4.1	3.6	4.1
Dienstleistungen (auf Basis von Marktsegmenten):							
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)/ Vehicles Miles Travelled (VMT)		X	X		X		X
Plaza Tolling		X	X		X		X
MLFF Components	X	X	X	X	X	X ¹⁾	X
GNSS Components	X	X	X	X	X	X ¹⁾	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 ²⁾	X ²⁾		X ²⁾		
Commercial Vehicle Enforcement							
Traffic Maintenance Services		X	X		X		X

¹⁾ Teilweise taxonomiekonform unter Klimaschutz 3.6.

²⁾ Teilweise taxonomiefähig unter Klimaschutz 6.15 und 8.2 sowie Kreislaufwirtschaft 4.1.

Kapsch TrafficCom Produkte.

Bei der Klassifizierung eines Produktes folgt Kapsch TrafficCom der Definition in ISO 9000, „Ergebnis einer Organisation, das ohne jegliche Transaktion zwischen Organisation und Kunden erzeugt werden kann“. Eines der Schlüsselkriterien von Produkten ist, dass sie greifbar sind. Die Produkte von Kapsch TrafficCom sind Hardware, wie z.B. On-Board Units oder Transceiver. Software wird als immaterielles Produkt betrachtet.

Gemäß der Bekanntmachung C/2023/267 der Europäischen Kommission trägt Hardware von Kapsch TrafficCom zum Umweltziel Klimaschutz bei und ist taxonomiefähig unter der Wirtschaftsaktivität 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ sowie 6.15 „Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“. Zusätzlich ist die Hardware auch unter 8.2 „Datenbasierte Lösungen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen“ taxonomiefähig. Des Weiteren verfolgen die Produkte auch das Umweltziel Kreislaufwirtschaft und sind taxonomiefähig unter den Wirtschaftsaktivitäten 1.2 „Herstellung von Elektro- und Elektronikgeräten“ sowie 4.1 „Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen“. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind in nachstehender Tabelle nur Produktgruppen angeführt; jene Produkte, die auch unter der Wirtschaftsaktivität 3.6 taxonomiekonform sind, werden innerhalb dieser Gruppen hervorgehoben.

Umweltziel	Taxonomiefähig unter					Taxonomiekonform unter	
	Klimaschutz		Kreislaufwirtschaft			Klima-schutz	Kreislaufwirtschaft
Wirtschaftstätigkeit	3.6	6.15	8.2	1.2	4.1	3.6	4.1
Produktfamilie:							
Maut-Produkte							
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
Verkehrsmanagement-Produkte							
EcoTrafiX™ (ETX) Controller	X	X	X	X	X		X
EcoTrafiX™ (ETX) Platform		X	X		X		X
DYNamic Advanced Control (DYNAC)		X	X		X		X
C-ITS-Produkte							
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

Nicht taxonomiefähige Dienstleistungen und Produkte.

Die Wirtschaftstätigkeiten von Kapsch TrafficCom umfassen Lösungen für die Überwachung der Verkehrssicherheit und die Kontrolle von Nutzfahrzeugen (Commercial Vehicle Enforcement). Da Straßenverkehrssicherheit noch nicht durch die Delegierten Verordnungen zur EU-Taxonomie abgedeckt ist, sind diese Wirtschaftsaktivitäten nicht taxonomiefähig.

Weiters ist die Nebengeschäftstätigkeit im Subsegment Non Traffic SCADA¹⁾ nicht taxonomiefähig. Da der Leistungsumfang von Kapsch TrafficCom die für eine Taxonomiekonformität erforderlichen Anforderungen nicht abdeckt, kann keine Konformität erreicht werden. Zudem sind einzelne Beratungsdienstleistungen von Kapsch TrafficCom, die weder Maut noch Verkehrsmanagement zuordenbar sind, nicht taxonomiefähig.

¹⁾ SCADA: Supervisory Control and Data Acquisition. Es dient der Überwachung und Steuerung technischer Prozesse.

Taxonomiefähige Investitions- und Betriebsausgaben.

Beinahe alle taxonomiefähigen Investitions- und Betriebsausgaben sind den jeweiligen umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten zugeordnet. Sie umfassen firmeneigene Produktionsanlagen und Forschung und Entwicklung hinsichtlich der Weiterentwicklung der Maut- und Verkehrsmanagementlösungen.

Der Fuhrpark und angemietete Gebäude von Kapsch TrafficCom werden separat unter den Wirtschaftsaktivitäten 6.5 „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ sowie 7.7 „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ ausgewiesen. Der Fuhrpark besteht aus firmeneigenen und geleaseten Fahrzeugen.

Identifikation der taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten.

Klimaschutz, Wirtschaftstätigkeit 3.6.

Kapsch TrafficCom analysierte ihr Komponentengeschäft auf Konformität mit den unter Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ genannten technischen Bewertungskriterien. Zur Erfüllung der Kriterien war der Nachweis erforderlich, dass das Produkt im Vergleich zu seiner leistungsfähigsten Alternative auf dem Markt erhebliche Treibhausgaseinsparungen über den Lebenszyklus aufweist. Darüber hinaus wurden zur Überprüfung möglicher Beeinträchtigungen anderer Umweltziele die physikalischen Klimarisiken, die Einhaltung der REACH-Verordnung 1907/2006, der RoHS-Richtlinie 2011/65/EU und die Überprüfung auf andere gefährliche Stoffe sowie Umweltverträglichkeitsprüfungen analysiert. Details dazu finden sich in >> **Abschnitt 2.3 „Umweltverschmutzung (ESRS E2)“**.

Die Analyse und Ausarbeitung erfolgte in enger Zusammenarbeit zwischen dem Produktmanagement, Supply Chain Management, den Abteilungen HSSEQ (Health, Safety, Security, Environment & Quality) und Umweltnachhaltigkeit sowie dem Experten für EU-Angelegenheiten. Insbesondere zur Überprüfung des Mindestschutzes wurden zudem die Personalabteilung, die Einkaufsabteilung, der Group Compliance Officer sowie der Leiter Taxes and Transfer Pricing involviert. Weiters wurden bei der Erstanalyse externe Expert*innen hinzugezogen, um die Argumentation und Analyse zu überprüfen.

Unverändert zum Vorjahr konnten für zwei Komponenten die geforderten Informationen erbracht werden: für die On-Board Units TRP-4010 und OBU-5310. Für beide waren CO₂-Fußabdruck und detaillierte Finanzdaten verfügbar, zudem kommen sie auf durch die EU klar definierten Märkten zum Einsatz.

Die On-Board Unit TRP-4010 wird für die Mauteinhebung für Privatfahrzeuge und auf einigen Straßennetzen für schwere Nutzfahrzeuge eingesetzt, sie nutzt die Dedicated Short-Range Communication (DSRC) – Funkkommunikation über „Mikrowelle“ (gemäß CEN DSRC, 5.8GHz). Die On-Board Unit OBU-5310 nutzt Global Navigation Satellite Systems (GNSS) zur Ortung von Fahrzeugen über Satelliten.

Der CO₂-Fußabdruck beider On-Board Units wurde gemäß ISO 14067:2018 (Carbon Footprint von Produkten – Anforderungen an und Leitlinien für Quantifizierung) ermittelt. Sie werden in der Produktionsanlage von Kapsch TrafficCom in Österreich und von einem externen Produzenten in Schweden hergestellt, die nach ISO 14001 zertifiziert sind. Bei der Anlage in Österreich wird der CO₂-Fußabdruck zudem jährlich analysiert und gemäß dem Oeko-Win-Programm reduziert. Beide sind seit dem Geschäftsjahr 2022/23 gemäß der Analyse – und bestätigt durch den unabhängigen TÜV Austria – in Bezug auf die Einsparung von Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus die leistungsfähigsten On-Board Units für ihre jeweiligen Märkte. Da es auch im Berichtszeitraum in den Märkten der beiden On-Board Units zu keinen Markteinführungen vergleichbarer Produkte kam, bleibt die ursprüngliche und vom TÜV bestätigte Analyse weiterhin gültig. Damit leisten die beiden On-Board Units einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz, und sie beeinträchtigen keines der anderen in der Taxonomie-Verordnung genannten Umweltziele, unter anderem durch Einhaltung der REACH-Verordnung 1907/2006 und der RoHS-Richtlinie 2011/65/EU.

Hinsichtlich des Mindestschutzes in Bezug auf soziale und Governance-Kriterien entspricht Kapsch TrafficCom, wie im vorliegenden Bericht ausführlich beschrieben, durch Einhaltung der lokalen Gesetzgebung sowie durch eigene Initiativen den geforderten OECD-Leitsätzen und Grundprinzipien.

Somit entspricht das Geschäft mit den beiden On-Board Units TRP-4010 und OBU-5310 den in Abschnitt 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ genannten Kriterien für das Umweltziel Klimaschutz weiterhin und ist taxonomiekonform.

Klimaschutz, Wirtschaftstätigkeit 6.15.

Gemäß der Bekanntmachung C/2023/267 der Europäischen Kommission sind Tätigkeiten im Bereich „Intelligente Verkehrssysteme“ taxonomiefähige Ingenieur Tätigkeiten und technische Beratung gemäß Anhang I Abschnitt 6.15, sofern es sich dabei um Systeme handelt, die der Förderung einer vernetzten und automatisierten multimodalen Mobilität von Fahrgästen, der Verkehrsflussoptimierung, der Verhinderung von Staus oder der Verbesserung der Energieeffizienz im Straßenverkehr dienen, und/oder wenn es sich um elektronische Mautsysteme handelt.

Kapsch TrafficCom analysierte daher ihre Dienstleistungen bzw. Lösungen auf Konformität mit den unter Wirtschaftstätigkeit 6.15 „Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“ genannten technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz.

Diese umfassen den Nachweis, dass Straßeninfrastruktur notwendig für den Betrieb von Fahrzeugen ohne CO₂-Abgasemissionen ist. Die Delegierte Verordnung 2021/2139 zählt darunter folgende Infrastruktur: Stromladestationen, Modernisierung des Netzanschlusses, Wasserstofftankstellen oder elektrische Straßensysteme. Maut- bzw. Verkehrsmanagementlösungen können gemäß FAQ 101 der Bekanntmachung C/2023/6756 unter der Aktivität CCM 6.15 erfasst werden, da beide zur Reduktion von Emissionen im Bereich Straßenverkehr beitragen.

Derzeit beinhalten die technischen Bewertungskriterien für CCM 6.15 keine explizite Erwähnung von Maut- und Verkehrsmanagementsystemen.

Darüber hinaus wurden zur Überprüfung möglicher Beeinträchtigungen anderer Umweltziele die physikalischen Klimarisiken sowie mögliche Auswirkungen auf Wasser- und Meeresressourcen analysiert. Details dazu finden sich in >> **Abschnitt 2.3 „Umweltverschmutzung (ESRS E2)“**. Des Weiteren wurde die Leistungsfähigkeit im Bereich Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft bewertet und die Schwelle von mindestens 70 % Recyclingfähigkeit nachgewiesen. Details dazu finden sich in >> **Abschnitt 2.4 „Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5)“**. Durch die Errichtung oder den Betrieb von Maut- oder Verkehrsmanagementlösungen kommt es zu keiner Beeinträchtigung durch Lärm, insofern sind keine zusätzlichen Schutzmaßnahmen erforderlich. Auch die Anforderung im Zusammenhang mit Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme ist für Maut- und Verkehrsmanagementlösungen nicht anwendbar, da diese ausschließlich auf bereits genehmigter und errichteter Straßeninfrastruktur implementiert und betrieben werden.

Schließlich wurde die Erfüllung der in Artikel 18 der Taxonomie-Verordnung 2020/852 genannten Mindestanforderungen unter Berücksichtigung des „Final Report on Minimum Safeguards“ der Platform on Sustainable Finance überprüft.

Die Analyse und Ausarbeitung erfolgte in enger Zusammenarbeit zwischen dem Produktmanagement, Supply Chain Management, den Abteilungen HSSEQ und Umwelt Nachhaltigkeit sowie dem Experten für EU-Angelegenheiten. Insbesondere zur Überprüfung des Mindestschutzes wurden zudem die Personalabteilung, die Einkaufsabteilung, der Group Compliance Officer sowie der Leiter Taxes and Transfer Pricing involviert. Weiters wurden bei der Erstanalyse externe Expert*innen hinzugezogen, um die Argumentation und Analyse zu überprüfen.

Hinsichtlich des Mindestschutzes in Bezug auf soziale und Governance-Kriterien entspricht Kapsch TrafficCom, wie im vorliegenden Bericht ausführlich beschrieben, durch Einhaltung der lokalen Gesetzgebung sowie durch eigene Initiativen den geforderten OECD-Leitsätzen und Grundprinzipien.

Aus Sicht von Kapsch TrafficCom entspricht das Geschäft mit Maut- und Verkehrsmanagementlösungen den in Abschnitt 6.15 „Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“ genannten Kriterien für das Umweltziel Klimaschutz und wäre somit taxonomiekonform. Nachdem der Gesetzestext jedoch in den technischen Bewertungskriterien Maut- und Verkehrsmanagement nicht dezidiert referenziert, weist Kapsch TrafficCom derzeit Maut- und Verkehrsmanagementlösungen nicht als taxonomiekonform unter Wirtschaftsaktivität 6.15 aus.

Klimaschutz, Wirtschaftstätigkeit 8.2

Die Maut- und Verkehrsmanagementlösungen sind auf die Erhebung, Übertragung, Speicherung und Analyse von Verkehrs- und Mobilitätsdaten ausgerichtet und sind somit datengetriebene Informations- und Kommunikationstechnologien. Es werden digitale Technologien wie On-Board Units, straßenseitige Sensorik, Satellitensysteme (GNSS) sowie Methoden der Datenanalyse und künstlichen Intelligenz genutzt, um Verkehrsdaten in Echtzeit zu erfassen und auszuwerten.

Die bereitgestellten Lösungen und Datenauswertungen ermöglichen die Vermeidung von Staus sowie Stop-and-Go-Verkehr, eine effizientere Verkehrssteuerung zur gleichmäßigeren Auslastung des Verkehrsnetzes sowie zielgerichtete Straßeninstandsetzungsmaßnahmen. Im von Kapsch TrafficCom veröffentlichten Whitepaper wurde die dadurch mögliche Reduktion von Kraftstoffverbrauch und verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen quantifiziert und nachgewiesen.

Entlang der technischen Bewertungskriterien ist zur Taxonomiekonformität ein Nachweis der erheblichen Emissions-einsparungen im Vergleich zu auf dem Markt verfügbaren alternativen Lösungen, deren Berechnung durch einen unabhängigen Dritten geprüft wurde, erforderlich. Kapsch TrafficCom beobachtet, dass bei Ausschreibungen neuer Projekte zunehmend Bewertungskriterien angewendet werden, die den CO₂-Fußabdruck der angebotenen Lösung systematisch in die Vergabeentscheidung einbeziehen.

Die Analyse der Wirtschaftstätigkeit erfolgte in enger Zusammenarbeit zwischen den Abteilungen Umwelt Nachhaltigkeit, der Rechtsabteilung sowie dem Produktmanagement. Zur Überprüfung des Mindestschutzes wurden zudem die Personalabteilung, die Einkaufsabteilung, der Group Compliance Officer sowie der Leiter Taxes and Transfer Pricing involviert.

Zur Überprüfung möglicher Beeinträchtigungen anderer Umweltziele wurden die physikalischen Klimarisiken, die Einhaltung der RoHS-Richtlinie 2011/65/EU und die Überprüfung auf andere gefährliche Stoffe sowie Umweltverträglichkeitsprüfungen mit der Produktion analysiert. Details dazu finden sich in >> **Abschnitt 2.3 „Umweltverschmutzung (ESRS E2)“**. Weiters sind die Hardwarekomponenten für Reparierbarkeit, Demontierbarkeit und Wiederverwendung konzipiert und enthalten keine Flüssigkeiten. Sollten Produkte von Kunden retourniert werden, sind entsprechende Reparatur- und Refurbishment-Prozesse aufgesetzt sowie Verträge mit Recyclingdienstleistern, die eine ordnungsgemäße Behandlung am Ende der Lebensdauer gewährleisten. Letztlich ist ein Abfallwirtschaftsplan je nach Auftragsumfang auf Projektbasis zu prüfen.

Vorbehaltlich des projektbezogenen Abfallwirtschaftsplans ergab die Analyse keine erheblichen Beeinträchtigungen anderer Umweltziele.

Im Geschäftsjahr 2025/26 wurden keine Kundenprojekte beauftragt, für welche die niedrigsten Projektemissionen von unabhängigen Dritten nachgewiesen werden konnten. Daher weist Kapsch TrafficCom in diesem Geschäftsjahr keine Umsätze aus Maut- und Verkehrsmanagementlösungen als taxonomiekonform unter Wirtschaftsaktivität 8.2 aus.

Kreislaufwirtschaft, Wirtschaftstätigkeit 1.2.

Die Wirtschaftsaktivitäten von Kapsch TrafficCom entsprechen nicht den unter 1.2 „Herstellung von Elektro- und Elektronikgeräten“ genannten Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft. Sie gelten somit nicht als taxonomiekonform unter dieser Wirtschaftstätigkeit.

Kreislaufwirtschaft, Wirtschaftstätigkeit 4.1.

Kapsch TrafficCom analysierte ihre Lösungen im Bereich Maut- und Verkehrsmanagement ebenfalls auf Konformität mit den unter Wirtschaftstätigkeit 4.1 „Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen“ genannten technischen Bewertungskriterien.

Bewertungskriterium 1: Die Lösungen werden von Kapsch TrafficCom entwickelt, installiert, eingesetzt, gewartet und repariert. Sie umfassen straßenseitige Sensoren wie Kameras und Funksensoren zur Erfassung von Fahrzeugbewegungen und übermitteln diese Daten mit der installierten Software über Kommunikationsschnittstellen an eine Datenplattform zur weiteren Verarbeitung im Rechenzentrum.

Bewertungskriterium 2a: Die gewonnenen Daten ermöglichen es, die Verkehrsauslastungen der Straßeninfrastruktur in spezifischen Abschnitten zu bewerten und damit Abnutzungszustände und vorausschauende Instandhaltungsmaßnahmen frühzeitig zu identifizieren. Weiters berichten die straßenseitigen Geräte laufend über deren aktuellen Zustand, um zeitgerechte Wartungen zu ermöglichen, bevor es zu erheblichen Leistungsminderungen des Verkehrssystems kommt.

Bewertungskriterium 2b: Basierend auf der Verkehrsauslastung können weitere Empfehlungen zur Verkehrslenkung und zur Optimierung von Instandhaltungsmaßnahmen an überlasteten Abschnitten abgeleitet werden, um die Lebensdauer der Straße zu verlängern. Straßenbetreiber können mit deren Kenntnissen über die erwartete Abnutzung einer Straße bei Nutzung durch bestimmte Fahrzeugklassen die Straßenwartung optimieren, indem sie die Auslastungsdaten der Maut- und Verkehrsmanagementlösungen nutzen, um präventiv die bestmöglichen Instandsetzungsmaßnahmen, -zeitpunkte bzw. -intervalle für optimalen Ressourceneinsatz zu planen.

Bewertungskriterium 2c: Mit ebendiesen Daten kann somit auch vorhergesagt werden, ab wann die Integrität der Straßeninfrastruktur gefährdet ist bzw. eine wesentliche Beeinträchtigung des gesamten Straßennetzes bevorsteht. Darüber hinaus stellen die Lösungen empfohlene Maßnahmen bereit, darunter dynamische Verkehrslenkung zur Reduzierung der Belastung gefährdeter Abschnitte oder das Auslösen frühzeitiger, gezielter Wartungsempfehlungen sowie steuernde Effekte durch Mautmechanismen.

Bewertungskriterium 8a-c: Die Hardwarekomponenten der Systeme sind für lange Lebensdauer, Reparierbarkeit, Demontierbarkeit und Wiederverwendung konzipiert. Sollten Produkte von Kunden retourniert werden, sind entsprechende Reparatur- und Refurbishment-Prozesse aufgesetzt sowie Verträge mit Recyclingdienstleistern, die eine ordnungsgemäße Behandlung am Ende der Lebensdauer gewährleisten.

Die Analyse und Ausarbeitung erfolgte in enger Zusammenarbeit zwischen den Abteilungen Umwelt Nachhaltigkeit, der Rechtsabteilung sowie dem Produktmanagement. Zur Überprüfung des Mindestschutzes wurden zudem die Personalabteilung, Einkaufsabteilung, der Group Compliance Officer sowie der Leiter Taxes and Transfer Pricing involviert. Zur Überprüfung möglicher Beeinträchtigungen anderer Umweltziele wurden die physikalischen Klimarisiken, die Einhaltung der RoHS-Richtlinie 2011/65/EU und die Überprüfung auf andere gefährliche Stoffe sowie Umweltverträglichkeitsprüfungen mit der Produktion analysiert. Details dazu finden sich in >> **Abschnitt 2.3 „Umweltverschmutzung (ESRS E2)“**. Die Analyse ergab keine erheblichen Beeinträchtigungen anderer Umweltziele gemäß den Kriterien für die Wirtschaftstätigkeit 4.1.

In der Vorjahresanalyse wurden die Geschäftsaktivitäten der Kategorie „Software zur Verfolgung und Ortung“ zugeordnet (Aktivitätsbeschreibung b). Für diese Kategorie ist unter anderem der Nachweis erforderlich, dass die bereitgestellten Daten zur Lebenszyklusbewertung oder Materialdeklaration erforderlich sind (Bewertungskriterium 3a). Dieser Nachweis konnte weder im Vorjahr noch im Berichtsjahr erbracht werden.

Im Berichtsjahr wurden die Geschäftsaktivitäten der Kategorie „Technologien zum Zwecke der Fernüberwachung und prädikativen Instandhaltung“ zugeordnet (Aktivitätsbeschreibung a). Für diese Kategorie konnte das anwendbare Bewertungskriterium 2a-c wie zuvor beschrieben nachgewiesen werden.

Damit leisten die Maut- und Verkehrsmanagementlösungen von Kapsch TrafficCom einen wesentlichen Beitrag zu hoher Ressourceneffizienz, Abfallvermeidung und einer kreislauforientierten Nutzung kritischer Infrastruktur und sind taxonomiekonform.

Die beiden On-Board Units TRP-4010 und OBU-5310 sind somit sowohl in Klimaschutz, Wirtschaftsaktivität 3.6, als auch Kreislaufwirtschaft, Wirtschaftsaktivität 4.1, taxonomiekonform. In Angaben, in denen Doppelzählungen ausgeschlossen werden müssen, sind diese der Wirtschaftsaktivität 4.1, Kreislaufwirtschaft, zugeordnet.

Taxonomiekonforme Investitions- und Betriebsausgaben.

Die Investitions- und Betriebsausgaben, die der umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivität 4.1 zugeordnet werden können, sind taxonomiekonform. Sie umfassen firmeneigene Produktionsanlagen und Forschung und Entwicklung hinsichtlich der Weiterentwicklung der Produkte.

Kennzahlen.

Umsatz.

Der Umsatz im Nenner entspricht den gesamten Umsatzerlösen gemäß IFRS wie im >> *Konzernabschluss, „Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung“* ausgewiesen und im >> *Lagebericht, Kapitel 1.2 „Finanzielle Leistungsindikatoren“* beschrieben.

Der taxonomiefähige Teil der Umsätze beinhaltet sämtliche Umsätze, die taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten zuordenbar sind. Bei Taxonomiefähigkeit in mehreren Wirtschaftsaktivitäten wurde für Meldebogen 1 die Wirtschaftsaktivität 4.1 präferiert, die das gesamte Maut- und Verkehrsmanagement-Portfolio abdeckt, in den Meldebögen 2–4 sind sie separat ausgewiesen. Somit sind lediglich Umsätze aus den Subsegmenten Non Traffic SCADA, die Kontrolle von Nutzfahrzeugen und einzelne Beratungsleistungen ausgenommen.

Im Berichtsjahr wurde die Analyse der Taxonomiefähigkeit entlang der Marktsubsegmente verfeinert. Die Nebengeschäftstätigkeiten in den Subsegmenten Non Traffic SCADA wurden als nicht taxonomiefähig eingestuft, da aufgrund des Leistungsumfanges von Kapsch TrafficCom die vollständige Anwendung der technischen Bewertungskriterien nicht möglich ist. Das im Vorjahr nicht taxonomiefähige Subsegment Road Safety Enforcement wurde aufgrund des Verkaufs der südafrikanischen Gesellschaft TMT eingestellt. Die Subsegmente Traffic Maintenance Service und Beratungsleistung werden jährlich auf Projektebene analysiert und gemäß Taxonomiefähigkeit eingeordnet.

Der taxonomiekonforme Umsatz im Zähler beinhaltet alle unter der Wirtschaftsaktivität 4.1 „Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen“ taxonomiefähigen Umsätze, da in diesem Geschäftsjahr die Konformität nachgewiesen wurde. Im Meldebogen 1 sind auch die taxonomiekonformen Umsätze der Wirtschaftsaktivität 3.6 der Wirtschaftsaktivität 4.1 zugeordnet, um Doppelzählungen zu vermeiden; in den Meldebögen 2-4 sind sie separat ausgewiesen.

Die unter den Wirtschaftsaktivitäten 6.15, 8.2 bzw. 3.6 taxonomiefähigen Umsätze verfolgen das Umweltziel Klimaschutz, und die Wirtschaftsaktivität 1.2 bzw. 4.1 verfolgt das Umweltziel Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft.

CapEx (Investitionsausgaben).

Die Investitionsausgaben im Nenner umfassen die Zugänge an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten während des betrachteten Geschäftsjahres vor Abschreibungen und Neubewertungen, einschließlich solcher, die sich aus Neubewertungen und Wertminderungen für das betreffende Geschäftsjahr und ohne Änderungen des beizulegenden Zeitwerts ergeben. Im Nenner müssen ebenfalls Zugänge an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten berücksichtigt werden, die aus Unternehmenszusammenschlüssen resultieren. Es wurde kein CapEx-Plan definiert.

Der taxonomiefähige Teil der Investitionsausgaben beinhaltet alle Investitionsausgaben, die den Geschäftsfeldern Maut- und Verkehrsmanagement unter Wirtschaftsaktivität 4.1 zuordenbar sind. Dies entspricht den gesamten CapEx-Ausgaben, da alle anderen Wirtschaftsaktivitäten nicht zu zusätzlichen Investitionsausgaben führen. Einzig die Investitionsausgaben für den Fuhrpark sowie Gebäude wurden exkludiert und unter Aktivität 6.5 beziehungsweise Aktivität 7.7 separat ausgewiesen.

Der taxonomiekonforme Teil der Investitionsangaben (Zähler) umfasst anders als im Vorjahr alle Investitionsausgaben für Maut und Verkehrsmanagement, die der Wirtschaftsaktivität 4.1 zugeordnet sind. Analog zu den taxonomiefähigen CapEx-Ausgaben entspricht dies ebenfalls den gesamten CapEx-Ausgaben exklusive Fuhrparkausgaben. Für Meldebogen 3 wurden zudem die Kosten für Produktionsanlagen sowie die anteiligen Gebäudeausgaben der Produktionsstätte, in der die unter Wirtschaftsaktivität 3.6 taxonomiekonformen Produkte (On-Board Units TRP-4010 und OBU-5310) hergestellt werden, ausgewiesen. Deren Anteil wird anhand eines Kostenschlüssels, der als Gesamtprojektkosten der Produktionsstätte im Vergleich zum Projektkostenanteil der beiden Produkte definiert ist, ermittelt.

Wie im Vorjahr werden die taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Investitionsausgaben den umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten zugeordnet.

Im Geschäftsjahr 2025/26 wurde ein wesentlicher Zugang bei Sachanlagen über einem Wert von EUR 1.000.000 verzeichnet. Dabei handelt es sich um Anlagenzugänge im Zusammenhang mit dem Umzug des Standorts in Mississauga (Kanada).

OpEx (Betriebsausgaben).

Die Betriebsausgaben im Nenner umfassen direkte, nicht kapitalisierte Kosten, die sich auf Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Reparatur sowie sämtliche anderen direkten Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens durch das Unternehmen oder Dritte beziehen, an die Tätigkeiten ausgelagert werden, die notwendig sind, um die kontinuierliche und effektive Funktionsfähigkeit dieser Vermögenswerte sicherzustellen.

Der taxonomiefähige Teil der Betriebsausgaben beinhaltet alle Betriebsausgaben, die der Forschung & Entwicklung, Gebäuden und Produktionsanlagen für die taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten unter 3.6, 6.15, 8.2 sowie 1.2 und 4.1 zuordenbar sind. In Meldebogen 1 sind die Mehrfachzuordnungen unter Wirtschaftsaktivität 4.1 ausgewiesen. Weiters wurden Betriebsausgaben für den Fuhrpark unter Aktivität 6.5 und Ausgaben für Mietobjekte unter Aktivität 7.7 ausgewiesen.

Der taxonomiekonforme Teil der Betriebsausgaben (Zähler) umfasst die Betriebsausgaben, die den taxonomiekonformen Lösungen der Segmente Maut und Verkehrsmanagement zuordenbar sind. Diese umfassen Betriebsausgaben für die Forschung & Entwicklung, Produktionsstätte sowie Produktionsanlagen und werden unter der Wirtschaftsaktivität 4.1 ausgewiesen. Für den Meldebogen 4 wurden zudem die Kosten, die den unter Wirtschaftsaktivität 3.6 taxonomiekonformen On-Board Units zuordenbar sind, anhand eines Kostenschlüssels anteilig errechnet und separat ausgewiesen.

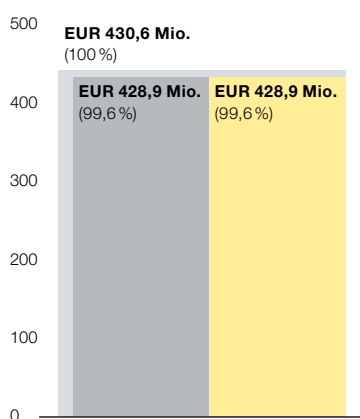
Analog zu den Investitionsausgaben wurden auch die Betriebsausgaben wieder den umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten zugeordnet.

Die Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Sachanlagen umfassen nicht aktivierte kurzfristige bzw. geringwertige Leasingkosten für Mieten und Fuhrpark sowie wesentliche Instandhaltungskosten für Gebäude in Österreich, Kanada sowie in den USA.

Aus den Berechnungen (basierend auf den Werten des Kapsch TrafficCom Konzernabschlusses gemäß IFRS) ergibt sich folgendes Bild:

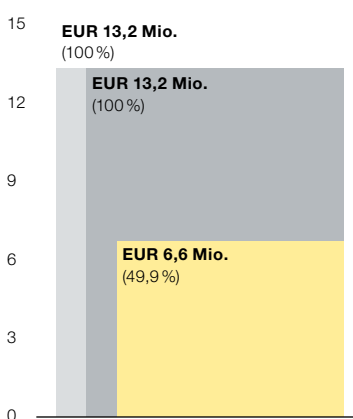
Umsatz

in EUR Mio. (in %)



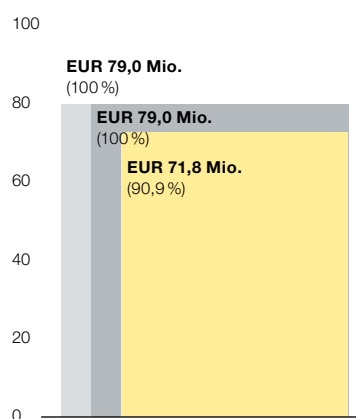
CapEx

in EUR Mio. (in %)



OpEx

in EUR Mio. (in %)



■ Gesamt
■ Taxonomiefähig (eligible)
■ Taxonomiekonform (aligned)

Meldebogen 1.

Geschäftsjahr 2025/26

KPI	Insgesamt	Anteil taxonomie- fähiger Tätigkeiten	Taxonomie- konforme Tätigkeiten	Anteil taxonomie- konformer Tätigkeiten
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	in EUR Mio.	%	in EUR Mio.	%
Umsatz	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 %

Meldebogen 2 – Umsatz.

Geschäftsjahr 2025/26

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomiefähiger KPI (Anteil des taxo- nomiefähigen Umsatzes)	Taxonomie- konformer KPI (Geldwert des Umsatzes)	Taxonomie- konformer KPI (Anteil des taxo- nomiekonformen Umsatzes)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
		%	in EUR Mio.	%
4.1 Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen	CE 4.1	99,6 %	428,9	99,6 %
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien ³⁾	CCM 3.6	0,0 %	0,0	0,0 %
6.15 Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr ⁴⁾	CCM 6.15	0,0 %	0,0	0,0 %
8.2 Datenbasierte Lösungen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen ⁴⁾	CCM 8.2	0,0 %	0,0	0,0 %
1.2 Herstellung von Elektro- und Elektronikgeräten ⁴⁾	CE 1.2	0,0 %	0,0	0,0 %
Summe der Konformität nach Ziel				
Gesamtumsatz		99,6 %	428,9	99,6 %

¹⁾ E = Ermöglichende Tätigkeit

²⁾ T = Übergangstätigkeit

³⁾ Um Doppelzählungen zu vermeiden, sind die Umsätze der Wirtschaftsaktivität CCM 3.6 in der Wirtschaftsaktivität CE 4.1 ausgewiesen. Diese entsprechen 15,0 % taxonomiefähiger Umsätze und EUR 31,8 Mio. (7,4 %) taxonomiekonformer Umsätze.

⁴⁾ Um Doppelzählungen zu vermeiden, sind die taxonomiefähigen Umsätze der Wirtschaftsaktivitäten CCM 6.15, CCM 8.2 und CE 1.2 in der Wirtschaftsaktivität CE 4.1 ausgewiesen.

	Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätigkeiten nach Umweltzielen										
	Klima-Anpassung schutz	Wasser an den Klima- wandel	Kreislauf- wirtschaft	Umwelt-Biologische verschmut- zung	Vielfalt	Anteil der ermögli- chenden Tätigkeiten	Anteil der Über- gangstätig- keiten	Nicht bewer- tete nicht wesentliche Tätigkeiten	Taxonomie- konforme Tätigkeiten im vorangegange- nen Geschäfts- jahr 2024/25	Anteil taxono- miekonformer Tätigkeiten im vorangegange- nen Geschäfts- jahr 2024/25	
	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	
	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	
	%	%	%	%	%	%	%	%	in EUR Mio.	%	
	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 %

	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten						Ermöglichende Tätigkeit	Übergangs- tätigkeit	Taxonomie- konformer Anteil der taxonomie- fähigen Tätigkeiten
	Klima- schutz	Anpassung an den Klima- wandel	Wasser	Kreis- lauf- wirtschaft	Umweltver- schmutzung	Biologische Vielfalt			
	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)			
	%	%	%	%	%	%			%
	-	-	-	99,6 %	-	-	E ¹⁾	T ²⁾	100,0 %
	7,4 %	-	-	-	-	-	E ¹⁾	-	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 %

Meldebogen 3 – CapEx.

Geschäftsjahr 2025/26

Wirtschaftstätigkeiten

	Code	Taxonomiefähiger KPI (Anteil der taxonomiefähigen CapEx)	Taxonomiekonformer KPI (Geldwert der CapEx)	Taxonomiekonformer KPI (Anteil der taxonomiekonformen CapEx)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
		%	in EUR Mio.	%
4.1 Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen	CE 4.1	49,9 %	6,6	49,9 %
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien ³⁾	CCM 3.6	0,0 %	0,0	0,0 %
6.15 Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr ⁴⁾	CCM 6.15	0,0 %	0,0	0,0 %
8.2 Datenbasierte Lösungen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen ⁴⁾	CCM 8.2	0,0 %	0,0	0,0 %
1.2 Herstellung von Elektro- und Elektronikgeräten ⁴⁾	CE 1.2	0,0 %	0,0	0,0 %
6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	9,7 %	0,0	0,0 %
7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	40,4 %	0,0	0,0 %
Summe der Konformität nach Ziel				
Gesamt CapEx		100,0 %	6,6	49,9 %

¹⁾ E = Ermöglichende Tätigkeit

²⁾ T = Übergangstätigkeit

³⁾ Um Doppelzählungen zu vermeiden, sind die Investitionsausgaben der Wirtschaftsaktivität CCM 3.6 in der Wirtschaftsaktivität CE 4.1 ausgewiesen. Diese entsprechen 1,0 % taxonomiefähiger Investitionsausgaben und EUR 0,01 Mio. (0,1 %) taxonomiekonformer Investitionsausgaben.

⁴⁾ Um Doppelzählungen zu vermeiden, sind die taxonomiefähigen Investitionsausgaben der Wirtschaftsaktivitäten CCM 6.15, CCM 8.2 und CE 1.2 in der Wirtschaftsaktivität CE 4.1 ausgewiesen.

Meldebogen 4 – OpEx.

Geschäftsjahr 2025/26

Wirtschaftstätigkeiten

	Code	Taxonomiefähiger KPI (Anteil der taxonomiefähigen OpEx)	Taxonomiekonformer KPI (Geldwert der OpEx)	Taxonomiekonformer KPI (Anteil der taxonomiekonformen OpEx)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
		%	in EUR Mio.	%
4.1 Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen	CE 4.1	90,9 %	71,8	90,9 %
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien ³⁾	CCM 3.6	0,0 %	0,0	0,0 %
6.15 Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr ⁴⁾	CCM 6.15	0,0 %	0,0	0,0 %
8.2 Datenbasierte Lösungen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen ⁴⁾	CCM 8.2	0,0 %	0,0	0,0 %
1.2 Herstellung von Elektro- und Elektronikgeräten ⁴⁾	CE 1.2	0,0 %	0,0	0,0 %
6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	4,5 %	0,0	0,0 %
7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	5,0 %	0,0	0,0 %
Summe der Konformität nach Ziel				
Gesamt OpEx		100,0 %	71,8	90,9 %

¹⁾ E = Ermöglichende Tätigkeit

²⁾ T = Übergangstätigkeit

³⁾ Um Doppelzählungen zu vermeiden, sind die Betriebsausgaben der Wirtschaftsaktivität CCM 3.6 in der Wirtschaftsaktivität CE 4.1 ausgewiesen. Diese entsprechen 16,9 % taxonomiefähiger Betriebsausgaben und EUR 1,0 Mio. (1,3 %) taxonomiekonformer Betriebsausgaben.

⁴⁾ Um Doppelzählungen zu vermeiden, sind die taxonomiefähigen Betriebsausgaben der Wirtschaftsaktivitäten CCM 6.15, CCM 8.2 und CE 1.2 in der Wirtschaftsaktivität CE 4.1 ausgewiesen.

	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten						Ermöglichende Tätigkeit	Übergangstätigkeit	Taxonomiekonformer Anteil der taxonomiefähigen Tätigkeiten
	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt			
	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)			
	%	%	%	%	%	%	E ¹⁾	T ²⁾	%
	-	-	-	49,9 %	-	-	E ¹⁾	-	100,0 %
	0,1 %	-	-	-	-	-	E ¹⁾	-	9,3 %
	0,0 %	-	-	-	-	-	-	-	0,0 %
	0,0 %	-	-	-	-	-	-	-	0,0 %
	-	-	-	0,0 %	-	-	-	-	0,0 %
	0,0 %	-	-	-	-	-	-	-	0,0 %
	0,0 %	-	-	-	-	-	-	-	0,0 %
	0,1 %	0,0 %	0,0 %	49,9 %	0,0 %	0,0 %			
	0,1 %	0,0 %	0,0 %	49,8 %	0,0 %	0,0 %	49,9 %	0,0 %	49,9 %

	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten						Ermöglichende Tätigkeit	Übergangstätigkeit	Taxonomiekonformer Anteil der taxonomiefähigen Tätigkeiten
	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt			
	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)			
	%	%	%	%	%	%	E ¹⁾	T ²⁾	%
	-	-	-	90,9 %	-	-	E ¹⁾	-	100,0 %
	1,3 %	-	-	-	-	-	E ¹⁾	-	7,7 %
	0,0 %	-	-	-	-	-	-	-	0,0 %
	0,0 %	-	-	-	-	-	-	-	0,0 %
	-	-	-	0,0 %	-	-	-	-	0,0 %
	0,0 %	-	-	-	-	-	-	-	0,0 %
	0,0 %	-	-	-	-	-	-	-	0,0 %
	1,3 %	0,0 %	0,0 %	90,9 %	0,0 %	0,0 %			
	1,3 %	0,0 %	0,0 %	89,6 %	0,0 %	0,0 %	90,9 %	0,0 %	90,9 %

2.2 Klimawandel (ESRS E1).

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wertschöpfungskette	Beschreibung	Maßnahmen
Anpassung an den Klimawandel			
Risiko: Extreme Wetterbedingungen und Umweltkatastrophen können den Betrieb bei relevanten Lieferanten unterbrechen, dadurch eine Disruption der Lieferkette verursachen und damit zu Umsatzeinbußen führen. (mittel- bis langfristig)	<<< >>>	Outside-in: Zugang zu produktionsrelevanten Materialien könnte dadurch gestört werden, wenn Beschaffungsstrategie auf wenigen Lieferanten oder Regionen basiert. Dies kann zu einer Einschränkung oder einem Stopp der eigenen Geschäftstätigkeiten führen und die Erfüllung der Verpflichtungen gegenüber Kunden verhindern. (physisch)	■ Diversifizierung der Lieferkette ■ Aufbau von Materialreserven ■ Inventurmanagement
Klimaschutz			
Risiko: Übergangsrisiko aus Implementierung neuer Klimamitigations- und -adaptierungsregulativen. (kurz- bis langfristig)	<<< KTC >>>	Outside-in: Die Implementierung erfordert personellen, operativen und/oder finanziellen Aufwand; bei zu spätem oder unzureichendem Handeln drohen Strafzahlungen oder sogar Marktausschluss. (transitorisch)	■ Beobachtung des sich entwickelnden Rechtsrahmens ■ Frühzeitiges Treffen der notwendigen Vorbereitungsmaßnahmen zur Sicherstellung der Compliance ■ Regelmäßige Compliance Checks zum existierenden Rechtsrahmen ■ Engagement bei Industrieverbänden und in der EU ■ Lieferantenbewertung ■ Lieferantenaudits
Positive Auswirkung/Chance: Intelligente Verkehrssysteme, wie jene von Kapsch TrafficCom, haben das Potenzial, verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen erheblich zu reduzieren. (kurz- bis langfristig)	KTC >>>	Inside-out: Verbesserung des Verkehrsflusses und Reduktion von Staus können bis zu 20 % der Verkehrsemissionen, insbesondere Treibhausgasemissionen, einsparen. Zudem kann durch Mautsysteme die Straßenqualität verbessert und dadurch Rollwiderstand reduziert werden. Dies führt zu erheblichen Einsparungen beim Treibstoffverbrauch. Bemaßung kann auch einen Anreiz für neuere, emissionsärmere Fahrzeuge bieten. (tatsächlich)	■ Mautlösungen ■ Verkehrsmanagement ■ Demand Management ■ Infrastrukturreduzierte Lösungen ■ Nachhaltigkeitskommunikation
		Outside-in: Fokus auf emissionsreduzierende und -arme Produkte bietet Geschäftsperspektiven für Kapsch TrafficCom, das ist v.a. bei staatsnahen Kunden relevant; ein nachhaltiges Portfolio kann Reputation und dadurch Absatzchancen und Finanzierungsmöglichkeiten positiv beeinflussen. (tatsächlich)	

Negative Auswirkung/ Risiko: Verursachung von hohen Emissionen durch eigene Prozesse sowie vor- und nachgelagerte Aktivitäten in der Wertschöpfungskette – besonders eingekaufte Waren sowie Dienstleistungen bergen ein signifikantes Risiko. (kurz- bis langfristig)	<<< KTC >>>	Inside-out: Unzureichende Maßnahmen, um Treibhausgasemissionen in der Wertschöpfungskette vollumfänglich zu verhindern, fördern den Klimawandel. (tatsächlich) Outside-in: Erhöhte Transparenzanforderungen verlangen die Publikation von verursachten Emissionen. Bei hohem Emissionsverbrauch kann neben den erhöhten operativen Kosten für Material, Energie und Transport auch durch Nichterfüllung von Reduktionszielen erheblicher Reputationsschaden entstehen, der in weiterer Folge zu Kunden- oder Investorenverlust führen kann. (transitorisch)	■ Lieferantenbewertung ■ Lieferantenaudits ■ Cloud-Lösungen ■ Refurbishment und Reparaturservice ■ Infrastrukturreduzierte Lösungen ■ Langlebige Produkte ■ Nachhaltiges Produktdesign ■ Fernwartung und Remote Testing ■ Homeoffice-Regelung ■ Reduktion von Geschäftsreisen
Positive Auswirkung/ Chance: Hohe Reduktion der Emissionen durch eigene Produkte und Prozesse sowie vor- und nachgelagerte Aktivitäten in der Wertschöpfungskette. (kurz- bis langfristig)	<<< KTC >>>	Inside-out: Wirksame und umfassende Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen entlang der Wertschöpfungskette leisten einen Beitrag zur Eindämmung des Klimawandels. (tatsächlich) Outside-in: Verbesserung der Reputation durch Initiativen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen.	■ Lieferantenbewertung ■ Lieferantenaudits ■ Cloud-Lösungen ■ Refurbishment und Reparaturservice ■ Infrastrukturreduzierte Lösungen ■ Langlebige Produkte ■ Nachhaltiges Produktdesign ■ Fernwartung und Remote Testing ■ Homeoffice-Regelung ■ Reduktion von Geschäftsreisen

<<< vorgelagerte Wertschöpfungskette (upstream)
KTC im Unternehmen
>>> nachgelagerte Wertschöpfungskette (downstream)

Strategie.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (ESRS 2 SBM-3).

Alle wesentlichen Auswirkungen, physischen und transitorischen Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) von bzw. für Kapsch TrafficCom sind am Beginn des vorliegenden Abschnitts im Überblick angeführt.

Resilienzanalyse.

Der Resilienzanalyse liegen alle Geschäftsaktivitäten entlang der Wertschöpfungskette zugrunde. Zudem wurden alle wesentlichen physischen und transitorischen Risiken evaluiert.

Im Zuge der Szenarioanalyse wurden die prognostizierten Einflüsse des IPCC-Szenarios SSP 5-8.5 in Bezug auf physische Klimarisiken betrachtet, welches von einem ungebremsen Klimawandel, globalem Temperaturanstieg von 4-6 Grad Celsius und verdoppelten Emissionen bis 2050 ausgeht. Für Kapsch TrafficCom würde dies erhöhte Wahrscheinlichkeiten für Unterbrechungen in der Lieferkette und Schäden an Einrichtungen aufgrund der zunehmenden Wahrscheinlichkeit extremer Wetterereignisse bedeuten. In Bezug auf die Straßeninstandhaltung wird mit erhöhten Aufwendungen gerechnet, welche unter anderem durch Mauteinnahmen finanziert werden und somit das Mautgeschäft von Kapsch TrafficCom nicht gefährden.

Hinsichtlich transitorischer Risiken wurde das IPCC-Szenario SSP 1-1.9 zur Analyse hinzugezogen, welches von einer Begrenzung des globalen Temperaturanstiegs auf 1,5 Grad Celsius ausgeht und mit weitreichenden Anpassungsmaßnahmen einhergeht. Die zentrale Annahme ist, dass das Geschäft mit Maut- und Verkehrsmanagementlösungen nicht eingeschränkt oder verboten wird, sondern aufgrund deren Reduktion von Verkehrsemissionen langfristig eine Geschäftszunahme zu erwarten ist. Zudem wird angenommen, dass zunehmend Lösungen zur verursachungsgerechten Bemautung im Zusammenhang mit der Richtlinie 2011/76/EU („Eurovignetten-Richtlinie“)

ausgeschrieben werden. Dadurch sieht Kapsch TrafficCom die Chance, mittels innovativer Lösungen zur streckenbasierten bzw. emissionsbasierten Bemaßung ihren Marktanteil und Ruf steigern zu können. Im Gegenzug dazu bestehen für Kapsch TrafficCom transitorische Risiken aufgrund von höheren Kosten durch weitere regulatorische Anforderungen betreffend des Ökodesigns von Produkten und deren Offenlegung, des Energieverbrauchs sowie erhöhten CO₂-Preisen für Industrien.

Durch diese Herangehensweise stellt Kapsch TrafficCom sicher, dass die Resilienzanalyse die jeweiligen Extremszenarien für physische und transitorische Risiken berücksichtigt.

Auf dieser Basis wurde die Resilienzanalyse unter weiterer Berücksichtigung der identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen der Wesentlichkeitsanalyse im Geschäftsjahr 2024/25 durchgeführt und im Jänner 2026 überprüft. Die angewandten kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizonte stimmen mit jenen der Wesentlichkeitsanalyse und somit mit jenen der strategischen Finanz- und Unternehmensplanung überein und sind in >> **Abschnitt 1 „Allgemeine Informationen (ESRS 2)“** beschrieben.

Mit der Durchführung der robusten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung wurden die physischen und transitorischen Risiken systematisch wie folgt analysiert.

Transitorische Risiken. Ein wichtiger Aspekt, der ebenfalls aus der Wesentlichkeitsanalyse hervorgeht, ist die Veränderung der Kundenanforderungen und gesetzlichen Verpflichtungen in Bezug auf das Produktportfolio von Kapsch TrafficCom. Einerseits könnte es zu einem Rückgang des Marktanteils des Unternehmens kommen, wenn es nicht mit der Innovationsgeschwindigkeit des Marktes Schritt hält, andererseits bietet sich für Kapsch TrafficCom die Möglichkeit, die Treibhausgasemissionen durch die Entwicklung innovativer intelligenter Verkehrslösungen erheblich zu reduzieren sowie spezifische regionale Vorgaben damit zu adressieren.

Folglich ist das Portfolio ein wichtiger Bestandteil der Strategie zur Erhöhung der Resilienz des Geschäftsmodells. Kapsch TrafficCom wird sich weiterhin auf die Bereitstellung nachhaltiger Mobilitätslösungen konzentrieren, die aus Hardware, Software und Dienstleistungen bestehen und den Straßenverkehr effizienter, sicherer, zuverlässiger und komfortabler machen, während sie dazu beitragen, die Umweltbelastung zu reduzieren.

Daher weist das Geschäftsmodell bereits eine hohe Resilienz in Richtung eines Übergangs zu einer klimaneutralen Wirtschaft auf. Um das umweltschonende Angebot weiter auszubauen, investiert das Unternehmen laufend in Forschung und Entwicklung. Dies gewährleistet die Erweiterung des nachhaltigen Produktportfolios im Sinne des Ökodesigns, und die Umweltaspekte werden aktiv kommuniziert. Zudem wird sichergestellt, dass auch die sich ändernden Kundenanforderungen in Bezug auf nachhaltige Kriterien adressiert werden. In Zusammenhang mit der künftigen Offenlegung gemäß Verordnung 2024/1781 (Ökodesign-Verordnung bzw. ESPR) wird mit kurzzeitig erhöhten Aufwendungen gerechnet, sobald die für Kapsch TrafficCom anwendbaren Delegierten Akte veröffentlicht sind.

Da Kapsch TrafficCom kein energieintensives Unternehmen ist, werden keine Änderungen am Energieverbrauch basierend auf den analysierten Klimaszenarien erwartet. Zumal der Anteil von erneuerbaren Energien im globalen Energiemix stetig steigt, wird erwartet, dass dies auch auf den Energiemix von Kapsch TrafficCom zutrifft und dadurch keine wesentlichen erhöhten Kosten zu erwarten sind. Derzeit ist das Unternehmen nicht von CO₂-Preisen für emissionsintensive Industrien betroffen. Die aktuellen Entwicklungen zum Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) und den nunmehr angehobenen Berichtsgrenzen deuten darauf hin, dass dies vorerst kein wesentliches Risiko für Kapsch TrafficCom darstellt.

Um sicherzustellen, dass das Unternehmen auf die Auswirkungen kommender Nachhaltigkeitsvorschriften vorbereitet ist, arbeitet Kapsch TrafficCom daran, den sich entwickelnden Rechtsrahmen weltweit zu beobachten und Vorbereitungsmaßnahmen für die künftige Einhaltung der Vorschriften zu treffen, zum Beispiel durch die Zusammenarbeit mit Branchenverbänden. Dadurch besteht eine erhöhte Resilienz gegenüber regulatorischen Unsicherheiten.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass das Geschäftsmodell von Kapsch TrafficCom durch die strategische Ausrichtung auf Innovation und Nachhaltigkeit mit dem Fokus auf das Risikomanagement eine robuste Basis und starke Resilienz in Bezug auf transitorische Risiken aufweist.

Physische Risiken. Gegenwärtig erfordern die Lösungen in einigen Aspekten noch ein hohes Maß an physischer straßenseitiger Infrastruktur wie zum Beispiel Mautbrücken, elektronisches Equipment oder On-Premise-IT-Infrastruktur, welche von physischen Klimarisiken betroffen sein könnten. Die straßenseitige Infrastruktur von Kapsch Traf-

ficCom ist bereits jetzt an Extremwetterereignisse angepasst, um die Leistungsvereinbarungen der Kundenprojekte zu lokalen Klimabedingungen wie etwa Sturm, Schnee, Regen, Hitze oder hohe Luftfeuchtigkeit erfüllen zu können. Die Optimierung des Produktportfolios hin zu infrastruktureduzierten und virtualisierten Lösungen nimmt in den nächsten Jahren eine zentrale Rolle für das Unternehmen ein. Eine diesbezügliche Anpassung wird jedoch Zeit brauchen, zumal Alternativen aufgrund unzureichender Kundenakzeptanz oder auch fehlender Technologie oft noch nicht bereitgestellt werden können und auch erhebliche Investitionssummen dafür nötig wären. Beispiele für infrastruktureduzierte Lösungen sind Mautmasten anstelle von Mautbrücken oder optimierte Cloud-Infrastruktur statt lokaler On-Premise-IT-Infrastruktur. Unter Virtualisierung versteht man die Umsetzung einer vormals in physischer Infrastruktur realisierten Funktionalität in Software. Beispiele hierfür sind die Virtualisierung der On-Board Unit als Smartphone-App sowie die Reduktion von Mautbrücken durch den Einsatz von GNSS (Global Navigation Satellite System, Globales Navigationssatellitensystem)-basierter anstelle von DSRC (Dedicated Short-Range Communications, Mikrowellenkommunikation)-basierter Mauttechnologie. Kapsch TrafficCom hofft, mit den Bemühungen nicht nur die Risiken und Chancen des Geschäftsmodells zu adressieren, sondern auch innovative Technologien bereitzustellen, die die Ambitionen der gesamten Branche vorantreiben.

Solange das Portfolio nicht vollständig virtualisiert ist, besteht immer noch ein begrenztes Maß an Unsicherheit in Bezug auf die Resilienz des Unternehmens in seiner vorgelagerten Lieferkette, da die Lieferanten global verteilt sind und verschiedene Transportwege nutzen, die von diversen physischen Klimarisiken betroffen sein könnten.

Weitere Investitionen in eine widerstandsfähige Infrastruktur, Versicherungen und Notfallplanung können dazu beitragen, die Resilienz des Unternehmens im Hinblick auf die bevorstehenden physischen Klimarisiken noch weiter zu erhöhen.

Übergangsplan für den Klimaschutz (E1-1).

Kapsch TrafficCom hat bisher keinen langfristigen Übergangsplan für den Klimaschutz beschlossen, da hierfür eine solide Datenbasis für die Treibhausgasbilanz des Basisjahres 2019/20 notwendig war. Diese Datenbasis wurde im Geschäftsjahr 2025/26 überarbeitet, sodass alle benötigten Kennzahlen für die Treibhausgasbilanz berechnet werden konnten. Dadurch konnte die bisherige Ambition zur Reduktion der Treibhausgasemissionen in ein Ziel formalisiert werden. Die bereits initiierten Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgase werden weiterhin verfolgt. Ein konzernweit gültiger, formell beschlossener Übergangsplan für den Klimaschutz liegt zur Zeit der Berichterstellung aber noch nicht vor.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel (E1-2).

Nachhaltigkeitskonzept „Sustainability Vision“.

Kapsch TrafficCom hat die Strategie für die Bereiche Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel sowie Energie in ihrem Nachhaltigkeitskonzept („Sustainability Vision“) definiert. Dieser Leitfaden beschreibt im Detail die Herangehensweise, um die Ziele zur Reduktion des CO₂-Fußabdrucks sowie zur Taxonomiekonformität (siehe >> **Abschnitt 1.3 „Strategie“**) zu erreichen.

Die Ziele wurden definiert, um die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich Klimawandel zu adressieren. Sie sind stark an den Kurs der Europäischen Union angelehnt, da diese Region global als Vorreiterin in Sachen Klimaschutz-Gesetzgebung gilt und das Marktinteresse hier am höchsten ist. Sie lauten wie folgt:

- Nachhaltiges Portfolio. Erhöhung des Anteils taxonomiekonformer Produkte auf 50 % bis 2030
- Nachhaltiges Unternehmen. Reduktion des CO₂-Fußabdrucks im Vergleich zum Geschäftsjahr 2019/20 um 42 % bis 2030

Das Ziel zur Reduktion der Treibhausgase von Kapsch TrafficCom wurde intern nach wissenschaftlichen Kriterien, aber nicht von der Science Based Targets initiative (SBTi) geprüft. Die Ziele orientieren sich am Plan der Europäischen Union in Bezug auf den Green Deal: Einerseits wird in der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) eine Reduktion von 42 % als „Cross-sector (ACA) reductions pathway“ erwähnt, andererseits bestehen in der EU Marktvorteile für taxonomiekonforme Produkte.

Das vom Vorstand freigegebene Nachhaltigkeitskonzept umfasst diverse globale Vorgaben, um das Treibhausgasziel „Nachhaltiges Unternehmen“ sowie das Taxonomieziel „Nachhaltiges Portfolio“ zu erreichen:

- Scope 1: Weitere Senkung des Kraftstoffverbrauchs der Firmenfahrzeuge
- Scope 2: Verringerung der durch den Energieverbrauch verursachten Emissionen an eigenen Standorten
- Scope 3:
 - Reduzierung von Rohstoffen (mit hohem CO₂-Fußabdruck) durch Virtualisierung des Portfolios, um den CO₂-Fußabdruck eingekaufter Artikel zu verringern (Kategorie 1)
 - Verbesserung der Ressourcennutzung (Kategorie 1), Details dazu sind im >> **Abschnitt 2.4 „Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“** zu finden
 - Verringerung des Gesamtenergieverbrauchs in der Nutzungsphase durch Senkung des Energieverbrauchs einzelner Produkte sowie effiziente Lösungs- und Datenarchitektur (Kategorie 11)
 - Flexibilität im Bereich Homeoffice, wie die Bereitstellung von adäquaten Tools für die Zusammenarbeit, verringert den Bedarf des Pendelns (Kategorie 7)

Das Konzept umfasst das gesamte Unternehmen und betrifft in Bezug auf die Ziele Anforderungen an die gesamte Wertschöpfungskette – eigener Betrieb, vorgelagerte Wertschöpfungskette sowie die Lösungen im Betrieb beim Kunden. Für die Umsetzung ist auf höchstem Managementlevel der Vorstand verantwortlich. Das Umweltnachhaltigkeitsteam informiert den Vorstand in regelmäßigen Abständen zum aktuellen Status der Zielerreichung und berät zu etwaigen Anpassungsvorgaben und -maßnahmen. Die Ziele und Anforderungen wurden basierend auf diversen Kundenanforderungen und -interessen im Zuge des direkten Austausches während Kundenprojekten definiert. Die „Sustainability Vision“ wurde auf der Unternehmenswebsite veröffentlicht, um sicherzustellen, dass alle Stakeholder-Gruppen auf die Informationen zugreifen und sich auf die Position von Kapsch TrafficCom einstellen können.

Sie beinhaltet die folgenden Leitprinzipien in Bezug auf die Unterthemen der ESRS und adressiert damit die Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich Klimawandel:

- Klimaschutz: Einsparung von Unternehmensemissionen über die gesamte Wertschöpfungskette von Kapsch TrafficCom
- Anpassung an den Klimawandel: Analyse und Anpassung des Geschäftsmodells anhand der bestehenden und potenziellen Klimarisiken
- Energieeffizienz: Fokus auf Energieeffizienz im eigenen Betrieb sowie bei Kundenprojekten
- Erneuerbare Energien: Umstieg auf erneuerbare Energiequellen, wo möglich

Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten (E1-3).

Kapsch TrafficCom fokussiert sich in Bezug auf ihre wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen bei den gesetzten und vorgesehenen Maßnahmen vor allem auf zwei Kernthemen: Zum einen bemüht sich das Unternehmen, das emissionssenkende Potenzial von intelligenten Verkehrssystemen zunehmend zu nutzen. In diesem Zusammenhang investiert Kapsch TrafficCom in elektronische Mauterhebungs- sowie Verkehrsmanagementlösungen, um diese stetig zu optimieren und so den Verkehrsfluss weiter zu verbessern und Emissionen zu reduzieren. Zudem engagiert sich das Unternehmen dafür, das Bewusstsein für die positiven Umwelteffekte intelligenter Verkehrssysteme zu stärken, indem eine Quantifizierungsmethode zur Messung der möglichen Emissionseinsparungen entwickelt wurde. Diese wurde in einem Whitepaper veröffentlicht und der Industrie zur Verfügung gestellt.

Zum anderen liegt der Fokus auf der Reduktion der Emissionen im Corporate Carbon Footprint. Dazu zählen die folgenden Maßnahmen:

Infrastrukturreduzierte Lösungen (in Umsetzung und wiederkehrend).

Kapsch TrafficCom arbeitet stetig an Innovationen in den Bereichen Maut und Verkehrsmanagement, die die Notwendigkeit von physischer Infrastruktur verringern. Darunter fallen unter anderem die folgenden Lösungen:

- GNSS-Systeme mit einer reduzierten Anzahl an Mautbrücken (wiederkehrende Maßnahme). GNSS-Systeme verwenden präzise Satellitenpositionsdaten, die über Mobilfunk an das Zentralsystem kommuniziert werden. Somit können pro Projekt rund 79 % an Mautbrücken eingespart werden. Im Geschäftsjahr 2025/26 wurde ein landesweites System dieser Art in Litauen beauftragt. Für dieses Projekt ergibt sich eine Einsparung von rund 6.600 t CO₂e betreffend Scope 3 Kategorie 1. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass GNSS-basierte Lösungen projektspezifische Herausforderungen mit sich bringen (u. a. in Bezug auf Systemkomplexität und Betriebsanfor-

derungen), weshalb ihr Einsatz jeweils im Einzelfall entschieden wird.

- Smartphone-App, die On-Board Units ersetzt (wiederkehrende Maßnahme). Das Mautsystem in Litauen kombiniert das GNSS-System mit der Smartphone-App. Dadurch entfällt die Produktion von rund 500.000 On-Board Units, was einer Einsparung von insgesamt etwa 9.300 t CO₂e in Scope 3 Kategorie 1 entspricht.
- Lean-Roadside-Lösung, die den Neubau von Mautbrücken durch Verwendung von Bestandsinfrastruktur oder Mautmasten vermeidet (wiederkehrende Maßnahme). Durch die Vermeidung des Neubaus von Mautbrücken aus Stahl mittels Verwendung von Bestandsinfrastruktur werden je Brücke rund 4 t Stahl und damit mehr als 11 t CO₂e eingespart. Der Neubau eines Mautmastens spart gegenüber dem Neubau einer Mautbrücke rund 3,5 t Stahl und damit mehr als 10 t CO₂e ein. Ein Projekt in der Schweiz wurde im Geschäftsjahr 2025/26 mit Bestandsmautbrücken in Betrieb genommen und wird im Geschäftsjahr 2026/27 mit 49 Mautmasten erweitert. Insgesamt können somit in der Schweiz rund 1.000 t CO₂e in Scope 3 Kategorie 1 durch die Verwendung von Bestandsmautbrücken und Mautmasten eingespart werden.
- Self-sufficient-Lösungen mit integrierter Photovoltaik-Stromerzeugung (in Umsetzung). Durch autarke Lösungen entfallen Emissionen im Zusammenhang mit der Energiezuleitung sowie mit dem Stromverbrauch im Betrieb. Zu Testzwecken wurde der erste autarke Mast für eine C-ITS-Lösung in Kassel aufgebaut. Im Vergleich zu einer herkömmlichen Mastlösung können dadurch je Mautmast bei einer angenommenen Energiezuleitung von 1 Kilometer rund 28 t CO₂e im Scope 3 Kategorie 1 in der Errichtung der Zuleitung sowie rund 47 kg CO₂e pro Jahr in Scope 3 Kategorie 11 für den Stromverbrauch eingespart werden.

Cloud-Lösungen (wiederkehrende Maßnahme).

Kapsch TrafficCom bietet für viele ihrer Produkte die Möglichkeit, eine Software-as-a-Service(SaaS)-Lösung zu wählen, die in der Cloud gehostet wird. Cloud-Implementierungen reduzieren den CO₂-Fußabdruck einer Lösung im Vergleich zu On-Premise-Lösungen erheblich, da der Einsatz von Hardware und der Stromverbrauch optimiert werden. Zur Quantifizierung der Einsparungen wird eine Studie von Microsoft¹⁾ herangezogen. Die Studie zeigt, dass zwischen 72 % und 98 % der CO₂-Emissionen im Bereich Scope 3 Kategorie 11 eingespart werden können, wenn man eine Cloud-Lösung verwendet. Das tatsächliche Einsparungspotenzial für das Geschäftsjahr 2026/27 beträgt bei Kapsch TrafficCom 1.892 t CO₂e. Die erwarteten Einsparungen für die folgenden Geschäftsjahre sind geringer, da Cloud-Lösungen zwar bereits in fast allen Produktfamilien verfügbar sind und auch standardmäßig in Kundenprojekten angeboten werden, jedoch auf expliziten Kundenwunsch meist On-Premise-Installationen umgesetzt werden.

Reduktion des Stromverbrauchs im eigenen Betrieb an globalen Unternehmensstandorten (abgeschlossene Maßnahme).

Im Zuge der jährlichen Datenerhebung zur Berechnung der Scope-2-Emissionen werden die hochemittierenden Standorte analysiert, um Einsparungspotenziale zu identifizieren und zu realisieren. Im Geschäftsjahr 2025/26 reduzierten sich die Scope-2-Emissionen um 88 % beziehungsweise absolut um 9.827 t CO₂e verglichen mit dem Vorjahr, da das emissionsintensivste Kundenprojekt der Gesellschaft ETC in Südafrika im Vorjahr abgeschlossen wurde. Kapsch TrafficCom geht derzeit davon aus, dass künftig keine weiteren signifikanten Einsparungen möglich sind, da die Gesellschaft ETC seither im Vergleich zu anderen Kapsch-Gesellschaften unterdurchschnittliche Scope-2-Emissionen aufweist.

Reduktion des Treibstoffverbrauchs der Fahrzeugflotte (wiederkehrend).

Seit dem Basisjahr 2019/20 hat Kapsch TrafficCom bereits 48 % der Scope-1-Emissionen, das sind in Summe 2.391 t CO₂e, eingespart. Durch den weiteren sukzessiven Umstieg der Flotte auf treibstoffeffizientere Fahrzeuge wird bis 2030 eine zusätzliche durchschnittliche jährliche Reduktion des Treibstoffverbrauchs von rund 5 % erwartet, was kumuliert weiteren 478 t CO₂e entspricht.

Alle Maßnahmen nutzen die Hebel der Materialreduktion sowie der Reduktion des Stromverbrauchs von Lösungen. Sie umfassen naturbasierte Anpassungen sowie technologische Lösungen.

Den größten Beitrag zur Treibhausgasbilanz leisten die Scope-3-Kategorien 1 und 11. Beide Kategorien stehen in direktem Zusammenhang mit dem Portfolio, das daher den größten Dekarbonisierungshebel darstellt. Indirekte Emissionen in der Scope-3-Kategorie 1 stammen von eingekauften Materialien und Dienstleistungen. Indirekte Emissionen in der Scope-3-Kategorie 11 werden durch den Stromverbrauch der Lösungen im Betrieb verursacht.

Die Technologie- und auch die Innovations-Roadmap sehen eine Transformation des Portfolios zu reduzierter Infrastruktur (z.B. Mastlösungen statt Mautbrücken, Verwendung bestehender Infrastruktur statt Neuerrichtung,

¹⁾ <https://www.microsoft.com/en-gb/download/details.aspx?id=56950>

Mautbrücken aus Holz statt aus Stahl/Aluminium), zu Cloud-basierten Lösungen (statt On-Premise-Lösungen) sowie zu weiterer Virtualisierung von Hardwareprodukten vor. Die Durchführung der Maßnahmen hängt nicht von der Verfügbarkeit und Zuweisung von zusätzlichen Mitteln ab.

Kennzahlen und Ziele.

Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel (E1-4).

Das Nachhaltigkeitskonzept von Kapsch TrafficCom folgt der Intention, das 1,5-Grad-Ziel des Pariser Klimaabkommens einhalten zu können. Daher basiert es auf der Erreichung des in Abschnitt 1.3 beschriebenen übergeordneten Taxonomieziels sowie des folgenden Klimaziels des Unternehmens:

Nachhaltiges Unternehmen. Reduktion des CO₂-Fußabdrucks um 42 %.

Kapsch TrafficCom hat das Ziel, bis 2030 den unternehmensweiten CO₂-Fußabdruck (gemäß ISO 14064-1:2018, dem Greenhouse Gas Protocol und in Anlehnung an den 1,5-Grad-Pfad) im Vergleich zum Geschäftsjahr 2019/20 um 42 % zu reduzieren.

Bisher lagen für das Basisjahr keine qualitätsgesicherten Daten vor. Diese wurden nun überprüft und präzisiert, sodass die Treibhausgasbilanz für das Geschäftsjahr 2019/20 vollständig erstellt werden konnte. Es wurden weitgehend die gleichen Berechnungsmethoden wie im Berichtsjahr mit geringfügig niedrigeren Abdeckungsraten angewandt. Somit konnte die bisherige Klimaambition in ein Klimaziel überführt werden.

Das Geschäftsjahr 2019/20 wurde als repräsentatives Basisjahr gewählt, da es das letzte Geschäftsjahr vor der COVID19-Pandemie war, während der die Geschäftsaktivität von Kapsch TrafficCom stark beeinträchtigt war. Zusätzlich ist das Geschäftsjahr 2019/20 als Basisjahr konsistent mit dem in den ESRS exemplarisch erwähnten Ziel, zwischen 2020 und 2030 42 % der Treibhausgasemissionen einzusparen.

Das Ziel wurde vom Umweltnachhaltigkeitsteam, unter Berücksichtigung von Kundenanfragen und -interessen, definiert und der ESG-Taskforce vorgeschlagen. Nach deren Bestätigung wurde das Ziel dem Vorstand vorgelegt und von diesem im Zuge der Freigabe des Nachhaltigkeitskonzeptes „Sustainability Vision“ beschlossen. Das Ziel wird jährlich im Zuge der Nachhaltigkeitsberichterstattung evaluiert, um Fortschritte zu prüfen und gegebenenfalls Anpassungsmaßnahmen vornehmen zu können.

Das definierte klimarelevante Ziel adressiert nicht nur regulative Risiken in Bezug auf das Portfolio, sondern greift auch Chancen hinsichtlich sich verändernder Kunden- und Stakeholder-Interessen auf. Zudem stellt es sicher, dass Kapsch TrafficCom ihren notwendigen Beitrag leistet, um durch die Einhaltung des 1,5-Grad-Klimapfades die Häufung von Klimakatastrophen und damit verbundene Risiken so gering wie möglich zu halten.

Ziel: Reduktion des CO₂-Fußabdrucks um 42 % bis 2030 (Basisjahr 2019/20; wenn nicht anders angegeben, alle Werte in t CO ₂ e)	Basisjahr 2019/20	2025/26	Entwicklung seit Basisjahr in Prozent	Zieljahr 2029/30	Zielbeitrag
CO ₂ -Fußabdruck (THG-Emissionen insgesamt)	125.071	73.311	-41 %	72.091	52.980
davon Scope-1-Emissionen	5.024	2.632	-48 %	2.154	2.870
davon Scope-2-Emissionen	15.157	1.285	-92 %	1.285	13.872
davon Scope-3-Emissionen	104.890	69.393	-34 %	68.651	36.238
davon Scope-3.1-Emissionen	55.280	46.921	-15 %	45.168	10.113
davon Scope-3.11-Emissionen	20.178	12.432	-38 %	13.443	6.735

Die Kohärenz des Ziels mit dem Umfang der Treibhausgasbilanz wurde sichergestellt, da sowohl für das Ziel als auch die Treibhausgasbilanz die gesamte Unternehmensgruppe und Scope 1, Scope 2 sowie alle wesentlichen Kategorien von Scope 3 herangezogen werden.

Das Klimaziel wurde, wie bereits oben erwähnt, nicht von der Science Based Targets initiative geprüft. Es orientiert sich an dem in der Corporate Sustainability Reporting Directive vorgeschlagenen „Cross-sector (ACA) reductions pathway“ von 42 % und ist damit in Einklang mit der Einhaltung des 1,5-Grad-Klimapfades. Unter der Annahme, dass

das Portfolio sowohl aufgrund von Kundenanforderungen als auch Regulatorik künftig mehr und mehr virtualisiert wird, ist ein potenzielles Umsatzwachstum nicht gleichzusetzen mit Emissionswachstum.

Den größten Beitrag zur Treibhausgasbilanz leisten die Scope-3-Kategorien 1 und 11. Beide Kategorien stehen in direktem Zusammenhang mit dem Portfolio, das daher den größten Dekarbonisierungshebel darstellt. Indirekte Emissionen in der Scope-3-Kategorie 1 stammen von eingekauften Materialien und Services. Indirekte Emissionen in der Scope-3-Kategorie 11 werden durch den Stromverbrauch der Lösungen im Betrieb verursacht. Somit sind die zwei größten Ansatzpunkte zur Reduktion der damit verbundenen Treibhausgase

- weniger Materialeinsatz und
- das Design von Lösungen mit geringerem Stromverbrauch.

Auf Basis der zuvor angeführten Tabelle könnte der Eindruck entstehen, dass das Reduktionsziel von -42 % weitgehend erreicht wurde. Allerdings erwartet Kapsch TrafficCom bis zum Geschäftsjahr 2029/30 ein Umsatzwachstum, das ohne Setzen von geeigneten Maßnahmen mit einer Emissionssteigerung von von 16.213t CO₂e in den Scope 3 Kategorien 1 und 11 zwischen den Geschäftsjahren 2025/26 und 2029/30 einhergehen würde.

Daher sehen die Technologie- und auch die Innovations-Roadmap eine Transformation des Portfolios zu reduzierter Infrastruktur vor. Das Unternehmen erwartet im definierten Zeitraum des Ziels Emissionseinsparungen von rund 18 % (absoluter Zielbetrag: 10.113t CO₂e) durch weniger Materialeinsatz in Scope 3.1 sowie rund 33 % (absoluter Zielbetrag: 6.735t CO₂e) in Scope 3.11 durch optimierte IT-Infrastruktur, rund 57 % (absoluter Zielbetrag: 2.870t CO₂e) in Scope 1 durch die Reduktion von treibstoffintensiven Dienstfahrzeugen, rund 92 % (absoluter Zielbetrag: 13.872t CO₂e) in Scope 2 durch die Reduktion von energieintensiven Standorten, dadurch bedingt eine Reduktion um rund 90 % (absoluter Zielbetrag: 2.833t CO₂e) in Scope 3.3, weiters rund 79 % (absoluter Zielbetrag: 11.459t CO₂e) in Scope 3.2 durch die geringere Beschaffung von Investitionsgütern sowie rund 67 % (absoluter Zielbetrag: 4.461t CO₂e) in Scope 3.7 durch die Homeoffice-Regelung sowie einen geringen Anteil in Scope 3.6 durch die Vermeidung von Flugreisen.

Im Kontext der Gesamtemissionen bedeutet dies bei portfoliorelevanten Scopes 3.1 und 3.11 rund 13 % (absoluter Betrag: 16.847t CO₂e), bei energierelevanten Scopes 1, 2, 3.3 rund 16 % (absoluter Betrag: 19.574t CO₂e), bei mitarbeitermobilitätsrelevanten Scopes 3.6 und 3.7 rund 5 % (absoluter Betrag: 5.958t CO₂e) und bei investitionsrelevanten Scopes 3.2 und Scope 3.15 rund 8 % (absoluter Betrag: 10.600t CO₂e) Reduktion.

Im Zuge der Szenarioanalyse wurden für die Definition der signifikanten Treibhausgashebel die prognostizierten Einflüsse des IPCC-Szenarios SSP 5-8.5 in Bezug auf physische Klimarisiken betrachtet. Hinsichtlich transitorischer Risiken wurde das IPCC-Szenario SSP 1-1.9 zur Analyse hinzugezogen. Darüber hinaus wurden keine weiteren Szenarien berücksichtigt.

Energieverbrauch und Energiemix (E1-5).

Um die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit hohen Emissionen in der eigenen Wertschöpfungskette sowie Übergangsrisiken, die zu teurerer Energie führen, zu adressieren, werden Kennzahlen zum Energieverbrauch und zum Energiemix überwacht.

Berechnungs- und Messmethoden.

Der Konsolidierungskreis für den Energieverbrauch entspricht dem finanziellen Konsolidierungskreis. Die Daten für den Energieverbrauch wurden für die Standorte mit den höchsten Mitarbeiterzahlen und Gesellschaften mit den höchsten Fuhrparkkosten (Leasing- und Betriebskosten) erhoben, das inkludiert die beiden Produktionsstandorte. Diese umfassen 88 % (2024/25: 77 %) des Gesamtenergieverbrauchs. Der übrige Energieverbrauch wurde basierend auf den Mitarbeiterzahlen proportional hochgerechnet. Abgesehen von der Prüfung durch den Wirtschaftsprüfer erfolgte keine zusätzliche externe Validierung der Kennzahl.

Energieverbrauch und Energiemix.

Energieverbrauch und Energiemix (in MWh)	2024/25	2025/26
Gesamter Energieverbrauch	34.374	18.746
Fossile Energiequellen		
Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	-	-
Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen (Diesel, Heizöl, Benzin)	11.872	10.135
Brennstoffverbrauch aus Erdgas	3.076	2.050
Brennstoffverbrauch aus anderen fossilen Quellen	-	-
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus fossilen Quellen	16.970	5.165
Gesamtverbrauch fossiler Energie	31.918	17.350
Anteil aus fossilen Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)	92,9 %	92,6 %
Nukleare Energiequellen		
Verbrauch aus nuklearen Quellen	16	182
Anteil aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)	0,0 %	1,0 %
Erneuerbare Energiequellen		
Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse	1.411	528
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus erneuerbaren Quellen	1.029	687
Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	-	-
Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie	2.440	1.215
Anteil aus erneuerbaren Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)	7,1 %	6,5 %
Energieintensität basierend auf dem Umsatz aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren (in MWh/EUR)	0,000056	0,000060

Kapsch TrafficCom hat ihre Wirtschaftsaktivitäten entlang der Produkte und Dienstleistungen analysiert und den entsprechenden NACE-Codes zugeordnet. Folgender NACE-Code ist als klimaintensiver Sektor klassifiziert:

- C.26.30 – Herstellung von Geräten und Einrichtungen der Telekommunikationstechnik

Bei der Berechnung der Energieintensität werden die Energieverbräuche der beiden Produktionsstandorte Wien, Österreich, und Mississauga, Kanada, den Umsätzen der zugeordneten Produkte und Dienstleistungen aus dem klimaintensiven Sektor gegenübergestellt.

Konnektivität der Energieintensität auf der Grundlage der Nettoumsatzerlöse mit Informationen zur Finanzberichterstattung.

Zur Berechnung der Energieintensität wurde der konsolidierte Umsatz der Kapsch TrafficCom Group als Nenner verwendet, siehe >> *Konzernabschluss, „Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung“*. Im Zähler wurden die Umsätze, die den NACE-Codes der klimaintensiven Sektoren zugeordnet werden können, berücksichtigt.

in EUR	2024/25	2025/26
Nettoumsatzerlöse aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren, die zur Berechnung der Energieintensität herangezogen werden	85.403.531	64.756.864
Nettoumsatzerlöse (sonstige)	444.912.000	365.843.136
Gesamtnettoumsatzerlöse (Abschluss)	530.315.531	430.569.203

Treibhausgas-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie Treibhausgas-Gesamtemissionen (E1-6).

Um die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit hohen Emissionen in der eigenen Wertschöpfungskette sowie Übergangsrisiken, die zu erhöhten Transparenzanforderungen sowie erhöhten operativen Kosten führen, zu adressieren, werden auch Kennzahlen zu den Treibhausgas-Bruttoemissionen überwacht.

Treibhausgas (THG)-Emissionen – Scope 1, Scope 2 und Scope 3.

in tCO ₂ e	Rückblickend			%	Etappenziel und Zieljahr		Jährlich % des Ziels für 2030/ Basisjahr
	2019/20	2024/25	2025/26		2029/30	2049/50	
Scope-1-THG-Emissionen							
Scope-1-THG-Bruttoemissionen	5.024	3.345	2.632	79 %	2.154	-	-7 %
Prozentsatz der Scope-1-THG-Emissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen (in %) ¹⁾	0 %	0 %	0 %	-	0 %	-	-
Scope-2-THG-Emissionen							
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	15.157	11.112	1.285	12 %	1.285	-	-20 %
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	14.792	10.842	1.148	11 %	1.148	-	-21 %
Signifikante Scope-3-THG-Bruttoemissionen²⁾							
Gesamte indirekte (Scope-3-) THG-Bruttoemissionen	104.890	77.429	69.393	90 %	68.651	-	-4 %
1. Erworbene Waren und Dienstleistungen ³⁾	55.280	43.134	46.921	109 %	45.168	-	-2 %
2. Investitionsgüter	14.452	7.962	2.992	38 %	2.992	-	-13 %
3. Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)	3.137	2.685	304	11 %	304	-	-19 %
4. Vorgelagerter Transport und Vertrieb ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-
5. Abfallaufkommen in Betrieben ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-
6. Geschäftsreisen	3.243	1.470	1.747	119 %	1.747	-	-5 %
7. Pendelnde Arbeitnehmer	6.651	2.619	2.190	84 %	2.190	-	-10 %
8. Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-
9. Nachgelagerter Transport ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-
10. Verarbeitung verkaufter Produkte ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-
11. Verwendung verkaufter Produkte ⁵⁾	20.178	18.711	12.432	66 %	13.443	-	-4 %
12. Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-
13. Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-
14. Franchises ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-
15. Investitionen ⁶⁾	1.949	849	2.808	331 %	2.808	-	3 %
THG-Emissionen insgesamt							
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen)	125.071	91.887	73.311	80 %	72.091	-	-5 %
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen)	124.706	91.616	73.173	80 %	71.953	-	-5 %

¹⁾ Kapsch TrafficCom ist nicht durch Emissionshandelssysteme reguliert

²⁾ Im Geschäftsjahr 2024/25 ausgewiesener Wert: 104.747 t CO₂e

³⁾ Im Geschäftsjahr 2024/25 ausgewiesener Wert: 47.685 t CO₂e

⁴⁾ Gemäß ISO 14064 als unwesentlich bewertet

⁵⁾ Im Geschäftsjahr 2024/25 ausgewiesener Wert: 42.426 t CO₂e

⁶⁾ Im Geschäftsjahr 2024/25 nicht wesentlich und daher damals nicht ausgewiesen

Der absolute Anteil der biogenen Scope-1-Emissionen beträgt 3,8t CO₂e (2024/25: 3,6t CO₂e). Der absolute Anteil der biogenen Scope-2-Emissionen beträgt 20,3t CO₂e (2024/25: 196,1t CO₂e). Der absolute Anteil der biogenen Scope-3-Emissionen beträgt 471,3t CO₂e (2024/25: 617,9t CO₂e). Gegenüber der Nachhaltigkeitserklärung 2024/25 wurden die Erfassungsraten der Scope-1-, Scope-2-, Scope-3-Kategorie-11-Daten erhöht und somit der Anteil der hochgerechneten Emissionen reduziert. Die Berechnungsmethode für Scope 3 Kategorie 1 wurde angepasst und basiert nun auf den gesamten Einkäufen sowie der Anzahl der produzierten On-Board Units. Aus Konsistenzgründen wird der Vorjahreswert erneut gemäß der neuen Methode berechnet. Alle übrigen Scopes und Kategorien werden nach wie vor mit den Methoden wie im vorigen Geschäftsjahr ermittelt.

Berechnungs- und Messmethoden.

Der Konsolidierungskreis für Treibhausgasemissionen und -senken entspricht dem finanziellen Konsolidierungskreis. Die Treibhausgasemissionen der Kapsch TrafficCom Group werden auf Gesellschafts- bzw. Standortebene erhoben und für die Gruppe aggregiert. Die Daten für die Ermittlung von Scope 1 wurden für die Gesellschaften mit den höchsten flottenbezogenen OpEx erhoben, dies umfasst 80 % (2024/25: 79 %) der Scope-1-Emissionen. Die Daten für die Ermittlung von Scope 2 wurden für die Standorte mit den höchsten Mitarbeiterzahlen erhoben. Sie umfassen 89 % (2024/25: 82 %) der Scope-2-Emissionen. Die nicht direkt ermittelten Emissionsdaten wurden basierend auf den Mitarbeiterzahlen hochgerechnet. Außer der des Wirtschaftsprüfers wurde keine zusätzliche Validierung der Kennzahl durch eine externe Stelle durchgeführt.

Scope 1.

Bei der Vorbereitung der Bewertung der Scope-1-Emissionen wurden alle Treibhausgasgruppen (CO₂, CH₄, N₂O, HFKW, PFC, SF₆ und NF₃) bewertet und in Tonnen CO₂e quantifiziert. Kapsch TrafficCom verursacht in der Produktion keine direkten Treibhausgasemissionen, da im Produktionsprozess lediglich Strom benötigt wird. Daher bestehen die Scope-1-Emissionen nur aus dem Pkw-Fuhrpark des Unternehmens, für Heizungszwecke verwendeten Brennstoff und Leckagen von Kältemitteln. In Bezug auf den Firmenfuhrpark werden nur eigene Fahrzeuge sowie geleaste Fahrzeuge mit einer Mindestvertragslaufzeit von einem Jahr erfasst.

Zur Berechnung der Emissionen dieser Quellen wird der Brennstoffverbrauch als Aktivitätsdaten verwendet. Liegen keine Informationen zu den tatsächlichen Verbrauchsdaten vor, wird der Verbrauch anhand der Brennstoffkosten rückgerechnet.

Wie auch die Input-Daten für Scope 2 werden die Input-Daten für Scope 1 mithilfe von Microsoft OneDrive und Microsoft Excel gesammelt. Die relevanten Datenpunkte, die für die Quantifizierung der Scope-1-Emissionen gesammelt werden, sind:

- Heizenergieverbrauch (nur Heizung mit stationärer Verbrennung, z.B. Gas, Öl, Kohle)
- Diesel für Firmenfahrzeuge
- Benzin für Firmenfahrzeuge
- Verbrauch von Kältemitteln

Diese Datenpunkte werden dezentral vom nominierten Nachhaltigkeitskontakt des jeweiligen Standortes oder der jeweiligen Gesellschaft eingebracht. Die Mengen werden von den Brennstoffrechnungen abgeleitet. Zur Erleichterung der Validierung muss die zugehörige Evidenz ebenfalls dem Datenpunkt hinzugefügt werden. Mithilfe dieses Nachweises sowie jährlicher Abweichungsanalysen werden die Datenpunkte validiert und freigegeben.

Darüber hinaus werden die Emissionsfaktoren für jede Aktivität und jeden Standort gepflegt, um die aktivitätsbasierte Berechnung der Emissionen zu ermöglichen. Die Emissionsfaktoren für Brennstoffe werden aus den UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting (BEIS-Datenbank), die von der britischen Regierung veröffentlicht wird, abgerufen. Da diese Faktoren auf physikalischen Verbrennungsprozessen basieren, die sich nicht zwischen den Regionen unterscheiden, wird es in Bezug auf die Genauigkeit als angemessen erachtet, die Emissionsfaktoren aus dem Vereinigten Königreich zu verwenden. In diesem Quantifizierungsansatz wurde die Version der Datenbank aus dem Jahr 2025 verwendet. Die verwendeten Emissionsfaktoren inkludieren bereits biogene Emissionen. Die Emissionsfaktoren inkludieren zudem andere Emissionen wie CH₄ und N₂O und ermöglichen daher die Berechnung von CO₂e.

Jegliche Leckagen von Kältemitteln werden im Rahmen der jährlichen Wartung der Klimaanlage gemeldet. Wo immer ein Nachweis über eine Nachfüllung vorliegt, werden diese Daten berücksichtigt. Diese werden dann zusammen mit den Emissionsfaktoren des jeweiligen Kältemittels aus der BEIS-Datenbank verwendet, um die damit ver-

bundenen Emissionen zu quantifizieren. Falls keine Nachfüllung vorgenommen wurde, wird dies von den jeweiligen Nachhaltigkeitskontakten der Standorte bestätigt; Nachfüllungen erfolgen normalerweise nur nach einem Defekt und gehören nicht zu den regelmäßigen Verfahren im Zusammenhang mit dem Betrieb einer Klimaanlage.

Die biogenen Emissionen, die in Scope 1 enthalten sind, werden berechnet, indem der durchschnittliche Anteil von Biokraftstoff im Benzin und der durchschnittliche Anteil von Biodiesel im Diesel pro Land berücksichtigt werden, da viele Länder Vorschriften erlassen haben, um die Beimischung von Biokraftstoffen zu regulären Kraftstoffen zu erzwingen. Diese Anteile wurden aus Sekundärquellen bezogen. Diese Anteile wurden dann mit dem Benzin-/Dieselverbrauch im jeweiligen Land multipliziert, um die Menge des verwendeten biogenen Kraftstoffs/Diesels zu erhalten. Die Emissionsfaktoren der BEIS-Datenbank (Tab „Bioenergy“) wurden dann angewendet, um die jeweiligen Emissionen zu berechnen.

Scope 2.

Für Scope-2-Emissionen werden die Emissionen aus Fernwärme, Kühlung und Strom bewertet. Es werden nur die Emissionen aus Energie berücksichtigt, die von Kapsch TrafficCom gekauft und an den eigenen gemieteten Standorten verwendet wird. Liegen keine Informationen zu den tatsächlichen Verbrauchsdaten vor, wird der Verbrauch anhand der Kosten rückgerechnet.

Der Stromverbrauch für die im Betrieb befindlichen Lösungen wird in Scope 3 berücksichtigt. Die indirekten Emissionen aus der Erzeugung, Übertragung oder Verteilung der gekauften Energie werden ebenfalls in Scope 3 Kategorie 3 berichtet. Kapsch TrafficCom produziert keinen Strom, der exportiert oder an eine andere Einheit verteilt wird.

Zur Berechnung dieses Emissionsbereichs wird der Energieverbrauch als Aktivitätsdaten verwendet. Diese Daten werden analog zu Scope 1 mithilfe von Microsoft OneDrive und Microsoft Excel gesammelt. Die relevanten Datenpunkte, die für die Quantifizierung der Scope-2-Emissionen gesammelt werden, sind:

- Stromverbrauch
- Heizenergieverbrauch (nur Fernwärme)
- Stromverbrauch Elektro-Firmenfahrzeuge

Diese Datenpunkte werden dezentral vom nominierten Nachhaltigkeitskontakt des jeweiligen Standortes oder der jeweiligen Gesellschaft eingebracht. Zur Erleichterung der Validierung muss das entsprechende Nachweisdokument ebenfalls hinzugefügt werden. Mithilfe dieses Nachweises sowie einiger jährlicher Abweichungsanalysen werden die Datenpunkte validiert und freigegeben.

Darüber hinaus werden die Emissionsfaktoren für jede Aktivität und jeden Standort eingepflegt, um die aktivitätsbasierte Berechnung der Emissionen zu ermöglichen. Die Emissionsfaktoren für Stromverbrauch sind standortbezogen und beziehen sich auf den durchschnittlichen Emissionsfaktor für das jeweilige nationale Netz. Für die USA und Kanada waren detailliertere Informationen verfügbar, die die Verwendung von Emissionsfaktoren für das durchschnittliche Netz jeweiliger Bundesstaaten ermöglichten. Alle diese Werte stammen aus der IDEMAT-Datenbank in der letzten verfügbaren Version von 2026. Die Emissionsfaktoren für Fernwärme wurden aus den UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting aus dem Jahr 2025, die von der britischen Regierung veröffentlicht wird, entnommen. Obwohl sie sich auf Fernwärme im Vereinigten Königreich beziehen, wird dieser Wert als ausreichend genau erachtet, da alle Standorte von Kapsch TrafficCom, die Fernwärme nutzen, in Europa liegen, wo angenommen wird, dass keine wesentlichen Abweichungen der Emissionsfaktoren zwischen den Ländern bestehen. Darüber hinaus ist der gesamte Energieverbrauch der Fernwärme im Vergleich zu den anderen genutzten Heizquellen unbedeutend, sodass kleine Abweichungen unerheblich sind. Die verwendeten Emissionsfaktoren inkludieren bereits biogene Emissionen. Die Emissionsfaktoren inkludieren zudem andere Emissionen wie CH₄ und N₂O und ermöglichen daher die Berechnung von CO₂e.

Für den Emissionsfaktor von Elektrofahrzeugen wurde ein Durchschnittsfaktor aller verwendeten Stromfaktoren angewendet. Dies wird als angemessen erachtet, da im Unternehmen nur eine minimale Anzahl von Elektrofahrzeugen verwendet wird, wodurch ihre Gesamtemissionen im Vergleich zu den anderen Fahrzeugemissionen unerheblich sind.

Marktbasierte Emissionen werden für alle Standorte berechnet, an denen Informationen zu diesen Emissionsfaktoren auf der jeweiligen Evidenz enthalten sind. Die übrigen Emissionen werden in Europa über den Residualmix, für die restlichen Standorte mittels des standortbasierten Emissionsfaktors bewertet. Falls ein Nachweis für Fernwärme vorliegt, die mit biogenen Energiequellen betrieben wird, wird diese Energie zusätzlich separat erfasst und ausgewertet.

Es gibt keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, über die im Zusammenhang mit der Treibhausgasbilanz zu berichten wäre.

Kapsch TrafficCom setzt keine (0 %) vertraglichen Instrumente für den Verkauf und Kauf von Energie ein, die mit Attributen zur Energieerzeugung gebündelt oder nicht mit Energieattributen gebündelt ist.

Scope 3.

Der Anteil der mit Primärdaten kalkulierten THG-Scope-3-Emissionen beläuft sich auf 49 % (2024/25 neu berechnet: 36 %, 2024/25 ausgewiesen: 6 %).

Bestimmung der Wesentlichkeit von Scope-3-Kategorien.

Um die indirekten Emissionen zu bestimmen, die für den Corporate Carbon Footprint von Kapsch TrafficCom wesentlich sind, wurde eine Wesentlichkeitsanalyse für alle Scope-3-Kategorien des Greenhouse Gas Protocol durchgeführt. Zur Bewertung der Wesentlichkeit wurden sieben Aspekte gemäß den in Anhang H der Norm ISO 14064 festgelegten Kriterien für die Wesentlichkeitsanalyse von Scope 3 bewertet:

- Ausmaß
- Einflussgrad
- Risiko/Chance
- Outsourcing
- Mitarbeiterengagement
- Verfügbare Datenqualität
- Kosten zur Datenerhebung

Zur Bewertung wurde jede Kategorie mit einer Punktezahl zwischen eins und fünf versehen, wobei höhere Punktezahlen auf eine höhere Wesentlichkeit hinweisen. Danach wurden die Kriterien in folgendem Ausmaß gewichtet:

- Ausmaß: 30 %
- Einflussgrad: 15 %
- Risiko/Chance: 15 %
- Outsourcing: 5 %
- Mitarbeiterengagement: 5 %
- Verfügbare Datenqualität: 15 %
- Kosten zur Datenerhebung: 15 %

Jede Punktezahl wurde mit der zugehörigen Gewichtung multipliziert und dann die Summe pro Kategorie berechnet. Der Wert 2 wurde als Wesentlichkeitsgrenze festgelegt. Somit werden die wesentlichen Emissionskategorien in die Berichterstattung einbezogen, die die Haupthebel zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, die durch Kapsch TrafficCom verursacht werden, aufzeigen.

Etwaige Neubewertung und Dokumentation. Die Wesentlichkeit von Scope-3-Emissionen wird jährlich bei jeder Aktualisierung des Corporate Carbon Footprint neu bewertet, etwaige Überarbeitungen werden dokumentiert. Dieser Prozess stellt eine gründliche und dynamische Bewertung des Corporate Carbon Footprint sicher.

Folgende Scope-3-Kategorien wurden als nicht wesentlich identifiziert und daher ausgeschlossen:

- Kategorie 4, Vorgelagerter Transport und Vertrieb: Der Transport als Quelle für Treibhausgasemissionen war in allen bisherigen Berechnungen des Produkt-CO₂-Fußabdrucks unbedeutend.
- Kategorie 5, Abfallaufkommen in Betrieben: Abfälle verursachen nur einen sehr kleinen Teil der Gesamtemissionen.
- Kategorie 8, Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter: Mieten für Upstream-Leasingobjekte sind in Scope 3 Kategorie 2 und die Emissionen aus Energienutzung in Scope 1 und 2 abgedeckt. Es gibt keine weiteren dieser Kategorie zuordenbare Emissionen.
- Kategorie 9, Nachgelagerter Transport: Der Transport als Quelle für Treibhausgasemissionen war in allen bishe-

rigen Berechnungen des Produkt-CO₂-Fußabdrucks eher unbedeutend.

- Kategorie 10, Verarbeitung verkaufter Produkte: Die Produkte werden nach dem Verkauf an den Kunden nicht weiterverarbeitet, diese Kategorie ist daher nicht anwendbar.
- Kategorie 12, Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer: Die Entsorgung der Produkte am Lebensende wird hauptsächlich vom Kunden organisiert. Zudem trägt die Entsorgung nur minimal zu den Gesamtemissionen bei.
- Kategorie 13, Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter: Kapsch TrafficCom verleast keine Objekte in ihren Downstream-Tätigkeiten, diese Kategorie ist daher nicht anwendbar.
- Kategorie 14, Franchises: Kapsch TrafficCom hat keine Franchises, diese Kategorie ist daher nicht anwendbar.

Folgende Scope-3-Kategorien wurden einbezogen:

- Kategorie 1, Erworbene Waren- und Dienstleistungen
- Kategorie 2, Investitionsgüter
- Kategorie 3, Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)
- Kategorie 6, Geschäftsreisen
- Kategorie 7, Pendelnde Mitarbeiter*innen
- Kategorie 11, Verwendung verkaufter Produkte
- Kategorie 15, Investitionen: Aufgrund der Entkonsolidierung der weißrussischen Gesellschaft werden deren Emissionen nunmehr in der Kategorie 15 berücksichtigt, weshalb die Kategorie im Gegensatz zum Geschäftsjahr 2024/25 nunmehr wesentlich ist

Scope-3-Berichterstattungsgrenzen, Berechnung und Schätzung.

Für alle wesentlichen Scope-3-Kategorien wurden die Emissionen des Konsolidierungskreises auf Basis verfügbarer Daten ermittelt.

Für die Berechnung der **Scope-3-Emissionen der Kategorie 1** (Erworbene Waren- und Dienstleistungen) wird zwischen den Emissionen von Materialeinkäufen und Emissionen von erworbenen Dienstleistungen unterschieden.

Die Datenbasis für Materialemissionen sind die Materialeinkäufe aus den Supply Chain Tools der Gesellschaften, welche mit den Finanzeinkaufsdaten verknüpft und abgeglichen werden. Diese Vorgangsweise stellt sicher, dass nur Materialien, die im Berichtsjahr eingelangt und bezahlt wurden, berücksichtigt sind. Die Materialeinkäufe werden entlang der in den Supply Chain Tools etablierten internen Kategorisierung nach Produktlinien mit deren Gesamtgewicht ausgewertet. Je Materialkategorie wird ein gewichtsbasierter Emissionsfaktor zugewiesen, um die Emissionen zu berechnen. Die Emissionen aller Materialeinkäufe ohne zugewiesenes Gewicht werden mittels ausgabenbasierter Emissionsfaktoren je Produktlinie berechnet. Die Emissionen aller Einkaufsmaterialien, die direkt den meist produzierten On-Board Units zuordenbar sind, werden über die Anzahl der produzierten Einheiten bewertet, da für diese CO₂-Fußabdruckberechnungen vorliegen und dies die bestverfügbare Datenqualität darstellt.

Die Emissionen der erworbenen Dienstleistungen werden entlang der Bilanzkonten mittels ausgabenbasierter Emissionsfaktoren berechnet. Um Doppelzählungen zu vermeiden, werden alle Produktlinienkategorien für Dienstleistungen aus der oben beschriebenen Auswertung für Materialeinkäufe exkludiert.

Die verwendeten gewichtsbasierten Emissionsfaktoren wurden den Emissionsdatenbanken IDEMAT, Ademe sowie BEIS entnommen. Die ausgabenbasierten Emissionsfaktoren stammen aus der Emissionsdatenbank Carbonsaver.

Die **Scope-3-Emissionen der Kategorie 2** (Investitionsgüter) werden auf Grundlage aller Zugänge von Anlagegütern geschätzt, wie sie im Konzernabschluss ausgewiesen sind. Es werden keine spezifischen Arten von Anlagegütern ausgeschlossen. Für diese Emissionskategorie wurde ein ausgabenbasiertes Quantifizierungsmodell mit Emissionsfaktoren aus der Emissionsdatenbank Carbonsaver angewendet.

Die **Scope-3-Emissionen der Kategorie 3** (Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie) stehen in engem Zusammenhang mit den erfassten Scope-1- und -2-Emissionen. Die Basisdaten dieser Emissionskategorie sind dieselben wie für Scope 1 und 2.

Im Gegensatz zu Scope 1 und 2 werden hier die Emissionsfaktoren für die Produktion und den Transport (Upstream-Emissionen) dieser Energiequellen verwendet. Für Scope 1 wurden diese aus der BEIS-Datenbank (Tab „WTT – fuels“) entnommen. Für Scope 2 wurden hingegen Emissionsfaktoren basierend auf der Veröffentlichung „GHG Emission Factors for Electricity Consumption“ von Bastos, Monforti-Ferrario und Melica für die Europäische Kom-

mission verwendet. Dieses Datenset liefert Emissionsfaktoren für den Stromverbrauch pro Land. Einerseits werden diese Emissionsfaktoren basierend auf dem aktivitätsbasierten Ansatz und andererseits auch basierend auf dem Lebenszyklusansatz angegeben, wobei auch die Upstream-Emissionen der Aktivität berücksichtigt werden.

Um den Emissionsfaktor zu ermitteln, wurde daher die Differenz zwischen dem mit dem Lebenszyklusansatz berechneten Emissionsfaktor und dem aktivitätsbasierten Ansatz des zuletzt verfügbaren Jahres berechnet. Da diese Emissionsfaktoren nicht für alle Länder in denselben Jahren verfügbar waren und die aktivitätsbasierten Emissionsfaktoren nicht vollständig mit den für Scope 1 und 2 verwendeten Faktoren aus den BEIS- und IDEMAT-Datenbanken übereinstimmten, wird der prozentuale Anteil dieser berechneten Differenz (Upstream-Emissionsfaktor) im Vergleich zum aktivitätsbasierten Emissionsfaktor berechnet. Dieser Prozentsatz wird dann auf die für Scope 1 und 2 verwendeten Emissionsfaktoren angewendet, um eine proportionale Schätzung der zugehörigen Scope-3-Emissionen zu erhalten.

Für die **Scope-3-Emissionen der Kategorie 6** (Geschäftsreisen) werden die Emissionen aus Flugreisen sowie Hotelaufenthalten berücksichtigt – Geschäftsreisen mit Firmenwagen sind in Scope 1 erfasst, Bahnreisen sind aufgrund der Verteilung der Kunden auf der ganzen Welt nur in seltenen Fällen möglich, daher als unerheblich betrachtet. Die Emissionen aus Flugreisen werden direkt von den Reisebüroanbietern bezogen und von diesen gemäß der DEFRA-Methodik berechnet, die die geflogenen Passagierkilometer, die Art des Fluges (Inlands-, Kurz-, Langstreckenflug) und die genutzte Passagierklasse berücksichtigt.

Da Hotelaufenthalte über die globale Abteilung Reisemanagement des Unternehmens gebucht werden, werden die Aktivitätsdaten für diese Emissionsunterkategorie aus einer zentralen Datenbank der Abteilung Reisemanagement abgerufen. Die Hotelaufenthalte wurden nach Ländern aufgeteilt und geeignete Emissionsfaktoren aus der BEIS-Datenbank entnommen.

Für die **Scope-3-Emissionen der Kategorie 7** (Pendelnde Mitarbeiter*innen) wurde ein Quantifizierungsmodell entwickelt, da es nicht praktikabel ist, die Pendleremissionen aller Mitarbeiter*innen direkt zu messen.

Basierend auf anonymisierten Personaldaten wurde die Entfernung des jeweiligen Wohnbezirks der einzelnen Mitarbeiter*innen zu ihrem Bürostandort ermittelt. Mitarbeiter*innen mit Firmenauto wurden ausgeschlossen, da diese Emissionen bereits in Scope 1 erfasst wurden.

Für regelmäßig pendelnde Mitarbeiter*innen wurde ein typisches Verkehrsmittel basierend auf der Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel rund um den Bürostandort ausgewählt. Nur Büros in Stadtzentren mit guter öffentlicher Verkehrsanbindung wurden als Standorte ausgewiesen, an denen die Mehrheit öffentliche Verkehrsmittel nutzen würde. Für diese Bürostandorte wurde auch ein Anteil der Autonutzung von 20 % berücksichtigt. Für alle anderen Büros wird das Auto als Hauptverkehrsmittel angenommen und davon ausgegangen, dass 100 % der Gesamtkilometer mit dem Auto gefahren werden, da dies einen konservativen Ansatz darstellt.

Jede*r Mitarbeiter*in hat Anspruch auf 60 % Homeoffice-Arbeit. Als konservative Annäherung wurde davon ausgegangen, dass jede*r Mitarbeiter*in durchschnittlich drei Tage pro Woche im Büro verbringt. Die Anzahl der berücksichtigten Arbeitswochen betrug 45, da Mitarbeiter*innen im Durchschnitt vier Wochen Urlaub haben, eine Woche krankheitsbedingt ausfallen und in Summe zwei Wochen Feiertage haben. Darüber hinaus wurde die zurückgelegte Strecke verdoppelt, da die Mitarbeiter*innen jeden Tag ins Büro und zurück nach Hause fahren.

Die resultierende Anzahl der Kilometer pro Mitarbeiter*in wird mit dem jeweiligen Emissionsfaktor des zugewiesenen Verkehrsmittels multipliziert. Für die verwendeten Emissionsfaktoren wurden die UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting von 2025 verwendet. Die verwendeten Emissionsfaktoren waren in den Kategorien „Business Travel – Land“ und „WTT – pass vehs & travel – land“ verfügbar. Für die Nutzung des Autos beim Pendeln wurde der Emissionsfaktor für ein durchschnittliches Auto verwendet. Für das Pendeln mit öffentlichen Verkehrsmitteln wurde ein durchschnittlicher Emissionsfaktor verschiedener öffentlicher Verkehrsmittel verwendet. Dafür wurde der Durchschnitt des Faktors für „National rail“ und des Faktors für „Average local bus“ verwendet. Um auch die Upstream-Emissionen, die durch den Betrieb dieser Fahrzeuge verursacht werden, zu berücksichtigen, wurden die WTT(well-to-tank)-Emissionen zu den Verbrennungsemissionen hinzugefügt.

Da sich die Lage der Bürostandorte im Jahresvergleich nicht gravierend ändert und damit die durchschnittlichen Arbeitswege sowie die präferierten Verkehrsmittel größtenteils gleich bleiben werden, wird es als angemessen angesehen, die personenbasierte Berechnung alle drei Jahre zu wiederholen. In den dazwischenliegenden Jahren wird

der Wert basierend auf dem durchschnittlichen Wert pro Pendler auf die aktuelle Anzahl der Mitarbeiter*innen hochgerechnet.

Für dieses Quantifizierungsmodell wird der Großteil der Datenverarbeitung mit MS Excel durchgeführt. Weitere verwendete elektronische Datenverarbeitungs- und Speichersysteme sind myWorkday und Google Maps. myWorkday ist das Personalmanagementsystem von Kapsch TrafficCom, in dem alle Daten zu Mitarbeiter*innen gespeichert sind. Das Personalteam verwendet diese Software, um die Basisdaten zu den Büro- und Wohnorten der Mitarbeiter*innen zu extrahieren und in der Folge die zurückgelegten Entfernungen zu ermitteln. Die Entfernungen werden anonymisiert, bevor sie an das Umweltnachhaltigkeits-Team weitergegeben werden, um die Einhaltung der Datenschutzgesetze zu gewährleisten. Aus myWorkday werden die Daten nur exportiert, ohne Berechnung der Emissionskategorie.

Zur Berechnung der Entfernungen wird die Distance Matrix API der Google-Maps-Plattform verwendet. Es werden nur die Postleitzahlen der Mitarbeiter*innen verwendet, um den Datenschutz zu gewährleisten.

Die **Scope-3-Emissionen der Kategorie 11** (Verwendung verkaufter Produkte) werden auf der Grundlage des Stromverbrauchs von 22 Referenzprojekten in der Betriebsphase berechnet. Die Auswahl der Referenzprojekte erfolgt auf Basis der Kosten für Material und Services sowie sonstiger Betriebskosten. Diese Kosten werden als relevanter Faktor für die Schätzung der Emissionen erachtet, die den Stromverbrauch während der Nutzungsphase von Kapsch TrafficCom abbilden. Die gewählten Referenzprojekte decken rund 55% dieser Kosten ab. Der verbleibende Anteil wurde auf Basis der Kosten hochgerechnet, wobei eine Differenzierung innerhalb der Lösungssegmente Maut und Verkehr vorgenommen wurde. Die Emissionen der Stromverbräuche werden über den globalen Durchschnittsemissionsfaktor für Strom (Quelle: IDEMAT – Electricity General) berechnet.

Die **Scope-3-Emissionen der Kategorie 15** (Investitionen) werden auf Grundlage aller anteiligen Umsätze aus Investitionen und Beteiligungen geschätzt, wie sie im Konzernabschluss ausgewiesen sind. Es werden keine spezifischen Arten von Investitionen ausgeschlossen. Für diese Emissionskategorie wurde ein ausgabenbasiertes Quantifizierungsmodell mit Emissionsfaktoren aus der Emissionsdatenbank Carbonsaver angewendet.

Treibhausgasintensität.

THG-Gesamtemissionen pro Nettoerlös.

	2024/25	2025/26
Umsatzerlöse (in EUR Mio.)	530,3	430,6
THG-Gesamtemissionen (standortbezogen) pro Nettoerlös in tCO ₂ e/EUR	0,000173	0,000170
THG-Gesamtemissionen (marktbezogen) pro Nettoerlös in tCO ₂ e/EUR	0,000173	0,000170

Die Nettoeinnahmen, die zur Ermittlung der Treibhausgasintensität herangezogen werden, entsprechen dem Konzernumsatz, der im >> **Konzernabschluss**, „**Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung**“ angeführt ist. Er beträgt EUR 430,6 Mio. (2024/25: EUR 530,3 Mio.).

2.3 Umweltverschmutzung (ESRS E2).

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wertschöpfungskette	Beschreibung	Maßnahmen
Luftverschmutzung Positive Auswirkung/Chance: Intelligente Verkehrssysteme, wie jene von Kapsch TrafficCom, haben das Potenzial, verkehrsbedingte Luftemissionen (z.B. NO _x , PM ₁₀ , PM _{2,5}) erheblich zu reduzieren. (kurz- bis langfristig)	>>>	Inside-out: Intelligente Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und daraus resultierende Verbesserung des Verkehrsflusses können die Emission von Luftschadstoffen erheblich reduzieren. Durch Mautsysteme kann die Straßenqualität verbessert werden; dadurch wird weniger Treibstoff benötigt, und die durch Verbrennung entstehenden Luftschadstoffe werden reduziert. Zudem kann Bemaufung einen Anreiz für neuere, emissionsärmere Fahrzeuge bieten. (tatsächlich) Outside-in: Fokus auf umweltfreundliche Produkte bietet Geschäftsperspektiven für Kapsch TrafficCom; nachhaltiges Portfolio kann Reputation und dadurch Absatzchancen und Finanzierungsmöglichkeiten positiv beeinflussen.	■ Investition ins Portfolio ■ Nachhaltigkeitskommunikation

 vorgelagerte Wertschöpfungskette (upstream)
KTC im Unternehmen
 nachgelagerte Wertschöpfungskette (downstream)

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung (E2-1).

Das in >> **Abschnitt 2.2 „Klimawandel (ESRS E1)“** beschriebene Konzept „Sustainability Vision“ sieht im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung die Reduktion von Luftemissionen (z.B. NO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) durch das Portfolio vor und adressiert damit die wesentliche positive Auswirkung in diesem Bereich. Dies wird einerseits durch die Verbesserung der Straßenqualität mittels Mauteinnahmen erzielt und andererseits durch die Verbesserung des Verkehrsflusses mit Verkehrsmanagementlösungen, insbesondere durch Demand Management. Zudem können die Lösungen von Kapsch TrafficCom zur Umsetzung von Umweltzonen eingesetzt werden und dadurch den Einsatz von Fahrzeugen mit geringeren Emissionen fördern. Deshalb wird in dem Konzept vorgegeben, Lösungen mit hohem Emissionsreduktionspotenzial (wie z.B. Umweltzonen, Demand Management etc.) zu forcieren. Dieser Teil des Konzeptes findet im Besonderen Anwendung in der nachgelagerten Wertschöpfungskette.

Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung (E2-2).

Da beide Segmente von Kapsch TrafficCom, sowohl Lösungen zur elektronischen Mauterhebung als auch Verkehrsmanagement, zur Reduktion von Luftemissionen beitragen, ist die wesentliche positive Auswirkung und gleichzeitige Chance durch die reguläre Geschäftsaktivität adressiert. Das Unternehmen investiert laufend in die Optimierung der Lösungen, um den Verkehrsfluss weiter zu verbessern und damit Luftemissionen zu reduzieren. Zwei Lösungen sind in Bezug auf deren Potenzial zur Luftemissionsreduktion besonders hervorzuheben:

- Demand Management ermöglicht es, durch intelligente Beeinflussung der Verkehrsnachfrage den Verkehrsfluss zu steuern und somit zu optimieren, wodurch Staus und Emissionen reduziert werden.
- Umweltzonen (Low Emission Zones/Clean Air Zones) können durch dynamische Mautbepreisung umgesetzt werden. Dabei werden Stadtgebiete definiert, die von bestimmten Fahrzeugemissionsklassen nicht oder nur gegen Gebühr befahren werden dürfen.

Die beschriebenen Maßnahmen betreffen durchwegs die nachgelagerte Wertschöpfungskette, ihr Einsatz ist daher abhängig von der in Ausschreibungen definierten Systemausgestaltung der Kunden. Die Lösungen werden laufend in allen Regionen angeboten sowie weiterentwickelt und haben daher keinen definierten Zeithorizont.

Da die Lösungen Teil des Kerngeschäftes sind, fallen keine zusätzlichen signifikanten Kosten für diese Maßnahmen an. Alle Maßnahmen tragen zur Vermeidung von Umweltverschmutzung bei.

Kennzahlen und Ziele.

Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung (E2-3).

Kapsch TrafficCom hat keine Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung definiert. Das Unternehmen sieht die Adressierung der positiven Auswirkung und damit zusammenhängenden Chance durch die Erfüllung des Geschäftsmodells mit den Segmenten Maut und Verkehrsmanagement, die unter anderem nachweislich der Verbesserung der Luftqualität dienen, als ausreichend abgedeckt. Das Unternehmen ist naturgemäß bestrebt, den Umsatz durch die angebotenen Produkte und Dienstleistungen zu steigern.

Die Anschaffungsgründe der Kunden setzen sich aus mehreren Faktoren zusammen. Neben der Verbesserung der Luftqualität zählen dazu auch die Verbesserung des Verkehrsflusses und nicht zuletzt die zusätzliche Einnahmequelle, die dem Allgemeinwohl dient, etwa zur Instandhaltung der Infrastruktur. Zudem wird die Ausgestaltung des Systems in Ausschreibungen der Kunden festgelegt. Systemoptimierungen in Bezug auf die Verbesserung der Luftqualität sind abhängig von den örtlichen Gegebenheiten, der öffentlichen Akzeptanz und dem Verständnis der Preisgestaltung. Sie können somit nur in enger Zusammenarbeit mit dem Kunden nach deren Prioritäten und Anforderungen durchgeführt werden.

Durch dieses Zusammenspiel ist eine einzelne Bemessung des Anteils, zu dem intelligente Verkehrslösungen aus Gründen der Luftqualitätsverbesserung angeschafft und eingerichtet werden, nicht in ein messbares und für das Unternehmen eigenständig erreichbares Ziel formulierbar.

Luftverschmutzung (E2-4).

Bei Kapsch TrafficCom kommt es unverändert zu keinen direkten Emissionen im Bereich des eigenen Betriebs. Kapsch TrafficCom verursacht keine Verschmutzungen von Luft, Wasser und Boden durch den eigenen Betrieb. Im Produktionsprozess werden die Maschinen lediglich elektrisch und/oder pneumatisch betrieben. Der beim maschinellen Lötprozess entstehende Feinstaub wird durch Filter abgeschieden. Zudem bestehen keine unkontrollierten Abflüsse in die Umwelt, wodurch die Verschmutzung von Boden vermieden wird.

2.4 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5).

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wertschöpfungskette	Beschreibung	Maßnahmen
Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung			
Risiko: Disruption der Lieferkette aufgrund Ressourcenknappheit. (kurz- bis langfristig)	<<<	Outside-in: Globale Ressourcenknappheit kann zu erhöhten Kosten für die Beschaffung von Bestandteilen für die Produktion, Lieferausfällen oder Betriebsunterbrechungen führen.	■ Diversifizierung der Lieferkette ■ Infrastrukturreduzierte Lösungen ■ Green Gantry ■ Refurbishment und Reparaturservice ■ Wiederverwendung von Plastikabfällen in der Produktion ■ Langlebige Produkte ■ 2-in-1-Kamera (VDX2i)
Chance: Unterstützung von Kunden bei Ressourceneinsparungen durch umweltfreundliche Lösungen. (kurz- bis langfristig)	>>>	Outside-in: Verbesserter Verkehrsfluss und dadurch reduzierter Treibstoffverbrauch sowie ressourcenschonende Lösungen ermöglichen Kosteneinsparungen für Kunden und Verkehrsteilnehmer. Dies führt zu mehr Ausschreibungen von umweltfreundlichen Verkehrslösungen und damit zu erhöhten Umsätzen und Reputationsverbesserung für Kapsch TrafficCom.	■ Demand Management ■ Verkehrsmanagement ■ Mautlösungen ■ Infrastrukturreduzierte Lösungen ■ Green Gantry ■ Refurbishment und Reparaturservice ■ Umweltschonende Verpackungen ■ Langlebige Produkte ■ 2-in-1-Kamera (VDX2i)
Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen			
Positive Auswirkung/Chance: Ressourceneinsparungen durch die Einführung von Circular-Economy-Prinzipien im Portfoliomanagement und Innovationsprozess. (kurz- bis langfristig)	<<< KTC >>>	Inside-out: Höhere Ressourceneffizienz, z.B. durch Recycling, alternative Energiequellen, längere Lebensdauer etc., schont die Ressourcenquellen. (tatsächlich) Outside-in: Ressourceneffizienz kann die Kosten reduzieren und die Reputation des Unternehmens verbessern. Wiederverwertete oder aufgewertete Produkte ermöglichen Umsatzwachstum und Erhöhung des Marktanteils.	■ Infrastrukturreduzierte Lösungen ■ Green Gantry ■ Refurbishment und Reparaturservice ■ Wiederverwendung von Plastikabfällen in der Produktion ■ Umweltschonende Verpackungen ■ Nachhaltiges Produktdesign (Sustainable Portfolio Guideline) ■ Langlebige Produkte ■ 2-in-1-Kamera (VDX2i)
<<< vorgelagerte Wertschöpfungskette (upstream) KTC im Unternehmen >>> nachgelagerte Wertschöpfungskette (downstream)			

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-1).

Das in >> **Abschnitt 2.2 „Klimawandel (ESRS E1)“** beschriebene Konzept „Sustainability Vision“ sieht im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft die allgemeine Reduktion von Rohstoffen, die Verwendung von nachwachsenden Rohstoffen sowie die langfristige Nutzung von Materialien vor. Dies adressiert die wesentlichen Risiken zur Ressourcenknappheit bzw. zum -verbrauch in der Lieferkette sowie die Chancen und die positive Auswirkung betreffend Ressourceneinsparungen.

Kapsch TrafficCom berücksichtigt beim Produktdesign die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft. Gemäß ihrem Konzept kann dies, soweit möglich, durch die Wiederverwendung bestehender Infrastruktur, das Vorziehen von schlanken Konstruktionen wie Mastlösungen gegenüber Mautbrücken, die Verwendung von Material mit geringerem CO₂-Fußabdruck wie Holz statt Stahl sowie durch die Entwicklung von Produkten mit langer Lebensdauer verfolgt werden. Neben der langen Lebensdauer sind Reparaturfähigkeit und ein hoher Grad an Wiederverwertbarkeit verpflichtende Produktanforderungen. Zudem wird die Abfallhierarchie (Reduzieren, Wiederverwenden, Reparieren, Recyceln) für Hardwareprodukte aus eigener Produktion befolgt.

Das Konzept zielt auf die Reduktion der Nutzung von Primärrohstoffen im Zuge der Gesamtreduktion von Rohstoffen durch die Verwendung von bestehender oder schlanker Infrastruktur ab und betrifft vorrangig die nachgelagerte Wertschöpfungskette in allen Regionen.

Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-2).

Alle identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen können mit dem Hebel der Materialreduktion bzw. -substitution adressiert werden. In diesem Zusammenhang hat Kapsch TrafficCom folgende Maßnahmen gesetzt:

Infrastrukturreduzierte Lösungen (in Umsetzung und wiederkehrend).

Kapsch TrafficCom arbeitet stetig an Innovationen in den Bereichen Maut und Verkehrsmanagement, die die Notwendigkeit von physischer Infrastruktur verringern. Darunter fallen unter anderem die folgenden Lösungen:

- GNSS (Global Navigation Satellite System, Globales Navigationssatellitensystem)-Systeme (wiederkehrende Maßnahme) mit einer reduzierten Anzahl an Mautbrücken. GNSS-Systeme verwenden präzise Satellitenpositionsdaten, die über Mobilfunk an das Zentralsystem kommuniziert werden. Somit können pro Projekt rund 79 % (absoluter Wert 2.400 t Stahl) an Mautbrücken eingespart werden. Im Geschäftsjahr 2025/26 wurde ein landesweites System dieser Art in Litauen beauftragt. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass GNSS-basierte Lösungen projektspezifische Herausforderungen mit sich bringen (u. a. in Bezug auf Systemkomplexität und Betriebsanforderungen), weshalb ihr Einsatz jeweils im Einzelfall entschieden wird.
- Smartphone-App (wiederkehrende Maßnahme), die On-Board Units ersetzt. Das Mautsystem in Litauen kombiniert das GNSS-System mit der Smartphone-App. Dadurch entfällt die Produktion von rund 5.360.000 On-Board Units, was einer Einsparung von insgesamt etwa 220 t Material entspricht.
- Lean-Roadside-Lösung (wiederkehrende Maßnahme), die den Neubau von Mautbrücken durch Verwendung von Bestandsinfrastruktur oder Mautmasten vermeidet. Durch die Vermeidung des Neubaus von Mautbrücken aus Stahl mittels Verwendung von Bestandsinfrastruktur werden je Brücke rund 4 t Stahl sowie weitere projektspezifische Materialien eingespart. Der Neubau eines Mautmastens spart gegenüber dem Neubau einer Mautbrücke rund 3,5 t Stahl ein. Ein Projekt in der Schweiz wurde im Geschäftsjahr 2025/26 mit Bestandsmautbrücken in Betrieb genommen und wird im Geschäftsjahr 2026/27 mit 49 Mautmasten erweitert. Insgesamt können somit in der Schweiz rund 370 t Stahl durch die Verwendung von Bestandsmautbrücken und Mautmasten eingespart werden.

Refurbishment-Service (wiederkehrende Maßnahme).

Die elektronischen Bauteile in den On-Board Units halten in der Regel deutlich länger als ihre übliche Gesamtlebensdauer. Für das Kernprodukt TRP-4010 ist zum Beispiel oft nach mehr als sieben Jahren Betrieb die Batterie der begrenzende Faktor. Deshalb erhalten die Produkte mit der Refurbishment-Initiative auf Kundenwunsch ein zweites Leben. Bei der Aufarbeitung von On-Board Units wird die Elektronik wiederverwendet, Gehäuse und Batterie werden erneuert. Die überholten Produkte werden vor der Rückgabe an den Kunden einer Qualitätsprüfung unterzogen. Damit können pro wiederverwerteter DSRC (Dedicated Short-Range Communications, drahtlose Kurzstreckenkommunikation) On-Board Unit mindestens 2 g Elektronikbauteile wiederverwendet werden. Für GNSS On-Board Units können je überholter Einheit 85 g Elektronikbauteile wiederverwendet werden. Im Geschäftsjahr 2025/26 wurden insgesamt rund 68.000 On-Board Units wiederverwertet. Dies entspricht einer Gesamteinsparung von 2,4 t an Elektronikbauteilen.

Green Gantry (wiederkehrende Maßnahme).

Mautbrücken verursachen aufgrund ihres Ressourcenverbrauchs einen erheblichen Anteil des Umwelteinflusses einer Mautlösung. Konventionelle Lösungen sind vorwiegend aus Stahl oder Aluminium gefertigt. Um den Umwelteinfluss dieser Produkte zu reduzieren, hat Kapsch TrafficCom eine Lösung erarbeitet, in der diese Materialien so weit wie möglich durch das nachwachsende Material Holz ersetzt werden. Je Green Gantry können, verglichen mit einer konventionellen Mautbrücke aus Stahl, 3 t Stahl eingespart werden. Im Geschäftsjahr 2025/26 wurde keine neue Green Gantry in Auftrag gegeben.

Die beschriebenen Maßnahmen betreffen durchwegs die nachgelagerte Wertschöpfungskette, ihr Einsatz ist daher abhängig von Kundenanforderungen und darin definierten Systemausgestaltungen. Alle Maßnahmen werden global angewandt. Die Lösungen werden laufend angeboten und weiterentwickelt. Sie haben daher keinen definierten Zeithorizont. Im Berichtszeitraum sind keine signifikanten Kosten für diese Maßnahmen angefallen. Die infrastrukturreduzierten Lösungen sind Teil des Kerngeschäftes, weshalb keine zusätzlichen signifikanten Kosten für diese Maßnahme in Umsetzung angefallen sind.

Kennzahlen und Ziele.

Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-3).

Im Zusammenhang mit dem Nachhaltigkeitskonzept „Sustainability Vision“ und den bestehenden Maßnahmen sowie dem Ziel zur Reduktion des CO₂-Fußabdrucks erachtet Kapsch TrafficCom auch Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft als berücksichtigt und hat daher keine zusätzlichen Ziele gesetzt. Die Wirksamkeit des Konzeptes in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wird im Zuge einer laufend aktualisierten Bewertung der Umweltauswirkungen des Unternehmensportfolios nachverfolgt. Dort sind Klimarisiken und -chancen entlang der Wertschöpfungskette gesammelt und, soweit bereits vorhanden, neuen Aktivitäten und Produktentwicklungsinitiativen zugeordnet. Diese sind anhand ihres Auswirkungsgrades und ihrer Wahrscheinlichkeit qualitativ bewertet und werden in einem „Kanban Board“, in dem die aktuellen Tätigkeiten den jeweiligen Hauptansprechpartnern aus den Abteilungen (z.B. Produktmanagement, Innovation, Produktion, Umweltnachhaltigkeit) zugeteilt sind, beobachtet.

Im Geschäftsjahr 2025/26 gab es allerdings ein Ziel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft für die variable Vorstandsvergütung. Dieses Ziel sah eine Steigerung der Anzahl generalüberholter (refurbished) On-Board Units um 30 % im Vergleich zum Vorjahr vor. Das Ziel wurde nicht erreicht.

Ressourcenzuflüsse (E5-4).

Im Folgenden werden die Materialien sowie Maschinen, die für die Produktion benötigt werden, beschrieben. Da es sich unter anderem um Spezialmaschinen handelt, werden auch Details zum Produktionsprozess beschrieben, um ein besseres Verständnis zu ermöglichen.

Die tangiblen Produkte von Kapsch TrafficCom umfassen vorwiegend elektronische Komponenten und Geräte. Dabei handelt es sich um diverse Telekommunikationsgeräte, Kameras sowie Kabel. Für die Produktion dieser Produkte werden hauptsächlich die folgenden Halberzeugnisse verwendet, die in der vorgelagerten Wertschöpfungskette als Materialzuflüsse angeschafft werden:

- Leiterplatten
- Oberflächenmontierte Bauteile (z.B. Integrated Circuits (ICs), Dioden, Kondensatoren, Resistoren, Transistoren)
- Batterien
- Akkus
- Kabel
- Gehäuseteile (z.B. aus Aluminium, Kunststoff)
- Diverse Module (z.B. Sendermodule, Kameramodule, GSM-Module)
- Metallhalterungen (z.B. aus Stahl)
- Verpackungsmaterialien (Außenverpackung vorwiegend auf Papierbasis, Innenverpackung teilweise Kunststoff (z.B. Styropor))

Seltenerdmetalle als Rohstoff sowie Wasser sind als Ressourcenzuflüsse nicht wesentlich. Seltenerdmetalle sind teilweise Bestandteil der oben genannten Halberzeugnisse. Diese inkludieren allerdings keine Produkte, die typischerweise einen hohen Anteil an Seltenerdmetallen verwenden. Zum Beispiel benötigen Leiterplatten, eines der wesentlichsten Halberzeugnisse für die Produktion von Kapsch TrafficCom, Seltenerdmetalle nur in einem zu vernachlässigbaren Ausmaß. Wasser wird im Produktionsverfahren nicht benötigt.

Kapsch TrafficCom hat zwei Produktionsstandorte, einen in Wien (Österreich) und einen in Mississauga (Kanada). Die Gebäude sind jeweils gemietet und bestehen aus einer oder mehreren Hallen sowie Büroräumen. In diesen Gebäuden werden vorwiegend reguläre Büromöbel wie z.B. Schreibtische verwendet. Das Unternehmen verfügt lediglich über einen Lastkraftwagen sowie einen Pick-up-Truck für Transporttätigkeiten. Daher wird der Großteil der Transporte an externe Speditionen ausgelagert.

Maschinen.

Für die Produktion der Geräte und Komponenten werden diverse Maschinen benutzt, insbesondere Schwermaschinen zur automatischen Leiterplattenbestückung. Diese bestücken die Leiterplatten mit den notwendigen elektronischen oberflächenmontierten Bauteilen sowie Komponenten und stellen in mehreren Schritten fertig bestückte Leiterplatten her. Diese Maschinen werden z.B. für die automatische Bestückung der Leiterplatten der On-Board

Unit TRP-4010 – ein Massenprodukt – verwendet, aber auch für die Herstellung der Leiterplatten größerer Produkte wie etwa straßenseitiger Ausstattung. Von diesen Maschinen werden drei in Wien und zwei in Mississauga genutzt. Bei gewissen Produkten muss die Leiterplattenbestückung halbautomatisch erfolgen. Das ist besonders bei größeren Produkten der Fall, wenn die Leiterplatten nicht in der zuvor beschriebenen automatischen Maschine bearbeitet werden können. Dafür werden Wellenlötanlagen (schwere Maschinen) genutzt, mit denen die Mitarbeiter*innen den Lötvorgang durch manuelle Bedienung schrittweise ausführen können. Von diesen halbautomatischen Lötanlagen sind zwei Stück in Gebrauch.

Zudem verfügt die Produktion über drei vollautomatische Produktionsanlagen zur Fertigung der TRP-4010. Diese Maschinen produzieren aus den Einzelkomponenten – Leiterplatte, Batterie und Gehäuse – die fertigen On-Board Units. Im Zuge dessen wird die Batterie von einer Laserlötanlage mit der Leiterplatte verlötet, mit dem Gehäuse zusammengefügt und danach die Seriennummer gelasert. Abschließend legt die Produktionsanlage die Produkte in die geeignete Verpackung. Bei anderen On-Board-Unit-Typen wird die Batterie halbautomatisch mit einer selektiven Lötanlage angebracht. Davon sind eine in Wien und zwei in Mississauga in Gebrauch. Bei diesen On-Board Units wird nach der halbautomatischen Batterieeinlötlung das Produkt in einer manuellen Produktionslinie zusammengebaut. Danach werden die gefertigten Produkte in Testanlagen (Schwermaschinen) auf deren Leistungsfähigkeit geprüft. Davon sind über zehn in Verwendung. Um die Seriennummer am Produkt anzubringen, werden automatische Etikettiermaschinen (mittelschwere Maschinen) verwendet. In Mississauga werden auf Kundenwunsch zudem On-Board Units teilweise in Einzelhandelsverpackungen abgepackt. Dazu verfügt das Unternehmen über drei Verpackungsmaschinen (mittelschwere Maschinen).

Die Montage der straßenseitigen Produkte erfolgt manuell. Dabei werden vor allem Drehmomentschrauber sowie andere Standardwerkzeuge (leichte Maschinen) verwendet. Um die Qualität und Leistung jedes Produktes sicherzustellen, werden zudem spezialisierte System- und Funktionstests durchgeführt. Dafür werden spezielle Prüfinstrumente (mittelschwere Maschinen) verwendet. Für alle straßenseitigen Produkte werden die zugehörigen Kabel größtenteils im Unternehmen produziert. Dafür werden Kabelkonfektionierungsmaschinen verwendet (leichte Maschine).

Andere Ressourcenzuflüsse.

Die IT-Ausstattung in der Produktion besteht vorwiegend aus Standcomputern, um die Maschinen zu konfigurieren und zu überwachen. Im Lager werden darüber hinaus diverse Stapler, Handhubwagen sowie Palettenwickelmaschinen verwendet. Um die Lagerorganisation so effizient wie möglich zu gestalten, sind Lean-Lifte und ein Bauteilzähler im Einsatz. Diese Maschinen entsprechen handelsüblichen Logistikmaschinen ihrer Kategorie und bestehen deshalb aus Stahl, diversen Kunststoffen (besonders für die Reifen) sowie diversen Elektronikbauteilen.

Das Gesamtgewicht der Materialzuflüsse für die Herstellung der Produkte und Lösungen von Kapsch TrafficCom betrug im Geschäftsjahr 2025/26 3.012 t (2024/25 neu berechnet: 3.023 t, 2024/25 ausgewiesen: 5.194 t), 88,0 % (2024/25 neu berechnet: 93,4 %, 2024/25 ausgewiesen: 90,8 %) dieser Materialzuflüsse sind technische Materialien, 12,0 % (2024/25 neu berechnet: 11,5 %, 2024/25 ausgewiesen: 9,2 %) biologische Materialien. Die biologischen Materialien betreffen ausschließlich Verpackungsmaterialien.

Das anteilige Gewicht der wiederverwendeten oder recycelten Sekundärkomponenten sowie der sekundären Zwischenprodukte und sekundären Materialien, die zur Herstellung der Produkte und Dienstleistungen des Unternehmens verwendet wurden, wurde im Geschäftsjahr 2025/26 erstmals anhand der Angaben der 3,7 % der Top-Lieferanten (2024/25 3,6 %, im Bericht 2024/25 nicht ausgewiesen) nach Einkaufsvolumen berechnet. Der Anteil beträgt 35,2 % (2024/25 32,9 %, im Bericht 2024/25 nicht ausgewiesen) und entspricht im Berichtsjahr 1.059 t (2024/25 995 t, im Bericht 2024/25 nicht ausgewiesen). Die Daten der Top-Lieferanten werden im Dreijahresintervall angefragt.

Das Refurbishment des On-Board-Unit-Typs TRP-4010 ist durch den operativen Vorgang der Herstellung eine Dienstleistung. Kunden können das Refurbishment-Service nur für deren eigene gebrauchte On-Board Units erhalten. Das heißt, die gebrauchten On-Board Units bleiben im Besitz des Kunden. Sie werden nicht als Materialzufluss von Kapsch TrafficCom angeschafft und nicht als Materialzufluss zur Produktion von Produkten gehandelt.

Die Datenbasis für das Gesamtgewicht der Ressourcenzuflüsse stammt analog zur Datenbasis zur Angabe der Scope-3-Emissionen Kategorie 1 aus der zentralen konsolidierten Auswertung aller Materialeinkäufe der Supply Chain Tools der Gesellschaften. Durch eine Verknüpfung mit den Finanzeinkaufsdaten wird sichergestellt, dass nur Materialien, die im Berichtsjahr eingelangt und bezahlt wurden, berücksichtigt sind. Die Materialeinkäufe werden entlang der in den Supply Chain Tools etablierten internen Kategorisierung nach Produktlinien mit deren Gesamtgewicht ausgewertet. Die Hochrechnung der Materialeinkäufe ohne zugewiesenes Gewicht erfolgt produktlinienspezifisch und orientiert sich am Verhältnis von Gewicht zu Beschaffungswert von vergleichbaren Materialien. Auf diese Weise

werden unterschiedliche Materialcharakteristika berücksichtigt. Das ausgewiesene Gesamtgewicht der Materialzuflüsse setzt sich somit aus direkt erfassten Materialgewichten und ergänzend abgeleiteten Anteilen zusammen, die auf Basis der Durchschnittsgewichte hochgerechnet wurden..

Diese Kennzahlen werden im Jahresvergleich überprüft, um zu sehen, wie effektiv die Maßnahmen des Unternehmens zur Kreislaufwirtschaft sind. Eine Verbesserung sollte beobachtet werden, sobald die Maßnahmen greifen. Außer der des Wirtschaftsprüfers wurde keine zusätzliche Validierung der Kennzahl durch eine externe Stelle durchgeführt.

Ressourcenabflüsse (E5-5).

Produkte und Materialien.

Das Portfolio von Kapsch TrafficCom gliedert sich in Produktfamilien, die den Segmenten Maut und Verkehrsmanagement zugeordnet sind. Die Kurzbeschreibungen der Software- und Hardware-Produktfamilien befinden sich im >> *Lagebericht, Kapitel 1.1.2 „Marktdefinition und Lösungen“*. Alle Produktfamilien – auch die nicht-tangiblen, die einen großen Anteil an den Geschäftsaktivitäten von Kapsch TrafficCom haben – werden gemäß Kreislaufprinzipien, insbesondere hinsichtlich Ressourcensparsamkeit, entwickelt und produziert.

Haltbarkeit, Wiederverwendbarkeit und Recycling.

Kapsch TrafficCom berücksichtigt beim Produktdesign die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft, wie es in der Sustainability Vision festgehalten ist. Die Produkte sind langlebig und wiederverwendbar, indem Verschleiß, Abnutzung und Korrosion reduziert werden. Auch bestehende Infrastrukturen werden wiederverwendet, um den Bedarf an neuen Materialien zu minimieren.

Die Produkte sind leicht reparierbar und demontierbar, da standardisierte Komponenten und reversible Verbindungstechnologien, wie Schrauben, verwendet werden. Teile, die gereinigt oder ausgetauscht werden müssen, sind leicht zugänglich, und für die Demontage werden universelle Werkzeuge verwendet.

Materialien mit geringerem CO₂-Fußabdruck, wie Holz anstelle von Stahl, werden bevorzugt, soweit dies auch dem Kundenwunsch entspricht. Technische Konzepte ermöglichen eine Kreislaufwirtschaft, indem mehrere Funktionen in einem Gerät integriert und recycelbare Materialien verwendet werden.

Der Stromverbrauch während der Nutzungsphase wird durch intelligentes Design der Produkte, wenn möglich, minimiert. Kapsch TrafficCom folgt der Abfallhierarchie: Reduzieren, Wiederverwenden, Reparieren, Recyceln. Produkte sollen so entwickelt werden, dass sie leicht in deren Einzelmaterialien zerlegt und recycelt werden können. Zudem unterstützt die modulare Bauweise der Produkte deren Reparierbarkeit.

Mit diesen Maßnahmen gestaltet Kapsch TrafficCom ihre Produkte entlang der gesamten Wertschöpfungskette nachhaltig und leistet damit einen Beitrag zu einer kreislaforientierten Wirtschaft. Diese Prinzipien fließen über ein zentrales „Requirements Repository“ mit detaillierten nachhaltigen Anforderungen an Produkte in jede Produktentwicklung ein. Der Produktmanager evaluiert für das jeweilige Produkt die Machbarkeit jeder Anforderung und implementiert sie, wenn möglich, im Verlauf des Entwicklungsprozesses.

In Bezug auf Verpackungsmaterial hat Kapsch TrafficCom im Geschäftsjahr 2024/25 damit begonnen, herkömmliche Plastikverpackungen (Polystyrene (PS), Extruded polystyrene (EPS), Polyethylene (PE)) mit Verpackungen aus Formfaser sowie Monoverpackungen aus Papier zu ersetzen. Diese weisen nicht nur einen geringeren CO₂-Fußabdruck, sondern auch einfachere Recyclingmöglichkeiten auf.

Reparierbarkeitsgrad.

Alle Kapsch TrafficCom Produkte sind grundsätzlich reparierbar. Sie entsprechen der Richtlinie „Green Portfolio“, die unter anderem bewährte Methoden aus internen und externen Quellen zum Design von Produkten mit hoher Reparierbarkeit enthalten. Die Produkte werden vom Kunden an den jeweiligen Produktionsstandort retourniert. Im Werk wird die Fehlerursache analysiert, und die schadhaften Teile werden ersetzt.

Bedeutung des Reparierbarkeitsgrades:

■ Hoch – Wiederverwendbarkeit durch Refurbishment

Alle On-Board Units erfüllen fast alle Reparierbarkeits-Anforderungen der Guideline „Green Portfolio“. Für alle On-Board Units ist ein Refurbishment-Service verfügbar. Im Rahmen des Refurbishment muss abge-

sehen vom defekten Teil auch das Gehäuse ersetzt werden. Am Produktionsstandort wird nach einem Funktionstest die Elektronik von On-Board Units mit einer neuen Batterie und einem neuen Gehäuse ausgestattet.

■ Sehr hoch – maximale Reparierbarkeit

Alle Produkte sind modular aufgebaut und erfüllen die Reparierbarkeits-Anforderungen der Guideline „Green Portfolio“. Ein defektes Hardwaremodul eines Produktes (ausgenommen sind nur On-Board Units) kann am Produktionsstandort entweder repariert oder ersetzt werden. Softwarefehler können über ein Software-Update behoben werden.

Produktfamilie	Erwartete Haltbarkeit ¹⁾	Reparierbarkeitsgrad
Mautprodukte.		
915 MHz On-Board Unit	10 Jahre	Hoch
5.8 GHz CEN DSRC On-Board Unit	5-10 Jahre	Hoch
GNSS & 5.8 GHz CEN DSRC On-Board Unit	5-10 Jahre	Hoch
915 MHz Roadside Unit	15-20 Jahre	Sehr hoch
5.8 GHz CEN DSRC Roadside Unit	15-20 Jahre	Sehr hoch
Video Roadside Unit (inkl. DLVP Tolling)	10-20 Jahre	Sehr hoch
Verkehrsmanagementprodukte.		
EcoTrafIX™ (ETX) Controller	15-20 Jahre	Sehr hoch
C-ITS-Produkte.		
5.9 GHz Connected Vehicle (C-ITS) On-Board Unit	5-10 Jahre	Hoch
5.9 GHz Connected Vehicle (C-ITS) Roadside Unit	10-15 Jahre	Sehr hoch

¹⁾ Die erwartete Haltbarkeit entspricht der durchschnittlichen Haltbarkeit für vergleichbare Produkte in der Branche.

Der recycelbare Anteil in den Produkten beträgt 77,8 % (2024/25: 74,2 %), der recycelbare Anteil in den Produktverpackungen beträgt 95,9 % (2024/25: 90,1 %).

Berechnungsmethoden.

In den Berechnungen wurden die Recyclingraten der letzten drei Jahre des Entsorgers der Produktionsanlage des On-Board-Unit-Typs TRP-4010 in Wien sowie öffentliche Quellen berücksichtigt und gemäß den Produktmengen im Umlauf angewandt. 97 % der produzierten Produkte am Standort Wien sind TRP-4010. Die Auswertung für TRP-4010 ist somit repräsentativ für die gesamte Produktion in Wien. Für Mississauga wird der gleiche Ansatz auf Basis des Produktes TRP-8200 angewandt. Der Anteil von produzierten TRP-8200 an der Gesamtproduktion in Mississauga beträgt 84 %. Die Auswertung für TRP-8200 ist somit repräsentativ für die gesamte Produktion in Mississauga.

Es gilt jedoch zu bedenken, dass die tatsächliche Recyclingfähigkeit stark vom Land bzw. von der Einrichtung des Recyclingunternehmens sowie von Präferenzen der Abnehmer der recycelten Materialien abhängt. So kommen geografisch große Schwankungen in der Recyclingfähigkeit zustande, obwohl das Material ident bleibt.

Details zur Reparierbarkeit sind oben dargestellt. Die Bewertung der Lebensdauer von Kapsch TrafficCom Produkten wurde durch die jeweiligen Produktmanager vorgenommen und basiert auf Erfahrungswerten. Die Bewertung der Lebensdauer von vergleichbaren Produkten auf dem Markt wurde ebenso vorgenommen. Außer der des Wirtschaftsprüfers wurde keine zusätzliche Validierung der Kennzahlen zu Recyclingfähigkeit, Reparierbarkeit sowie Lebensdauer durch eine externe Stelle durchgeführt.

3 Sozialinformationen.

3.1 Arbeitskräfte des Unternehmens (ESRS S1).

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wert-schöpf-fungskette	Beschreibung	Maßnahmen
Arbeitsbedingungen > Sichere Beschäftigung			
Positive Auswirkung: Sichere Arbeitsplätze aufgrund langjähriger Beständigkeit des Unternehmens. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Kapsch TrafficCom ist ein langjährig etabliertes Familienunternehmen mit globaler Reichweite, das in internationalen Projekten tätig ist. Der stabile und kontinuierliche Fluss von Projekten sorgt für gesicherte Arbeitsplätze. (tatsächlich)	- Laufende Projektgewinne - Langfristige Anstellung von Mitarbeiter*innen
Negative Auswirkung: Befristete Arbeitsverhältnisse aufgrund des Projektgeschäftes. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Wenngleich Kapsch TrafficCom generell eine langfristige Beschäftigung anstrebt, ist es aufgrund des projektbezogenen Charakters des Geschäftsmodells möglich, dass Mitarbeiter*innen nur für die Dauer von Projekten eingestellt werden. (tatsächlich)	- Wiedereinstellung von Mitarbeiter*innen für neue Projekte - Unterstützung bei der Arbeitsvermittlung
Chance: Verbesserung der Mitarbeiterqualifikationen durch Schulungen in neuen, aufstrebenden Technologien. (mittel- bis langfristig)	KTC >>>	Outside-in: Langfristige Zuwächse und Gewinne bei Produktivität, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit.	- Kontinuierliche Identifizierung von Schulungsbedarf - Zusammenarbeit mit Bildungseinrichtungen und Partnern
Arbeitsbedingungen > Arbeitszeit			
Negative Auswirkung: Überlastung an Projektmeilensteinen. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Hoher Arbeitsaufwand und Druck vor bestimmten Projektmeilensteinen können zu Überlastungen der Mitarbeiter*innen durch lange Arbeitszeiten führen. (potenziell)	- Zielgerichtete Ressourcenplanung - Zusätzliches Personal
Arbeitsbedingungen > Sozialer Dialog			
Chance: Partizipative Entscheidungen durch sozialen Dialog zwischen Arbeitgeberin und Arbeitnehmer*innen. (kurz- bis langfristig)	KTC	Outside-in: Positive Auswirkungen auf Produktivität und Unternehmenskultur, stärkere Anziehung und Bindung von Talenten, geringere Rekrutierungskosten.	- Initiativen für sozialen Dialog - People Strategy
Arbeitsbedingungen > Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben			
Positive Auswirkung: Gesunde Work-Life-Balance. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Hohe Mitarbeiterzufriedenheit durch Work-Life-Balance-Initiativen. (tatsächlich)	- Flexible Arbeitsmodelle - Homeoffice - Urlaubsangebote
Arbeitsbedingungen > Gesundheitsschutz und Sicherheit			
Negative Auswirkung: Arbeitsunfälle von Mitarbeiter*innen. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Negative Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeiter*innen infolge von Arbeitsunfällen. (potenziell)	- Interne und externe Programme zur Gesundheitsförderung und Prävention - Strukturiertes Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz basierend auf dem Standard ISO 45001:2018
Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle > Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit			
Negative Auswirkung: Mitarbeiter*innen könnten ungerecht bezahlt werden. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Ungerechte Bezahlung kann Auswirkungen auf die finanzielle Situation und psychische Gesundheit der Mitarbeiter*innen haben. (potenziell)	Gehaltsbandbreitenmodell

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wertschöpfungskette	Beschreibung	Maßnahmen
Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle > Schulungen und Kompetenzentwicklung			
Positive Auswirkung: Kompetenzentwicklung und -stärkung der Mitarbeiter*innen. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Durch individuelle Weiterbildungsmöglichkeiten können die Mitarbeiter*innen ihre Fähigkeiten ausbauen, gegebenenfalls Qualifikations-/Wissenslücken schließen, die sie benachteiligen könnten (z.B. Sprachbarriere), und somit einen höheren Stellenwert auf dem Markt erreichen. (potenziell)	■ Kontinuierliche Identifizierung von Schulungsbedarf ■ Zusammenarbeit mit Bildungseinrichtungen und Partnern
Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle > Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen			
Positive Auswirkung: Chancengleichheit und Vielfalt. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Mitarbeiter*innen erleben Vielfalt im Unternehmen und Chancengleichheit durch Inklusion von Menschen mit Behinderungen. (tatsächlich)	■ People Strategy ■ Responsible Annotation Team
Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle > Vielfalt			
Positive Auswirkung/Chance: Vielfalt durch Diversitätsinitiativen und Beschäftigung von Mitarbeiter*innen mit unterschiedlichen Kulturen, Orientierungen und Hintergründen. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Mitarbeiter*innen erleben Chancengleichheit sowie Diversität und Inklusion, welche zur Unternehmenskultur beitragen. (tatsächlich) Outside-in: Stärkere Anziehung und Bindung vielfältiger Talente, positive Auswirkungen auf Unternehmenskultur und Innovation.	■ People Strategy
Sonstige arbeitsbezogene Rechte > Datenschutz			
Negative Auswirkung: Mitarbeiter*innen erleben Verletzung der Privatsphäre durch Datenschutzverletzungen. (kurz- bis langfristig)	KTC	Inside-out: Verletzung der Privatsphäre aufgrund falscher Verarbeitung von personenbezogenen Daten oder geringer Sicherheitsvorkehrungen. (potenziell)	■ Strikte Datenschutzrichtlinien ■ Kontinuierliche Überprüfung und Schulungen

<<< vorgelagerte Wertschöpfungskette (upstream)
KTC im Unternehmen
 >>> nachgelagerte Wertschöpfungskette (downstream)

Strategie.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (ESRS 2 SBM-3).

Im Rahmen des ESRS-Reportings werden die Auswirkungen des Geschäftsmodells und der Strategien von Kapsch TrafficCom auf Umwelt, Gesellschaft und Mitarbeiter*innen sowie deren Wechselwirkungen untereinander analysiert. Die tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen stehen dabei in engem Zusammenhang mit der Strategie und dem Geschäftsmodell des Unternehmens. Negative Auswirkungen ergeben sich insbesondere aus dem projektorientierten Geschäft, etwa durch Überlastung von Mitarbeiter*innen oder Gefährdung beim Arbeiten auf oder neben Straßen. Diese negativen Auswirkungen sind als systemische Auswirkungen einzuordnen. Positive Auswirkungen hingegen entstehen durch die People Strategy und Gesundheitsförderprogramme, die gleichzeitig dazu beitragen, diesen Herausforderungen entgegenzuwirken und Anpassungen zu ermöglichen. Die Strategie wurde im Rahmen eines Co-Creation-Prozesses entwickelt, sodass die Bedürfnisse der Mitarbeiter*innen aktiv berücksichtigt und in die Gestaltung eingebunden wurden.

Kapsch TrafficCom hat keine wesentlichen Risiken im Zusammenhang mit den eigenen Arbeitskräften identifiziert, sondern nur Chancen, die mit den strategischen Subthemen Vielfalt, sozialer Dialog und Qualifikation zusammenhängen.

Es wurden alle Arbeitskräfte von Kapsch TrafficCom in die Wesentlichkeitsanalyse und die Angaben gemäß ESRS 2 miteinbezogen. Zum Bilanzstichtag 31. März 2026 waren in der Kapsch TrafficCom Group 2.717 (31. März 2025: 3.041) Personen beschäftigt, darunter Angestellte, Arbeiter*innen, Lehrlinge und Trainees. Das Tätigkeitsfeld der Angestellten ist vorwiegend kaufmännisch, während Arbeiter*innen manuelle und maschinelle Tätigkeiten ausüben. Trainees sind Hochschulabsolvent*innen, die im Rahmen strukturierter Traineeprogramme vier Abteilungen durchlaufen und dort jeweils verschiedene Tätigkeitsfelder kennenlernen. Lehrlinge absolvieren eine duale Ausbildung, die sich aus praktischer Arbeit im Betrieb in unterschiedlichen Abteilungen und theoretischem Unterricht in der Berufsschule zusammensetzt. Leiharbeiter*innen sind bei einem Personaldienstleister angestellt und werden zeitlich befristet eingesetzt.

Die Geschäftstätigkeit von Kapsch TrafficCom ist zu einem Großteil gekennzeichnet von globalem Projektgeschäft. Damit verbunden sind mögliche negative Auswirkungen, wie befristete Arbeitsverhältnisse oder hohe Arbeitsintensität an Projektmeilensteinen. Durch internationale Teams, unterschiedliche Gesetzgebungen und Sozialsysteme (Versicherung, Gehaltsberechnungen etc.) könnten sich Mitarbeiter*innen im Vergleich zu anderen ungerecht bezahlt fühlen. Negative Auswirkungen durch eine potenzielle Verletzung der Privatsphäre aufgrund falscher Verarbeitung von personenbezogenen Daten wurden ebenfalls als wesentlich identifiziert. Kapsch TrafficCom ist sich dieser Auswirkungen bewusst und steuert mit entsprechenden Konzepten und Initiativen gegen.

Ebenso ist die Geschäftstätigkeit gemeinsam mit bestehenden Konzepten und Initiativen mit wesentlichen positiven Auswirkungen für die Arbeitskräfte verbunden. Insbesondere die People Strategy, die in den vergangenen Jahren ausgearbeitet und implementiert wurde, unterstützt und verstärkt diese. Die positiven Auswirkungen, wie sichere Arbeitsplätze aufgrund langjähriger Beständigkeit des Unternehmens, Work-Life-Balance, Kompetenzentwicklung und -stärkung der Mitarbeiter*innen, Vielfalt im Unternehmen und Chancengleichheit durch Inklusion von Menschen mit Behinderungen, betreffen alle Arbeitskräfte (Angestellte, Arbeiter*innen, Lehrlinge und Trainees) des Unternehmens. Leiharbeiter*innen und externe Mitarbeiter*innen sind von den Maßnahmen der People Strategy nicht umfasst.

Der Fokus auf Themen wie Qualifikation, sozialer Dialog und Vielfalt der Arbeitskräfte bringt auch wesentliche Chancen für Kapsch TrafficCom mit sich. Durch gezielte Kompetenzentwicklung und -stärkung neuer, aufstrebender Technologien ergibt sich die Chance der Verbesserung der Mitarbeiterqualifikationen in diesem Bereich. Kritische Positionen werden im Unternehmen als solche identifiziert und in myWorkday als Personaldatenbank hinterlegt, um besonders relevante Kompetenzen für den Unternehmenserfolg zu schützen. Partizipative Entscheidungen zwischen Arbeitgeberin und Arbeitnehmer*innen können zu höherer Mitarbeiterzufriedenheit führen, und letztlich kann Vielfalt der Arbeitskräfte die Unternehmenskultur sowie die Attraktivität für Talente beeinflussen. Es wurden keine wesentlichen Risiken im Zusammenhang mit den eigenen Arbeitskräften festgestellt. Die wesentlichen Chancen für Kapsch TrafficCom beziehen sich nicht nur auf einzelne Gruppen, sondern auf alle Mitarbeiter*innen des Unternehmens.

Kapsch TrafficCom ist nicht in Bereichen oder geografischen Gebieten tätig, in denen ein erhebliches Risiko von Zwangs- oder Pflichtarbeit besteht. Daher ist dieses Risiko in der eigenen Belegschaft und in den verschiedenen Betriebsbereichen entweder gar nicht vorhanden oder äußerst gering und die Einhaltung ethischer Arbeitspraktiken und -vorschriften gewährleistet. Das Gleiche gilt für Kinderarbeit.

Durch das globale Projektgeschäft von Kapsch TrafficCom können insbesondere Mitarbeiter*innen, die direkt in Projektteams mitarbeiten, besonders an Projektmeilensteinen oder Fertigstellungs- und Übergabeterminen zeitweise von Überlastung gefährdet sein. In den beiden Produktionsstätten in Österreich und Kanada sowie auch für Mitarbeiter*innen, die in Projekten, auf und neben Straßen oder Baustellen arbeiten, gelten zwar gesetzlich strenge Regeln zur Arbeitssicherheit, dennoch können Arbeitsunfälle von Mitarbeiter*innen nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Das Verletzungsrisiko in der Produktion ist gering, da es sich um eine Leiterplattenfertigung und Assemblierung handelt. Minimales Risiko besteht durch unsachgemäße Bedienung von Maschinen, Stolpern und Heben von Lasten. Die Mitarbeiter*innen werden fortlaufend entsprechend unterwiesen und erhalten, wo definiert, die entsprechende Schutzausrüstung (Persönliche Schutzausrüstung, PSA). Gleiches gilt für die Mitarbeiter*innen, die in Projekten, auf Baustellen und/oder neben und auf Straßen (Gantries, bei Masten, an/mit Ampelanlagen) arbeiten. Auch hier werden alle Risiken und Gefährdungen evaluiert, Mitarbeiter*innen laufend unterwiesen und trainiert sowie auch entsprechende PSA definiert und zur Verfügung gestellt.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens (S1-1).

People Strategy.

Die globale Personalstrategie von Kapsch TrafficCom, die ausschließlich für die eigenen Mitarbeiter*innen gilt, beruht auf vier Säulen:

- Karriereentwicklung
- Flexibles Arbeiten
- Gesamtvergütung
- Lernerfahrung

So fördert Kapsch TrafficCom eine dynamische und wachstumsorientierte Unternehmenskultur (siehe auch >> **Abschnitt 4.1 „Unternehmensführung (ESRS G1)“** unter „Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur“). Inhaltlich ist die globale Personalleitung verantwortlich, die Freigabe erfolgt durch den Vorstand. Flexible Arbeitsmodelle, Arbeitszeitmodelle und kollaborative Tools tragen zu einem ausgewogenen und produktiven Arbeitsumfeld bei, und marktorientierte Gehälter sind ein wesentlicher Bestandteil der Gesamtvergütungs-Philosophie.

Für die Implementierung der Arbeits- und Arbeitszeitmodelle sind die direkten Führungskräfte sowie lokale Personalverantwortliche zuständig, die sich nach den geltenden Konzepten richten. In Österreich gibt es zudem einen Betriebsrat, der bei der Erstellung von Betriebsvereinbarungen mitverantwortlich ist. Kollaborative Tools werden allen Mitarbeiter*innen bei Eintritt zur Verfügung gestellt und ermöglichen so die globale Zusammenarbeit.

Zudem bietet Kapsch TrafficCom ihren Mitarbeiter*innen weltweit digitale Lernmöglichkeiten, um deren persönliches Wachstum und Entwicklung zu fördern. Der Führungsstil ist darauf ausgerichtet, die Bedürfnisse der Teammitglieder zu erfüllen und ihnen zu ermöglichen, dass sie ihr Potenzial voll ausschöpfen, eine klare Vision entwickeln, Integrität wahren und zu einer nachhaltigen Zukunft beitragen. Es finden regelmäßig Schulungen für Führungskräfte statt, um ihre Fähigkeiten im Servant Leadership zu verbessern. Servant Leadership versteht Führung als unterstützende Rolle, bei der die Bedürfnisse der Mitarbeiterinnen berücksichtigt und deren Entwicklung gefördert werden. Mitarbeiter*innen sollen sich zugehörig und eingebunden fühlen. Kapsch TrafficCom möchte ihre Mitarbeiter*innen zu Eigeninitiative und effektiver Zusammenarbeit im Hinblick auf gemeinsame Ziele inspirieren.

In den langfristigen Zielen der Geschäftsleitungsmitglieder (Executive Vice Presidents und Global Leadership Team), den bis 2028 definierten „Long Term Incentive“-Plänen, sind Parameter (eNPS und Engagement Index) aus der globalen Mitarbeiterbefragung verankert, die aus der People Strategy abgeleitet wurden. Dadurch ist auch ein finanzieller Anreiz für die Umsetzung gegeben. Die Mitarbeiterbefragung wird auf den folgenden Seiten näher beschrieben.

Durch die People Strategy können wesentliche Chancen und Auswirkungen adressiert werden. Die weltweiten digitalen Lernmöglichkeiten tragen zur Verbesserung der Mitarbeiterqualifikationen bei und stärken die Kompetenzentwicklung. Durch die Gesamtvergütungs-Philosophie können Auswirkungen einer potenziell ungerechten Bezahlung verringert werden. Flexible Arbeits- und Arbeitszeitmodelle tragen zudem zu einer gesunden Work-Life-Balance bei.

Lehrlingsausbildung.

In Österreich bietet Kapsch TrafficCom eine Berufsausbildung im Unternehmen an: Aktuell werden 13 Lehrlinge in der IT, Mechatronik und zu Industriekaufleuten ausgebildet. Diese Ausbildung unterstützt die interne Nachwuchsplanung und ist für die Anforderungen von Kapsch TrafficCom maßgeschneidert. Im November 2022 erhielt Kapsch das für vier Jahre gültige Qualitätssiegel „TOP-Lehrbetrieb“ der Stadt Wien und Wirtschaftskammer Wien für hohe Ausbildungsstandards. Die Verantwortung für die Lehrlinge liegt bei den Führungskräften der jeweiligen Fachabteilungen wie auch bei den lokalen Personalverantwortlichen. Die Semester- und Jahreszeugnisse der Lehrlinge werden kontrolliert sowie Beurteilungen aus den Abteilungen eingeholt, um die Leistung zu überprüfen. Ab dem zweiten Lehrjahr werden herausragende Leistungen auch monetär honoriert.

Graduate Traineeprogramm.

Seit über 30 Jahren bietet das globale Traineeprogramm Absolvent*innen eines wirtschaftlichen oder technischen Master-Studiums einen umfassenden Einblick in die Kapsch TrafficCom Group. Graduate Trainees durchlaufen in

zwei Jahren jeweils sechsmonatige Stationen in unterschiedlichen Abteilungen des Unternehmens, davon bis zu zwei internationale. Die Abteilungen werden von den Trainees selbst gewählt und organisiert und haben immer einen technischen Fokus. Sie arbeiten dadurch in verschiedenen Bereichen und mit unterschiedlichen Führungskräften. Zum Bilanzstichtag waren sechs Trainees bei Kapsch TrafficCom tätig. Der Graduate-Traineeprogramm-Manager ist zuständig für die Umsetzung des Programmes und die (Nach-)Betreuung der Trainees. Während der vier Stationen ist die jeweilige direkte Führungskraft der Abteilung zuständig.

Gesundheit und Sicherheit.

Kapsch TrafficCom sorgt global für ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld: Arbeitsplätze sind ergonomisch gestaltet, um physische und psychische Belastungen zu vermeiden und so zum Wohlbefinden der Mitarbeiter*innen beizutragen. Der ganzheitliche Ansatz für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz wird durch interne und externe Programme zur Gesundheitsförderung und Prävention sowie durch fachkundige Beratung unterstützt. Das Konzept zum Thema Sicherheit und Verhütung von Arbeitsunfällen ist weiter unten im Detail beschrieben. HSSEQ (Health & Safety, Security, Environment, Quality) ist für das Gesundheits- und Sicherheitsmanagement bei Kapsch TrafficCom verantwortlich. Die Führungskräfte handeln verantwortungsbewusst in Bezug auf Gesundheits- und Sicherheitsfragen und sorgen für ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld, indem die Mitarbeiter*innen konsultiert und beteiligt werden. Die Arbeitssicherheitsrichtlinie von Kapsch TrafficCom gilt für alle Mitarbeiter*innen wie auch Subunternehmen, die für Kapsch TrafficCom an den Standorten und Projekten arbeiten. Arbeitssicherheit in der Wertschöpfungskette wird seitens der Abteilung Supply Chain Management gemeinsam mit HSSEQ in Supplier-Audits geprüft.

Kapsch Group Verhaltenskodex.

Der für die gesamte Kapsch Group gültige Verhaltenskodex (Code of Conduct) beschreibt die Prinzipien, Werte und Verhaltensgrundsätze, nach denen bei Kapsch TrafficCom gehandelt werden soll. Dabei werden die Interessen, Erwartungen und Anforderungen der verschiedenen Interessensgruppen, wie insbesondere Mitarbeiter*innen, Kunden, Lieferanten, weiterer Geschäftspartner, Investoren sowie der allgemeinen Öffentlichkeit, berücksichtigt. Zu den Grundsätzen des Verhaltenskodex gehören der Schutz der Menschenrechte und der Arbeitsnormen, die Förderung von Vielfalt und Integration sowie die Nichtdiskriminierung und Chancengleichheit. Alle Führungskräfte und Mitarbeiter*innen von Kapsch TrafficCom sind verantwortlich für die Einhaltung des Verhaltenskodex, wobei die Letztverantwortung der Vorstand trägt.

Kapsch TrafficCom respektiert und unterstützt die Vereinigungsfreiheit und setzt sich unmissverständlich für die Abschaffung von Kinderarbeit und Zwangsarbeit ein. Zudem verpflichtet sich das Unternehmen, faire Arbeitspraktiken zu fördern, die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeiter*innen zu gewährleisten und Belästigungen am Arbeitsplatz in jeder Form zu verhindern. Weitere Informationen zum Verhaltenskodex finden sich in >> **Abschnitt 4.1 „Unternehmensführung (ESRS G1)“** unter „Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur (G1-1)“.

Menschenrechte.

Mit dem Verhaltenskodex verpflichtet sich Kapsch TrafficCom dazu,

- die Menschenrechte zu respektieren, indem Handlungen vermieden werden, die die Rechte von Einzelpersonen und Gemeinschaften verletzen, die von den Tätigkeiten, Produkten oder Dienstleistungen des Unternehmens betroffen sind,
- Menschenrechtsverletzungen zu verhindern, indem mögliche negative Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf die Menschenrechte identifiziert, bewertet und angegangen werden,
- nachteilige Auswirkungen durch Korrekturmaßnahmen zu beheben, wenn Aktivitäten nachteilige Auswirkungen auf die Menschenrechte verursacht oder dazu beigetragen haben, sowie
- die Menschenrechte zu fördern, indem Mitarbeiter*innen, Zulieferer und Geschäftspartner aufgefordert werden, die Menschenrechte in ihrem eigenen Einflussbereich zu wahren und sich für sie einzusetzen.

Kapsch TrafficCom verpflichtet sich zur Einhaltung aller nationalen und internationalen arbeitsrechtlichen Vorgaben. Dazu zählen geregelte Arbeitszeiten, faire Entlohnung, Urlaub, Pausenregelungen sowie die Einhaltung von Gesundheits- und Sicherheitsstandards am Arbeitsplatz. Neben der Einhaltung aller gesetzlichen Vorgaben zur Achtung der Menschenrechte orientiert sich Kapsch TrafficCom an internationalen Standards und Konventionen. Dies ist im Verhaltenskodex verankert.

Mitarbeiter*innen können sich mit Anliegen oder Fragen an die direkten Vorgesetzten oder je nach Sachlage an den Betriebsrat (in Österreich), die Personalabteilung (HR), die Rechtsabteilung, den Group Compliance Officer,

den Corporate Information Security Officer (CISO), den Corporate Privacy Officer (CPO) oder die Frauenbeauftragte wenden. Zudem sind elektronische Hinweisgebersysteme eingerichtet, alle sechs bis neun Monate findet eine Mitarbeiterbefragung statt.

Den Mitarbeiter*innen wie auch externen Personen in Europa und in Nordamerika stehen regional eingerichtete elektronische Hinweisgebersysteme zur Verfügung. So können sie schnell und einfach Bedenken über tatsächliches oder vermutetes Fehlverhalten melden, das das Unternehmen oder das Wohlergehen von Menschen beeinträchtigen kann. Alle Meldungen sind streng vertraulich und auf Wunsch anonym. Meldungen, die sich auf potenzielles Fehlverhalten in den Ländern der Europäischen Union, in denen Kapsch TrafficCom tätig ist, beziehen oder von Hinweisgeber*innen innerhalb der Europäischen Union aufgedeckt werden, können auch an externe Behörden gemeldet werden. Weitere Informationen zur Hinweisgeberplattform finden sich in >> **Abschnitt 4.1 „Unternehmensführung (ESRS G1)“** unter „Hinweisgeber- und Prüfmechanismen“.

Jegliche Konzepte von Kapsch TrafficCom im Zusammenhang mit ihren Arbeitskräften beziehen sich auf die jeweils relevanten internationalen Rahmenwerke, wie z.B. die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die ILO (International Labour Organization)-Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen. Kapsch TrafficCom bekennt sich zu den darin enthaltenen Grundsätzen.

Kinderarbeit, Zwangsarbeit und Menschenhandel.

Der Kapsch Group Verhaltenskodex umfasst auch ausdrücklich die Themen Kinderarbeit, Zwangsarbeit und Menschenhandel. Kapsch TrafficCom verfolgt diesbezüglich eine Null-Toleranz-Politik. Die Beschäftigung von Personen unter dem gesetzlichen Mindestalter ist strikt verboten, und nationale und internationale Arbeitsgesetze werden eingehalten. Die Einstellungsverfahren umfassen diesbezüglich gründliche Überprüfungen. Kapsch TrafficCom arbeitet auch eng mit Lieferanten und Partnern zusammen, um die Einhaltung der Vorschriften in der gesamten Lieferkette zu verbessern, siehe dazu >> **Abschnitt 3.2 „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)“**.

Kapsch TrafficCom verpflichtet sich, auf das Risiko von Zwangsarbeit zu achten, es zu minimieren, Maßnahmen zur Sorgfaltspflicht zu ergreifen und auch ethische Arbeitspraktiken bei den Geschäftspartnern zu fördern. Richtlinien stellen sicher, dass alle Personen, die in der Kapsch TrafficCom Group arbeiten oder mit ihnen in Verbindung stehen, freiwillig und ohne Zwang, Drohungen oder Ausbeutung beschäftigt werden.

Verhütung von Arbeitsunfällen.

Kapsch TrafficCom setzt fortlaufende Maßnahmen zur Unfallverhütung und zum Schutz der Mitarbeiter*innen um. Ein wichtiger Bestandteil des Konzeptes ist die Zusammenarbeit mit qualifizierten Sicherheitsexperten, die bezüglich Sicherheitsstandards und Best Practices beraten. So können bereits vorbeugende Maßnahmen zur Minimierung potenzieller Risiken ermittelt und umgesetzt werden. Darüber hinaus sorgt ein robustes Notfallsystem dafür, dass bei Zwischenfällen schnell und effektiv gehandelt wird.

Kapsch TrafficCom verfügt über ein strukturiertes Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz (Occupational Health & Safety, OHS), das auf dem Standard ISO 45001:2018 basiert. Dieses System definiert die Grundsätze für das Management von Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz an den weltweiten Standorten von Kapsch TrafficCom. Zu den wichtigsten Elementen gehören:

- Anhörung und Beteiligung der Arbeitnehmer*innen: Diese werden – gemäß einer Prozessbeschreibung – auf allen Ebenen aktiv in die Entwicklung, Planung und fortlaufende Verbesserung des OHS-Systems einbezogen.
- Gefährdungs- und Risikomanagement: Es gibt einen strukturierten Prozess zur Identifizierung von Gefahren, zur Bewertung von Risiken und Chancen und zur Festlegung notwendiger Kontrollmaßnahmen für Gesundheit, Sicherheit und Umweltschutz am Arbeitsplatz.
- Produkt- und Systemsicherheit: Sicherheitsrisikobewertungen von Produkten, Systemen und Maschinen werden unter der Verantwortung des Produktmanagers und, falls erforderlich, in Abstimmung mit dem zuständigen Sicherheitsbeauftragten innerhalb des jeweiligen Application Centers oder der Funktion durchgeführt.

Durch die Integration dieser Richtlinien und Systeme minimiert Kapsch TrafficCom proaktiv die Risiken am Arbeitsplatz und fördert eine Kultur der Sicherheit und des Wohlbefindens für alle Mitarbeiter*innen.

Chancengleichheit.

Kapsch TrafficCom verpflichtet sich über den Verhaltenskodex, eine Arbeitsplatzkultur zu fördern, in der Vielfalt und Integration einen hohen Stellenwert haben. Diskriminierung aufgrund von ethnischer Herkunft, Hautfarbe,

Geschlecht, sexueller Orientierung, Geschlechtsidentität, Alter, Religion, Behinderung oder eines anderen gesetzlich geschützten Status wird nicht geduldet. Diskriminierung aufgrund der politischen Meinung wird ebenso nicht geduldet und wird in der nächsten Überarbeitung des Kapsch TrafficCom Verhaltenskodex ergänzt, wobei politische Radikalisierung im Unternehmenskontext ausdrücklich abgelehnt wird. Chancengleichheit ist bei allen Beschäftigungspraktiken einzuhalten, einschließlich Einstellung, Beförderung und beruflicher Entwicklung. Im Rahmen ihrer globalen Verantwortung sorgt die Personalabteilung in Österreich für die Einhaltung hoher Standards und Werte. Regelmäßiges Mitarbeiterfeedback und die Anpassung an Branchenstandards tragen ebenso zu Diversität und Inklusion bei wie bestehende Initiativen, z.B. women@ktc oder die Responsible Annotation.

Plan zur Gleichstellung der Geschlechter.

Ein „Gender Equality Plan“ soll dazu beitragen, den Anteil von Frauen in Führungspositionen zu erhöhen, ihre berufliche Entwicklung und ihr berufliches Fortkommen zu unterstützen. Die entsprechenden Kennzahlen werden überwacht und berichtet. Der „Gender Equality Plan“ fördert eine integrative Unternehmenskultur, die Vielfalt wertschätzt und die Gleichstellung der Geschlechter vorantreibt.

Richtlinien zur Talentakquise.

Kapsch TrafficCom ist eine Arbeitgeberin, die Chancengleichheit fördert und Bewerbungen unabhängig von Alter, Geschlecht, Religion, Weltanschauung, sexueller Orientierung und ethnischer oder nationaler Herkunft willkommen heißt. Die Auswahl von Talenten erfolgt anhand objektiver Rollenanforderungen, wobei Einstellung, Persönlichkeit und kulturelle Bereicherung gleichermaßen berücksichtigt werden. Alle Bewerber*innen nehmen gleichberechtigt am Verfahren teil, ohne dass es zu direkten Ernennungen kommt. Interne Bewerber*innen werden bevorzugt, um interne Mobilität zu fördern. Der Rekrutierungsprozess ist agil und sieht ein zeitnahes Qualitätsfeedback vor. Das „Global Talent Attraction Team“ leitet den Prozess und gewährleistet Transparenz, auch durch einen kooperativen Ansatz, der die Sichtweisen von Talentakquisiteur*innen, Führungskräften und Peers einbezieht.

diversity@kapsch.

Kapsch TrafficCom beschäftigt weltweit Menschen unterschiedlichen Geschlechts, unterschiedlicher Altersgruppen sowie mit unterschiedlichen Ansichten und Überzeugungen. Die Mitarbeiter*innen sind unterschiedlicher Herkunft, haben unterschiedliche kulturelle und religiöse Hintergründe, unterschiedliche sexuelle Orientierungen sowie geistige und körperliche Fähigkeiten. Die verschiedenen Initiativen bei Kapsch TrafficCom zur Förderung von Diversität und Inklusion werden unter dem Gesamtkonzept diversity@kapsch gebündelt, um die verschiedenen Dimensionen gemeinsam anzugehen.

Die Förderung von Diversität findet sich auch in den internen Programmen wieder, wie beispielsweise das Women-Mentoring@KTC-Programm. Kapsch TrafficCom erwartet von ihren Mitarbeiter*innen und Führungskräften, dass sie sich damit auseinandersetzen, um ein Verständnis für die daraus resultierende Vielfalt zu entwickeln. Damit wird die Basis für eine interkulturelle und motivierende Zusammenarbeit geschaffen.

Einer der Schwerpunkte ist die Zusammenarbeit zwischen Männern und Frauen. Maßnahmen zur Förderung von Frauen im Konzern sollen sicherstellen, dass Führungs- und Expertenpositionen verstärkt mit Frauen besetzt werden und Kapsch TrafficCom ein ausgewogenes Verhältnis erreicht. Generell wird bei der Auswahl von Kandidat*innen für Führungs- und Managementpositionen auf die bestmögliche Besetzung von Stellen geachtet – hier zählen ausschließlich fachliche und soziale Kompetenz, Erfahrung und Teamfähigkeit.

Inklusion.

In einigen Ländern, wie beispielsweise Österreich, Spanien, Deutschland und Brasilien, gibt es nationale Gesetze für die Inklusion von Menschen mit Behinderung. Kapsch TrafficCom hält sich an die geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen der jeweiligen Länder und leistet damit einen Beitrag zur beruflichen Inklusion von Menschen mit Behinderungen.

Verantwortungsvolle Annotation.

Seit 2019 besteht bei Kapsch TrafficCom in Wien das „Responsible Annotation Team“. Diese Initiative ermöglicht es Menschen mit Behinderungen, im Rahmen eines Ausbildungs- oder Arbeitsverhältnisses wertschöpfende Leistungen im Bereich der Annotation zu erbringen.

Annotation ist das Hinzufügen und Anreichern von Daten und eine der Grundvoraussetzungen für moderne künstliche Intelligenz. Für Kapsch TrafficCom ist dies vor allem für Anwendungen in den Bereichen der automatischen Kennzeichenerkennung und Fahrzeugklassifizierung essenziell. Seit Beginn der Initiative haben mehr als 140 Per-

sonen ein Arbeitstraining absolviert (Vorjahr: mehr als 100 Personen) und 35 Personen in Österreich und Chile eine Anstellung (befristet und unbefristet) gefunden (Vorjahr: 14 Personen).

Im September 2022 wurde im Anschluss an das Pilotprojekt der gemeinnützige Verein Responsible Annotation gegründet, mit dem Kapsch TrafficCom eng zusammenarbeitet. Ein weiteres inklusives Annotation-Team wurde in Lateinamerika aufgebaut. Im Oktober 2023 erhielt Kapsch für die Initiative einen Inklusionspreis im Rahmen des Austria's Leading Companies Award sowie den eAward im Bereich Bildung und Soziales für das Projekt „Ausbildungsplatz“.

Die genannten Konzepte sind für die Mitarbeiter*innen über das Intranet zu finden und dort jederzeit zugänglich.

Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen (S1-2).

Die Kommunikation mit und Einbeziehung von Kapsch TrafficCom Mitarbeiter*innen findet über viele verschiedene Kanäle statt: direkter Kontakt, Mailings, periodische und situative Veranstaltungen mit Raum für Fragen und deren Beantwortung über Kommunikationsplattformen, Intranet, interne soziale Medien, Mitarbeitergespräche, Mitarbeiterbefragungen. Ebenso erfolgt ein Austausch mit Arbeitnehmervertreter*innen in den Ländern, in denen diese gemäß den nationalen Gesetzgebungen vorhanden sind. Dieser Austausch erfolgt dezentralisiert im Rahmen der jeweiligen gesetzlichen Vorgaben. Die operative Verantwortung für die Einbeziehung der Mitarbeiter*innen liegt – abhängig vom jeweiligen Kanal – bei verschiedenen Funktionen; in vielen Fällen obliegt sie jedoch insbesondere dem Vorstandsvorsitzenden sowie der Leitung des globalen Human Resources Management. Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung und von Maßnahmen finden über die Mitglieder der ESG-Taskforce auch im Management von wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen Berücksichtigung.

Auch die zugrunde liegende People Strategy selbst ist das Ergebnis von Co-Creation-Workshops mit sieben globalen Mitarbeiter-Fokusgruppen, in denen mehr als 400 Rückmeldungen gesammelt wurden. Der Prozess diente dazu, die wahren Bedürfnisse der Mitarbeiter*innen zu verstehen. Er führte auch zu Veränderungen in der Budgetplanung, von Prozessen und der Entwicklung von Führungskräften. Im Juni 2025 fand eine Überprüfung der People Strategy unter dem Titel „Reshaping People Strategy“ statt, wobei die Dimensionen nachgeschärft und die allgemeine Gültigkeit der Personalstrategie bekräftigt wurden.

Ziel der Strategie ist es, ein Umfeld zu schaffen, das Zusammenarbeit, Innovation und (persönliches) Wachstum fördert. Insbesondere folgende Ansätze unterstützen Engagement und Einbeziehung der Mitarbeiter*innen:

Mitarbeiterbefragung.

Alle sechs bis neun Monate führt Kapsch TrafficCom eine Mitarbeiterbefragung durch. Das Management erfährt dadurch, was die Mitarbeiter*innen über ihr Unternehmen, ihren Arbeitsplatz, ihre Vorgesetzten und Kolleg*innen denken, welche Erwartungen sie für die Zukunft haben, wie sie das Betriebsklima beurteilen und wie zufrieden sie mit ihrer Arbeit sind. Die Ergebnisse zeigen auf, wie sich wichtige Geschäftsentscheidungen, organisatorische Veränderungen oder Personalinitiativen auf die Zufriedenheit und das Wohlbefinden der Mitarbeiter*innen auswirken. Dies wiederum führt zu einer umsichtigen Entscheidungsfindung.

Die Umfrage wird mit dem Software-Tool Qualtrics durchgeführt, sie besteht aus zehn geschlossenen Fragen und ist in Englisch, Spanisch und Deutsch verfügbar. Die Fragen sind nach vier Dimensionen gegliedert:

- Führung
- Zusammenarbeit
- Wachstum und Entwicklung
- Wohlbefinden

Der „Engagement-Index“ zeigt dabei die Gesamtzufriedenheit. Er wird auf der Grundlage der Antworten auf die Frage „Alles in allem denke ich, dass Kapsch ein sehr guter Arbeitgeber ist“ berechnet.

Der „Employee Net Promoter Score“ (eNPS) zeigt, inwieweit die Mitarbeiter*innen das Unternehmen wirklich als bevorzugten Arbeitgeber bezeichnen. Er wird auf Grundlage der Antworten auf die Frage „Ich würde Kapsch einem Freund oder meiner Familie als einen sehr guten Arbeitgeber empfehlen“ berechnet.

Die Ergebnisse der Umfrage werden in der „OpenLine2CEO“ von Georg Kapsch präsentiert, Detailergebnisse werden an die Funktions- oder Regionsleiter*innen übergeben, die sie weiterverteilen. Eine Zusammenfassung wird dem Vorstand und den Geschäftsleitungsmitgliedern vorgelegt und ist im Intranet für alle Mitarbeiter*innen verfügbar. Das Kriterium der Mitarbeiterzufriedenheit ist zudem Bestandteil der variablen Vergütung für alle Geschäftsleitungsmitglieder, Mitglieder des Global Leadership Teams und den Vorstand. Es liegt in der Verantwortung der jeweiligen Geschäftsleitungsmitglieder, die Ergebnisse zu verfolgen und gegebenenfalls Maßnahmen zu setzen. Auch die Personalabteilung analysiert die Ergebnisse nach geografischer Verantwortlichkeit und leitet gegebenenfalls Maßnahmen daraus ab (z.B. Erhöhung des Ausbildungsbudgets).

OpenLine2CEO.

Dreimal im Jahr findet ein Videomeeting des CEO, Georg Kapsch, mit den Mitarbeiter*innen statt, das Raum bietet für Fragen und Austausch über aktuelle Anliegen, Sorgen und Wünsche sowie die allgemeine Stimmung. Das OpenLine2CEO-Format soll Mitarbeiter*innen ermutigen, ihre Fragen zu stellen. Diese werden dann während der Veranstaltung beantwortet.

Zudem haben sie über den Kanal „Fragen an Georg Kapsch“ die Möglichkeit, dem Vorstand jederzeit Fragen zu stellen. Diese Fragen und Antworten werden im Intranet veröffentlicht und sind dort für alle zugänglich.

Mitarbeitergespräche.

Kapsch TrafficCom hat statt einem herkömmlichen zwei fokussierte Mitarbeitergespräche im Jahr implementiert: Die „Growth Conversation“ für die individuelle Entwicklung bzw. Lernmaßnahmen und den „Performance Talk“ am Ende des Geschäftsjahres für die Leistungsbeurteilung. Ziel ist es, eine aussagekräftige Retrospektive der individuellen Leistung während des gesamten Jahres durchzuführen. Der Ansatz berücksichtigt neben dem Feedback der Führungskraft auch Rückmeldungen verschiedener Stakeholder im Unternehmen, um unausgewogene Kontrollstrukturen aufzuheben. Im Rahmen der beiden Gespräche wird auch der Trainingsbedarf der Mitarbeiter*innen ermittelt. Kapsch TrafficCom arbeitet mit Bildungseinrichtungen und Partnern zusammen und bietet E-Learning und Experten-Communities an.

Zusätzlich zu den beiden Mitarbeitergesprächen erhalten Mitarbeiter*innen im Sinne des Führungsstils von Kapsch TrafficCom eine unterstützende Führung, klare Kommunikation der Erwartungen, regelmäßiges Feedback und Anerkennung.

Vereinigungsfreiheit.

Kapsch TrafficCom arbeitet in gutem Einvernehmen mit Arbeitnehmervertretungen zusammen und pflegt einen offenen Dialog, um Probleme gemeinsam zu lösen. Diese Verpflichtung spiegelt die Überzeugung wider, dass die Achtung der Vereinigungsfreiheit nicht nur die Menschenrechte unterstützt, sondern auch das Vertrauen und die Zusammenarbeit am Arbeitsplatz stärkt.

Die operative Verantwortung für die effektive Mitarbeitereinbeziehung und die Integration von Feedback in die Unternehmensentscheidungen liegt in der Personalabteilung (HR) unter der Leitung des globalen HR-Managements.

Abgesehen vom Verhaltenskodex und von den darin genannten Verpflichtungen zur Achtung der Menschenrechte gibt es keine globalen Rahmenvereinbarungen, beispielsweise mit Arbeitnehmervertretungen, in diesem Zusammenhang.

Bewertung der Effektivität der Mitarbeitereinbeziehung.

Die Effektivität der Einbeziehung wird über die Teilnahme an der regelmäßig durchgeführten Mitarbeiterumfrage bewertet. Die Teilnahmequote (Prozentsatz der Mitarbeiter*innen, die an der Umfrage teilgenommen haben) ist ein wichtiger Indikator für das Engagement der Belegschaft sowie das Vertrauen in die Feedbackprozesse.

Eine hohe Teilnahmequote signalisiert ein starkes Engagement der Mitarbeiter*innen und gewährleistet, dass die Umfrageergebnisse die Belegschaft in ihrer Gesamtheit repräsentieren. Kapsch TrafficCom beobachtet die Trends im Laufe der Zeit, um festzustellen, in welchen Bereichen das Engagement möglicherweise verstärkt werden sollte. Wenn die Teilnahmequote sinkt, werden gezielte Maßnahmen gesetzt, wie z.B. Verbesserung der Kommunikation, Vereinfachung des Zugangs zur Umfrage oder Sichtbarmachung der Wirksamkeit des Feedbacks durch transparente Folgemaßnahmen.

Im Sinne der kontinuierlichen Verbesserung werden die Beteiligungsdaten in Verbindung mit den Umfrageergebnissen analysiert: Antworttrends in den verschiedenen Abteilungen und Regionen werden verfolgt und die gewonnenen Erkenntnisse zur Verbesserung der Engagement-Strategien genutzt.

Die damit verbundene Transparenz, Reaktionsfähigkeit und Nachverfolgung des Mitarbeiterfeedbacks führen zu einem offenen Dialog und fördern eine Kultur des Vertrauens.

Mit vulnerablen Gruppen, wie Menschen mit Behinderungen, mit Krankheiten oder mit Minderjährigen, ist kein konzernweiter standardisierter Austausch etabliert, wenngleich durchgehend gewährleistet ist, dass ein Dialog im gesetzlich vorgesehen Rahmen stattfinden kann.

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können (S1-3).

Kapsch TrafficCom ist sich dessen bewusst, dass im Rahmen des Geschäftsmodells die genannten wesentlichen negativen Auswirkungen eintreffen können, und verfolgt verschiedene Ansätze für entsprechende Maßnahmen.

Die Philosophie der Gesamtvergütung („Total Rewards Philosophy“) verfolgt das Ziel, eine faire und konsistente Vergütung innerhalb des Unternehmens sicherzustellen sowie im externen Vergleich wettbewerbsfähige Gehälter zu bieten. Die Vergütung orientiert sich nicht an hierarchischen Positionen, sondern an der individuellen Leistung, die als Kombination aus erzielten Ergebnissen und persönlichem Einsatz definiert ist. Im Rahmen der jährlichen Gehaltsrunde werden interne Vergütungsdaten und externe Marktdaten systematisch aufbereitet, um notwendige Anpassungen vorzunehmen und so eine harmonisierte Gehaltsstruktur sicherzustellen. Der wirtschaftliche Erfolg des Unternehmens wird mit allen Mitarbeiter*innen geteilt, anstatt auf zahlreiche individuelle Anreizsysteme zu setzen. Die Leistungen sind flexibel gestaltet und können sowohl an die Bedürfnisse des Unternehmens als auch an jene der Mitarbeiter*innen angepasst werden. Alle Vergütungssysteme sind transparent aufgebaut und leicht verständlich. Das gesamte Vergütungspaket wird klar kommuniziert, sodass für alle Mitarbeiter*innen nachvollziehbar ist, wie sich ihre Gesamtvergütung zusammensetzt. Im allgemeinen Kennzahlenplan der Personalabteilung sind zudem zwei zentrale Indikatoren verankert, die sowohl die faire Ausgestaltung der Gehaltsstruktur als auch die jährliche Bonusauszahlung überprüfen. Sie dienen als interne Kontrollmechanismen und unterstützen die kontinuierliche Weiterentwicklung einer fairen und konsistenten Vergütungspolitik.

Zum Thema Datenschutz unterstützt das Datenschutzteam alle Mitarbeiter*innen bei Fragen oder Herausforderungen. Von der Beratung bei Projekten bis hin zur Bereitstellung von Richtlinien und Werkzeugen helfen sie, die Datenschutzanforderungen in den Arbeitsbereichen umzusetzen. Ihre Aufgabe ist es, einen hohen Datenschutzstandard zu gewährleisten, der Vertrauen schafft und die Compliance des Unternehmens stärkt. Die Umsetzung und Einhaltung der Datenschutzrichtlinien im Arbeitsalltag liegt in der Verantwortung jedes Mitarbeitenden, weshalb es jährlich verpflichtende Schulungen gibt. Der Datenschutzbeauftragte überwacht die Prozesse und berät bei der Umsetzung.

Kapsch TrafficCom stellt sicher, dass alle gesetzlichen Bestimmungen in den jeweiligen Ländern in Bezug auf Arbeitskräfteüberlassungen, Leiharbeitskräfte und befristete Arbeitsverhältnisse eingehalten werden.

Feedbackkanäle.

Kapsch TrafficCom unterstützt und fördert die Verfügbarkeit mehrerer Plattformen, die es Mitarbeiter*innen ermöglichen, Feedback zu geben, Bedenken zu äußern und einen Dialog mit dem Management zu führen.

Wichtige Kommunikationskanäle und Unterstützungsmechanismen sind dabei

- Plattformen für Mitarbeiterfeedback und -einbindung
 - Globale Umfrage zur Mitarbeitereinbindung, die alle sechs bis neun Monate durchgeführt wird, bietet eine strukturierte Möglichkeit, sich zur Zufriedenheit am Arbeitsplatz, zur Führung und zur Zusammenarbeit zu äußern.
- Direkte Kommunikation mit den Führungskräften
 - Regelmäßige OpenLine2CEO und Fragerunden mit Führungskräften fördern den offenen Dialog zwischen Mitarbeiter*innen und Führungskräften.
 - Interne Foren und Kommunikationsplattformen (z.B. Intranet, Tools zur digitalen Zusammenarbeit) erleichtern transparente Diskussionen auf allen Ebenen der Organisation.
- Beschwerde- und Hinweisgebermechanismen
 - Anonyme Meldekanäle ermöglichen es, Bedenken über Probleme am Arbeitsplatz, ethische Verstöße oder Fehlverhalten zu äußern, ohne Vergeltungsmaßnahmen befürchten zu müssen. Entsprechende Systeme werden über Drittanbieter bezogen.
 - Vorgaben und Detailausführungen stellen sicher, dass alle Meldungen vertraulich behandelt, umgehend untersucht und effektiv gelöst werden.

- Unterstützung durch HR & Employee Relations
 - Engagierte Personalvertreter*innen dienen als direkte Ansprechpartner und bieten Hilfestellung bei Problemen am Arbeitsplatz, bei der Karriereentwicklung und bei Initiativen zum Wohlbefinden.
- Zusammenarbeit mit Arbeitnehmervertreter*innen
 - Durch die aktive Zusammenarbeit mit Betriebsräten und Arbeitnehmervertreter*innen wird sichergestellt, dass die Anliegen der Belegschaft in den Entscheidungsprozessen formell berücksichtigt werden.

Die Kanäle sind über diverse elektronische Geräte wie Laptops, Computer oder Smartphones erreichbar. Bei Eintritt in das Unternehmen werden alle Mitarbeiter*innen im internen IT-System angelegt und haben dadurch automatisch Zugang zu diesen Kanälen. Über die interne Informationsplattform, das Intranet, können sie einfach gefunden werden.

Etwaige Beschwerden, die über die regionalen elektronischen Hinweisgebersysteme in Europa und Nordamerika eingehen, werden gemäß einem festgelegten Verfahren abgearbeitet.

Verfolgung von vorgebrachten Meldungen.

Verstöße gegen gesetzliche Vorgaben oder den Verhaltenskodex können für einzelne Personen wie auch für die ganze Kapsch TrafficCom Group ernsthafte Folgen haben. Daher sowie aus ethischer Verantwortung geht Kapsch TrafficCom konsequent jedem Gesetzesverstoß und jeder Verletzung interner Vorschriften nach. Dies geschieht unabhängig von Funktion und Arbeitsaufgaben der betroffenen Person.

Verstöße gegen den Code of Conduct können nicht nur disziplinarische Maßnahmen und arbeitsrechtliche Konsequenzen bis hin zur möglichen Kündigung des Arbeitsverhältnisses nach sich ziehen, sondern auch strafrechtliche Verfolgung sowie Regress- und Schadenersatzansprüche von Kapsch TrafficCom.

Wenn Mitarbeiter*innen Kenntnis von Verstößen gegen das Gesetz oder den Verhaltenskodex erhalten, sind sie aufgefordert, diese Umstände zu melden. Sofern in einer Organisationseinheit ein elektronisches Hinweisgebersystem implementiert ist, sollte dieses genutzt werden. Ansonsten sind Meldungen an den direkten Vorgesetzten oder je nach Sachlage an den Betriebsrat, die Personalabteilung (HR), die Rechtsabteilung, den Group Compliance Officer, den Corporate Information Security Officer (CISO), den Corporate Privacy Officer (CPO) oder die Frauenbeauftragte zu richten.

Weitere Informationen zu den elektronischen Hinweisgebersystemen finden sich in >> **Abschnitt 4.1 „Unternehmensführung (ESRS G1)“** unter „Hinweisgeber- und Prüfmechanismen“.

Im Falle einer Meldung wird, soweit dies angemessen und nach lokalem Recht zulässig ist, darauf geachtet, dass die Identität von Hinweisgebern vertraulich behandelt wird. Personen, gegen die eine Meldung erstattet wurde, können darüber informiert werden, um ihre Sicht der Dinge zu erfahren.

Die Wirksamkeit der Meldekanäle lässt sich unter anderem über folgende Trends feststellen:

- Teilnahmequote an Mitarbeiterumfragen bzw. die daraus resultierenden Ergebnisse zu
- Mitarbeiterzufriedenheit und Bindungsquoten sowie
- Inanspruchnahme von Beschwerdemechanismen und Hinweisgebersystemen.

Das Angebot mehrerer zugänglicher und vertraulicher Kommunikationskanäle unterstützt die Kultur der Transparenz, des Vertrauens und der kontinuierlichen Verbesserung von Kapsch TrafficCom. Die Kenntnis und das Vertrauen dieser Kanäle werden jedoch nicht separat überprüft.

Kapsch TrafficCom schützt Hinweisgeber*innen, wenn sie zum Zeitpunkt der Meldung berechtigten Grund zu der Annahme hatten, dass die gemeldeten Informationen über Verstöße wahr sind. Vergeltungsmaßnahmen für Meldungen in gutem Glauben sind nicht zulässig und stellen jedenfalls einen Verstoß gegen den Verhaltenskodex dar. Dies gilt auch für Personen, die als Informationsträger bei der Untersuchung eines Fehlverhaltens mitwirken.

Jeder Missbrauch des Meldesystems, z.B. um Kolleg*innen zu schikanieren, stellt einen Verstoß gegen den Verhaltenskodex dar und kann zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses oder zur Entlassung führen.

Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen (S1-4).

Kapsch TrafficCom hat zahlreiche Maßnahmen implementiert, um wesentliche Auswirkungen – positive wie negative, tatsächliche wie potenzielle – auf die eigenen Arbeitskräfte zu adressieren und Chancen für das Unternehmen zu nutzen. Die Maßnahmen umfassen die Förderung des Engagements, Karriereentwicklung und das Wohlbefinden am Arbeitsplatz. Sie haben globale Gültigkeit und betreffen alle Beschäftigten (exklusive Leiharbeiter*innen und Kontraktoren) der Kapsch TrafficCom, außer es ist explizit anders angegeben. Im Berichtszeitraum wurden die bestehenden Maßnahmen fortgeführt, keine neuen implementiert. Die wesentlichen laufenden Maßnahmen werden hier in Folge nach Subthemen gegliedert dargestellt:

Arbeitsbedingungen.

Kapsch TrafficCom ist ein etabliertes und global tätiges Unternehmen. Wie im >> *Lagebericht, Kapitel 1.1.3 „Geschäftsentwicklung 2025/26“* beschrieben, ist das Unternehmen in internationalen Projekten tätig und gewinnt kontinuierlich Neuprojekte. Dies trägt dazu bei, dass Kapsch TrafficCom gesicherte Arbeitsplätze anbieten und ihre Mitarbeiter*innen langfristig anstellen kann. Gleichzeitig bringt dies mit dem Projektgeschäft verbundene Auswirkungen für Mitarbeiter*innen mit sich.

Mitarbeiter*innen im Projektgeschäft. Kapsch TrafficCom kann für ihre Projekte international Ressourcen so balancieren, dass kein Personal auf- und wieder abgebaut werden muss und auch keine Arbeitsvermittlung notwendig ist. Mitarbeiter*innen arbeiten grenzüberschreitend und für mehrere Projekte, das bedeutet, wenn ein Projekt endet, dann startet ein neues, an dem sie mitarbeiten.

Aufgrund des Projektgeschäftes bestehen dennoch auch befristete Arbeitsverhältnisse. Kapsch TrafficCom forciert hier die Wiedereinstellung von Mitarbeiter*innen für neue Projekte. Auch kann es zu Überlastung von Mitarbeiter*innen an Projektmeilensteinen kommen. Dem wird kontinuierlich durch zielgerichtete Ressourcenplanung vorgebeugt, gegebenenfalls wird zusätzliches Personal eingestellt.

Unter „Konzepte“ wurde die grundlegende People Strategy beschrieben, in diesem Zusammenhang sind auch die Ausbildungsangebote der Lehre in Österreich sowie das Traineeprogramm angeführt. Darüber hinaus hat Kapsch TrafficCom für ihre Mitarbeiter*innen zahlreiche Möglichkeiten und Angebote initiiert, von denen eine Auswahl hier genannt ist:

Telearbeit. Kapsch TrafficCom ermöglicht Mitarbeiter*innen grundsätzlich flexible Formen der Telearbeit, sofern dies mit der jeweiligen Funktion vereinbar ist. Mitarbeiter*innen sollen jedoch mindestens 40 % ihrer Arbeitszeit im Büro oder an Orten verbringen, an denen sie ihre Kolleg*innen persönlich treffen, zusammenarbeiten und Innovationen entwickeln können. In speziellen Funktionen bzw. Arbeitsbereichen ist aufgrund der Tätigkeiten jedoch Anwesenheit vor Ort nötig, z.B. in der Produktion oder beim Betrieb der Kapsch TrafficCom Systeme. Auch die folgenden genannten Maßnahmen können nicht in allen Tätigkeitsbereichen gleichermaßen angeboten werden.

Fokus-Freitag. Jeden Freitag werden die Kalender von internen Besprechungen freigehalten. Dieser Tag kann dazu genutzt werden, Themen vor dem Wochenende abzuarbeiten, Zeit in Lernaktivitäten zu investieren oder Konzepte und neue Ideen zu entwickeln.

Verkürzte Wochenarbeitszeit. Als Initiative für Mitarbeiter*innen und vorbehaltlich einer rückwirkenden Evaluierung werden einen Monat lang verkürzte Arbeitswochen angeboten. Dieser Monat ist abhängig vom Standort entweder im August oder im Jänner. Wochenstunden können in diesem Monat auf vier Tage, Montag bis Donnerstag, verteilt und der Freitag freigenommen werden. Damit werden Erholungszeiten und Zeit für Familie und Freizeit maximiert.

Sabbatical. Mitarbeiter*innen mit einer Betriebszugehörigkeit von zumindest drei Jahren haben (genehmigungspflichtig und im Voraus koordiniert) die Möglichkeit, ein drei- oder sechsmonatiges unbezahltes Sabbatical zu nehmen.

Jobsharing. Kapsch TrafficCom unterstützt Jobsharing als flexible Arbeitsform zur Förderung von Vereinbarkeit, Wissenstransfer und Talentgewinnung.

Berufliche Mobilität. Das Karrieremobilitätsteam arbeitet an globalen Initiativen, die Mitarbeiter*innen unterstützen, ihre Karriereinteressen zu erkennen und die nötigen Fähigkeiten zu entwickeln, um in ihrer Karriere innerhalb des Unternehmens voranzukommen. Dazu zählen beispielsweise:

- Gigs: Kurzfristige, projektbasierte Möglichkeiten, um Fachwissen einzubringen, neue Fähigkeiten zu erlernen und andere Abteilungen zu unterstützen. Sie dienen sowohl der Mitarbeiterentwicklung als auch der Unterstützung von Teams.
- Kapsch Austauschprogramm: Möglichkeit, berufliche Erfahrungen in einem anderen Land zu sammeln und gleichzeitig in die dortige Kultur einzutauchen, das Verständnis für verschiedene Unternehmenskulturen zu vertiefen und interne Netzwerke zu stärken. Den Teams bieten sie die Chance, Wissen auszutauschen und sich mit anderen Prozessen, Verfahren, Tools und Programmen vertraut zu machen.
- Experten-Karrierpfad: Eine globale Initiative, um Karrieremöglichkeiten für Fachexpert*innen zu fördern und zu unterstützen, die gleichermaßen für ihren Führungsbeitrag anerkannt werden. Der Expertenpfad bietet Lern- und Wachstumsmöglichkeiten, auch durch eine globale Gemeinschaft von Expert*innen (Community of Experts), die den Wissensaufbau und -transfer sicherstellt.

Resilience and Care Counselor. Seit 2021 gibt es diese weisungsfreie Funktion, um die psychische Gesundheit und das Wohlbefinden der Mitarbeiter*innen zu unterstützen. Eine speziell ausgebildete Kollegin steht bei Herausforderungen für vertrauliche Beratung und Coaching zur Verfügung. Sie berichtet auch nicht an den Vorstand.

WellBe-Initiative. Kapsch TrafficCom ist davon überzeugt, dass ein erfolgreiches Unternehmen mit dem Wohlbefinden der Mitarbeiter*innen beginnt. Die Initiative WellBe (von „Wellbeing“, Wohlbefinden) in der Region EMEA startete im Zusammenhang mit „flexiblem Arbeiten“. Sie soll einen gesunden und ausgewogenen Lebensstil fördern; angeboten wird eine Vielzahl von Aktivitäten, Ressourcen und Unterstützungssystemen auf lokaler und regionaler Ebene, die helfen sollen, sich sowohl persönlich als auch beruflich zu entfalten. Maßnahmen umfassen die Teilnahme an Sportveranstaltungen, Schulungsangebote für die Gesundheit der Mitarbeiter*innen und Bereitstellung von Ernährungsplänen.

Die Maßnahmen sollen in die Flexibilität und Zufriedenheit der Mitarbeiter*innen einzahlen, dies ist allerdings global nicht exakt mess- bzw. zuordenbar.

Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle.

Unter „Konzepte“ wurde der Grundsatz der Chancengleichheit beschrieben, inklusive Gleichstellung der Geschlechter und Talentakquise, mit den dafür wichtigsten Initiativen. Gesonderte Erwähnung finden hier demnach nur noch folgende Maßnahmen:

Philosophie der Gesamtvergütung. Die „Total Rewards Philosophy“ verfolgt das Ziel, eine faire und konsistente Vergütung innerhalb des Unternehmens sicherzustellen sowie wettbewerbsfähige Gehälter im externen Vergleich zu bieten. Die Entlohnung richtet sich nicht nach der hierarchischen Position, sondern basiert auf individueller Leistung, die als Zusammenspiel von Ergebnissen und persönlichem Einsatz verstanden wird. Durch das Hinzuziehen von externen Gehaltsmarktdaten wird sichergestellt, dass die Gehälter mit dem Arbeitsmarkt harmonisiert sind. Dies ist ein kontinuierlich stattfindender jährlicher Prozess.

women@ktc. Dieses Programm fördert die globale Vernetzung von motivierten weiblichen Mitarbeitern. Zudem gibt es das Programm „Women Mentoring“, um Mitarbeiterinnen zu ermutigen, dass sie ihre Kompetenzen aktiver nutzen und ihr Potenzial nachhaltig und sichtbar entwickeln. Weitere Initiativen sind:

- Spezielle LinkedIn-Lernpfade für Frauen
- Geschlechtsspezifische Kennzahlen für Geschäftsleitungsmitglieder
- Gender-Berichte
- Analyse des geschlechtsspezifischen Lohngefälles
- Rekrutierungspolitik
- Frauenbeauftragte
- Networking-Breakfasts und Vorträge

Die Rekrutierungspolitik zielt darauf ab, den Anteil von Frauen in allen Funktionen, einschließlich Führungspositionen, zu erhöhen. Das Personalteam, Personalvermittler und einstellende Manager sind verpflichtet, aktiv nach weiblichen Talenten zu suchen und auf Vielfalt ausgerichtete Praktiken in den Einstellungsprozess einzubeziehen.

Eine Frauenbeauftragte steht zudem als Hauptansprechpartnerin für Frauen zur Verfügung, die mit Diskriminierung, Vorurteilen oder Ungleichbehandlung konfrontiert sind. Diese Beauftragte bietet Frauen eine sichere und unterstützende Möglichkeit, ihre Anliegen vorzutragen, sich beraten zu lassen und Zugang zu Ressourcen zu erhalten.

Lernen und Wissensaustausch. Kapsch TrafficCom bietet ihren Mitarbeiter*innen strukturierte Schulungsprogramme, Mentorenschaften und Initiativen zur Entwicklung von Führungskräften im Rahmen innovativer Lernformate, virtueller und präszenzbasierter Inhalte und Ressourcen. Die Lernangebote werden durch eine „Learning Partner Community“ gestaltet, die diesbezügliche Beratung berücksichtigt Ressourcen und Ansätze gemäß der Kapsch TrafficCom Servant-Leadership-Philosophie. Zudem können die Mitarbeiter*innen ihre digitalen Fähigkeiten und ihr berufliches Wachstum mit den KI-gestützten Entwicklungsangeboten von myWorkday Career Hub ausbauen.

Objektive Rollenanforderungen stellen sicher, dass die Auswahl von Talenten unabhängig von Alter, Geschlecht, Religion, Weltanschauung, sexueller Orientierung, politischer Einstellung und ethnischer oder nationaler Herkunft erfolgt.

Sonstige arbeitsbezogene Rechte.

Kapsch TrafficCom befolgt in jedem Land die dort herrschenden Datenschutzgesetze und minimiert durch strenge interne Prozesse potenziell negative Auswirkungen einer Datenschutzverletzung. In Österreich wurde dafür eine eigene Datenschutzsoftware implementiert. Der globale Datenschutzbeauftragte verantwortet diesen Prozess. Löschungsaufträge werden innerhalb der Fristen positiv ausgeführt.

Die einmal jährlich stattfindenden verpflichtenden Compliance-Schulungen für alle Mitarbeiter*innen beinhalten auch die Themen Datenschutz und Informationssicherheit. Überprüfungen finden zudem durch falsche Phishing-Mails statt, um den Wissensstand und das Bewusstsein der Mitarbeiter*innen zu stärken. Die entsprechenden Maßnahmen werden jährlich überprüft und bei Bedarf angepasst.

Die Zufriedenheit der Mitarbeiter*innen wird als wesentliches Kriterium zur Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen herangezogen. Wie zuvor beschrieben, wird diese im Abstand von sechs bis neun Monaten über die Mitarbeiterbefragung gemessen.

Die Teilnahmequoten und Feedback-Trends dienen auch als Grundlage für gezielte Verbesserungen in den Bereichen Führung, Arbeitsumgebung und Zusammenarbeit. Darüber hinaus verfügt Kapsch TrafficCom über keine vordefinierten Prozesse, um etwaige weitere Maßnahmen festzulegen.

In der Wesentlichkeitsanalyse wurden keine wesentlichen Risiken im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens festgestellt, für die Maßnahmen zur Minderung nötig wären. Die wesentlichen Chancen für Kapsch TrafficCom in Bezug auf die eigenen Mitarbeiter*innen ergeben sich aus den Mitarbeiterqualifikationen durch Schulungen in neuen, aufstrebenden Technologien sowie aus der Vielfalt durch Diversitätsinitiativen. Sowohl die Ermittlung des Trainingsbedarfs und Schulungsangebote als auch Maßnahmen zur Förderung der Vielfalt im Unternehmen sind bereits weiter oben beschrieben.

Kapsch TrafficCom sieht sich verpflichtet, sicherzustellen, dass die eigenen Geschäftspraktiken die wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Mitarbeiter*innen minimieren. Dies wird erreicht durch proaktives Risikomanagement sowie insbesondere durch:

- Einhaltung von Arbeitsgesetzen und ethischen Standards: Kapsch TrafficCom hält sich strikt an die nationalen und internationalen Arbeitsgesetze, einschließlich derjenigen, die sich auf Arbeitsbedingungen, Löhne und Sicherheit am Arbeitsplatz beziehen. Die Null-Toleranz-Politik gegen Kinderarbeit, Zwangsarbeit und Diskriminierung am Arbeitsplatz gewährleistet ethische und faire Beschäftigungspraktiken.
- Einbindung der Mitarbeiter*innen, Engagement für ethische Standards am Arbeitsplatz und Beschwerdemechanismen: Die Mitarbeiterumfrage gibt den Mitarbeiter*innen die Möglichkeit, Bedenken zu äußern und Feedback zu geben. Über anonyme Meldekanäle und Hinweisgebermechanismen werden Beschwerden im Zusammenhang mit unfairer Behandlung, Belästigung oder unethischem Verhalten behandelt.
- Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz: Regelmäßige Risikobewertungen, die Einhaltung der Sicherheitsstandards der Branche und gezielte Initiativen zum Wohlbefinden räumen diesen Themen Priorität ein. Zudem unterstützen Programme für psychische Gesundheit und Wohlbefinden sowie flexible Arbeitsregelungen das allgemeine Wohlbefinden der Mitarbeiter*innen.

Jede Maßnahme wird in Bezug auf ihr erwartetes Ziel evaluiert. Dafür werden personelle und finanzielle Ressourcen bereitgestellt, um eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahme zu gewährleisten. Die personellen Ressourcen stellen die von den Maßnahmen betroffenen Abteilungen zur Verfügung: Personal, HSSEQ und Betriebsrat. Spezielle Ressourcen kommen noch durch Resilience and Care Councilor, Arbeitsmediziner und -psychologen hinzu.

Kennzahlen und Ziele.

Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen (S1-5).

Kapsch TrafficCom hat sich zum Ziel gesetzt, einen „Employee Net Promoter Score“ (eNPS) aus der Mitarbeiterumfrage von 20 zu erreichen. Außerdem soll der „Engagement Index“ zumindest 80 % betragen.

Laut Methodologie des eNPS hat das mögliche Ergebnis einen Wert zwischen -100 und +100. Der eNPS zeigt, inwieweit die Mitarbeiter*innen das Unternehmen als bevorzugten Arbeitgeber empfehlen. Er wird auf der Grundlage der Antworten auf die Frage „Ich würde Kapsch einem Freund oder meiner Familie als einen sehr guten Arbeitgeber empfehlen“ berechnet. Die Skala reicht von 0 bis 10. Nach dieser Methode werden Antworten mit einer 9 oder 10 als positiv („Promotoren“), Antworten mit einer 7 oder 8 als neutral („Passive“) und Antworten mit einer 1 bis 6 als negativ („Detraktoren“) gewertet. Schließlich wird der Prozentsatz der Detraktoren vom Prozentsatz der Promotoren abgezogen, wodurch die Ergebnisse zwischen -100 (nur Detraktoren) und +100 (nur Promotoren) liegen können. Auf Basis der ersten Ergebnisse vom Juni 2023 wurden die Zielwerte definiert und in jedem weiteren Durchgang kommuniziert bzw. angepasst. So wurde nach dem ersten Durchgang ein eNPS-Wert zwischen 10 und 20 angestrebt. Dieses Ziel wurde bereits überschritten und daher auf 20 angepasst. Im März 2026 zeigten die Ergebnisse einen eNPS von 15 (Vorjahr: 16). Der „Engagement Index“ lag zuletzt bei 80 % (Vorjahr: 81 %). Die Umfrage zur Jahresmitte im Juni 2025 zeigte positive Ergebnisse mit einem eNPS von 22 und einem Engagement Index von 83 %.

Die Beteiligung an der Umfrage muss mindestens 50 % betragen, damit sie als repräsentativ angesehen wird, dieser Wert wurde zu Beginn der Umfrage aus einer Schätzung abgeleitet. Bei der letzten Umfrage lag die Beteiligung bei 58 %, im Juni 2025 bei 67 % (Vorjahr: 70 %).

Ein weiteres Ziel betrifft den Anteil weiblicher Mitarbeiter: Kapsch TrafficCom strebt eine Frauenquote in Führungspositionen von 30 % an, dieses Ziel soll bis 2028 erreicht werden. Am 31. März 2026 lag der Anteil bei 27 % (31. März 2025: 27 %).

Die Ziele im Zusammenhang mit der Mitarbeiterumfrage wurden auf Basis der historischen Ergebnisse festgelegt und angepasst durch die Projektleitung. Mit jeder Umfrage, somit alle sechs bis neun Monate, findet eine Kontrolle der Werte sowie eine eventuelle Anpassung der Ziele statt. In die Festlegung des Ziels der Frauenquote waren die Leiterinnen des women@ktc-Programmes durch ihre Kommunikation mit der Geschäftsleitung involviert.

Überprüfung der Zielerreichung.

Alle Geschäftsleitungsmitglieder erhalten eine Zusammenfassung der Mitarbeiterumfrage sowie detaillierte Ergebnisse des eigenen Bereichs. So können sie über weiterführende Maßnahmen entscheiden, wie beispielsweise Mitarbeiter-Workshops zu Fokusbereichen aus dem Bericht. Der Bericht selbst wird von Personal-Mitarbeiter*innen erstellt.

Die Ergebnisse zeigen durch die kategorisierten Fragen, aber auch durch die offenen Kommentarfunktion Bereiche mit Verbesserungspotenzialen auf, sodass Maßnahmen und Ziele definiert werden können. Insgesamt dienen die definierten Ziele als Richtwert für den Umsetzungsstatus von Maßnahmen oder die Zielerreichung. Ziele werden auf globaler und regionaler Ebene durch die Personalabteilung vorgegeben und gesteuert, wobei teamspezifische Ziele im Gestaltungsfreiraum der jeweiligen Manager*innen liegen. Die definierten Ziele können allerdings auch aufzeigen, dass Maßnahmen nicht die erwartete Wirkung zeigen und daher angepasst werden müssen. Die Mitarbeiterbefragung als Trendanalyse ist ein Instrument, um die Mitarbeiter*innen einzubinden und Veränderungen auf dem Weg der Zielerreichung darzustellen, nicht aber, um mit jedem Befragungsdurchgang neue Ziele und Maßnahmen zu definieren.

Die Leiterinnen des women@ktc-Programmes erstellen gemeinsam mit Personal-Mitarbeiter*innen jährlich einen Bericht und überwachen somit die Zielerreichung. Jeweils nach Ende des Geschäftsjahres werden der Geschäftsführung die aktuellen Frauenkennzahlen (Frauenquoten Kapsch TrafficCom) vorgelegt, unterjährige Treffen gibt es nach Bedarf.

Merkmale der Arbeitnehmer*innen von Kapsch TrafficCom (S1-6).

Mitarbeiter*innen nach Geschlecht.

Personenanzahl	31. März 2025	31. März 2026
Männlich	2.137	1.960
Weiblich	896	747
Sonstige	0	0
Keine Angabe	8	10
Gesamt	3.041	2.717

Mitarbeiter*innen nach Land.

Personenanzahl	31. März 2025	31. März 2026
Österreich	644	622
USA	588	582
Spanien	466	480
Südafrika	373	120
Andere	970	913

Mitarbeiter*innen nach Vertragsart und Geschlecht.

	31. März 2026				
Personenanzahl	Gesamt	Weiblich	Männlich	Sonstige	Keine Angabe
Mitarbeiter*innen gesamt	2.717	747	1.960	0	10
Mitarbeiter*innen mit unbefristeten Verträgen	2.648	713	1.927	0	8
Mitarbeiter*innen mit befristeten Verträgen	68	34	32	0	2
Mitarbeiter*innen ohne garantierte Arbeitsstunden	1	0	1	0	0
Vollzeitbeschäftigte Mitarbeiter*innen	2.553	661	1.882	0	10
Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter*innen	164	86	78	0	0

	31. März 2025				
Personenanzahl	Gesamt	Weiblich	Männlich	Sonstige	Keine Angabe
Mitarbeiter*innen gesamt	3.041	896	2.137	0	8
Mitarbeiter*innen mit unbefristeten Verträgen	2.774	748	2.019	0	7
Mitarbeiter*innen mit befristeten Verträgen	265	148	116	0	1
Mitarbeiter*innen ohne garantierte Arbeitsstunden	2	0	2	0	0
Vollzeitbeschäftigte Mitarbeiter*innen	2.896	815	2.074	0	7
Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter*innen	145	81	63	0	1

Mitarbeiter*innen nach Vertragsart und Region.

	31. März 2026			
Personenanzahl	Gesamt	EMEA	Americas	APAC
Mitarbeiter*innen gesamt	2.717	1.424	1.215	78
Mitarbeiter*innen mit unbefristeten Verträgen	2.648	1.361	1.209	78
Mitarbeiter*innen mit befristeten Verträgen	68	63	5	0
Mitarbeiter*innen ohne garantierte Arbeitsstunden	1	0	1	0
Vollzeitbeschäftigte Mitarbeiter*innen	2.553	1.282	1.194	77
Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter*innen	164	142	21	1

31. März 2025				
Personenanzahl	Gesamt	EMEA	Americas	APAC
Mitarbeiter*innen gesamt	3.041	1.688	1.271	82
Mitarbeiter*innen mit unbefristeten Verträgen	2.774	1.428	1.264	82
Mitarbeiter*innen mit befristeten Verträgen	265	260	5	0
Mitarbeiter*innen ohne garantierte Arbeitsstunden	2	0	2	0
Vollzeitbeschäftigte Mitarbeiter*innen	2.896	1.560	1.258	78
Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter*innen	145	128	13	4

Mitarbeiteraustritte und Fluktuation.

	2024/25	2025/26
Gesamtanzahl der freiwilligen Mitarbeiteraustritte	102	186
Quote der freiwilligen Mitarbeiterfluktuation	3,4 %	6,8 %
Gesamtanzahl der Mitarbeiteraustritte	359	399
Quote der Mitarbeiterfluktuation	11,8 %	14,7 %

Die Daten wurden aus der Personalsoftware myWorkday entnommen oder bei den lokalen Personalverantwortlichen angefragt (betrifft vor allem Tochterfirmen). Es wurden alle Arbeitnehmer*innen von Kapsch TrafficCom berücksichtigt, dies beinhaltet auch besondere Arbeitsverhältnisse und -situationen, wie Lehrlinge, Trainees, Auszubildende, karenzierte Mitarbeiter*innen sowie Mitarbeiter*innen in Langzeitkrankenstand. Je nach abgefragtem Wert wurde die Summe bzw. Anzahl angegeben, Mittelwert/Median oder prozentueller Anteil berechnet. Es wurden keine Schätzungen vorgenommen. Kapsch TrafficCom macht davon Gebrauch, bestimmte Werte noch nicht zu berichten, da dies noch nicht möglich ist. Mitarbeiterzahlen werden als Personenzahl (Headcount) zum Stichtag 31. März berichtet. In vielen Ländern ist die Mitarbeiteranzahl gering, sie werden daher bei der Angabe nach Ländern nicht gesondert angeführt. Dies trifft auf alle angegebenen Kennzahlen (S1-x) zu, wenn nicht anders angegeben.

Befristete Arbeitsverhältnisse entstehen vorwiegend zur Ausübung einer Tätigkeit im Rahmen eines befristeten Projektes oder Ereignisses, als Vertretung für Mitarbeiter*innen in Langzeitkrankenstand oder Karenz sowie bei bestimmten Ausbildungsverträgen, wie beispielsweise Praktika, Traineeprogramme oder die Lehrlingsausbildung. Das Ziel ist es, Ausbildungsverträge nach erfolgreicher Absolvierung in ein unbefristetes Dienstverhältnis umzuwandeln.

Die Teilzeitanstellung ist ein Angebot an die Mitarbeiter*innen, um die Flexibilität in der Arbeit zu erhöhen und die Vereinbarkeit von Beruf und privat in allen Lebenslagen zu erhöhen.

Die Mitarbeiterfluktuation berechnet sich aus der Anzahl freiwilliger Mitarbeiteraustritte im Verhältnis zur Gesamtanzahl der Mitarbeiter*innen.

Die Mitarbeiteranzahl im Geschäftsjahr 2025/26 war rückläufig, da Kapsch TrafficCom auf die schwache Entwicklung des Mautmarktes reagierte und organisatorische Maßnahmen setzte, um ihre Kostenbasis an das niedrigere Umsatzniveau anzupassen. Angaben zur Mitarbeiteranzahl sind auch im >> *Lagebericht, Kapitel 1.2.1 „Ertragslage“* angegeben.

Merkmale der Fremdarbeitskräfte von Kapsch TrafficCom (S1-7).

Nicht angestellte Beschäftigte.

Personenanzahl	31. März 2025	31. März 2026
Leihmitarbeiter*innen	309	300

Fremdarbeitskräfte werden bei Eintritt im IT-System des Unternehmens registriert. Sie werden als Personenzahl (Headcount) zum Stichtag 31. März berichtet, wie auch die eigenen Mitarbeiter*innen. Leihmitarbeiter*innen sind Personen, die im Rahmen von Body Leasing (Personal-Leasing oder Arbeitskräfteüberlassung) über externe lizenzierte Personaldienstleister zur Verfügung gestellt werden. Die Auswahl erfolgt auf Basis eines konkreten Anforderungsprofils, wobei die individuelle Qualifikation der eingesetzten Person im Vordergrund steht. Diese Personen sind organisatorisch in die Arbeitsabläufe von Kapsch TrafficCom eingebunden, unterstehen jedoch nicht einem direkten Arbeitsverhältnis mit dem Unternehmen.

Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog (S1-8).

Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog.

31. März 2026		
	Tarifverträge	
	Abdeckung der Mitarbeiter*innen in EWR-Ländern mit mehr als 10 % der Gesamtbelegschaft	Abdeckung der Mitarbeiter*innen in Nicht-EWR-Ländern mit mehr als 10 % der Gesamtbelegschaft
0-19 %		USA
20-39 %		
40-59 %		
60-79 %		
80-100 %	Österreich, Spanien	

Sozialer Dialog (Betriebsrat)
Arbeitsplätze in EWR-Ländern mit mehr als 10 % der Gesamtbelegschaft

31. März 2025		
	Tarifverträge	
	Abdeckung der Mitarbeiter*innen in EWR-Ländern mit mehr als 10 % der Gesamtbelegschaft	Abdeckung der Mitarbeiter*innen in Nicht-EWR-Ländern mit mehr als 10 % der Gesamtbelegschaft
0-19 %		USA, Südafrika
20-39 %		
40-59 %		
60-79 %		
80-100 %	Österreich, Spanien	

Sozialer Dialog (Betriebsrat)
Arbeitsplätze in EWR-Ländern mit mehr als 10 % der Gesamtbelegschaft

	31. März 2025	31. März 2026
Mitarbeiter*innen, die von Tarifverträgen abgedeckt sind ¹⁾	87 %	89 %
Mitarbeiter*innen, die von Arbeitnehmervertreter*innen abgedeckt sind ¹⁾	84 %	84 %

¹⁾ Information exklusive Mitarbeiter*innen in Nicht-EWR-Ländern

Kapsch TrafficCom hat keine Vereinbarung über die Vertretung durch einen europäischen Betriebsrat.

Diversitätskennzahlen (S1-9).

Geschlechterverteilung auf oberster Führungsebene.

31. März 2026				
	Weiblich		Männlich	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Erste Führungsebene	0	0 %	3	100 %
Zweite Führungsebene	5	25 %	15	75 %
Dritte Führungsebene	24	28 %	61	72 %

31. März 2025				
	Weiblich		Männlich	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Erste Führungsebene	0	0 %	2	100 %
Zweite Führungsebene	3	15 %	17	85 %
Dritte Führungsebene	27	31 %	61	69 %

Die Ebenen des Managements werden unterteilt in Vorstand -1 (zweite Führungsebene) und Vorstand -2 (dritte Führungsebene), dies bezieht sich auf die Berichtsebenen zum Vorstand. Vorstand -1 umfasst all jene Führungskräfte, die direkt an den Vorstand berichten. Vorstand -2 umfasst Führungskräfte, die zunächst an Vorstand -1 berichten.

Mitarbeiter*innen nach Altersgruppen und Geschlecht.

	31. März 2026					
	Gesamt ¹⁾		Weiblich		Männlich	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Unter 30 Jahren	282	10 %	83	29 %	199	71 %
Zwischen 30 und 50 Jahren	1.605	59 %	453	28 %	1.152	72 %
Über 50 Jahren	820	30 %	211	26 %	609	74 %

	31. März 2025					
	Gesamt ¹⁾		Weiblich		Männlich	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Unter 30 Jahren	395	13 %	108	27 %	287	73 %
Zwischen 30 und 50 Jahren	1.850	61 %	599	32 %	1.251	68 %
Über 50 Jahren	788	26 %	189	24 %	599	76 %

¹⁾ Exklusive Mitarbeiter*innen, deren Geschlecht nicht angegeben wurde

Menschen mit Behinderungen (S1-12).

Mitarbeiter*innen mit Behinderungen.

	31. März 2025	31. März 2026
Mitarbeiter*innen mit Behinderungen	1,0 %	1,6 %

Die Prozentangabe wurde aus der Anzahl der Mitarbeiter*innen mit Behinderung mit offiziellem Nachweis im Verhältnis zur Gesamtanzahl der Mitarbeiter*innen berechnet.

Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit (S1-14).

Gesundheitsschutz und Sicherheit.

	2024/25	2025/26
Eigene Mitarbeiter*innen		
Mitarbeiter*innen, die vom Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem abgedeckt werden ¹⁾	100 %	100 %
Zahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen und arbeitsbedingter Erkrankungen	0	0
Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle ²⁾	15	7
Rate der meldepflichtigen Arbeitsunfälle ³⁾	2,49	1,45
Anzahl der meldepflichtigen arbeitsbedingten Erkrankungen	0	0
Rate der meldepflichtigen arbeitsbedingten Erkrankungen	0	0
Zahl der Ausfalltage aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen und Todesfälle infolge von Arbeitsunfällen, arbeitsbedingten Erkrankungen und von Todesfällen infolge von Erkrankungen	400	351
Fremdarbeitskräfte⁴⁾		
Fremdarbeitskräfte, die vom Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem abgedeckt werden ⁵⁾	-	100 %
Zahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen und arbeitsbedingter Erkrankungen	-	0
Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle ^{2,6)}	-	0
Rate der meldepflichtigen Arbeitsunfälle ⁷⁾	-	0
Anzahl der meldepflichtigen arbeitsbedingten Erkrankungen ⁸⁾	-	-
Rate der meldepflichtigen arbeitsbedingten Erkrankungen ⁸⁾	-	-
Zahl der Ausfalltage aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen und Todesfälle infolge von Arbeitsunfällen, arbeitsbedingten Erkrankungen und von Todesfällen infolge von Erkrankungen ⁸⁾	-	0

- ¹⁾ Alle Mitarbeiter*innen sind durch ein Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem abgedeckt, das durch interne Audits überprüft wird. Bei 36 % (2024/25: 29 %) der Mitarbeiter*innen ist das System zusätzlich formal nach ISO 45001 zertifiziert.
- ²⁾ Meldepflichtige arbeitsbedingte Verletzungen, die eine medizinische Behandlung erfordert haben (klassifiziert als „High“, „Serious“ oder „Critical“)
- ³⁾ Anzahl der Unfälle *1.000.000 / Summe der gesamten Arbeitsstunden (4.804.954 Stunden [2024/25: 6.027.435])
- ⁴⁾ Die Kennzahlen für Fremdarbeitskräfte werden erstmals für das Geschäftsjahr 2025/26 offengelegt; zuvor wurden die entsprechenden Übergangsbestimmungen in Anspruch genommen.
- ⁵⁾ Alle Leiharbeitskräfte, die für Kapsch TrafficCom oder in Projekten von Kapsch TrafficCom arbeiten, unterliegen auch den Anforderungen des Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystems.
- ⁶⁾ Nur für 67 % der Leiharbeitskräfte wurden Unfälle von den Verantwortlichen gemeldet, dies inkludiert auch Nullmeldungen.
- ⁷⁾ Anzahl der Unfälle *1.000.000 / Summe der gesamten Arbeitsstunden (434.512 Stunden)
- ⁸⁾ Derzeit werden meldepflichtige arbeitsbedingte Erkrankungen von Leiharbeitskräften noch nicht erfasst.

Mitarbeiter*innen, die vom Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem abgedeckt werden.

Vom Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem der Kapsch TrafficCom Group sind alle Mitarbeiter*innen abgedeckt, für die das Kapsch TrafficCom Group Managementsystem bzw. die „Company Policy“ gilt. Dies wird in FTEs (Full Time Equivalents, Vollzeitäquivalente) berechnet. In dieser Zahl sind nicht angestellte Beschäftigte, die unter der Verantwortung von Kapsch TrafficCom tätig sind, nicht abgedeckt.

Zahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen und arbeitsbedingter Erkrankungen.

Alle Arbeitsunfälle innerhalb von Kapsch TrafficCom werden von den jeweils definierten Arbeitssicherheitspartnern der Unternehmenseinheiten erfasst und im System myWorkday dokumentiert. Dies gilt unabhängig davon, ob die betroffenen Mitarbeiter*innen selbst in myWorkday registriert sind – in solchen Fällen übernimmt der zuständige Arbeitssicherheitspartner die Eintragung. Falls im Berichtszeitraum keine Arbeitsunfälle aufgetreten sind, wird eine schriftliche Bestätigung des jeweiligen Arbeitssicherheitspartners per E-Mail eingeholt, um dies zu dokumentieren. Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen werden im System mit dem Incident Type „Critical – Fatality as a result of work-related injury (Death or serious permanent disability)“ erfasst. Diese Vorgehensweise stellt sicher, dass alle kritischen Vorfälle systematisch dokumentiert, nachvollziehbar bewertet und entsprechend den Anforderungen des Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystems behandelt werden. Im Geschäftsjahr 2025/26 wurden weder für eigene noch für Fremdarbeitskräfte Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen und arbeitsbedingter Erkrankungen verzeichnet.

Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle.

Meldepflichtige Arbeitsunfälle innerhalb von Kapsch TrafficCom werden im System myWorkday mit den Vorfalltypen „Critical“, „Serious“ oder „High“ dokumentiert. Diese Klassifizierung stellt sicher, dass alle relevanten Vorfälle gemäß ihrer Schwere systematisch erfasst und ausgewertet werden. Die Erfassung erfolgt durch die jeweils definierten Arbeitssicherheitspartner der Unternehmenseinheiten – unabhängig davon, ob die betroffenen Mitarbeiter*innen selbst in myWorkday registriert sind. In Fällen, in denen keine Arbeitsunfälle gemeldet wurden, wird eine schriftliche Bestätigung des zuständigen Arbeitssicherheitspartners per E-Mail eingeholt, um dies zu verifizieren. Diese Vorgehensweise gewährleistet eine vollständige und nachvollziehbare Dokumentation aller meldepflichtigen Ereignisse im Rahmen des Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystems von Kapsch TrafficCom.

Rate der meldepflichtigen Arbeitsunfälle.

Die Rate der meldepflichtigen Arbeitsunfälle wird berechnet, indem die Anzahl der in myWorkday dokumentierten Arbeitsunfälle mit den Vorfalltypen „Critical“, „Serious“ oder „High“ mit 1 Million multipliziert und durch die Summe der gesamten geleisteten Arbeitsstunden dividiert wird. Diese Summe basiert auf den von der Finanzabteilung berechneten Soll-Arbeitsstunden aller im Durchschnitt beschäftigten FTEs des jeweiligen Geschäftsjahres, wobei Urlaube sowie durchschnittliche Abwesenheiten in dieser Hochrechnung entsprechend berücksichtigt werden. Diese Methodik gewährleistet eine international vergleichbare Kennzahl zur Bewertung der Arbeitssicherheit innerhalb von Kapsch TrafficCom.

Anzahl der meldepflichtigen arbeitsbedingten Erkrankungen.

Kapsch TrafficCom verfolgt einen einheitlichen konzernweiten Ansatz zur Erfassung und Berichterstattung berufsbedingter Erkrankungen. Entsprechend ESRS S1 werden ausschließlich arbeitsbedingte, ärztlich diagnostizierte Erkrankungen berücksichtigt, die in der Liste der Berufskrankheiten der ILO enthalten sind. Auf Basis einer Analyse der Tätigkeiten und Arbeitsplatzbedingungen sind für Kapsch TrafficCom insbesondere Muskel-Skelett-Erkrankungen relevant. Durch gezielte Präventionsmaßnahmen, darunter Ergonomieschulungen, technische Hilfsmittel sowie organisatorische Maßnahmen zur Reduktion körperlicher Belastungen, fördert Kapsch TrafficCom nachhaltig den Gesundheitsschutz der Mitarbeiter*innen. Alle als meldepflichtig eingestuften Fälle werden konzernweit einheitlich und transparent berichtet; nicht arbeitsbedingte oder nicht ILO-konforme Erkrankungen sind von der Berichterstattung ausgenommen. Im Berichtsjahr wurden weder von eigenen Mitarbeiter*innen noch von Fremdarbeitskräften arbeitsbedingte Erkrankungen gemeldet.

Rate der meldepflichtigen arbeitsbedingten Erkrankungen.

Die Rate der meldepflichtigen arbeitsbedingten Erkrankungen wird berechnet, indem die Anzahl der gemeldeten arbeitsbedingten Erkrankungen mit 1 Million multipliziert und durch die Summe der gesamten geleisteten Arbeitsstunden dividiert wird. Die Gesamtarbeitsstunden basieren auf den von der Finanzabteilung berechneten Soll-Arbeitsstunden aller im Durchschnitt beschäftigten FTEs des jeweiligen Geschäftsjahres, wobei Urlaube sowie durchschnittliche Abwesenheiten in dieser Hochrechnung entsprechend berücksichtigt werden. Diese standardisierte Berechnungsmethode ermöglicht eine international vergleichbare Kennzahl zur Bewertung der arbeitsbedingten Gesundheitsrisiken und dient als Grundlage für fortlaufende Verbesserungsmaßnahmen im Rahmen des integrierten HSSEQ-Managementsystems.

Zahl der Ausfalltage aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen und Todesfälle infolge von Arbeitsunfällen, arbeitsbedingten Erkrankungen und von Todesfällen infolge von Erkrankungen.

Die Ausfalltage werden systematisch in myWorkday erfasst und in Kalendertagen berechnet. Die Zählung beginnt am Tag des Unfalls bzw. der Erkrankung und endet mit dem letzten Tag des dokumentierten Krankenstandes. Die einheitliche Erfassung gewährleistet eine transparente und nachvollziehbare Dokumentation der Ausfallzeiten im Rahmen des integrierten HSSEQ-Managementsystems.

Vergütungskennzahlen (S1-16).

Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung.

	2024/25	2025/26
Geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle im Detail (strukturgewichteter Gender Pay Gap nach Karrierelevel – unternehmensspezifische freiwillige Zusatzangabe)	-	-1 %
Geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle im Detail (strukturgewichteter Gender Pay Gap nach Ländern – unternehmensspezifische freiwillige Zusatzangabe)	12 %	13 %
ESRS geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle	21 %	12 %
Verhältnis Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median aller Mitarbeiter*innen	21	18

Die geschlechtsspezifischen Verdienstgefälle wurden auf Stundenlohnbasis unter Berücksichtigung der Bruttojahresgehälter berechnet. Für Singapur und Neuseeland (gesamt 7 Mitarbeiter*innen) wurden die Daten aus myWorkday herangezogen und umfassen somit die vertraglich geregelten Gehaltsbestandteile sowie unregelmäßig ausgezahlte Einmalzahlungen. Die dargestellte Methodik ist aus Sicht des Unternehmens geeignet, ein realistisches Abbild der Vergütungsstruktur und geschlechtsspezifischen Verdienstunterschiede zu geben.

Da die Mehrheit aller Mitarbeiter*innen (exkl. tolltickets) einem Karrierelevel zugeordnet ist und sofern Männer und Frauen demselben Karrierelevel zugeordnet sind, kann auch ein Gender Pay Gap für jedes Karrierelevel bzw. ein strukturgewichteter konsolidierter Gender Pay Gap nach Karrierelevel für das gesamte Unternehmen (exkl. tolltickets) kalkuliert werden. Jene Mitarbeiter*innen, die kein zugeordnetes Karrierelevel besitzen oder keinen Vergleichswert in ihrem Karrierelevel haben, sind aus dieser Betrachtung exkludiert (71 Mitarbeiter*innen).

Beim strukturgewichteten Gender Pay Gap nach Ländern wurde, um Verzerrungen durch sehr große Länder mit niedrigem Lohnniveau und hoher Mitarbeiteranzahl zu vermeiden, das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle auf Länderebene berechnet und zu einem gewichteten Durchschnitt zusammengeführt.

Das Verhältnis der Gesamtvergütung wurde auf Basis der Bruttojahresgehälter berechnet.

In den Berechnungen der Vergütungskennzahlen wurden, sofern nicht anders angegeben, alle Arbeitnehmer*innen von Kapsch TrafficCom berücksichtigt, dies beinhaltet auch besondere Arbeitsverhältnisse und -situationen, wie Lehrlinge, Trainees, Auszubildende, karenzierte Mitarbeiter*innen sowie Langzeitkrankenstände.

Die Verbesserung des ESRS geschlechtsspezifischen Verdienstgefälles von 21 % auf 12 % ist maßgeblich auf die Beendigung des Betriebsprojektes in Südafrika zurückzuführen. Südafrika zählte im Vorjahr zu den größten Ländereinheiten und hatte einen überproportionalen Einfluss auf den ausgewiesenen Wert.

Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten (S1-17).

Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten.

	2024/25	2025/26
Anzahl der gemeldeten Diskriminierungsvorfälle (einschließlich Belästigung)	3	11
Anzahl der Beschwerden, die über alle verfügbaren Kanäle eingereicht wurden	3	15
Gesamtbetrag der Geldstrafen, Bußgelder und Schadenersatzzahlungen i.Z.m. den genannten Vorfällen und Beschwerden (in EUR)	0	7.501
Anzahl schwerwiegender Menschenrechtsverletzungen i.Z.m. eigenen Arbeitskräften	0	0
davon Anzahl der Vorfälle, die gegen die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die ILO-Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen verstoßen	0	0
Gesamtbetrag der Geldstrafen, Bußgelder und Schadenersatzzahlungen i.Z.m. schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen (in EUR Mio.)	0	0

Der deutliche Anstieg der gemeldeten Diskriminierungsvorfälle und Beschwerden ist im Wesentlichen auf eine verbesserte Datengrundlage und ein geschärftes Verständnis der Berichtsanforderungen zurückzuführen. Sachverhalte werden granularer erfasst und bewertet. Dies führte auch dazu, dass der Vorjahreswert rückwirkend korrigiert wurde. So wurden im Geschäftsjahr 2024/25 zunächst keine Fälle gemeldet; nach der Klärung der ESRS-Definition von bestätigten Fällen von Diskriminierung und Belästigung wurde jedoch festgestellt, dass drei Fälle im Geschäftsjahr 2024/25 die Kriterien für eine Einstufung als bestätigte Fälle gemäß ESRS erfüllten. Darüber hinaus ist eine verstärkte Nutzung der bestehenden Meldesysteme zu beobachten. Ergänzend ist zu berücksichtigen, dass eine erhöhte Anzahl von arbeitsrechtlichen Fällen – unter anderem im Zusammenhang mit einer gestiegenen Zahl von Kündigungen – zu einer höheren Anzahl gemeldeter Fälle beigetragen hat.

3.2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2).

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wertschöpfungskette	Beschreibung	Maßnahmen
Arbeitsbedingungen > Gesundheitsschutz und Sicherheit			
Negative Auswirkung: Arbeitsunfälle von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette. (kurz- bis langfristig)	<<<	Inside-out: Negative Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette infolge von Arbeitsunfällen. (potenziell)	■ Lieferantenbeziehungsmanagement ■ Lieferantenaudits und Überprüfungsbesprechungen ■ Strenge Vorschriften für Lieferanten in Entwicklungsländern (siehe Verhaltenskodex für Lieferanten)
Risiko: Störung der Lieferkette aufgrund von Arbeitsproblemen beim Lieferanten. (mittel- bis langfristig)	<<< KTC	Outside-in: Verzögerungen in der Produktion, erhöhte Beschaffungskosten, potenzieller Umsatzverlust.	■ Regelmäßige Überwachung der Lieferanten ■ Ethische Beschaffungspraktiken ■ Diversifizierung der Lieferkette
Sonstige arbeitsbezogene Rechte > Kinderarbeit und Zwangsarbeit			
Negative Auswirkung: Versteckte Kinderarbeit und/oder Zwangsarbeit. (kurz- bis langfristig)	<<<	Inside-out: Risiko von Kinderarbeit und/oder Zwangsarbeit in den Betrieben der Lieferanten in Entwicklungsländern. (potenziell)	■ Lieferantenbeziehungsmanagement ■ Lieferantenaudits und Überprüfungsbesprechungen ■ Strenge Vorschriften für Lieferanten in Entwicklungsländern
<<< vorgelagerte Wertschöpfungskette (upstream) KTC im Unternehmen >>> nachgelagerte Wertschöpfungskette (downstream)			

Strategie.

Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (ESRS 2 SBM-3).

Alle Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette von Kapsch TrafficCom, die von wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) der Gruppe betroffen sein können, wurden in die Wesentlichkeitsanalyse und die entsprechenden Angaben in >> **Abschnitt 1 „Allgemeine Informationen (ESRS 2)“** unter „Interessen und Standpunkte der Interessenträger“ sowie „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell“ miteinbezogen.

Gemäß einer internen Analyse mit den relevanten Fachabteilungen können zwei Gruppen von Arbeitskräften in der vorgelagerten Wertschöpfungskette von den wesentlichen IROs betroffen sein: Arbeiter*innen in der Lieferkette (z.B. Minenarbeiter*innen im Zusammenhang mit Metallabbau) in Entwicklungsländern und Arbeiter*innen bei Dienstleistern (z.B. für Wartungsarbeiten) von Kapsch TrafficCom.

Basierend auf den Berichten von UNICEF und der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization, ILO) und unter Berücksichtigung der Beschaffungsaktivitäten besteht kein erhebliches Risiko von Kinderarbeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette, aber ein moderates Risiko von Zwangsarbeit in den arabischen Regionen in Bezug auf die erbrachten Dienstleistungen. Das Auftreten versteckter Kinderarbeit oder Zwangsarbeit würde wesentliche negative Auswirkungen auf die Arbeitnehmer*innen in der Wertschöpfungskette haben, steht jedoch, wenn überhaupt, nur mit individuellen Vorfällen in Zusammenhang. Kapsch TrafficCom ist kein solcher Vorfall bekannt.

Das wesentliche Risiko einer Lieferkettenstörung entsteht nicht durch unmittelbare Auswirkungen seitens Kapsch TrafficCom. Vielmehr verlangt Kapsch TrafficCom von direkten Lieferanten die Einhaltung gesetzlicher Gesundheits- und Sicherheitsstandards sowie – als übergeordnetes Konzept – des Verhaltenskodex für Lieferanten (Supplier Code of Conduct). Ungeachtet dessen ist sich Kapsch TrafficCom bewusst, dass es in der Lieferkette zu Arbeitsunfällen und arbeitsbedingten Erkrankungen kommen kann und entsprechende negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte nicht ausgeschlossen sind. Für Kapsch TrafficCom besteht daher potenziell das Risiko (Outside-in) einer Verzögerung oder Unterbrechung der vorgelagerten Wertschöpfungskette aufgrund möglicher Arbeitsprobleme bei Lieferanten, was zu Verzögerungen, erhöhten Kosten bzw. Umsatzverlust führen könnte.

Vom Risiko der Zwangsarbeit könnten, insbesondere in einigen Regionen bzw. Ländern, theoretisch alle Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette betroffen sein. Darüber hinaus sind keine wesentlichen Risiken und Chancen für das Unternehmen bekannt, die sich aus Auswirkungen und Abhängigkeiten in diesem Zusammenhang ergeben.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette (S2-1).

Verhaltenskodex für Lieferanten (Supplier Code of Conduct).

Kapsch TrafficCom hat einen Verhaltenskodex für Lieferanten definiert, über den die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Arbeitnehmer*innen in der Wertschöpfungskette gesteuert werden. Er umfasst alle Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette. Mit Ende des Berichtsjahres wurde der Verhaltenskodex geringfügig angepasst und muss fortan von neuen Geschäftspartnern bei deren Aufnahme zur Kenntnis genommen werden. Die Ausgestaltung der Implementierung für bestehende Geschäftspartner ist zur Zeit der Berichterstellung noch in Planung. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der Bereichsleitung Supply Chain Management.

Der Verhaltenskodex enthält eine detaillierte Beschreibung der relevanten Arbeitsstandards und Menschenrechte (das sind Erwerbsalter/Kinderarbeit, Antidiskriminierung, Menschenwürde, Arbeitszeiten, Versammlungsfreiheit, Gesundheit und Sicherheit, Arbeitsbedingungen) sowie Arbeitsstandards für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, insbesondere den allgemeinen Ansatz von Kapsch TrafficCom zur

- Achtung der Menschenrechte von Beschäftigten in der Wertschöpfungskette, wobei ethische Standards analog zu den im Verhaltenskodex genannten Themen sowie die Einhaltung aller geltenden Gesetze und Vorschriften im Vordergrund stehen, sowie zur
- Einbeziehung von Arbeitnehmer*innen in der Wertschöpfungskette, mit Schwerpunkt auf Einhaltung ethischer Standards, Gesundheit und Sicherheit, Gewährleistung der Einhaltung aller geltenden Gesetze und Vorschriften sowie Förderung einer verantwortungsvollen und ethischen Lieferkette.

Business Partner Screening.

Kapsch TrafficCom identifiziert die Auswirkungen ihrer Produkte, Dienstleistungen und auch der Geschäftspartner. Dabei werden auch potenzielle Auswirkungen auf die Arbeitskräfte berücksichtigt. Entsprechend dieser Identifikation werden potenzielle Lieferanten einer Kategorie (Tier A bis C) zugeordnet, die die Anforderungen für das Bewertungsverfahren und gegebenenfalls vertragliche Ziele seitens Kapsch TrafficCom vor der Auswahl festlegt. Je nach Relevanz werden in weiterer Folge Reevaluierungsaudits und Review Meetings vereinbart.

Lieferanten von Kapsch TrafficCom werden kontrolliert und regelmäßig überwacht, wenn sie bestimmte risikobasierte Kriterien erfüllen. Prüfungen umfassen auch ein breites Spektrum von Verbrechen im Zusammenhang mit Menschenrechtsverletzungen (z.B. Völkermord, Kriegsverbrechen, Hassverbrechen, Verstöße gegen die Genfer Konvention, unrechtmäßige Inhaftierungen, außergerichtliche Hinrichtungen, Folter, ethnische Säuberungen, Verbrechen gegen die Menschlichkeit bis hin zu politischer Verfolgung und politischen Gefangenen). Erforderliche Maßnahmen würden gegebenenfalls individuell ausgearbeitet. Auch Zwangs- oder Pflichtarbeit, Kinderarbeit und Menschenhandel werden ausdrücklich in der Evaluierung und im Business Partner Screening thematisiert.

Der Verhaltenskodex für Lieferanten wird bei Bedarf angepasst und kommuniziert. Er ist auf der Unternehmenswebsite www.kapsch.net öffentlich zugänglich.

Jegliche Verfahren, Grundsätze und Richtlinien bei Kapsch TrafficCom orientieren sich an den Prinzipien des UN Global Compact, dies ist im Verhaltenskodex für Lieferanten definiert. Nur in Ausnahmefällen könnten die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die ILO-Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette einbeziehen, nicht eingehalten werden – wobei bei kleinen Zulieferern, Zweitlieferanten, die nur geringe Mengen liefern, neu gegründeten Zulieferern oder Zulieferern, die unmittelbar unter wirtschaftlichem Druck stehen, das Risiko höher ist. Im Berichtszeitraum wurden keine Fälle der Nichteinhaltung gemeldet.

Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen (S2-2).

Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern.

Im Sinne nachhaltiger Partnerschaften fördert Kapsch TrafficCom die gute Zusammenarbeit mit ihren Geschäftspartnern. Wie oben beschrieben, werden im Rahmen eines Business Partner Screenings auch potenzielle Auswirkungen auf die Arbeitskräfte berücksichtigt. Entsprechend einer Kategorisierung legt Kapsch TrafficCom gegebenenfalls vertragliche Ziele vor der Auswahl neuer Geschäftspartner fest. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Untersuchung und Abmilderung festgestellter Auswirkungen. Je nach Relevanz werden in weiterer Folge Reevaluationsaudits und Review Meetings vereinbart.

Ebenso werden Geschäftspartner mit einer potenziell hohen Exposition häufiger überprüft. Die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette bzw. deren Vertretungen werden nicht direkt einbezogen, dies ist in der Branche nicht üblich. Die Zusammenarbeit erfolgt mit deren Vertretern (z.B. Geschäftskontakt und zusätzlich entsprechende Expert*innen seitens des Partners). Dies umfasst jährliche Review Meetings bzw. werden diese Lieferanten zumindest alle drei Jahre auditiert.

Bei Kapsch TrafficCom haben die Geschäftspartner einen fixen Ansprechpartner in der Abteilung Supply Chain Management, der an den Abteilungsleiter und die Regionsverantwortlichen berichtet. Dadurch wird sichergestellt, dass die Einbeziehung erfolgt und die Ergebnisse in das Unternehmenskonzept einfließen. Es gibt keine Vereinbarungen mit internationalen Gewerkschaftsbünden in diesem Zusammenhang.

Die Effektivität der Zusammenarbeit mit den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette bzw. deren Vertretern wird durch die Review Meetings bzw. Auditberichte von den für das Managementsystem verantwortlichen Personen gemeinsam mit der Abteilung Supply Chain Management bewertet. Kapsch TrafficCom hat mit den Meldemechanismen zudem eine Möglichkeit eingerichtet, dass Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette auch aktiv Kontakt aufnehmen können.

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können (S2-3).

Gemäß dem Verhaltenskodex für Lieferanten haben diese etwaige Verletzungen des Kodex in Bezug auf die relevanten Themen umgehend an Kapsch TrafficCom zu melden. Sie haben dann die Möglichkeit, Korrekturmaßnahmen zu setzen, um den Umstand zu verhindern, zu beenden oder zu mildern. Diese Maßnahmen liegen in der Verantwortung des jeweiligen Lieferanten.

Falls ein Lieferant nicht den definierten Grundprinzipien des Kodex entspricht, kann Kapsch TrafficCom die Zusammenarbeit suspendieren oder beenden bzw. einen Gesetzesbruch an die entsprechenden Behörden zwecks Abhilfemaßnahmen melden – Details zur Vorgehensweise von Kapsch TrafficCom im Falle von negativen Auswirkungen sind unter „Maßnahmen“ beschrieben.

Meldemechanismen.

Zur Meldung etwaiger Anliegen oder Bedürfnisse ist im Verhaltenskodex für Lieferanten eine konkrete Kapsch-E-Mail-Adresse angegeben, an die sich Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette wenden können. Kapsch TrafficCom stellt die Adresse zur Verfügung, eingemeldete Fälle werden gemeinsam mit den dafür verantwortlichen Lieferanten nachverfolgt, sodass die Anliegen angemessen behandelt werden. Zudem stehen die Hinweisgeberplattformen des Unternehmens auch für diese Arbeitskräfte zur Verfügung, und Lieferanten sind angehalten, für ihre Arbeitnehmer*innen entsprechende Meldemechanismen einzurichten.

Weitere Informationen zu den Hinweisgebersystemen finden sich in >> **Abschnitt 4.1 „Unternehmensführung (ESRS G1)“** unter „Hinweisgeber- und Prüfmechanismen“.

Mit der Kapsch-E-Mail-Adresse und den Hinweisgeberplattformen gewährleistet Kapsch TrafficCom, dass für alle Beschäftigten der Wertschöpfungskette ein Kanal zur konsequenten und sicheren Äußerung von Bedenken zugänglich ist. Die Plattformen sind öffentlich zugänglich, die E-Mail-Adresse wird Lieferanten (bzw. deren Kontaktpersonen) im Kodex kommuniziert. Sie ist in das IT-Netzwerk integriert, um sicherzustellen, dass sie immer verfügbar ist. Der Prozess ist auf Wunsch anonym, sowohl die meldenden als auch die beteiligten Personen werden vor Vergeltungsmaßnahmen geschützt. Details dazu sind bei den Angaben zu den Hinweisgebersystemen angeführt.

Eingemeldete Probleme werden wie in >> **Abschnitt 4.1 „Unternehmensführung (ESRS G1)“** unter „Hinweisgeber- und Prüfmechanismen“ erläutert behandelt bzw. bei Meldung per E-Mail unmittelbar vom Führungsteam der Abteilung Supply Chain Management gemeinsam mit den Lieferanten weiterverfolgt und überwacht. Je nach Bedarf werden relevante Parteien einbezogen, um eine umfassende Bearbeitung der Anliegen zu gewährleisten. Darüber hinaus sind Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette nicht in die Beurteilung der Wirksamkeit einbezogen. Der Prozess ist nachvollziehbar, jeder Schritt und jede Maßnahme wird dokumentiert und kann überprüft werden. Zur Lösung der Probleme werden spezifische Maßnahmen festgelegt und umgesetzt. Auch der Datenschutz der Beteiligten wird eingehalten.

Der Verhaltenskodex für Lieferanten wird aktiv an alle Kontaktpersonen der Zulieferer verteilt, um sicherzustellen, dass sie sich der Erwartungen und der geltenden Verfahren bewusst sind. Darüber hinaus ist er auf der Unternehmenswebsite www.kapsch.net zugänglich, sodass die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette jederzeit darauf zugreifen können. Regelmäßige Kontakte mit den Lieferanten tragen dazu bei, die Bedeutung dieser Strukturen und Prozesse zu verdeutlichen. Darüber hinaus führt Kapsch TrafficCom Lieferantenaudits durch, um das Bewusstsein und das Vertrauen in diese Kanäle zu fördern und zu überprüfen.

Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie Wirksamkeit dieser Maßnahmen (S2-4).

Die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf die Mitarbeiter*innen der Wertschöpfungskette werden im Rahmen der Organisation berücksichtigt. Kapsch TrafficCom verfügt über einen internen Kontrollplan, der entsprechende Vorgaben enthält und dessen Einhaltung einmal im Quartal vom Supply Chain Senior Management Team überprüft wird. Über die hier beschriebenen Maßnahmen hinausgehend sind entsprechend den aktuellen Informationen keine weiteren geplant.

Standardisierte Maßnahmen wie aktives Beziehungsmanagement, Audits, Überprüfungsbesprechungen oder strenge Vorschriften für Lieferanten in Entwicklungsländern bzw. Ländern mit erhöhtem Compliance-Risiko (gemäß Business Partner Screening), sind das Kernstück der Zusammenarbeit mit Lieferanten bzw. der Überwachung etwaiger Auswirkungen, Risiken und Chancen. Die grundlegenden Strukturen sind hier beschrieben:

Lieferanten-Onboarding.

Das Onboarding-Verfahren aller neuen Lieferanten umfasst Bewertungen in verschiedenen Bereichen, wie Gesundheit und Sicherheit, Menschen- und Arbeitsrechte, Integrität und Compliance, die zu der genannten Kategorisierung (Tier A bis C) führen. Der Verhaltenskodex für Lieferanten definiert die grundlegenden Anforderungen an die Lieferanten und Drittvermittler von Kapsch TrafficCom hinsichtlich ihrer Verantwortung gegenüber den Stakeholdern und der Umwelt. Kapsch TrafficCom erwartet, dass alle Lieferanten die Grundsätze und Standards, die in diesem Kodex festgelegt sind, befolgen, um zu einer verantwortungsvollen Beschaffung beizutragen.

Lieferantenaudit und Review Meetings.

Lieferanten mit einer hohen Impact-Bewertung in Bereichen wie Gesundheit und Sicherheit, Informationssicherheit, Qualität oder Umwelt werden mindestens alle drei Jahre einem Reevaluierungsaudit unterzogen.

Alle Lieferanten sind verpflichtet, zumindest die für sie geltenden gesetzlichen Vorgaben einzuhalten. Das umfasst nicht nur, aber auch Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen sowie Kinderarbeit und Zwangsarbeit. Bisher gab es keine Vorfälle im Zusammenhang mit wesentlichen Auswirkungen, jedoch sind wie oben beschrieben Mechanismen zur Identifizierung und – gegebenenfalls gemeinsamen – Bearbeitung definiert.

Jegliche Vorfälle, die im Rahmen der Überprüfungen festgestellt oder gemeldet werden, werden in eine Mangelliste („Supplier Findings List“) eingetragen. Dort werden auch spezifische Abhilfemaßnahmen definiert. Die Wirksamkeit wird entsprechend dem Managementsystem und der Compliance Organisation durch Audits überprüft, falls nötig werden die Maßnahmen adaptiert. Auch Rückmeldungen von Lieferanten sowie praktizierte Standards werden reflektiert und gegebenenfalls etabliert. Erst wenn die Mängel gelöst sind, werden die Fälle in der Liste geschlossen.

Die Auswahl etwaiger notwendiger Maßnahmen in Bezug auf tatsächliche oder potenzielle negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette ist abhängig vom jeweiligen Verstoß und wird fallbezogen ausgearbeitet. Die Maßnahmen werden individuell mit dem betroffenen Lieferanten gemeinsam ausgearbeitet, und deren

effiziente Umsetzung wird basierend auf einem zu erarbeitenden Maßnahmenplan mittels der regelmäßigen internen und externen Audits nachverfolgt. Die wirksame Implementierung wird schließlich über die Mangelliste überprüft. Bisher gab es keine Fälle versteckter Kinder- oder Zwangsarbeit, die Verfahren zur Durchführung von Abhilfemaßnahmen sind dennoch verfügbar.

Die Lieferantenaudits und Review Meetings tragen insgesamt dazu bei, die Einhaltung von Arbeitsnormen, Arbeitsbedingungen und ethischen Praktiken zu bewerten und sicherzustellen, dass alle Risiken oder Verstöße erkannt und wirksam angegangen werden. Dadurch soll auch das Risiko von Unterbrechungen der Lieferkette aufgrund von Arbeitsproblemen bei Zulieferern (Streiks und krankheitsbedingte Fehlzeiten) verringert werden. Kapsch TrafficCom erwartet, dass Zulieferer über einen angemessenen Plan zur Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs verfügen, und überprüft diesen während der Audits und Review Meetings.

Kapsch TrafficCom hat einen Lieferantenevaluierungs- und -auswahlprozess implementiert, für den eine faktenbasierende Entscheidungsmatrix herangezogen wird. Diese wird erarbeitet, um sicherzustellen, dass auch nichtfinanzielle Kriterien berücksichtigt werden. Dies kann Anforderungen bezüglich externer Überwachung der Standards (Zertifizierungen), Erfüllung von vertraglichen Voraussetzungen sowie nichtfinanzielle Mindeststandards inkludieren. Die Entscheidungsmatrix wird individuell erarbeitet, das umfasst zum Beispiel Bonuspunkte für eine Zertifizierung nach ISO 14001 oder EMAS (Eco-Management and Audit Scheme); oder der Lieferant hat spezifische Umweltmaßnahmen definiert oder bereits in Umsetzung; oder der Lieferant kann andere Auszeichnungen für seine Umweltaktivitäten vorweisen. Dadurch gewährleistet das Unternehmen einen transparenten Prozess und über den Verhaltenskodex für Lieferanten auch ethische Beschaffungspraktiken. Zudem ist damit die Diversifizierung der Lieferkette verbunden, die bereits in >> **Abschnitt 1.4 „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“** im Zusammenhang mit klimabedingten Risiken beschrieben wurde.

Grundsätzlich pflegt Kapsch TrafficCom mit ihren Lieferanten über die beschriebenen regelmäßigen Meetings und Audits kooperative und transparente Partnerschaften. So wird sichergestellt, dass die eigenen operativen Praktiken im Zuge einer aktiven Partnerschaft keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Arbeitnehmer*innen in der Wertschöpfungskette haben oder zu solchen beitragen.

Es wurden keinerlei schwerwiegende Probleme oder Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette gemeldet.

Die Verantwortung für das Management der wesentlichen Auswirkungen liegt bei der Führung des Supply Chain Management bzw. teilweise dem Group Compliance Officer von Kapsch TrafficCom.

Kennzahlen und Ziele.

Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen (S2-5).

Kapsch TrafficCom hat für die wesentlichen IROs im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette keine generellen Ziele definiert, und dies ist bis auf Weiteres auch nicht geplant.

3.3 Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3).

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wertschöpfungskette	Beschreibung	Maßnahmen ¹⁾
Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften > Angemessene Unterbringung			
Positive Auswirkung/ Chance: Reduktion von Umweltverschmutzung, Feinstaub sowie Lärm durch Maut- und Verkehrsmanagementlösungen. (kurz- bis langfristig)	KTC >>>>	Inside-out: Verbesserte Luftqualität mit positiven Auswirkungen auf Gesundheit der Menschen in unmittelbarer Umgebung. (tatsächlich) Outside-in: Höhere Nachfrage nach Maut- und Verkehrsmanagementlösungen mit positiven Auswirkungen auf Luftqualität für lokale Gemeinschaften, indem Verkehrsflüsse mittels Verkehrssteuerung oder dynamischer Gebührensysteme nachhaltig gestaltet werden.	■ Kontinuierliche Weiterentwicklung sowie Innovationen von Produkten und Dienstleistungen zur Emissionsreduktion
Chance: Zugang zu lokalen Märkten und Talenten durch Integration in die Gemeinschaft. (kurz- bis langfristig)	<<<< KTC	Outside-in: Höhere lokale Marktpräsenz mit positivem Image, Einbindung von lokaler Expertise, Kostenvorteile durch global verteilte Fachkräfte.	■ Aufbau von kulturellem Verständnis für lokale Gemeinschaften ■ Lokale Personalrekrutierung und Materialbeschaffung
Chance: Verkehrsmanagement, intelligente Mautoptionen sowie Mautdienste für Smartphones ermöglichen verbesserte Effizienz und Verkehrsfluss sowie Erreichbarkeit von Wohngebieten und lokalen Unternehmen. (kurz- bis langfristig)	KTC >>>>	Outside-in: Erhöhte Kundenzufriedenheit, Systemakzeptanz und Nachfrage nach Kapsch TrafficCom Produkten und Dienstleistungen.	■ Kontinuierliche Verbesserung und Anpassung von Produkten und Dienstleistungen an Bedürfnisse der lokalen Gemeinschaften und Benutzer ■ Verstärkter Kundenservice ■ Zusammenarbeit mit lokalen Behörden
Positive Auswirkung: Verkehrssteuerung erhöht die Verkehrssicherheit. (kurz- bis langfristig)	>>>>	Inside-out: Verkehrssteuerung erhöht die Verkehrssicherheit. (tatsächlich)	■ Identifizierung gefährdeter Verkehrsteilnehmer
Positive Auswirkung: Maut ermöglicht Finanzierung der Instandhaltung der Straßeninfrastruktur. (kurz- bis langfristig)	>>>>	Inside-out: Maut führt zu Einnahmen, die die Instandhaltung der Straßeninfrastruktur ermöglichen; das führt zu mehr Sicherheit für Straßenbenutzer. (tatsächlich)	■ Lösungen für Behörden ■ Vorführungen und Schulungen
Negative Auswirkung: Risiken für die persönliche Sicherheit durch unzureichende Produktsicherheit. (kurz- bis langfristig)	>>>>	Inside-out: Gefährdung der persönlichen Sicherheit der Bevölkerung bei Nichteinhaltung von Sicherheitskriterien. (potenziell)	■ Sicherstellung der Einhaltung geltender gesetzlicher und regulatorischer Sicherheitsanforderungen ■ Berücksichtigung anwendbarer Sicherheitsstandards im Rahmen der Produktentwicklung und -zulassung

¹⁾ Die Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sind mit dem Geschäftsmodell von Kapsch TrafficCom im Sinne ihrer Kunden verbunden. Gleiches gilt für die hier genannten Maßnahmen.

<<<< vorgelagerte Wertschöpfungskette (upstream)
KTC im Unternehmen
>>>> nachgelagerte Wertschöpfungskette (downstream)

Strategie.

Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (ESRS 2 SBM-3).

Die Produkte und Dienstleistungen von Kapsch TrafficCom dienen dem Allgemeinwohl, die Kunden bzw. Auftraggeber des Unternehmens agieren im Namen der öffentlichen Hand und setzen verkehrspolitische Ziele um. Straßennutzer sind keine direkten „Verbraucher und Endnutzer“ (gemäß ESRS S4) der Lösungen von Kapsch TrafficCom, sie zählen zu den betroffenen Gemeinschaften.

Die betroffenen Gemeinschaften von Maut- oder Verkehrsmanagementlösungen sind demnach:

- Private Autofahrer
- Straßennutzende Unternehmen
- Fußgänger und Radfahrer
- Anrainer
- Immobilieneigentümer entlang Straßen
- Bevölkerung in Umweltzonen
- Wirtschaftstreibende

Die Kunden von Kapsch TrafficCom sind die rechtmäßigen Vertreter der betroffenen Gemeinschaften. Im zwischenstädtischen Verkehr sind dies meist Autobahnbetreiber, und im Fall von städtischen Verkehrsmaßnahmen sind dies Stadtverwaltungen.

Private Autofahrer. Ihr Mobilitätsverhalten wird durch Mautsysteme und Verkehrsmanagement beeinflusst. Mauteinhebung oder Verkehrsmanagement kann dazu dienen,

- die Straßeninfrastruktur instand zu halten, wovon die Autofahrer direkt profitieren, oder
- Verhaltensänderungen durch finanzielle Anreize oder Anweisungen und Vorschläge zu fördern, wodurch sich im Falle von Maut eine Fahrt auch verteuern kann. In bestimmten Fällen könnte auch argumentiert werden, dass dies den Wert der Fahrzeuge mindert, da es möglicherweise nicht die Mobilität bietet, die sich die Autofahrer bei der Anschaffung erhofft hatten. Verkehrsmanagement kann einerseits Autofahrer unterstützen, indem es Zeit spart bzw. für einen reibungslosen Verkehrsfluss sorgt, andererseits kann es die Fahrzeiten verlängern, da es Autofahrer von sensiblen Gebieten (z.B. Wohngebieten, Schulen) fernhält.

Straßennutzende Unternehmen sind Fuhrunternehmen, kleine und mittelständische Unternehmen, die Straßen zur Ausübung ihrer Geschäftstätigkeit nutzen.

Fußgänger und Radfahrer sind einer Luftverschmutzung ausgesetzt, die sich direkt auf ihre Gesundheit auswirkt. Im Falle von städtischen Straßenbenutzungsgebühren oder Verkehrsmanagement, das den Straßenverkehr reduziert, profitieren sie vom Nutzen für die öffentliche Gesundheit durch sauberere Luft und gesteigertes Wohlbefinden. Im Falle von Verkehrsmanagement profitieren sie als gefährdete Verkehrsteilnehmer von einer erhöhten Verkehrssicherheit.

Anrainer. Die allgemeine Bevölkerung an Straßen ist in der Regel Straßenlärm ausgesetzt, der die öffentliche Gesundheit beeinträchtigt. Sie profitiert von einer Verringerung des Verkehrsaufkommens und damit von Mauterhebung und Verkehrsmanagement.

Immobilieneigentümer entlang Straßen. Immobilien entlang stark befahrener Straßen sind von Verkehrsaufkommen sowie Lärm- und Luftemissionen betroffen. Maßnahmen der Mauterhebung und des Verkehrsmanagements können zu einer Reduktion dieser Belastungen sowie zu Änderungen in der Erreichbarkeit führen. Diese Faktoren können Auswirkungen auf den Wert von Immobilien haben.

Bevölkerung in Umweltzonen. Je nach Mautsystem können die Kosten für die Fahrzeugnutzung in diesen Gebieten steigen. Zur Immobilienpreisentwicklung konnte kein direkter Zusammenhang festgestellt werden.

Wirtschaftstreibende. Je nach Art des Mautsystems kann durch veränderte Mobilitätsmuster sowohl der Zugang für Kunden als auch für Lieferanten beeinflusst werden. Umgekehrt kann – abhängig von der konkreten Ausgestaltung – ein Mautsystem auch zu einem geringeren und besser gelenkten Verkehrsaufkommen führen und damit den Zugang für Kunden oder Lieferanten verbessern.

Die Wertschöpfung einer Maut- oder Verkehrsmanagementlösung liegt in ihrer Fähigkeit, Infrastrukturkosten einzuhoben oder das Mobilitätsverhalten entsprechend den Zielen der Kunden zu gestalten. Kapsch TrafficCom Lösungen werden von den Kunden bewusst genutzt, um Gemeinschaften zu betreffen. Die Entscheidung über und die Auswirkungen von Maut- und Verkehrsmanagementlösungen sind mobilitätspolitische und öffentliche Entscheidungen. Sie betreffen Nutzer des Straßenraumes, von privaten Autofahrern über Radfahrer und Fußgänger und öffentlichen Nahverkehr bis hin zu Anrainern und Gewerbetreibenden.

Indem Mautsysteme Einnahmen generieren, die zur Erhaltung von Infrastruktur eingesetzt werden, tragen sie positiv zu einer der drei Säulen der Straßensicherheit (Infrastruktur, Fahrzeug, Fahrerverhalten) bei. Sie spielen zudem eine Rolle bei Luftreinhaltung, Lärmvermeidung und Staubekämpfung. Auf europäischen Fernstraßen sind Mautsysteme genau zu diesem Zweck für den kommerziellen Fernverkehr durch die Richtlinie 1999/62/EG reguliert.

Ähnliche positive Auswirkungen haben die meisten Verkehrsmanagementsysteme: Je nach Ausgestaltung kann damit die öffentliche Gesundheit durch Luftreinhaltung, Lärmreduktion oder Verkehrssicherheit erhöht werden, und Verkehrsflüsse können nachhaltig gestaltet werden (z.B. öffentlicher Nahverkehr, Staureduktion, Fahrgemeinschaften). Zudem erhöht die aktive Verkehrssteuerung die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Luftreinhaltung trägt zur öffentlichen Gesundheit bei, vor allem von Anrainern und Personen, die sich entlang von Straßen bewegen, und Autofahrern sowie von etwaigen Tieren und Pflanzen in der Nähe von Straßen. Lärmreduktion dient ebenfalls der öffentlichen Gesundheit, hier vor allem bei Anrainern. Staureduktion kommt den einzelnen straßennutzenden Verkehrsteilnehmern durch Zeitersparnis zugute und erzeugt einen volkswirtschaftlichen Nutzen.

Für Kapsch TrafficCom ist der politische Wille, diese positiven Auswirkungen zu erzielen, mit Umsatzgenerierung verbunden. Je besser die Lösungen den Bedürfnissen – auch im Hinblick auf Effizienz und Verkehrsfluss – entsprechen, umso größer sind die diesbezüglichen Chancen für Kapsch TrafficCom. Das Unternehmen strebt daher kontinuierliche Verbesserung, Weiterentwicklung und Innovationen von Produkten und Dienstleistungen an.

Die Marktpräsenz und Integration in lokale Märkte bzw. Gemeinschaften ermöglichen es zudem, auch in der vorgelagerten Wertschöpfungskette lokale Expertise bzw. Ressourcen miteinzubeziehen.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften (S3-1).

Spezifikationen von Maut- und Verkehrsmanagementsystemen werden in öffentlichen Ausschreibungen auf Basis von Stakeholder-Analysen und Flächennutzungskonzepten definiert. Die Auftraggeber sind als Vertreter der betroffenen Gemeinschaften zu sehen. Kapsch TrafficCom folgt lediglich den Ausschreibungen und hat daher selbst keine Konzepte im Zusammenhang mit diesen Stakeholdern ergriffen. Dies ist auch nicht vorgesehen.

Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen (S3-2).

Verkehrspolitische Entscheidungen werden vor Projektvergabe durch öffentliche Stellen getroffen. Jegliche Entscheidungsprozesse variieren je nach Rechtsrahmen, liegen aber im Kompetenzbereich des Auftraggebers. Als privatwirtschaftlicher Akteur interagiert Kapsch TrafficCom nicht mit den betroffenen Gemeinschaften. Das ist die Aufgabe der öffentlichen Hand, in deren Auftrag Kapsch TrafficCom mittels ihrer Maut- und Verkehrsmanagementlösungen die Mobilität steuert.

Die Interaktion bzw. Zusammenarbeit von Kapsch TrafficCom mit ihren Kunden ist jeweils durch das lokale Vergaberecht geregelt. Wie zuvor beschrieben, erfolgt die Einbeziehung der betroffenen Gemeinschaften nur indirekt über deren rechtmäßige Vertreter. Die operative Verantwortung im Unternehmen liegt bei den für Vertrieb verantwortlichen Vorständen.

In vielen Fällen führen Kunden vor einer Ausschreibung Folgenabschätzungen durch, die die Anliegen der betroffenen Gemeinschaften abschätzen sollen. Im Falle von Mautsystemen sind das vor allem Umwelt-Folgenabschätzungen oder im städtischen Raum soziale und gewerbliche Folgenabschätzungen. Dementsprechend sind die Anliegen betroffener Gemeinschaften bereits vor einer Ausschreibung erfasst. Der Austausch mit diesen findet über die öffentliche Verwaltung statt und ist Aufgabe des Kunden. Etwaige Ergebnisse dieses Prozesses werden Kapsch TrafficCom vom Kunden kommuniziert.

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können (S3-3).

Kapsch TrafficCom verfügt über ein Kontaktformular auf ihrer Website, das es jeglichen Betroffenen ermöglicht, direkt Kontakt aufzunehmen. Das Unternehmen geht allen Hinweisen nach, die sich auf Produktsicherheit beziehen könnten. Die Wirksamkeit der Kanäle wird in Bezug auf betroffene Gemeinschaften nicht bewertet. Weitere Informationen zur Kontaktmöglichkeit bzw. zu Hinweisgebersystemen finden sich in >> **Abschnitt 4.1 „Unternehmensführung (ESRS G1)“** unter „Hinweisgeber- und Prüfmechanismen“.

Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie Wirksamkeit dieser Maßnahmen (S3-4).

Ein direkter Austausch mit den betroffenen Gemeinschaften findet wie beschrieben nicht statt, da dies Aufgabe der Kunden ist. Allerdings arbeitet Kapsch TrafficCom aktiv daran, ihre Lösungen weiter im Sinne eines effizienteren Verkehrsmanagements und einer effizienteren und resilienteren Mauteinhebung zu optimieren, und verfolgt verschiedene Initiativen, um ihr Lösungspotenzial auszuschöpfen. Zudem arbeitet das Unternehmen regelmäßig an Initiativen bzw. Projekten mit bzw. kooperiert mit Institutionen, um Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Nutzer und andere Verkehrsteilnehmer zu untersuchen.

Im Berichtszeitraum wurden keine Probleme oder Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten in Bezug auf betroffene Gemeinschaften gemeldet.

Kapsch hat einen Verhaltenskodex für alle Kapsch TrafficCom Mitarbeiter*innen definiert, der auch das Verhältnis zu betroffenen Gemeinschaften adressiert. Aufgrund der besonderen Rolle, die der politische Prozess und öffentliche Entscheidungen spielen, ist dies ein Schwerpunktaspekt im Verhaltenskodex und bei weiteren Aktivitäten im Bereich guter Unternehmensführung. Zudem bestehen spezielle Verhaltensregeln für die Bereiche Korruptionsbekämpfung und Lobbying.

Die positiven Auswirkungen und Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sind direkt mit dem Geschäftsmodell von Kapsch TrafficCom, der Innovation und der Durchführung von Projekten, verbunden. Abgesehen davon sind diesem Thema keine expliziten Mittel zugewiesen.

Kapsch TrafficCom hat auch keine Maßnahmen ergriffen, weil es definierte Prozesse und Stellen gibt, die berechtigt sind, Maßnahmen zur Umsetzung des Allgemeinwohls zu beschließen und umzusetzen. Kapsch TrafficCom hat dieses Mandat als privatwirtschaftlicher Akteur nicht. Die Auftraggeber verwenden die Lösungen, um mit ihnen Auswirkungen auf Mobilitätsnutzer im Sinne des Allgemeinwohls zu erzielen.

Kennzahlen und Ziele.

Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen (S3-5).

Kapsch TrafficCom hat aus oben genannten Gründen auch keine Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen gesetzt. Dies ist unter den gegebenen Rahmenbedingungen auch nicht zu erwarten.

4 Governance-Informationen.

4.1 Unternehmensführung (ESRS G1).

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wert-schöpf-fungskette	Beschreibung	Maßnahmen
Unternehmenskultur			
Negative Auswirkung/ Risiko: Belastende, falsch ausgerichte-te oder schlecht kommunizierte Unternehmenskultur. (kurz- bis langfristig)	<<< KTC >>>	Inside-out: Verlust des Vertrauens der Bürger*innen ins Unternehmen. (potenziell) Outside-in: Hohe Mitarbeiterfluktuation und infol-gedessen hohe Einstellungs- und Aus-bildungskosten, Produktivitätsverluste, interne Konflikte, Projektverzögerungen, potenzieller Imageschaden.	■ Klare Kommunikation der Unter-nehmenswerte ■ Schulungen für Führungskräfte ■ Regelmäßiges Mitarbeiterfeedback
Positive Auswirkung/ Chance: Verbesserung der Mitar-beiterzufriedenheit und des Unternehmensimage durch ethische Unternehmenskultur und Geschäftspraktiken. (kurz- bis langfristig)	<<< KTC >>>	Inside-out: Unternehmenskultur und Geschäftsprak-tiken bilden eine solide Grundlage für erfolgreiche, vertrauensvolle und langfris-tige Beziehungen mit Mitarbeiter*innen, Kunden und Geschäftspartnern. (tatsächlich) Outside-in: Verbesserte Produktivität, Gewinnung und Bindung von Talenten, Innovation durch Kollaboration und Diversität, positi-ves Image des Unternehmens.	■ People Strategy mit starkem Fokus auf Servant Leadership ■ Ethik, Diversität und Kooperation ■ Klare Kommunikation der Unterneh-menswerte
Negative Auswirkung/ Risiko: Verlust des Kundenvertrau-ens bzw. Gefährdung der Privatsphäre aufgrund eines Datenlecks. (kurz- bis langfristig)	KTC >>>	Inside-out: Risiken für die Privatsphäre von Verkehrs-teilnehmer bei unzureichender Daten-schutzkonformität. (potenziell) Outside-in: Verlust von Kunden, rechtliche Sanktio-nen, Kosten für Datenwiederherstellung und PR-Management.	■ Umsetzung robuster Cyber-sicherheitsmaßnahmen ■ Regelmäßige Audits ■ Kommunikation mit Kunden
Risiko: Rechtliche Herausforderungen und Geldstrafen aufgrund von Nichteinhaltung von Daten-schutzgesetzen. (mittel- bis langfristig)	KTC >>>	Outside-in: Rechtskosten, Geldstrafen, potenzieller Imageschaden, betriebliche Unterbre-chungen.	■ Regelmäßige Compliance Checks ■ Rechtliche Beratung ■ Einhaltung von Datenschutzgesetzen und -Best-Practices
Chance: Positive Auswirkungen durch den verantwortungsvollen Ein-satz von künstlicher Intelligenz (KI) und Datenanalytik für die Verkehrssteuerung. (kurz- bis langfristig)	KTC >>>	Outside-in: Verbesserte öffentliche Wahrnehmung, Differenzierung auf dem Markt, gesteigerte Kundenzufriedenheit.	■ Entwicklung ethischer Richtlinien für den KI-Einsatz ■ Klare Datenverwendungsrichtlinien ■ Kontinuierliche Überwachung der Praktiken

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wertschöpfungskette	Beschreibung	Maßnahmen
Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten			
Positive Auswirkung/Chance: Politisches Engagement und Lobbyarbeit führen zu interoperablen Technologien und Industriestandards. (mittel- bis langfristig)	KTC >>>	Inside-out: Standardisierung, Rückwärtskompatibilität und Frequenzmanagement ermöglichen die Integration von neuen Technologien in bestehende Infrastruktur und führen dadurch zu größerem Angebot, kompetitiven Preisen und Ressourcenschonung für Kunden, da Produkte länger benutzt werden können, bevor sie aufgrund veralteter und nicht mehr unterstützter Technologie ausgetauscht werden müssen. (tatsächlich) Outside-in: Langlebigkeit der Investitionen in Anlagen und der Fachkenntnisse der Mitarbeiter*innen durch Festlegung und Durchsetzung eines nachhaltigen Rechtsrahmens im Bereich der interoperablen Frequenzregulierung und Standardisierung. Ziel ist es, Technologien nachhaltig zu modernisieren und dabei zu vermeiden, dass bestehende Lösungen frühzeitig veralten, da sie inkompatibel mit neuen Technologien sind.	■ Expert*innen für Standardisierungsaktivitäten und EU-Angelegenheiten ■ Mitgliedschaft in diversen Interessenvertretungen
Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken			
Positive Auswirkung/Chance: Stärkung der Beziehungen zu Kunden und Geschäftspartnern. (kurz- bis langfristig)	<<< KTC	Inside-out: Vertrauensvolle und langfristige Beziehungen des Unternehmens ermöglichen Geschäftskontinuität der lokalen Geschäftspartner und Gemeinschaften und verbessern das Vertrauen und die Effizienz im Markt als Ganzes. (tatsächlich) Outside-in: Transparente Zusammenarbeit mit Kunden und Geschäftspartnern fördert langfristige Verträge und innovative gemeinsame Projekte.	■ Förderung von Transparenz ■ Business Partner Screening ■ Langfristige Zusammenarbeit ■ Wahrung ethischer Standards
Korruption und Bestechung > Vermeidung und Aufdeckung, einschließlich Schulung			
Chance: Branchenweit korrektes Verhalten im Zusammenhang mit Korruption und Bestechung. (kurz- bis langfristig)	<<< KTC	Outside-in: Positives Image des Unternehmens und infolgedessen Gewinnung von ethischen Geschäftspartnern sowie Kundenstammbau und -bindung.	■ Korruptionsbekämpfung ■ Anti-Korruptions-Training ■ Transparente Praktiken ■ Business Partner Screening ■ Öffentlicher Verhaltenskodex für ethische Geschäftspraktiken
Korruption und Bestechung > Vorkommnisse			
Negative Auswirkung/Risiko: Ausschluss von der Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen aufgrund Korruptions- oder Bestechungsverurteilungen. (kurz- bis langfristig)	<<< KTC >>>	Inside-out: Verlust des Vertrauens der Bürger*innen in Behörden; Wettbewerbsbeeinträchtigung. (potenziell) Outside-in: Verlust von Einnahmequellen, langfristige Beeinträchtigung der Geschäftsaussichten.	■ Verpflichtung zur Einhaltung der Rechtsvorschriften ■ Anti-Korruptions-Training ■ Sofortige Korrekturmaßnahmen bei begangenen Vergehen ■ Wiederherstellung des Vertrauens in Behörden

<<< vorgelagerte Wertschöpfungskette (upstream)
 KTC im Unternehmen
 >>> nachgelagerte Wertschöpfungskette (downstream)

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur (G1-1).

Unternehmenskultur.

Im Laufe der über 130-jährigen Unternehmenstätigkeit entwickelte sich bei Kapsch eine starke Unternehmenskultur, die sich entsprechend dem Wachstum, der Internationalisierung und veränderter Rahmenbedingungen im Laufe der Zeit weiterentwickelt hat. Diese Kultur bietet gleichzeitig einen Handlungsrahmen, der ein gemeinsames Verständnis im Sinne des Unternehmens gewährleistet. Die im Folgenden genannten Konzepte sind dabei kulturfördernd bzw. -stiftend.

Kapsch Group Verhaltenskodex.

Ein Verhaltenskodex, der für alle Unternehmen der Kapsch Group gilt, beschreibt die Prinzipien, Werte und Verhaltensgrundsätze, nach denen bei Kapsch gehandelt werden soll. Dabei werden die Interessen, Erwartungen und Anforderungen der verschiedenen Interessensgruppen, wie insbesondere Mitarbeiter*innen, Kunden, Lieferanten, weiterer Geschäftspartner, Investoren sowie der allgemeinen Öffentlichkeit, berücksichtigt. Er beinhaltet Verhaltensanforderungen zur Integrität gegenüber der Allgemeinheit, der Umwelt sowie den Mitarbeiter*innen, wobei folgende Themenbereiche abgedeckt werden:

- Fairer Wettbewerb
- Einklang mit internationalen Handelsbestimmungen
- Vermeidung von Interessenkonflikten
- Weitreichende Korruptionsprävention
- Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung
- Informationssicherheit und Datenschutz
- Kapitalmarkt-Compliance
- Menschenrechte und Arbeitsstandards
- Umweltschutz

Kapsch TrafficCom erwartet, dass auch alle anderen am Wertschöpfungsprozess von Kapsch beteiligten Personen im Sinne dieser Verhaltensregeln handeln. In diesem Zusammenhang definierte Kapsch TrafficCom auch einen eigenen Verhaltenskodex für Lieferanten (siehe >> **Abschnitt 3.2 „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)“**). Für unterschiedliche Themenbereiche der Verhaltenskodizes existieren auf globaler, regionaler beziehungsweise Landesebene ergänzende verpflichtende Richtlinien und weitere Regularien. Der Kapsch Group Verhaltenskodex steht in deutscher, englischer und spanischer Sprache öffentlich auf der Unternehmenswebsite sowie für Mitarbeiter*innen im Intranet und über die HSSEQ (Health, Safety, Security, Environment & Quality)-Plattform zur Verfügung. Für alle enthaltenen Themen stehen Ansprechpersonen, wie der Group Compliance Officer, die Frauenbeauftragte, der Corporate Information Security Officer oder der Corporate Privacy Officer zur Verfügung. Der Verhaltenskodex wird regelmäßig evaluiert, indem Fachverantwortliche etwaigen Änderungsbedarf beim Group Compliance Officer als Dokumentinhaber einmelden, und bei Bedarf dementsprechend weiterentwickelt.

People Strategy.

Kapsch TrafficCom verfolgt eine eigens definierte People Strategy, die auf vier zentralen Säulen basiert:

- Karriereentwicklung
- Flexibles Arbeiten
- Gesamtvergütung
- Lernerfahrung

Sie soll dazu beitragen, eine dynamische und wachstumsorientierte Kultur zu fördern. Detaillierte Informationen dazu finden sich in >> **Abschnitt 3.1 „Arbeitskräfte des Unternehmens (ESRS S1)“** unter „Konzepte“.

Informationssicherheit.

Auch das Thema Informationssicherheit ist tief in der Unternehmenskultur verankert. Dies ist notwendig, weil die Lösungen von Kapsch TrafficCom Kunden- und Nutzerdaten verarbeiten. Das Unternehmen ist sich der Verantwortung im Umgang mit diesen Informationen bewusst und darauf bedacht, die Daten gegen unberechtigten Zugriff bzw. Abfluss zu schützen. Informationssicherheit ist auch ein wesentlicher Partner bei der Umsetzung der

technischen und organisatorischen Maßnahmen für den Datenschutz. Risiken und aktuelle Bedrohungen werden laufend analysiert, sodass zielgerichtet Maßnahmen gesetzt werden können. Zur Risiko- und Bedrohungsanalyse wird ein strategischer und ein operativer Risikomanagementprozess praktiziert, der durch technische Werkzeuge unterstützt wird.

Als strukturiertes Vorgehensmodell betreibt Kapsch TrafficCom ein Managementsystem für Informationssicherheit (ISMS) gemäß ISO/IEC 27001, das von einer unabhängigen akkreditierten Stelle jährlich geprüft und zertifiziert wird. An der Spitze des Managementsystems steht die vom Vorstand freigegebene Informationssicherheitsrichtlinie (Information Security Policy), von der sich alle weiteren Richtlinien und Prozesse für die Informationssicherheit ableiten. Der Corporate Information Security Officer (CISO) ist vom Vorstand eingesetzt, das Thema Informationssicherheit in der Kapsch TrafficCom Group zu verantworten. Die Anwendung von international anerkannten Standards (z.B. ISO27k-Serie, PCI-DSS etc.), Empfehlungen und Erfolgsmodellen in Bezug auf Informationssicherheit gewährleistet, dass das ISMS sein Ziel erreicht und die Geschäftstätigkeiten von Kapsch TrafficCom bestmöglich unterstützt. Das etablierte ISMS wird auch verwendet, um gesetzliche Verpflichtungen wie die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) oder das Netz- und Informationssystemsicherheitsgesetz 2026 (NISG 2026) zu adressieren. Auf folgenden Eckpfeilern basiert das Managementsystem für Informationssicherheit:

- **Sicherheitspolitik.** Kapsch TrafficCom hat eine in der Informationssicherheits-Richtlinie festgeschriebene, weltweit gültige Sicherheitspolitik. Diese definiert den Kontext, die Ziele, die Rollen und Gremien für das ISMS. Konkret hat Kapsch TrafficCom für den zielgerichteten Einsatz von Sicherheitsmaßnahmen die folgenden zwei Leitprinzipien formuliert:
 - Die Sicherheitsorganisation agiert als vertrauenswürdiger und verlässlicher Partner.
 - Sicherheitsmaßnahmen orientieren sich am anerkannten Stand der Technik und an der ISO/IEC 27001 (bzw. dem Annex A) als Standardreferenz für die Umsetzung und den Betrieb eines Informationssicherheitsmanagementsystems.
- **Risikomanagement.** Als Kernprozess der ISO/IEC 27001 verfügt Kapsch TrafficCom über einen einheitlichen Risikomanagementprozess für Informationssicherheit, der ins Unternehmensrisikomanagement integriert ist. Der strukturierte Ansatz zur Betrachtung von Risiken im Zusammenhang mit Informationssicherheit leitet sich von den Geschäftsprozessen von Kapsch TrafficCom ab und stellt einen holistischen Ansatz dar, um Risiken wie Datenabfluss und Datenschutz umfänglich adressieren zu können. Der Risikomanagementprozess wird bei allen Gesellschaften, deren IT voll in die Konzern-IT eingebunden ist, umgesetzt, unabhängig davon, ob diese formell nach ISO/IEC 27001 zertifiziert sind oder nicht.
- **Kontinuierliche Sicherheitsüberwachung.** Aufgrund der latenten globalen Bedrohungslage im Cyber-Raum arbeitet Kapsch TrafficCom mit einem externen SOC (Security Operations Center)-Anbieter zusammen, um eine kontinuierliche Überwachung der IT-Infrastruktur gewährleisten zu können. Des Weiteren überwacht und bewertet Kapsch TrafficCom kontinuierlich interne und externe Systeme auf Schwachstellen unter Nutzung verschiedener Automatismen und Quellen. Ergänzend wird jährlich ein unabhängiger Dienstleister beauftragt, die Sicherheit von Kapsch TrafficCom auszutesten. Die kontinuierliche Sicherheitsüberwachung ist eine Maßnahme, die sich aus dem Risikomanagement abgeleitet hat und im Managementsystem entsprechend integriert ist.
- **IT-Service-Kontinuitätsmanagement.** Kapsch TrafficCom hat ein Kontinuitätsmanagementkonzept samt Organisation etabliert und in das Managementsystem für Informationssicherheit integriert, um betriebskritische IT-Dienste und betroffene Geschäftsfunktionen auch in herausfordernden Zeiten erhalten zu können. Das Ziel der IT-Service-Kontinuitätstätigkeiten innerhalb des Unternehmens umfasst die Identifizierung und Implementierung von vorbeugenden und reaktiven Maßnahmen in Bezug auf relevante Szenarien. Die Maßnahmen umfassen technische (z.B. Nutzung von Cloud Services, Aufbau geo-redundanter IT-Systeme), prozedurale sowie organisatorische Aspekte (z.B. Richtlinien) unter Berücksichtigung verschiedenster Gesichtspunkte.
- **Bewusstsein und Kommunikation.** Eine der wichtigsten Säulen im aktiven Management von Informationssicherheit sind bewusstseinsbildende Maßnahmen bei Mitarbeiter*innen. Dazu existiert ein verpflichtendes Schulungsprogramm für die gesamte Belegschaft (Global Compliance Training Quarter) mit inhaltlichen Schwerpunkten aus dem Managementsystem für Informationssicherheit, das um periodische Phishing-Kampagnen, anlassbezogene Mailings und Intranet-Meldungen zu aktuellen Themen ergänzt wird.

Verwendung von Daten und künstlicher Intelligenz.

In den Systemen von Kapsch TrafficCom kommt zunehmend künstliche Intelligenz (Artificial Intelligence, AI) und Datenanalytik zum Einsatz. Das Unternehmen ist sich der Wichtigkeit des verantwortungsvollen Einsatzes und der Einhaltung entsprechender Vorschriften, wie dem AI Act, bewusst. Eine AI Steering Group ist mit der Orchestrierung der AI-Strategie-Agenden und der Implementierung von entsprechenden Maßnahmen befasst. Zudem wurde eine Arbeitsgruppe zur Erstellung interner Richtlinien für den Einsatz von AI eingerichtet.

Hinweisgeber- und Prüfmechanismen.

Verstöße gegen gesetzliche Vorgaben oder den Verhaltenskodex können für einzelne Personen sowie für die gesamte Kapsch TrafficCom Group ernsthafte Folgen haben. Aus diesem Grund sowie aus ethischer Verantwortung geht Kapsch TrafficCom konsequent jedem Gesetzesverstoß und jeder Verletzung interner Vorschriften nach. Dies geschieht unabhängig von der Funktion und den Arbeitsaufgaben der betroffenen Person.

Hinweisgeber*innen, die Meldungen über vermutete Rechtsverletzungen oder Verstöße gegen interne Compliance-Richtlinien abgeben, werden vor Repressalien und Benachteiligungen geschützt, sofern sie zum Zeitpunkt der Meldung redlich waren; das heißt, ihre Meldung im guten Glauben abgegeben haben, auch wenn sich im Nachhinein der Inhalt der Meldung als unrichtig herausstellt. Im Falle einer Meldung wird insbesondere die Identität von Hinweisgeber*innen im Rahmen der jeweiligen gesetzlichen Vorgaben gewahrt.

Mitarbeiter*innen von Kapsch TrafficCom können Hinweise zu Verstößen oder Verdachtsfällen an die direkt vorgesetzte Person sowie – abhängig vom betroffenen Themengebiet – an fachverantwortliche Stellen, wie z.B. den Group Compliance Officer, den Corporate Information Security Officer, den Corporate Privacy Officer, die Personalabteilung oder die Frauenbeauftragte, melden.

Darüber hinaus stehen sowohl den Mitarbeiter*innen als auch externen Personen mit direkter beruflicher Verbindung zu Kapsch TrafficCom oder sonstigen Dritten (z.B. betroffenen Gemeinschaften, Zeugen von Verstößen) in Europa und in Nordamerika regional eingerichtete elektronische Hinweisgebersysteme, auch für anonyme Meldungen, zur Verfügung. Ein solches System ist in allen europäischen Ländern verfügbar, in denen Geschäftstätigkeit besteht. Es basiert auf der EU-Hinweisgeber-Richtlinie und verfügt über erweiterte Meldekategorien. In Nordamerika besteht ebenfalls solch ein elektronisches Hinweisgebersystem. Meldungen werden grundsätzlich nur von dabei unabhängigen und unvoreingenommenen Fallbearbeiter*innen eingesehen. Dazu gehören der Group Compliance Officer sowie ausgewählte Mitarbeiter*innen der Rechtsabteilung und der Personalabteilung von Kapsch TrafficCom. Die Einhaltung der geltenden Datenschutzvorschriften stellt Kapsch TrafficCom durch entsprechende technische und organisatorische Maßnahmen sicher.

Alle Fallbearbeiter*innen unterliegen strengen Verschwiegenheitspflichten und müssen bei Befangenheit bzw. Interessenkonflikten ihre Bearbeitungstätigkeit im konkreten Fall unverzüglich abgeben. Informationen, die die Identität betreffen, dürfen innerhalb von Kapsch TrafficCom nur nach einem strengen Need-to-know-Prinzip weitergegeben werden und daher nur, wenn dies für die Aufklärung der Meldung tatsächlich notwendig ist. Dasselbe gilt auch dann, wenn nach einer anonym abgegebenen Meldung im Zuge der Aufklärung die Identität der Melderin oder des Melders den Fallbearbeiter*innen bekannt wird. Der Group Compliance Officer überwacht die Einhaltung der Verschwiegenheit, das Vorliegen von Interessenkonflikten sowie andere gesetzliche Bestimmungen zum Schutz von Hinweisgeber*innen.

Generell ist der Group Compliance Officer zur Verhinderung von Korruption und Bestechung berechtigt, sämtliche Compliance-Sachverhalte zu überprüfen. In Bezug auf die Einhaltung gesetzlicher sowie interner Richtlinien finden interne Audits durch den Bereich Internal Audit und – je nach Themengebiet – durch andere fachverantwortliche Stellen statt. Die Ergebnisse dieser Überprüfungen werden im Rahmen definierter Berichtswege an den Vorstand und den Aufsichtsrat bzw. den Prüfungsausschuss der Kapsch TrafficCom AG kommuniziert.

Schulungen.

Im Rahmen einer jährlich gruppenweit durchgeführten Trainingsphase, dem sogenannten „Global Compliance Training Quarter“, werden diverse Online-Trainings zu verschiedenen Bereichen der Unternehmensführung, wie z.B. Antikorruption, Kapitalmarkt-Compliance oder Datenschutz und -sicherheit sowie AI, durchgeführt. Die verschiedenen Trainings werden von den fachverantwortlichen Personen („Subject Matter Experts“) gruppenweit einer breiten und bedarfsgerechten Zielgruppe zugewiesen, wobei eine Verpflichtung zur Absolvierung besteht. Mitarbeiter*innen die nach dem „Global Compliance Training Quarter“ Teil von Kapsch TrafficCom werden, müssen das Training in den ersten Monaten absolvieren.

Darüber hinaus bietet die Personalabteilung weitere Trainings für Führungskräfte an, sogenannte „Leadership Quick Starts“, die ebenso für Unternehmensführung relevante Inhalte, wie z.B. berufliche Integrität und ethische Entscheidungsfindung, beinhalten.

Risikobehaftete Funktionen.

Aus der gruppenweiten Compliance-Risikoanalyse leitet sich eine erhöhte Gefährdung in Bezug auf Korruption und Bestechung jener Funktionen ab, die vertriebsseitig in Ländern mit niedrigerem Korruptionswahrnehmungsindex (Corruption Perceptions Index, CPI < 50) im Rahmen öffentlicher Vergabeverfahren häufig in direktem Behördenkontakt stehen. In diesem Zusammenhang wurden insgesamt 12 Personen als in entsprechenden risikobehafteten Funktionen tätig identifiziert. Details zur Risikoanalyse finden sich in diesem Abschnitt unter „Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung (G1-3)“.

Management der Beziehungen zu Lieferanten (G1-2).

Insgesamt pflegt Kapsch TrafficCom eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit ihren Lieferanten. Neue Geschäftspartner durchlaufen eine umfassende Lieferantenbewertung. Für den Lieferantenevaluierungs- und -auswahlprozess wird eine faktenbasierte Entscheidungsmatrix herangezogen. Zudem beinhaltet der Verhaltenskodex für Lieferanten Umwelt-, ethische, soziale, Menschenrechts- und Governance-Standards. Nähere Informationen dazu finden sich in >> *Abschnitt 3.2 „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)“*.

Im Falle von Schwierigkeiten oder nötigen Verbesserungsmaßnahmen unterstützt Kapsch TrafficCom ihre Lieferanten bei Bedarf. Kapsch TrafficCom ist es unter anderem wichtig, auch die fälligen Rechnungen fristgerecht zu bezahlen. Zudem bemüht sich Kapsch TrafficCom um laufenden Austausch mit ihren Lieferanten, um langfristig eine gute Zusammenarbeit zu gewährleisten.

Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung (G1-3).

Compliance-Organisation.

Zur umfassenden Prävention, Aufklärung und Behandlung von Compliance-Verstößen verfügt Kapsch TrafficCom über eine mehrstufige Compliance-Organisation. Der Vorstand wird dabei vom Group Compliance Officer unterstützt. Dieser wiederum greift auf unterschiedliche Abteilungen oder Führungskräfte in der Organisation zurück und steht allen Mitarbeiter*innen auch beratend zur Verfügung. Der Vorstand legt dem Aufsichtsrat jährlich einen Anti-korruptionsbericht vor. Der Group Compliance Officer berichtet an den Prüfungsausschuss in all seinen Sitzungen sowie bei Bedarf direkt an den Vorstand oder Aufsichtsrat.

Kapsch TrafficCom führt eine gruppenweite Compliance-Risikoanalyse durch, in deren Rahmen auch diverse Risiken im Bereich Korruption und Bestechung erkannt und nach Eintrittswahrscheinlichkeit sowie Schadenpotenzial bewertet werden. Dabei können auch Funktionen innerhalb des Unternehmens identifiziert werden, die in Bezug auf Korruption und Bestechung am stärksten gefährdet sind. Ausgehend von berechneten Bruttoisiken werden in Verbindung mit risikomitigierenden Maßnahmen schließlich finale Nettoisiken festgestellt, anhand derer entsprechende Compliance-Maßnahmen ausgerichtet werden.

Zu den verschiedenen Teilaspekten der Korruptionsvermeidung existieren bei Kapsch TrafficCom folgende interne Richtlinien, die vom Vorstand als oberste für die Umsetzung verantwortliche Ebene beschlossen und vom Group Compliance Officer regelmäßig auf ihre inhaltliche Aktualität geprüft und bei Bedarf angepasst werden:

- Rahmenrichtlinie: Korruptionsvermeidung, inklusive Umgang mit Geschenken und Einladungen
 - Ergänzende Richtlinie: Lobbying, inklusive Vertriebsaktivitäten im öffentlichen Bereich
 - Ergänzende Richtlinie: Spenden, Sponsoring und Werbung

Diese Richtlinien gelten für die gesamte Kapsch TrafficCom Group, die darin statuierten Regeln sind gruppenweit von allen Mitarbeiter*innen einschließlich Vorstände und Geschäftsführer einzuhalten. Die Konsequenzen ihrer Nichteinhaltung können arbeits-, zivil- sowie strafrechtlicher Natur sein. Mitarbeiter*innen von Kapsch TrafficCom haben über das Intranet und die HSSEQ-Plattform Zugang zu allen geltenden Richtlinien.

Bei Kapsch TrafficCom sind Meldewege für Hinweise und bei Verdacht auf Verstöße gegen die Bestimmungen definiert, siehe Angaben zu Hinweisgeber- und Prüfmechanismen.

Geschäftspartner von Kapsch TrafficCom werden risikobasiert vor Geschäftsaufnahme sowie während einer Geschäftsbeziehung auf Risiken im Zusammenhang mit Korruption überprüft. Mittels eines elektronischen Compliance Screening Tools sind umfangreiche Risikoprüfungen sowie ein durchgehendes Monitoring möglich. Zusätzlich sind im Zuge der Selbsteinschätzung neuer Lieferanten – je nach Risikokategorie – verpflichtende Compliance-Angaben seitens des Geschäftspartners zu machen.

Der Group Compliance Officer wie auch der Bereich Internal Audit sind bei Untersuchungen von Verstößen in Bezug auf Korruption und Bestechung jedenfalls von der involvierten Management-Kette getrennt und berichten im Konfliktfall lediglich an den CEO der Kapsch TrafficCom AG. Darüber hinaus steht ihnen im Rahmen ihrer Berichterstattung an den Prüfungsausschuss eine weitere Berichtslinie zur Verfügung. Untersuchungsbeauftragte von Fällen, die unter ein Hinweisgeberschutzgesetz eines EU-Staates fallen, sind schon aufgrund gesetzlicher Verpflichtungen weisungsfrei im Rahmen dieser Angelegenheiten.

Unabhängig von den oben beschriebenen Berichtslinien übermittelt der Bereich Internal Audit seine Untersuchungsergebnisse jedenfalls an den Gesamtvorstand, den Prüfungsausschuss sowie notwendige Führungskräfte.

Bewusstsein und Schulungen.

Der Kapsch Group Verhaltenskodex sowie der Verhaltenskodex für Lieferanten sind öffentlich auf der Website zugänglich. Alle internen Richtlinien, Prozessbeschreibungen und Kontaktpersonen sind sowohl im Intranet als auch auf der internen HSSEQ-Plattform für Mitarbeiter*innen abrufbar. Weiters werden relevante Inhalte in Trainings vermittelt. Auch im Rahmen der internen Beratungstätigkeit durch den Group Compliance Officer, u.a. durch sogenannte Risiko- und Sensibilisierungsgespräche mit risikobehafteten und besonders verantwortlichen Funktionen, erfolgt eine Vermittlung der Strategien und Inhalte.

Jährlich wird ein gruppenweit verpflichtendes Antikorruptions-Online-Training für Büroarbeitskräfte durchgeführt. Neben den gesellschaftlichen Implikationen von Korruption sowie wesentlichen Grundsätzen und Definitionen im Rahmen der Korruptionsbekämpfung werden dabei auch die Verhaltensregeln aus der internen Rahmenrichtlinie betreffend Korruptionsvermeidung geschult. Dabei stehen die Festigung der Kenntnisse über generell ge- und verbotenes Handeln, interne Wertgrenzen betreffend Geschenke und Einladungen sowie Genehmigungserfordernisse im Mittelpunkt. Das Training dauert etwa 15–20 Minuten und wird in Englisch, Deutsch und Spanisch zur Verfügung gestellt. Die Abschlussquote der Schulung beträgt 96 %, welche mit Ende Juni 2025 erreicht wurde (2024/25: 97 %). 100 % der risikobehafteten Funktionen haben das Schulungsprogramm im Berichtsjahr abgeschlossen (2024/25: 82 %).

Im Berichtszeitraum wurden alle Vorstände sowie die Aufsichtsratsmitglieder mittels eines Antikorruptions-Online-Trainings über gesellschaftliche Implikationen, wesentliche Grundsätze und Definitionen im Rahmen der Korruptionsbekämpfung sowie über die Inhalte der gruppenweiten Rahmenrichtlinie zur Korruptionsvermeidung einschließlich des im Rahmen des Compliance-Systems vorgeschriebenen Umgangs mit Geschenken und Einladungen geschult. Seit dem Geschäftsjahr 2024/25 erhalten die Mitglieder des Vorstands sowie des Aufsichtsrats jährlich dieses Training.

Kennzahlen und Ziele.

Fälle von Korruption oder Bestechung (G1-4).

Im Berichtszeitraum gab es, wie auch im Geschäftsjahr 2024/25, keine (0) bestätigten Fälle, keine (0) Verurteilungen und keine (0) Geldstrafen im Zusammenhang mit Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften.

Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten (G1-5).

Kapsch TrafficCom steht laufend im Austausch mit politischen Interessensvertretern und Entscheidungsträgern, den unternehmensweit geltenden Rahmen hierfür bildet die Lobbying-Richtlinie, die auch Vertriebsaktivitäten im öffentlichen Bereich umfasst.

Im Fokus dieses Austausches stehen relevante Themen im Sinne des Geschäftsmodells von Kapsch TrafficCom. Dazu zählen die Interoperabilität von Maut- und bestimmter Verkehrsmanagementausrüstung sowie die Kompatibilität mit diesen Geräten. Zudem vertritt Kapsch TrafficCom die sozioökonomischen Vorteile der Mauteinhebung und der damit verbundenen Technologien sowie die Vorteile von intelligenten Verkehrsmanagementsystemen für die Verkehrssicherheit. Diese Themen entsprechen auch den in der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten wesentlichen IROs. Das Unternehmen hat hierfür Expert*innen für Standardisierungsaktivitäten und EU-Angelegenheiten. Die Beaufsichtigung der Lobbyaktivitäten obliegt dem Vorstand.

In den Geschäftsjahren 2024/25 und 2025/26 bezahlte Kapsch TrafficCom für gesetzlich vorgeschriebene und freiwillige Mitgliedschaften folgende Mitglieds- bzw. Interessenbeiträge:

in TEUR	2024/25	2025/26
ASECAP (Association Européenne des Concessionnaires d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage)	21	23
ERTICO (European Road Transport Telematics Implementation Coordination Organisation)	29	29
Car 2 Car Communication Consortium	28	28
Industriellenvereinigung	55	29
Fachverband der Elektro- und Elektronikindustrie	13	13
Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.	3	3
DSRC Interest Group	1	1

ASECAP ist der Europäische Verband der Mautkonzessionäre, Kapsch TrafficCom ist hier beratendes Mitglied. Der Verband ERTICO organisiert EU-Forschungsk Kooperationen zu intelligenten Verkehrssystemen, Car 2 Car erarbeitet federführend die Spezifikationen für Vernetzte Fahrzeuge-Anwendungen. Pro Mobilität ist ein Verein, der das Ziel nachhaltiger Verkehrsgestaltung verfolgt. Die DSRC Interest Group ist die Vertretung der Hersteller von CEN DSRC Mautgeräten, Kapsch TrafficCom hält zurzeit den Vorsitz dieses Verbandes.

Kapsch TrafficCom leistet keine finanziellen Zuwendungen oder Sachleistungen an politische Parteien. Seit 2012 ist Kapsch TrafficCom in der Europäischen Union im EU-Transparenzregister (REG-Nummer 71160189926-80), seit 2013 in Österreich im Lobbying- und Interessenvertretungsregister (LIVR-00099) und seit 2022 in Deutschland im Lobbyregister des deutschen Bundestages (Registernummer R003317) eingetragen.

Kein Mitglied der Leitungs- und Aufsichtsorgane hatte in den beiden Jahren vor Ernennung eine vergleichbare Position in der öffentlichen Verwaltung oder in Regulierungsbehörden inne.

Zahlungspraktiken (G1-6).

Kapsch TrafficCom vereinbart mit ihren Lieferanten individuelle Zahlungsfristen, die in der Regel zwischen 30 und 60 Tagen liegen und welche sich nicht nach der Größe der Lieferanten unterscheiden.

Im Berichtsjahr gelang es aus Cash-Management-Gründen nicht immer, dem eigenen Anspruch einer pünktlichen Zahlung gerecht zu werden. Dies stand auch im Zusammenhang mit der Umstellung auf ein neues ERP (Enterprise Resource Planning, Unternehmensressourcenplanung)-System. Im Jahresverlauf konnte der entsprechende Workflow wieder verbessert werden, zudem kommunizierte Kapsch TrafficCom proaktiv mit den Lieferanten, um bestmögliche Lösungen oder Zahlungspläne zu vereinbaren. Ziel ist, dass künftig alle Lieferantenrechnungen weitgehend pünktlich bezahlt werden. Im Zusammenhang mit der im Berichtszeitraum eingetretenen Nicht-Einhaltung von Finanzkennzahlen (Covenants) und den daraus resultierenden Finanzierungs- und Liquiditätsrisiken wird auf die Ausführungen in >> *Konzernabschluss, Kapitel 1.4 „Angaben zur Annahme der Unternehmensfortführung (Going Concern-Prämisse)“, 24 „Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten“, 33.3 „Liquiditätsrisiko“, 34 „Kapitalmanagement“ und 37 „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“* verwiesen.

Für die Berechnung der Daten wurden alle in den ERP-Systemen Infor und Navision erfassten Rechnungen herangezogen, die in den Geschäftsjahren 2024/25 und 2025/26 beglichen wurden.

	2024/25	2025/26
Zahl der anhängigen Gerichtsverfahren wegen Zahlungsverzugs	0	0
Durchschnittliche Zeit, die das Unternehmen benötigt, um eine Rechnung ab dem Zeitpunkt des Beginns der vertraglichen oder gesetzlichen Zahlungsfrist zu begleichen (in Tagen)	10	13

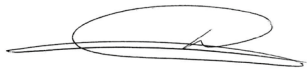
	2024/25	2025/26
≤ 30 Tage vor Fälligkeit	1 %	1 %
zwischen 30 Tagen vor und 30 Tagen nach Fälligkeit	80 %	85 %
zwischen 30 Tagen und 60 Tagen nach Fälligkeit	11 %	8 %
zwischen 60 Tagen und 90 Tagen nach Fälligkeit	4 %	3 %
≥ 90 Tage nach Fälligkeit	4 %	3 %

Wien, am 27. Juli 2026

Der Vorstand

A stylized handwritten signature in black ink, featuring a large, looped 'G' and 'K'.

Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, horizontal oval shape with a small 'A' in the center.

Alfredo Escribá Gallego
Mitglied des Vorstands

A handwritten signature in black ink, featuring a large, looped 'S' and 'K'.

Samuel Kapsch
Mitglied des Vorstands

KONZERNABSCHLUSS.

Hauptabschlussbestandteile.

Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung.

in EUR	Erläuterung	2024/25 angepasst*	2025/26
Umsatzerlöse	2	530.315.531	430.569.203
Sonstige betriebliche Erträge*	3	29.664.697	53.903.198
Veränderung des Bestandes an Fertigerzeugnissen und unfertigen Erzeugnissen	4	1.421.969	221.785
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	5	-198.649.575	-164.089.424
Personalaufwand	6	-250.582.421	-230.773.393
Sonstige betriebliche Aufwendungen*	7	-94.021.123	-86.346.850
Anteiliges Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	14	5.647.543	17.152.451
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit vor Abschreibungen und Wertminderungen (EBITDA)*		23.796.621	20.636.969
Aufwand für planmäßige Abschreibungen	8	-16.489.060	-12.997.302
Wertminderungen	8	0	-2.056.176
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT)*		7.307.560	5.583.491
Finanzerträge	9	5.356.835	6.225.212
Finanzaufwendungen	9	-22.258.523	-17.590.594
Finanzergebnis		-16.901.689	-11.365.383
Ergebnis vor Steuern*		-9.594.128	-5.781.892
Ertragsteuern	10	1.243.681	-11.209.019
Periodenergebnis*		-8.350.448	-16.990.910
davon den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar*		-12.105.642	-18.707.039
davon nicht beherrschende Anteile	31	3.755.194	1.716.129
Periodenergebnis je Aktie, den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar			
verwässert = unverwässert*		-0,85	-1,31
Sonstiges Ergebnis			
Währungsumrechnungsdifferenzen*		4.868.598	1.730.559
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb		-24.726	-3.707.647
Steuern betreffend Posten, die in das Periodenergebnis umgegliedert werden		5.687	852.759
Summe der Posten, die anschließend in das Periodenergebnis umgegliedert werden*		4.849.559	-1.124.329
Summe der Posten, die anschließend nicht in das Periodenergebnis umgegliedert werden		-922.800	112.619
Sonstiges Ergebnis der Periode nach Steuern*	11	3.926.759	-1.011.710
Gesamtergebnis der Periode*		-4.423.690	-18.002.621
davon den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar*		-6.257.394	-19.486.702
davon nicht beherrschende Anteile	31	1.833.704	1.484.081

⁷⁾ Siehe Erläuterung 30 über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8

Konsolidierte Bilanz.

in EUR	Erläuterung	31. März 2025 angepasst*	31. März 2026
AKTIVA			
Sachanlagen	12	43.058.062	37.157.123
Immaterielle Vermögenswerte	13	27.135.848	26.807.416
Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	14	18.676.639	23.005.860
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen		3.419.026	3.486.590
Langfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	20	846.599	1.145.763
Sonstige langfristige Vermögenswerte ¹⁾	16	5.707.025	10.318.864
Latente Steueransprüche	17	53.359.425	47.411.733
Langfristige Vermögenswerte		152.202.624	149.333.349
Vorräte	18	49.031.685	39.861.706
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte ^{1)*}	19	115.377.133	115.682.019
Kurzfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	20	73.037.459	44.935.856
Kurzfristige Steuerforderungen		5.479.596	5.533.360
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte		1.358.103	1.265.645
Liquide Mittel	21	47.805.545	23.248.974
Als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	22	4.947.796	3.752.895
Kurzfristige Vermögenswerte*		297.037.317	234.280.455
SUMME AKTIVA*		449.239.940	383.613.803
EIGENKAPITAL			
Grundkapital	23	14.300.000	14.300.000
Kapitalrücklage	23	127.686.238	127.686.238
Konzernbilanzgewinn/-verlust und sonstige Rücklagen*	23	-58.122.956	-77.609.657
Kapital und Rücklagen, die den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar sind*		83.863.282	64.376.580
Nicht beherrschende Anteile	23	1.970.933	3.455.013
SUMME EIGENKAPITAL*		85.834.215	67.831.593
VERBINDLICHKEITEN			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	24	96.413.049	0
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	25	24.579.863	20.695.549
Langfristige Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer	26	21.253.071	20.363.120
Langfristige Rückstellungen	27	1.564.681	735.016
Langfristige Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen	20	8.745.446	9.341.813
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten		255.062	236.093
Latente Steuerschulden	17	1.357.916	1.277.197
Langfristige Verbindlichkeiten		154.169.088	52.648.789
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	24	21.977.192	110.156.380
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	25	7.674.129	7.064.537
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		58.794.215	55.294.380
Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen	20	43.569.341	32.713.144
Kurzfristige Rückstellungen	27	20.387.903	12.393.091
Kurzfristige Steuerverbindlichkeiten		6.558.772	4.001.286
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	28	46.797.175	37.531.071
Als zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	22	3.477.909	3.979.531
Kurzfristige Verbindlichkeiten		209.236.637	263.133.420
SUMME VERBINDLICHKEITEN		363.405.725	315.782.209
SUMME PASSIVA*		449.239.940	383.613.803

¹⁾ Lang- und kurzfristige Leasingforderungen werden aufgrund Unwesentlichkeit nicht gesondert in der Bilanz gezeigt, sondern sind in den sonstigen langfristigen Vermögenswerten und den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen kurzfristigen Vermögenswerten enthalten.

²⁾ Siehe Erläuterung 30 über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8

Konsolidierte Eigenkapitalveränderungsrechnung.

in EUR	Grund- kapital	Kapital- rücklage	Sonstige Rücklagen	Konzern- bilanz- gewinn/ -verlust	Den Anteils- eignern der Gesellschaft zurechenbar	Nicht be- herrschende Anteile	Summe Eigen- kapital
Stand 31. März 2024	14.300.000	127.686.238	-45.926.130	-5.939.433	90.120.675	-6.697.811	83.422.864
Periodenergebnis (angepasst*)	0	0	0	-12.105.642	-12.105.642	3.755.194	-8.350.448
Sonstiges Ergebnis der Periode (angepasst*):	0	0	5.848.250	0	5.848.250	-1.921.490	3.926.759
Währungsumrechnungsdifferenzen (angepasst*)	0	0	6.771.049	0	6.771.049	-1.921.490	4.849.559
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	0	0	-922.800	0	-922.800	0	-922.800
Transaktionen mit den Eigentümern:	0	0	0	0	0	6.835.040	6.835.040
Effekte aus der Veränderung des Konsolidierungskreises	0	0	0	0	0	6.835.040	6.835.040
Stand 31. März 2025 (angepasst*)	14.300.000	127.686.238	-40.077.879	-18.045.077	83.863.282	1.970.933	85.834.215
Periodenergebnis	0	0	0	-18.707.039	-18.707.039	1.716.129	-16.990.910
Sonstiges Ergebnis der Periode:	0	0	-779.662	0	-779.662	-232.048	-1.011.710
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-892.281	0	-892.281	-232.048	-1.124.329
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	0	0	112.619	0	112.619	0	112.619
Transaktionen mit den Eigentümern:	0	0	0	0	0	0	0
Effekte aus der Veränderung des Konsolidierungskreises	0	0	0	0	0	0	0
Stand 31. März 2026	14.300.000	127.686.238	-40.857.542	-36.752.116	64.376.581	3.455.013	67.831.593

¹⁾ Siehe Erläuterung 30 über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8

Die Details zum Eigenkapital sind in Erläuterung 23 sowie Informationen zum Konsolidierungskreis in Erläuterung 30 enthalten.

Konsolidierte Kapitalflussrechnung.

in EUR	Erläuterung	2024/25 angepasst*	2025/26
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit*		7.307.560	5.583.491
Planmäßige Abschreibungen	8	16.489.060	12.997.302
Wertminderungen	8	0	2.056.176
Veränderung Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses		-1.709.756	-1.366.363
Veränderung langfristiger Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, langfristiger Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen und sonstiger langfristiger Vermögenswerte		2.008.787	-3.138.909
Veränderung langfristiger Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, langfristiger Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen und sonstiger langfristiger Verbindlichkeiten und Rückstellungen		1.613.173	-169.497
Nettozahlungen von Ertragsteuern		-2.590.921	-4.477.478
Zinseinzahlungen		1.257.159	1.245.288
Anteiliges Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen		-5.647.543	-17.152.451
Sonstige (netto)*		1.335.650	-3.426.821
Cashflow aus dem Ergebnis*		20.063.169	-7.849.261
Veränderung des Nettoumlaufvermögens:			
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, kurzfristiger Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen und sonstiger kurzfristiger Vermögenswerte*		13.237.929	20.308.449
Veränderung Vorräte		-1.584.872	9.156.431
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, kurzfristiger Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten		-2.014.853	-23.851.851
Veränderung kurzfristiger Rückstellungen		-2.030.300	-8.009.991
Veränderung des Nettoumlaufvermögens*		7.607.904	-2.396.962
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit		27.671.072	-10.246.223
Ankauf von Sachanlagen	12	-6.162.347	-3.521.266
Ankauf von immateriellen Vermögenswerten	13	-1.551.054	-2.240.335
Ankauf von Wertpapieren, Beteiligungen und sonstigen langfristigen Finanzanlagen		-1.202.920	-393.914
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an at-equity-konsolidierten Gesellschaften		-78.604	0
Zahlungen aus dem Verkauf von Anteilen und der Liquidation von Tochterunternehmen		-1.457.585	3.632.483
Einzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen		132.822	296.680
Einzahlungen aus dem Verkauf von immateriellen Vermögenswerten		234	0
Einzahlungen aus dem Verkauf von Wertpapieren und sonstigen finanziellen Vermögenswerten, inkl. aus Finanzierungsleasing		1.364.527	1.445.483
Dividenden aus at-equity einbezogenen Gesellschaften		2.500.000	12.717.817
Cashflow aus Investitionstätigkeit		-6.454.927	11.936.948
Free Cashflow¹⁾		21.216.145	1.690.725
Zunahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	24	47.110.538	0
Zunahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	24	5.632.606	6.898.492
Abnahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	24	-37.474.824	-15.604.352
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	25	-9.972.719	-8.221.612
Bezahlte Zinsen		-11.826.261	-8.504.901
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit		-6.530.660	-25.432.373
Anfangsbestand Finanzmittel		33.376.358	47.805.545
Veränderung des Finanzmittelbestandes ²⁾		14.685.486	-23.741.647
Auswirkungen von Wechselkursänderungen		8.947	-896.186
Als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	22	-265.246	81.262
Endbestand Finanzmittel	21	47.805.545	23.248.974

¹⁾ Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit + Cashflow aus Investitionstätigkeit

²⁾ Free Cashflow + Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

³⁾ Siehe Erläuterung 30 über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8

Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Übersicht.

Allgemeines	155
1 – Allgemeine Informationen	155
Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung	158
2 – Segmentinformation	158
3 – Sonstige betriebliche Erträge	160
4 – Veränderungen des Bestandes an Fertigerzeugnissen, unfertigen Erzeugnissen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen	161
5 – Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen.	161
6 – Personalaufwand.	161
7 – Sonstige betriebliche Aufwendungen.	162
8 – Aufwand für planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen.	162
9 – Finanzergebnis.	163
10 – Ertragsteuern.	163
11 – Sonstiges Ergebnis der Periode.	164
Konsolidierte Bilanz	165
12 – Sachanlagen.	165
13 – Immaterielle Vermögenswerte.	166
14 – Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.	170
15 – Finanzinstrumente.	175
16 – Sonstige langfristige Vermögenswerte.	177
17 – Latente Steueransprüche/-schulden.	178
18 – Vorräte.	179
19 – Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte.	180
20 – Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten.	181
21 – Liquide Mittel.	181
22 – Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	182
23 – Eigenkapital.	182
24 – Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten.	183
25 – Leasingverbindlichkeiten.	186
26 – Langfristige Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer.	188
27 – Rückstellungen.	191
28 – Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen.	193
29 – Eventualschulden und sonstige Haftungsverhältnisse sowie Angaben zur Infrastrukturabgabe Deutschland.	193
Sonstiges	194
30 – Anteile Tochterunternehmen.	194
31 – Nicht beherrschende Anteile.	199
32 – Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen.	202
33 – Risikomanagement.	205
34 – Kapitalmanagement.	209
35 – Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.	211
36 – Ergebnis je Aktie.	227
37 – Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.	228
38 – Zusatzangaben.	230

1 Allgemeine Informationen.

Kapsch TrafficCom ist ein internationaler Anbieter von anspruchsvollen Technologien, Lösungen und Dienstleistungen im Bereich intelligenter Verkehrssysteme (Intelligent Transportation Systems, ITS). Diese unterstützen und optimieren den Verkehr und nutzen dafür Informations- und Kommunikationstechnologien.

Die Kapsch TrafficCom Group agiert in zwei Segmenten: Maut und Verkehrsmanagement.

Maut.

Dieses Segment umfasst die Errichtung sowie den technischen und kommerziellen Betrieb von Mautsystemen. In der Regel werden Projekte von öffentlichen Stellen oder privaten Konzessionären ausgeschrieben und vergeben. Mautsysteme können einzelne Fahrspuren oder Straßenabschnitte bis hin zu landesweiten Straßennetzen umfassen. Die Herstellung und Beschaffung von Komponenten, sowohl zur Erweiterung und Adaptierung der von Kapsch TrafficCom errichteten Systeme als auch für Dritte, ergänzen das Leistungsportfolio, Mautdienste für Geschäfts- und Privatkunden runden es ab.

Verkehrsmanagement.

Dieses Segment umfasst primär die Errichtung und den Betrieb von Systemen und Lösungen zur Steuerung des Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens sowie das damit verbundene Komponentengeschäft. Der strategische Fokus liegt auf den Bereichen Verkehrsoptimierung, Entscheidungsintelligenz (Verkehrsanalyse, -simulation und -prognose) sowie Betrieb von Mobilitätsplattformen und -diensten. Eine Grundlage dafür ist die Nutzung der zunehmenden Datenmengen zur Analyse, Simulation und intelligenten Steuerung von Verkehrsströmen und Mobilitätsverhalten. Kunden im Segment Verkehrsmanagement sind vorwiegend öffentliche Stellen, aber auch private Unternehmen.

1.1 Konzernstruktur und Konsolidierungskreis.

Die Muttergesellschaft (berichtendes Unternehmen) dieses Konzerns ist die Kapsch TrafficCom AG. Dabei handelt es sich um eine Aktiengesellschaft, eingetragen und ansässig in Am Europlatz 2, 1120 Wien, Österreich.

63,3 % der Anteile an der Kapsch TrafficCom AG wurden zum 31. März 2026 von der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien, gehalten. Diese Gesellschaft ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der DATAX HandelsgmbH, Wien. Sie ist das oberste beherrschende Unternehmen der Kapsch TrafficCom AG und oberste Konzerngesellschaft der Kapsch Group. Die Aktien der Kapsch TrafficCom AG notieren seit dem 26. Juni 2007 im Segment Prime Market der Wiener Börse.

Der Konsolidierungskreis sowie Veränderungen im Konsolidierungskreis sind in Erläuterung 30 enthalten.

1.2 Grundlagen der Erstellung.

Der Konzernabschluss zum 31. März 2026 wurde in Anwendung von § 245a UGB im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) sowie den International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, erstellt.

Beträge werden zum Zweck der Übersichtlichkeit gerundet und soweit nicht anders angegeben in tausend Euro (TEUR) ausgewiesen. Für Berechnungen werden dennoch die genauen Beträge einschließlich nicht dargestellter Ziffern verwendet, sodass dadurch Rundungsdifferenzen auftreten können.

1.3 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze für den vorliegenden Konzernabschluss wurden unverändert zur Vorperiode angewandt und um neue, ab dem Geschäftsjahr verpflichtend anzuwendende Grundsätze ergänzt. Erläuterung 35 enthält eine detaillierte Beschreibung sämtlicher Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, inklusive der neu anzuwendenden Grundsätze.

1.4 Angaben zur Annahme der Unternehmensfortführung (Going Concern-Prämisse).

Das Management hat die Fortführungsfähigkeit des Konzerns auf Basis der aktuellen Finanzierungs- und Liquiditätsplanung sowie der vorgesehenen Maßnahmen zur Stabilisierung der wirtschaftlichen Situation beurteilt. Demnach besteht die Erwartung, dass der Konzern trotz bestehender Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Umsetzung dieser Maßnahmen über ausreichende Mittel verfügt, um seine Geschäftstätigkeit fortzuführen. Der Konzernabschluss

wurde daher unter der Annahme der Unternehmensfortführung (Going-Concern-Prämisse) erstellt. Die Beurteilung der Going-Concern-Prämisse stellt eine wesentliche Annahme des Managements dar und ist mit Unsicherheiten behaftet.

Es kam im Geschäftsjahr 2025/26 zu einem stärker als eingeplanten Umsatzrückgang aufgrund von wesentlichen Projektverschiebungen außerhalb der Einflussosphäre des Konzerns, Verzögerungen von Ausschreibungen sowie einer anhaltenden Abwertung des US-Dollars gegenüber dem Euro, sodass die operative Entwicklung wesentlich hinter den Budgetierungen zurückgeblieben ist. Die im Geschäftsjahr eingeleiteten Maßnahmen zur Kosteneinsparung in den unterschiedlichen Unternehmensbereichen, einschließlich Personalmaßnahmen, waren nicht ausreichend, um den Umsatzrückgang kompensieren zu können. Zusätzlich hat der Konzern die im Rahmen der letzten Refinanzierung vereinbarten Covenants zum Bilanzstichtag 31. März 2026 nicht eingehalten (siehe hierzu weitere Details in Erläuterung 24 Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten sowie Erläuterung 34 Kapitalmanagement).

Zum Bilanzstichtag 31. März 2026 lag kein Waiver von den finanzierenden Banken vor. Entsprechend werden die Finanzverbindlichkeiten in Höhe von EUR 110,2 Mio. als kurzfristige Finanzverbindlichkeiten in der Konzernbilanz (31. März 2025: EUR 22,0 Mio. kurzfristig, EUR 96,4 Mio. langfristig) ausgewiesen. Am Bilanzstichtag 31. März 2026 übersteigen die kurzfristigen Verbindlichkeiten (EUR 263,1 Mio.) die kurzfristigen Vermögenswerte (EUR 234,3 Mio.) um EUR 28,9 Mio. Die liquiden Mittel liegen zum 31. März 2026 bei EUR 23,2 Mio (31. März 2025: EUR 47,8 Mio.).

Zur Mitigation der negativen wirtschaftlichen Auswirkungen arbeitet der Konzern gemeinsam mit Beratern an einem Restrukturierungskonzept und Independent Business Review („Restrukt-IBR“), die im Weiteren mit den finanzierenden Banken in einem Refinanzierungskonzept münden werden. Zudem wird das Managementteam verstärkt, um die Restrukturierung rasch und erfolgreich umzusetzen. Die bereits eingeleiteten Maßnahmen zielen in erster Linie auf eine weitere Reduzierung der Kostenbasis durch Fokussierung im Angebotsprozess und Effizienzsteigerungen in der weltweiten Organisation zur nachhaltigen Verbesserung von Liquidität und Ertragslage ab. In weiterer Folge ist geplant, nicht zum Kerngeschäft zählende Vermögenswerte und Bereiche mittels M&A Prozessen zu veräußern.

Ein wesentliches Element des Refinanzierungskonzepts ist der Abschluss von Vereinbarungen zur Neustrukturierung der ausstehenden Finanzverbindlichkeiten der Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG in Höhe von EUR 90,5 Mio., ein Aussetzen der halbjährlichen Tilgungszahlungen mit Fälligkeiten zum 30. September 2026 in Höhe von rd. EUR 5 Mio., zum 31. März 2027 in Höhe von rd. EUR 5 Mio. und zum 30. September 2027 in Höhe von rd. EUR 5 Mio. sowie eine Umschuldung des zum Bilanzstichtag ausstehenden Schuldscheindarlehens in Höhe des Nominales von EUR 8,5 Mio. bis zum 31. März 2028.

Mit den finanzierenden Banken sowie den Gläubigern des Schuldscheindarlehens wurden Verhandlungen über ein Standstill Agreement und eine neuerliche Refinanzierung der ausstehenden Finanzverbindlichkeiten, einschließlich Schuldscheindarlehen, vor dem Bilanzstichtag aufgenommen. Am 1. Juli 2026 wurde mit den finanzierenden Banken und den Schuldscheingläubigern ein Standstill Agreement abgeschlossen sowie in weiterer Folge am 26. Juli 2026 eine Punktation über die Verlängerung des Standstill Agreement und die Refinanzierung der ausstehenden Finanzverbindlichkeiten, einschließlich Schuldscheindarlehen, verbindlich vereinbart (siehe Erläuterung 33.3. Liquiditätsrisiko, Erläuterung 34 Kapitalmanagement und Erläuterung 37 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag betreffend die Ausgestaltung, Bedingungen und Eckpunkte dieser Vereinbarungen).

Das Management geht davon aus, dass dieses Restrukturierungskonzept wie vorgesehen umgesetzt wird und die Bedingungen und vereinbarten Covenants der Finanzierungsvereinbarung eingehalten werden. Der Konzern erwartet, durch die vorgenannten Maßnahmen den Liquiditätsbedarf sicherstellen zu können.

Auf Grundlage dieser Beurteilung hält der Vorstand die Anwendung der Going-Concern-Prämisse für angemessen. Allerdings bestehen neben der gegenwärtigen Geschäftslage auch hinsichtlich der Refinanzierung und der Restrukturierungsmaßnahmen, die zum Zeitpunkt der Freigabe dieses Konzernabschlusses noch nicht final abgeschlossen waren und teilweise der Erfüllung von aufschiebenden Bedingungen unterliegen, wesentliche Unsicherheiten. Diese könnten erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen. Sollte es dem Management nicht gelingen, die geplanten Maßnahmen wie erwartet umzusetzen, könnte dies dazu führen, dass Schritte zur Umsetzung der Refinanzierung nicht realisiert bzw. erfüllt werden können.

Die gesetzlichen Vertreter gehen davon aus, dass die geplanten Maßnahmen sowie die in den Vereinbarungen festgelegten Bedingungen und Eckpunkte mit den finanzierenden Banken planmäßig umgesetzt werden können (betreffend die in der Punktation festgehaltenen Bedingungen und Meilensteine wird auf Erläuterung 37 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag verwiesen).

Bestehende Unsicherheiten betreffen auch die Frage, ob die Refinanzierung und die eingeleiteten Maßnahmen ausreichen werden, um die Liquidität des Konzerns künftig nachhaltig sicherzustellen, um die jeweils fälligen Zahlungsverpflichtungen erfüllen zu können. Die wesentlichen Unsicherheiten stehen dabei insbesondere im Zusammenhang mit der gemäß Punktation vereinbarten künftigen Bedienbarkeit der refinanzierten Finanzverbindlichkeiten (einschließlich Schuldscheindarlehen) in Höhe von EUR 99,2 Mio., dem Erhalt insbesondere zusätzlich erforderlicher Avallinien für das globale Geschäft, der erfolgreichen Umsetzung und tatsächlichen Realisierung geplanter Kostensenkungsmaßnahmen sowie externen Faktoren außerhalb des Einflussbereichs des Konzerns, insbesondere bei laufenden und künftigen Projekten bzw. bei der Verwertung von nicht zum Kerngeschäft zählenden Vermögenswerten. Das Unternehmen hat einen Sanierungsberater engagiert, der die erforderlichen Maßnahmen gemeinsam mit dem Management unterstützt, zudem wird ein unabhängiger Sanierungsberater die Durchfinanzierungsfähigkeit des Konzerns, das Nichtvorliegen von Sanierungshemmnissen und die Einhaltung einer Mindestliquidität sowie weiterer Covenants über die Dauer der Vereinbarungen überwachen.

Sollten sich die Annahmen hinsichtlich der Refinanzierung und Restrukturierung getroffenen Entscheidungen nicht wie erwartet realisieren lassen, besteht das Risiko, dass dem Konzern künftig nicht in ausreichendem Umfang liquide Mittel zur Verfügung stehen, um seine finanziellen Verpflichtungen zu erfüllen.

1.5 Wesentliche Schätzungen und Annahmen.

Die Aufstellung des Konzernabschlusses in Übereinstimmung mit den IFRS erfordert die Anwendung von Schätzungen und Annahmen bezüglich der zukünftigen Entwicklung. Diese beeinflussen die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden am Bilanzstichtag sowie der bilanzierten Erträge und Aufwendungen während der Berichtsperiode. Schätzungen erfolgen nach bestem Wissen des Vorstands. Dennoch können die tatsächlichen Werte von diesen Schätzungen abweichen. Sämtliche Schätzungen und Beurteilungen werden fortlaufend neu bewertet und basieren auf Erfahrungswerten und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen. Die resultierenden Bilanzierungsschätzungen werden in der Regel von den tatsächlichen Ergebnissen abweichen.

Insbesondere Schätzungen und Annahmen in den folgenden Bereichen beinhalten ein signifikantes Risiko einer wesentlichen Korrektur der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden innerhalb des folgenden Geschäftsjahres.

1.5.1 Erlösrealisierung bei Auftragsfertigung.

Der Konzern wendet die Regeln des IFRS 15 an. Für Errichtungsprojekte, bei denen die Kriterien gemäß IFRS 15.35 zur Erfüllung einer Leistungsverpflichtung über einen Zeitraum erfüllt sind, wird der Umsatz nach Maßgabe des jeweiligen Fertigstellungsgrades erfasst und ein erwarteter Gewinnaufschlag angenommen. Der Fertigstellungsgrad eines Projektes wird anhand eines inputorientierten Verfahrens oder aus dem Verhältnis der bereits angefallenen Kosten zu den geschätzten Gesamtkosten für das jeweilige Projekt ermittelt. Das erfordert eine laufende Einschätzung und Aktualisierung der aus den Projekten resultierenden Kosten sowie der Risiken bei der Projektabwicklung. Diese können technische Probleme, zeitliche Verzögerungen, Probleme mit Sublieferanten oder sonstige externe Rahmenbedingungen betreffen und die Marge des Auftrages beeinflussen. Außerdem sind bei der Projektbewertung Einschätzungen zu möglichen Schadenersatzleistungen und Vertragsstrafen zu berücksichtigen. Projekterlöse sind für die meisten Verträge definiert und enthalten fixe und zum Teil auch variable Bestandteile, die nach Wahrscheinlichkeit in Bezug auf Höhe und Zeitpunkt bewertet werden. Bei den Großprojekten des Konzerns handelt es sich in der Regel um technisch anspruchsvolle Einzelaufträge, denen jeweils spezifische Auftragsbedingungen zugrunde liegen und die daher in Bezug auf Umsatzrealisierung und Projektrisiken einzeln zu beurteilen sind. Die Details zur Ertragsrealisierung sind in Erläuterung 35.3 und die Sensitivitätsanalyse ist in Erläuterung 20 dargestellt.

1.5.2 Geschätzte Wertminderungen des Firmenwerts und von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGEs)

Der Konzern untersucht jährlich im Einklang mit den in Erläuterungen 13 und 35 dargestellten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, ob die Werthaltigkeit des Firmenwerts vorliegt. Der erzielbare Betrag von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird basierend auf der Berechnung des Nutzungswerts ermittelt. Dafür müssen Annahmen getroffen und zugrunde gelegt werden. Die Sensitivitäten für den erworbenen Firmenwert sind in Erläuterung 13 angeführt.

Darüber hinaus ermittelt der Konzern den Fair Value Less Costs of Disposal (FVLCO) für einzelne Vermögenswerte als Untergrenze im Rahmen des Wertminderungstests nach IAS 36.105, welche für die Allokation von Wertminderungsbeträgen heranzuziehen ist und nicht unterschritten werden darf. Die Bestimmung des FVLCO ist mit erheblichen Schätzungen durch den Konzern verbunden.

1.5.3 Ansatz latenter Steueransprüche.

Der Konzern untersucht zumindest jährlich den Ansatz der latenten Steueransprüche. Diese werden bis zu jenem Ausmaß angesetzt, zu dem es wahrscheinlich ist, dass zukünftige steuerbare Gewinne vorhanden sein werden, gegen die man die temporären Differenzen verwenden kann. Latente Steuern auf Verlustvorträge werden bis zu jenem Ausmaß angesetzt, zu dem es wahrscheinlich ist, dass zukünftige steuerbare Gewinne vorhanden sein werden und, insbesondere im Falle einer Verlusthistorie, überzeugende substantielle Hinweise vorliegen, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis zur Nutzung dieser Verlustvorträge in Zukunft zur Verfügung stehen wird. Dafür müssen Annahmen getroffen und zugrunde gelegt werden. Die Sensitivitäten sind in Erläuterung 17 angeführt.

1.5.4 Sonstige Schätzungen und Annahmen.

Weitere Bereiche, in denen Annahmen und Schätzungen wesentlich für den Konzernabschluss sind, umfassen die Wertberichtigung von Vorräten, die Annahme von Nutzungsdauern für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen, Annahmen betreffend der Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte bei Finanzinstrumenten, wenn kein aktiver Markt vorhanden ist, die Bestimmung des beizulegenden Wertes im Zuge zurückbehaltener Anteile bei Entkonsolidierung eines Tochterunternehmens (u.a. auch die Bewertung von Kaufpreisbestandteilen), die Annahme des Vorliegens von Voraussetzungen zur Einstufung von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten als „zur Veräußerung gehalten“, die bilanzielle Zuordnung von Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen, desweiteren für Annahmen und Zinssätze im Zusammenhang mit Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses, Annahmen und Zinssätze im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen sowie Annahmen im Zusammenhang mit Gewährleistungs- und Drohverlustrückstellungen und Rückstellungen für Rechts- und Prozesskosten sowie sonstige Rechtsrisiken. Sensitivitätsanalysen der vom Vorstand getroffenen Annahmen sind in den jeweiligen Erläuterungen angegeben.

2 Segmentinformation.

Geschäftssegmente.

Ein Geschäftssegment ist ein Unternehmensbestandteil, der Geschäftstätigkeiten betreibt, mit denen Umsatzerlöse erwirtschaftet werden und bei denen Aufwendungen anfallen können. Die Ergebnisse der Segmente werden regelmäßig an den Vorstand (den Hauptentscheidungsträger) berichtet. Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen werden basierend auf diesen Segmenten überprüft. Der Vorstand hat zwei Berichtssegmente identifiziert (wie in Erläuterungen 1 und 35.4 beschrieben):

- Maut
- Verkehrsmanagement

Die Segmentergebnisse, Investitionen, Abschreibungen und Wertminderungen sowie sonstige nicht zahlungswirksame Posten stellen sich für den Berichtszeitraum und das vorangegangene Geschäftsjahr wie folgt dar:

	2024/25 angepasst			2025/26		
	Maut	Verkehrsmanagement*	Konzern	Maut	Verkehrsmanagement	Konzern
Fakturierte Umsatzerlöse	404.498	135.326	539.824	299.409	148.758	448.167
Umsatzabgrenzung	-11.482	1.973	-9.509	-4.326	-13.272	-17.598
Umsatzerlöse	393.016	137.300	530.316	295.083	135.486	430.569
Errichtung	104.621	56.827	161.448	103.659	54.567	158.226
Betrieb	205.584	79.322	284.907	127.158	80.428	207.586
Komponenten	82.811	1.151	83.961	64.266	491	64.757
Sonstige betriebliche Erträge*	23.147	6.518	29.665	51.224	2.680	53.903
Veränderung des Bestandes an Fertigerzeugnissen und unfertigen Erzeugnissen	-3.089	4.511	1.422	-280	501	222
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	-146.636	-52.013	-198.650	-112.809	-51.280	-164.089
Personalaufwand	-188.921	-61.661	-250.582	-168.677	-62.096	-230.773
Sonstige betriebliche Aufwendungen*	-56.136	-37.886	-94.021	-61.330	-25.017	-86.347
Anteiliges Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	4.893	755	5.648	17.063	90	17.152

	2024/25 angepasst			2025/26		
	Maut	Verkehrs- manage- ment*	Konzern	Maut	Verkehrs- manage- ment	Konzern
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit vor Abschreibungen und Wertminderungen (EBITDA)*	26.274	-2.477	23.797	20.274	363	20.637
Aufwand für planmäßige Abschreibungen	-14.250	-2.240	-16.489	-9.769	-3.228	-12.997
Wertminderungen und Wertaufholungen	0	0	0	-2.056	0	-2.056
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT)*	12.024	-4.717	7.308	8.449	-2.865	5.583
EBIT-Marge*	3,1 %	-3,4 %	1,4 %	2,9 %	-2,1 %	1,3 %
Investitionen ¹⁾	13.588	3.112	16.700	10.630	2.535	13.165
Sonstige nicht zahlungswirksame Posten	1.939	565	2.504	1.663	241	1.905

¹⁾ Investitionen (Zugänge) enthalten auch Investitionen für Nutzungsrechte aus Leasingverträgen (siehe Erläuterung 12 und 13).

²⁾ Siehe Erläuterung 30 über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8

Die Geschäftstypen Errichtung, Betrieb und Komponenten entsprechen auch den Leistungsverpflichtungen gemäß IFRS 15.

Das EBIT im Segment Maut verzeichnete einen Rückgang auf EUR 8,4 Mio. (Vorjahr: EUR 12,0 Mio.). Ertragsseitig stiegen die sonstigen betrieblichen Erträge vor dem Hintergrund der Einigung in Deutschland deutlich um EUR 28,1 Mio. Dennoch konnten auch die Einsparungen bei den Personalaufwendungen sowie bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen den starken Umsatzrückgang nicht ausreichend kompensieren.

Wenngleich der Umsatz gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig war, konnte der Verlust im Segment Verkehrsmanagement im Geschäftsjahr 2025/26 deutlich verringert werden. Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen im Vorjahresvergleich deutlich zurück, gleichzeitig konnten jedoch wesentliche Kostensenkungen erzielt werden. Rückgängige Aufwände für Material und zugekaufte Leistungen (-1,4 %), gleichbleibende Personalaufwendungen (+0,7%) und sinkende sonstige betriebliche Aufwendungen (-34,0 %, Vorjahr angepasst) führten zu einer Verbesserung des EBIT.

Die Vermögenswerte und Schulden zum Bilanzstichtag betrugen:

	31. März 2025 angepasst			31. März 2026		
	Maut	Verkehrs- manage- ment*	Konzern	Maut	Verkehrs- manage- ment	Konzern
Segmentvermögen*	219.458	77.481	296.939	181.489	78.185	259.675
Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	18.677	0	18.677	23.006	0	23.006
Segmentsschulden	181.699	58.481	240.180	144.909	55.460	200.369

¹⁾ Siehe Erläuterung 30 über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8

Das Segmentvermögen beinhaltet Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte, sonstige langfristige Vermögenswerte, lang- und kurzfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen, lang- und kurzfristige Leasingforderungen, Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte sowie kurzfristige Steuerforderungen. Die als zur Veräußerung eingestuften Vermögenswerte und Schulden sind im vollen Umfang dem Segment „Maut“ (im Vorjahr Maut) zuzurechnen und im Segmentvermögen- bzw. den -schulden enthalten.

Die Segmentsschulden beinhalten langfristige Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer, langfristige Rückstellungen, sonstige langfristige Verbindlichkeiten, lang- und kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen, lang- und kurzfristige Leasingverbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen, kurzfristige Steuerverbindlichkeiten sowie kurzfristige Rückstellungen.

Im Geschäftsjahr 2025/26 sowie auch im Vorjahr gab es keinen Kunden, der mehr als 10 % zu den Konzernumsätzen beigetragen hat.

Regionale Informationen.

Neben den Berichtssegmenten werden die Umsatzerlöse und die langfristigen nicht finanziellen Vermögenswerte (Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte) auch nach geografischen Segmenten dargestellt. Umsatzerlöse werden gemäß dem Standort der Kunden und bilanzorientierte Zahlen gemäß dem eigenen Standort der Gesellschaft segmentiert.

Der Rückgang in der Region EMEA ist auf die Entkonsolidierung der Kapsch Telematic Services IOOO in Belarus im vergangenen Geschäftsjahr zurückzuführen.

Die Werte für den Berichtszeitraum und das vorangegangene Geschäftsjahr betragen:

	Umsatzerlöse		Langfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	
	2024/25	2025/26	31. März 2025	31. März 2026
Österreich	14.940	15.982	24.906	21.599
EMEA (exklusive Österreich) ¹⁾	242.418	164.049	5.102	3.264
Americas ²⁾	248.953	227.069	31.918	30.006
APAC ³⁾	24.004	23.470	8.268	9.096
Gesamt	530.316	430.569	70.194	63.965

¹⁾ EMEA: Europa, Naher Osten, Afrika

²⁾ Americas: Nord-, Mittel-, Südamerika

³⁾ APAC: Asien-Pazifik

3 Sonstige betriebliche Erträge.

	2024/25 angepasst*	2025/26
Entschädigung von der Bundesrepublik Deutschland	0	23.365
Operative Fremdwährungsgewinne	6.059	11.366
Erträge aus Kaufpreisanpassungen von veräußerten Unternehmen	0	6.376
Mieterträge aus der Vermietung von On-Board Units	1.108	5.853
Erträge aus der Entkonsolidierung von Gesellschaften*	13.021	3.011
Erträge aus Forschungs- und Forschungsförderungsprämien	1.130	1.413
Erträge aus Versicherungsvergütungen	170	1.213
Erträge aus Verkauf von Anlagen	114	90
Erträge aus der anteiligen Kostenübernahme für Beratungskosten	2.760	0
Entschädigung aus einem Gerichtsverfahren	2.194	0
Ausschüttung aus joint operation	969	0
Übrige betriebliche Erträge	2.139	1.217
Gesamt*	29.665	53.903

^{*)} Siehe Erläuterung 30 über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8 (TEUR -1.772)

Ende Juni 2025 wurde eine vergleichsweise Einigung mit der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit der 2019 erfolgten Kündigung des Vertrages zur automatischen Kontrolle der Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) erzielt. Die vereinbarte Zahlung von rund EUR 27 Mio. an die Tochtergesellschaft MTS Maut & Telematik Services GmbH erfolgte zu Beginn des zweiten Quartals im Juli 2025. Der daraus resultierende Ertrag in Höhe von TEUR 23.365 ist unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

Die operativen Fremdwährungsgewinne betrafen, sowie im Vorjahr, im Wesentlichen Wechselkursschwankungen des US-Dollars gegenüber dem Euro.

Die Erträge aus Kaufpreisanpassungen von veräußerten Unternehmen beziehen sich auf zusätzliche zeitliche Kaufpreiskomponenten und ergebnisabhängige Kaufpreisvereinbarungen, die von der wirtschaftlichen Entwicklung der Zielgesellschaft (Parat Ltd) abhängig sind. Bei der zugrunde liegenden Forderung handelt es sich um einen finan-

ziellen Vermögenswert, der wiederkehrend zum Fair Value (FVTPL) zu bilanzieren ist und als Level 3 Instrument ausgewiesen wird (siehe Erläuterung 15).

Die Erträge aus der Entkonsolidierung von Gesellschaften stammen im Geschäftsjahr 2025/26 aus dem Abgang der Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., South Africa und im Geschäftsjahr 2024/25 im Wesentlichen aus dem Abgang der Kapsch Telematic Services IOOO, Belarus, und der Parat Ltd., Abu Dhabi.

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten diverse Verrechnungen und Abgrenzungen.

4 Veränderung des Bestandes an Fertigerzeugnissen, unfertigen Erzeugnissen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen.

	2024/25	2025/26
Bestandsveränderung unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen	-797	-1.826
Bestandsveränderung fertige Erzeugnisse	2.219	2.048
Gesamt	1.422	222

Details zu den Vorräten sind in Erläuterung 18 zu finden.

5 Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen.

	2024/25	2025/26
Materialaufwand	-90.277	-70.055
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-108.372	-94.034
Gesamt	-198.650	-164.089

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 34.561. Der Rückgang ist einerseits auf ein geringeres Volumen an Errichtungsprojekten in allen Regionen und andererseits auf die Beendigung des Betriebsprojektes in der südafrikanischen Provinz Gauteng sowie die Entkonsolidierung der Kapsch Telematic Services IOOO im Jänner 2025, die das Mautprojekt in Belarus betreibt, zurückzuführen.

6 Personalaufwand.

	2024/25	2025/26
Löhne, Gehälter und andere Vergütungen	-202.967	-184.157
Sozialabgaben und lohnabhängige Steuern	-32.089	-32.060
Aufwendungen für Abfertigungen (siehe Erläuterung 26)	-512	-867
Aufwendungen für Altersvorsorge (siehe Erläuterung 26)	-15	-16
Beiträge an Pensionskassen und andere externe Fonds	-3.779	-3.366
Sonstige freiwillige Sozialaufwendungen	-11.221	-10.308
Gesamt	-250.582	-230.773

Der Personalstand zum 31. März 2026 betrug 2.717 Personen (31. März 2025: 3.041 Personen) und während des Geschäftsjahres 2025/26 durchschnittlich 2.827 Personen (2024/25: 3.548 Personen).

Der Personalaufwand sank im Geschäftsjahr 2025/26 um TEUR 19.809 insbesondere aufgrund des Wegfalls der Betriebsprojekte in Südafrika und Belarus sowie durch Personalabbau (die damit verbundenen Kosten wurden bereits im abgelaufenen Wirtschaftsjahr bezahlt).

Die sonstigen freiwilligen Sozialaufwendungen wurden vorrangig in den USA gewährt.

7 Sonstige betriebliche Aufwendungen.

	2024/25 angepasst*	2025/26
Kommunikations- und IT-Aufwand	-16.143	-17.916
Operative Fremdwährungsverluste	-8.650	-15.126
Rechts- und Beratungsaufwand	-10.605	-12.509
Reisekosten	-7.366	-6.454
Lizenz- und Patentaufwand	-6.358	-3.700
Versicherungsaufwand	-3.714	-3.625
Kfz-Aufwand	-4.030	-3.564
Steuern und Abgaben	-4.845	-3.546
Mieten und Gebäudeaufwand	-3.647	-3.372
Bankspesen	-2.318	-3.175
Instandhaltung	-3.714	-2.583
Marketing- und Werbekosten	-2.592	-2.212
Büroaufwendungen	-1.561	-1.535
Wertberichtigungen zu Forderungen	-2.601	-1.370
Ausbildungskosten	-801	-931
Mitgliedsbeiträge	-542	-371
Gewährleistungen und Garantien	-313	-356
Schadensfälle	-8	-29
Verluste aus der Entkonsolidierung von Gesellschaften*	-12.120	0
Übriger betrieblicher Aufwand	-2.093	-3.972
Gesamt*	-94.021	-86.347

¹⁾ Siehe Erläuterung 30 über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8 (TEUR -3.475)

Der Kommunikations- und IT-Aufwand stieg im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 1.772 hauptsächlich in Österreich. Die Rechts- und Beratungskosten stiegen im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 1.904.

Die Reduktion des Lizenz- und Patentaufwands ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass Softwarelizenzen ab dem Geschäftsjahr 2025/26 im IT-Aufwand ausgewiesen werden.

Die operativen Fremdwährungsverluste haben sich mit TEUR -15.126 im Vergleich zum Vorjahr erhöht (TEUR -8.650) und resultieren im Wesentlichen, wie im Vorjahr, aus Wechselkursschwankungen des US-Dollars gegenüber dem Euro.

Die Reisekosten und der Kfz-Aufwand konnten im Vergleich zum Vorjahr gesenkt werden.

8 Aufwand für planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen.

	2024/25	2025/26
Abschreibungen auf Sachanlagen	-14.300	-11.217
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	-2.189	-1.781
Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte	-0	-796
Wertminderungen auf Sachanlagen	-0	-1.260
Gesamt	-16.489	-15.053

Die Abschreibungen auf Sachanlagen enthalten auch Abschreibungen auf Nutzungsrechte aus Leasingverträgen (TEUR 9.210). Details sind in Erläuterung 12 zu finden. Der Rückgang der Abschreibungen auf Sachanlagen ist im Wesentlichen auf geringere laufende Abschreibungen auf Verwaltungsgebäude, Büro- und IT-Ausstattung sowie technische Anlagen und Maschinen zurückzuführen.

9 Finanzergebnis.

	2024/25	2025/26
Zinsertrag	1.121	941
Zinsertrag aus Leasingverträgen	20	228
Erträge aus Wertpapieren, erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	115	76
Erträge aus Beteiligungen, erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	193	365
Erträge aus der Aufzinsung langfristiger Forderungen	124	50
Gewinne aus derivativen Finanzinstrumenten	1.546	1.073
Finanzielle Fremdwährungsgewinne	2.237	3.492
Finanzerträge	5.357	6.225
Zinsaufwand	-10.052	-7.942
Zinsaufwand aus Leasingverträgen	-1.420	-1.097
Verluste aus von derivativen Finanzinstrumenten	-1.814	-631
Aufwendungen aus Hyperinflation	-4.829	-2.000
Finanzielle Fremdwährungsverluste	-2.751	-5.737
Zinsaufwand aus Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses (siehe Erläuterung 25)	-654	-588
Zinsaufwand aus Jubiläumsgeldverpflichtungen (siehe Erläuterung 25)	-46	-42
Aufwand aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	-694	-56
Auflösung von Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten	3	504
Finanzaufwendungen	-22.259	-17.591
Finanzergebnis	-16.902	-11.365

Der Zinsaufwand reduzierte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr von TEUR -10.052 auf TEUR -7.942, da im März 2025 eine neue Finanzierung zu insgesamt für den Konzern günstigeren Konditionen abgeschlossen wurde und höhere Tilgungen geleistet wurden.

Argentinien ist als Hyperinflationsland eingestuft. Die Erträge und Aufwendungen aus der Hyperinflation sind im Finanzergebnis unter den Aufwendungen aus Hyperinflation saldiert dargestellt.

Die Fremdwährungsgewinne und -verluste ergaben sich im Wesentlichen aus Wechselkursschwankungen konzerninterner Finanzierungen. Diese betrafen insbesondere die Tochtergesellschaft in USA (US-Dollar gegenüber dem Euro) und im Vorjahr die Tochtergesellschaften in Brasilien (brasilianischer Real gegenüber dem Euro) und in Argentinien (argentinischer Peso gegenüber dem US-Dollar).

Der Konzern bediente sich im Geschäftsjahr 2025/26, wie im Vorjahr, derivativer Finanzinstrumente, um das Zinsrisiko abzusichern bzw. zu minimieren.

10 Ertragsteuern.

	2024/25	2025/26
Laufende Gewinnsteuern	-7.006	-5.071
Veränderung latenter Steueraufwendungen/-erträge	8.250	-6.138
Gesamt	1.244	-11.209
davon Aufwand/Ertrag aus Gruppenbesteuerung	0	0

Die Ursachen für den Unterschied zwischen dem theoretischen Steueraufwand, basierend auf dem österreichischen Körperschaftsteuersatz von 23 % (2024/25: 23 %), und dem ausgewiesenen Steueraufwand stellen sich wie folgt dar:

	2024/25 angepasst*	2025/26
Ergebnis vor Steuern*	-9.594	-5.782
Theoretischer Steuerertrag*	2.207	1.330
Auswirkungen von unterschiedlichen Steuersätzen im Konzern	-2.286	1.848
Nicht angesetzte latente Steuererträge für laufende Verluste und Abschreibung von bisher angesetzten Verlusten	-5.914	-40.979
Latente Steuererträge für bisher nicht angesetzte Verluste	19.245	23.173
Geltend gemachte Steuerfreibeträge und andere permanente Steuerdifferenzen	-9.484	1.250
Nicht steuerpflichtige Erträge und Aufwendungen und sonstige Differenzen*	-3.953	3.128
Steuereffekte betreffend Vorperioden	1.430	-958
Ausgewiesener Steuerertrag/-aufwand	1.244	-11.209

¹⁾ Siehe Erläuterung 30 über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8 (TEUR -5.247)

Nicht angesetzte latente Steuern für laufende Verluste beziehen sich vor allem auf nicht angesetzte Verluste in Österreich. Diese können, basierend auf den Planungen für die nächsten Jahre, voraussichtlich nicht genutzt werden. Latente Steuererträge für bisher nicht angesetzte Verluste betrafen im Geschäftsjahr 2025/26 vor allem Verlustvorträge in den USA.

Die Steuereffekte betreffend Vorperioden beinhalten Anpassungen der Vorjahrswerte aufgrund von Betriebsprüfungen und Anpassungen im Rahmen der Erstellung der Steuererklärungen.

Für weitere Informationen zu latenten Steueransprüchen/-schulden siehe Erläuterung 17.

11 Sonstiges Ergebnis der Periode.

	2024/25 angepasst*			2025/26		
	Vor Steuern	Steuer- belastung/ -gutschrift	Nach Steuern	Vor Steuern	Steuer- belastung/ -gutschrift	Nach Steuern
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	-1.147	224	-923	147	-34	113
Währungsumrechnungsdifferenzen*	4.869	0	4.869	1.731	0	1.731
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb	-25	6	-19	-3.708	853	-2.855
Im Eigenkapital erfasste Wertänderungen*	3.697	229	3.927	-1.830	819	-1.012

¹⁾ Siehe Erläuterung 30 über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8

Die von der Kapsch TrafficCom AG gewährten US-Dollar-Darlehen an eine Tochtergesellschaft in den USA wurden als Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb nach IAS 21 klassifiziert. Der Vorstand der Kapsch TrafficCom AG plant in absehbarer Zeit keine Rückführung dieser Darlehen und diese ist auch nicht wahrscheinlich. Die Währungsumrechnungsdifferenzen aus diesen Darlehen werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

12 Sachanlagen.

	Grund- stücke und Bauten	Nut- zungs- recht Gebäude- leasing	Tech- nische Anlagen und Ma- schinen	Anlagen in Bau	Andere An- lagen, Be- triebs- und Geschäfts- ausstat- tung	Nut- zungs- recht sonstiges Leasing	Summe
Buchwert zum 31. März 2025	2.406	31.410	2.826	162	4.750	1.503	43.058
Währungsumrechnungsdifferenzen	-41	-596	-24	-3	-33	-14	-712
Umgliederung	0	0	0	32	0	0	32
Zugang	1.679	5.314	393	7	1.442	1.023	9.858
Abgang	-25	-1.820	-36	-190	-240	-90	-2.401
Planmäßige Abschreibungen	-372	-7.554	-760	0	-1.655	-875	-11.217
Wertminderung	-583	0	-531	0	-146	0	-1.260
Umgliederung zu "als zur Veräuße- rung gehaltene Vermögenswerte"	0	0	0	0	-195	-6	-202
Buchwert zum 31. März 2026	3.065	26.754	1.868	9	3.921	1.540	37.157
Anschaffungs-/Herstellungskosten	13.955	64.278	35.999	9	23.352	3.388	140.980
Kumulierte Abschreibungen	-10.890	-37.524	-34.131	0	-19.430	-1.848	-103.823
Buchwert zum 31. März 2026	3.065	26.754	1.868	9	3.921	1.540	37.157

	Grund- stücke und Bauten	Nut- zungs- recht Gebäu- deleasing	Tech- nische Anlagen und Ma- schinen	Anlagen in Bau	Andere An- lagen, Be- triebs- und Geschäfts- ausstat- tung	Nut- zungs- recht sonstiges Leasing	Summe
Buchwert zum 31. März 2024	1.344	34.835	2.951	395	4.627	1.808	45.960
Währungsumrechnungsdifferenzen	-38	-127	-39	5	-28	-29	-257
Umgliederung	418	-19	194	-600	259	-259	-7
Abgänge aufgrund des Verkaufs von Tochtergesellschaften ¹⁾	-64	-1.428	-3	0	-122	-24	-1.641
Zugang	1.200	7.839	653	363	3.946	1.147	15.149
Abgang	-0	-880	-15	0	-70	-128	-1.093
Planmäßige Abschreibungen	-453	-8.635	-901	0	-3.311	-1.000	-14.300
Umgliederung zu "als zur Veräuße- rung gehaltene Vermögenswerte"	0	-175	-15	0	-550	-13	-753
Buchwert zum 31. März 2025	2.406	31.410	2.826	162	4.750	1.503	43.058
Anschaffungs-/Herstellungskosten	12.842	70.008	38.812	162	27.106	3.270	152.200
Kumulierte Abschreibungen	-10.435	-38.598	-35.986	0	-22.356	-1.767	-109.142
Buchwert zum 31. März 2025	2.406	31.410	2.826	162	4.750	1.503	43.058

¹⁾ Im Vorjahr wurden die Abgänge aufgrund des Verkaufs von Tochtergesellschaften nicht separat dargestellt.

Nutzungsrechte aus sonstigem Leasing betreffen vor allem Kfz-Leasing. Die Leasingverbindlichkeiten sind in Erläuterung 25 dargestellt.

Zum 31. März 2026 wurden Umgliederungen von Sachanlagen in Höhe von TEUR -202 (31. März 2025: TEUR -753) gem. IFRS 5 in „zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte“ vorgenommen. Informationen dazu sind in Erläuterung 22 dargestellt.

Für die ZGE Tolling-EMEA wurde zum 31. März 2026 aufgrund der Unterdeckung der Buchwerte im Vergleich zum Value in Use ein Wertminderungstest für die darin enthaltenen Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte durchgeführt, welcher zu einer Wertminderung des Sachanlagevermögens in Höhe TEUR 1.260 (31. März 2025: keine Wertminderung) führte. Weitere Details siehe Erläuterung 13.2.3 Ergebnisse des Werthaltigkeitstests.

13 Immaterielle Vermögenswerte.

	Aktivierte Entwick- lungs- kosten	Lizenzen und Rechte	Firmenwert	In Fertig- stellung befindliche immaterielle Vermögens- werte	Summe
Buchwert zum 31. März 2025	1.339	1.334	22.735	1.728	27.136
Währungsumrechnungsdifferenzen	-4	-16	-1.007	0	-1.027
Umgliederung	-1.320	2.983	0	-1.695	-32
Zugang	0	1.357	0	1.950	3.307
Planmäßige Abschreibungen	-16	-1.765	0	0	-1.781
Wertminderung	0	-796	0	0	-796
Buchwert zum 31. März 2026	0	3.097	21.727	1.983	26.807
Anschaffungs-/Herstellungskosten	11.017	99.341	54.502	1.983	166.843
Kumulierte Abschreibungen	-11.017	-96.244	-32.774	0	-140.035
Buchwert zum 31. März 2026	0	3.097	21.727	1.983	26.807

	Aktivierte Entwick- lungs- kosten	Lizenzen und Rechte	Firmenwert	In Fertig- stellung befindliche immaterielle Vermögens- werte	Summe
Buchwert zum 31. März 2024	1.442	3.403	22.735	295	27.875
Währungsumrechnungsdifferenzen	1	1	-0	0	2
Umgliederung	0	7	-0	-0	7
Abgänge aufgrund des Verkaufs von Tochtergesellschaften ¹⁾	0	-109	0	0	-109
Zugang	0	119	0	1.432	1.551
Planmäßige Abschreibungen	-103	-2.086	0	0	-2.189
Wertberichtigungen			0		0
Buchwert zum 31. März 2025	1.339	1.334	22.735	1.728	27.136
Anschaffungs-/Herstellungskosten	13.135	96.333	56.885	1.728	168.081
Kumulierte Abschreibungen	-11.796	-95.000	-34.150	0	-140.946
Buchwert zum 31. März 2025	1.339	1.334	22.735	1.728	27.136

¹⁾ Im Vorjahr wurden die Abgänge aufgrund des Verkaufs von Tochtergesellschaften nicht separat dargestellt.

13.1 Werthaltigkeit der immateriellen Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer.

Immaterielle Vermögenswerte (ausgenommen jene mit unbestimmter Nutzungsdauer) sind den einzelnen Gesellschaften zugeordnet. Auf dieser Ebene werden diese Vermögenswerte bei Vorliegen von Anhaltspunkten auf ihre Werthaltigkeit geprüft.

Für die ZGE Tolling-EMEA wurde zum 31. März 2026 aufgrund der Unterdeckung der Buchwerte im Vergleich zum Value in Use ein Wertminderungstest für die darin enthaltenen Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte durchgeführt, welcher zu einer Wertminderung der immateriellen Vermögenswerte in Höhe TEUR 796 (31. März 2025: keine Wertminderung) führte. Weitere Details siehe Erläuterung 13.2.3 Ergebnisse des Werthaltigkeitstests.

13.2 Werthaltigkeit des Firmenwerts.

Der Firmenwert ist den folgenden sechs Gruppen von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGEs) zugeteilt und wird auf dieser Ebene auf Werthaltigkeit geprüft.

	31. März 2025	31. März 2026
ZGE Tolling-Americas : Americas	11.771	11.655
ZGE Tolling-EMEA : Europa, Naher Osten und Afrika	0	0
ZGE Tolling-APAC : Asien-Pazifik	7.371	6.538
ZGE TM-Americas : Americas	3.364	3.331
ZGE TM-EMEA : Europa, Naher Osten und Afrika	0	0
ZGE TM-APAC : Asien-Pazifik	230	204
Firmenwert gesamt	22.735	21.727

Die Ergebnisse aus diesem Werthaltigkeitstest sind im Weiteren beschrieben.

13.2.1 Annahmen für den Werthaltigkeitstest.

Folgende Annahmen wurden zur Ermittlung des erzielbaren Betrages für alle ZGEs getroffen:

	2024/25	2025/26
Bestimmung des erzielbaren Betrages	Nutzungswert	Nutzungswert
Detailplanungsjahre	6 Jahre	5 Jahre
Wachstumsrate ewige Rente	2,00 %	2,00 %
Marktrisikoprämie	5,64 %	4,94 %
Risikofreier Zinssatz	2,61 %	3,31 %

Bei sämtlichen ZGEs basiert die Marktseite in der Regel auf Projekten zur Errichtung eines Maut- oder Verkehrsmanagementsystems. In Verbindung damit kann oftmals langfristiges Betriebsgeschäft generiert werden. Zusätzlich können im Rahmen von solchen langfristigen Verträgen auch Systemerweiterungen (zum Beispiel durch zusätzliche Strecken oder durch zusätzliche Anwendungen) und/oder weitere laufende Komponentenlieferungen für Kunden erbracht werden. Diese Charakteristik des Projektgeschäftes ist im marktseitigen Planungsprozess der einzelnen ZGEs reflektiert.

Der Konzern plant in einem eigenen Tool sorgfältig jedes Kundenprojekt je Leistungsverpflichtung. Bei Projekten, in denen die Systeme bereits errichtet wurden, es zusätzlich anschließend noch mittel- oder langfristiges Betriebsgeschäft gibt (und damit verbunden mehrjährige Erfahrungswerte mit den Kunden), können die weiteren Verläufe, aber auch die Potenziale für Zusatzgeschäft meist sehr zuverlässig über die Restlaufzeit geplant werden. Für neue Errichtungsprojekte sind die Unsicherheiten bezüglich technischer Realisierung, Zeitplan und Quantitäten größer. Je näher jedoch der Vergabezeitpunkt solcher Errichtungsprojekte liegt, desto genauer können die diesbezüglichen Planungen erstellt werden. Besonders treffsicher können Errichtungsprojekte geplant werden, für die der Konzern bereits als Lieferant ausgewählt wurde oder die sich sogar schon in der Umsetzungsphase befinden. Projekte, bei denen Gewinn oder Durchführung zum Budgetierungszeitpunkt unwahrscheinlich sind, werden nicht für das Budget und die Mittelfristplanung herangezogen. Unsicherheiten, Verschiebungen und Abweichungen können im Projektgeschäft nie ausgeschlossen werden, allerdings werden diese Risiken durch professionelles Projektmanagement und -controlling bestmöglich minimiert. Zudem ist in den Planungen auch der Verkauf von Komponenten enthalten, der nicht mit Errichtungsprojekten in Verbindung steht. Auch dieser lässt sich aufgrund jahrelanger Erfahrungswerte in der Regel gut abschätzen.

Generell ist es so, dass vor allem im Segment Traffic Management mit seinen drei ZGEs sich auch eine verstärkte Marktdynamik im Zusammenhang mit dem Klimawandel ergeben wird. Immer mehr Wirtschaftsräume, Staaten und Städte erkennen die Bedrohung durch den Klimawandel und versuchen Maßnahmen zu ergreifen und Ziele zu definieren, welche dieser Bedrohung entgegenwirken. Gerade im Bereich des Verkehrs werden hier oftmals Schwerpunkte gelegt. Kapsch liefert in diesem Segment Lösungen, die den Kunden helfen diese Ziele zu erreichen, denn durch effizientes Traffic Management können nicht nur Staus vermindert werden, sondern vor allem auch Schadstoffausstoß und damit auch Luftverschmutzung gezielt reduziert werden. Auf der anderen Seite dämpfen die aktuellen kriegerischen Auseinandersetzungen bzw. diverse politische Zerwürfnisse die Investitionsfreude in diesem zukunftsgerichteten Marktsegment etwas ein. Das Management geht dennoch davon aus, dass eine verstärkte Nachfrage in den nächsten Jahren die geplanten umsatzseitigen Entwicklungen absichert.

Zusätzlich berücksichtigt Kapsch TrafficCom diesen ökologischen Trend vor allem in seinen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben und Produktionsprozessen. Hier werden gezielt Schwerpunkte gesetzt, um bei den Lösungen und Produkten den Umweltschutz, die Art und Menge des verwendeten Materials in den Fokus zu rücken. Darüber hinaus versucht Kapsch seit jeher sich mit neuen Themen zu beschäftigen und in diesem Innovationsschwerpunkt findet ebenfalls eine verstärkte Ausrichtung nach neuen umweltschonenden Technologien statt. Ein weiterer Schwerpunkt in diesen Entwicklungsprozessen ist es, die kundenorientierten Bedürfnisse bestmöglich mit den neuesten Technologien zu unterstützen und auch in bestehenden Projekten laufend entsprechende Optimierungen durchzuführen. Dies ist auch in den geplanten Entwicklungsbudgets inkludiert.

In der **ZGE Tolling-Americas** gibt es eine Vielzahl von Projekten und Nachfrage nach Mautsystemen, vorwiegend in den USA, aber auch in den lateinamerikanischen Ländern, die bei hoher Eintrittswahrscheinlichkeit in die Planung einfließen. Auch in der **ZGE TM-Americas** wird eine starke Nachfrage nach Verkehrsmanagement-Projekten (insbesondere nach Verkehrssicherheits- und -überwachungssystemen) erwartet, die entsprechend in die Planung aufgenommen wurde.

Der Fokus in der Region EMEA liegt auf Europa, wenngleich weiterhin ausgewählte Projekte im Nahen Osten in diesen ZGEs enthalten sind. In der **ZGE Tolling-EMEA** bietet Kapsch Mautsysteme für ihre Kunden, vorwiegend öffentliche Auftraggeber bzw. Straßenbetreiber, aber punktuell auch private Straßenbetreiber, an. Diese Systeme ermöglichen es den Kunden, nutzungsgerechte Entgelte für die Nutzung der straßenseitigen Infrastruktur zu verrechnen und helfen die Budgetknappheit vieler öffentlicher Haushalte zu reduzieren. In die Planung werden bereits gewonnene, vorbereitete oder mögliche Errichtungs- und Betriebsprojekte sowie deren Erweiterungen bei hoher Eintrittswahrscheinlichkeit inkludiert. Aktuell dämpfen die geopolitische Lage bzw. die vielen kriegsähnlichen Herde auf der Welt die Investitionsbereitschaft der öffentlichen Hand in nicht-militärische Infrastruktur. Das Management geht davon aus, dass sich nach einer diesbezüglichen Beruhigung die Nachfrage nach Mautsystemen entsprechend erhöhen wird und es daher ein — in den Planungen aktuell nicht berücksichtigtes — Upsidepotential gibt. In der **ZGE TM-EMEA** geht das Management von einer steigenden Nachfrage nach Verkehrsmanagementsystemen, insbesondere nach Verkehrstelematik-Lösungen in städtischen Bereichen, aus. Gerade in Europa werden die Umsetzung von klimaschonenden Maßnahmen und die Erreichung von definierten Klimazielen mit Nachdruck eingefordert und sich entsprechend auch in dieser ZGE mit entsprechend steigender Nachfrage niederschlagen. Dies wurde in der Planung dieser ZGE entsprechend berücksichtigt.

Die Planung der **ZGE Tolling-APAC** basiert auf den zu implementierenden Errichtungs- und laufenden Betriebsprojekten und deren Erweiterungen sowie der Tatsache, dass in dieser Region Ausschreibungen in Vorbereitung oder bereits angelaufen sind. Verkehrstelematik-Lösungen sind in der **ZGE TM-APAC** wie auch in den anderen Regionen ein wesentlicher Bestandteil der Planung. Es werden unterschiedliche Projekte im Bereich Verkehrssicherheits- und überwachungssysteme erwartet.

Die Lieferung von Komponenten ist bei allen Tolling-ZGEs ein mitunter wesentlicher Teil der Planung.

Im Zusammenhang mit den Kampfhandlungen im Nahen Osten und deren potenziellen Auswirkungen auf das Geschäft der Gruppe in den umliegenden Ländern ist festzuhalten, dass sich nach derzeitiger Einschätzung keine wesentlichen Auswirkungen ergeben.

13.2.2 Peer Group.

Die für die Werthaltigkeitsüberprüfung herangezogene Peer Group umfasst elf Unternehmen, wobei für die Ermittlung der Parameter im Geschäftsjahr 2025/26 letztlich nur sechs Unternehmen statistisch signifikant waren (2024/25: elf Unternehmen – davon sechs relevant). Die Debt/Equity Ratio der Peer Group lag im Geschäftsjahr 2025/26 bei 11,3 % (2024/25: 16,8 %), der unlevered Betafaktor bei 0,80 (2024/25: 0,88).

13.2.3 Ergebnisse des Werthaltigkeitstests.

2025/26	Tolling-			TM-		
	Americas	EMEA	APAC	Americas	EMEA	APAC
Der ZGE zugeordneter Buchwert des Firmenwerts	11.655	0	6.538	3.331	0	204
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	67.337	6.739	17.288	25.384	11.125	7.802
Buchwert der ZGE	60.612	21.696	14.975	24.446	10.888	558
Diskontierungszinssatz	8,3 %	8,5 %	7,7 %	11,0 %	8,5 %	7,7 %
Diskontierungszinssatz vor Steuern	11,1 %	5,4 %	10,0 %	14,9 %	11,4 %	10,0 %
Break-even-Diskontierungszinssatz vor Steuern	12,1 %	n/a ¹⁾	12,0 %	15,5 %	11,6 %	38,3 %

¹⁾ Wert mathematisch nicht ermittelbar.

Die Werthaltigkeit aller Firmenwerte zum 31. März 2026 wurde durch die Impairmenttests bestätigt. Für die ZGE Tolling-EMEA, die keinen Firmenwert aufweist, wurde aufgrund der Unterdeckung der Buchwerte im Vergleich zum Value in Use (negativer Headroom in Höhe von EUR 15,0 Mio.) ein Wertminderungstest für die darin enthaltenen Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte durchgeführt, welcher zu einer Wertminderung in Höhe EUR 2,1 Mio. führte. Die Wertminderungen bezogen sich insbesondere auf einzelne Maschinen des Sachanlagevermögens und auf immaterielle Vermögenswerte, für die kein Marktwert ermittelt werden konnte. Darüberhinausgehend waren für diese ZGE keine weiteren Wertminderungen zu erfassen, da die Wertuntergrenze des IAS 36.105 als beizulegender Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten (Fair Value less Costs of Disposal) zur Anwendung kam, welche der Konzern anhand externer Marktdaten ermittelte und für die kein Wertminderungsrisiko indiziert war.

Sollte sich eine Erhöhung des Diskontierungssatzes von mehr als 10 % in den nächsten 12 Monaten nach dem Bilanzstichtag 31. März 2026 für die ZGE Tolling-EMEA ergeben, würde sich der Nutzungswert der ZGE Tolling-EMEA nur minimal verändern. Gleiches gilt für eine Verringerung der Wachstumsrate in der ewigen Rente von -0,5 PP.

2024/25	Tolling-			TM-		
	Americas	EMEA	APAC	Americas	EMEA	APAC
Der ZGE zugeordneter Buchwert des Firmenwerts	11.771	0	7.371	3.364	0	230
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	92.710	67.330	34.422	37.699	30.295	40.994
Buchwert der ZGE	56.346	65.231	11.630	20.762	25.024	1.303
Diskontierungszinssatz	8,9 %	9,5 %	8,1 %	14,2 %	8,9 %	8,0 %
Diskontierungszinssatz vor Steuern	11,8 %	14,5 %	10,6 %	19,4 %	11,7 %	10,4 %
Break-even-Diskontierungszinssatz vor Steuern	17,0 %	15,5 %	32,7 %	35,6 %	12,1 %	172,7 %

13.2.4 Sensitivitätsanalyse mit Auswirkung auf den Nutzungswert (Value in Use).

Die nachstehende Tabelle zeigt die Nutzungswertentwicklung der firmenwerttragenden Zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, wenn sich jeweils ein Parameter um +/- 10 % bzw. das Wachstum in der ewigen Rente um +/- 0,5 Prozentpunkte verändert.

2025/26	Erhöhung der Annahme	Tolling-		TM-	
		Americas	APAC	Americas	APAC
Diskontierungszinssatz	+ 10 %	-7.941	-1.343	-2.175	-1.145
Umsatzwachstum	+ 10 %	2.505	694	336	895
EBITDA-Marge der Detailplanung	+ 10 %	2.681	417	891	196
Wachstumsrate ewige Rente	+ 0,5 PP	4.950	868	860	786
	Verringerung der Annahme	Tolling-		TM-	
		Americas	APAC	Americas	APAC
Diskontierungszinssatz	- 10 %	10.372	1.742	2.758	1.508
Umsatzwachstum	- 10 %	-2.470	-675	-333	-847
EBITDA-Marge der Detailplanung	- 10 %	-2.681	-417	-891	-196
Wachstumsrate ewige Rente	- 0,5 PP	-4.219	-727	-769	-658

2024/25	Erhöhung der Annahme	Tolling-		TM-	
		Americas	APAC	Americas	APAC
Diskontierungszinssatz	+ 10 %	-12.345	-3.547	-3.540	-4.842
Umsatzwachstum	+ 10 %	4.288	835	2.170	5.215
EBITDA-Marge der Detailplanung	+ 10 %	4.901	1.165	2.001	1.245
Wachstumsrate ewige Rente	+ 0,5 PP	6.671	2.035	845	2.845
	Verringerung der Annahme	Tolling-		TM-	
		Americas	APAC	Americas	APAC
Diskontierungszinssatz	- 10 %	16.090	4.608	4.436	6.315
Umsatzwachstum	- 10 %	-4.198	-820	-2.085	-4.823
EBITDA-Marge der Detailplanung	- 10 %	-4.901	-1.165	-2.001	-1.245
Wachstumsrate ewige Rente	- 0,5 PP	-5.766	-1.729	-779	-2.410

Eine Sensitivitätsanalyse der oben beschriebenen, firmenwerttragenden ZGEs zeigt, dass eine Veränderung der Parameter (Erhöhung des Diskontierungszinssatzes um 10 %, Umsatzreduktion von -10 %, Verringerung der EBITDA -Marge in der Detailplanung von -10 % sowie einer Veränderung der Wachstumsrate in der ewigen Rente um -0,5 Prozentpunkte) zu keiner Unterdeckung der Buchwerte der ZGEs führen würde (mit Ausnahme der ZGE Tolling-Americas und der ZGE TM-Americas, bei denen es bei einer Veränderung des Diskontierungszinssatzes um 10 % zu einer geringfügigen Unterdeckung des Headrooms bei ZGE Tolling-Americas bzw. bei ZGE TM-Americas zu einer Unterdeckung von rd. EUR 1 Mio. kommt).

13.3 Aktivierte Entwicklungskosten.

Die Entwicklungskosten betreffen Aufwendungen, die gemäß IAS 38 aktiviert und ab Verfügbarkeit zur kommerziellen Nutzung über 3 bis 15 Jahre abgeschrieben werden.

Weitere Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns beliefen sich im Geschäftsjahr 2025/26 auf TEUR 72.261 (2024/25: TEUR 70.247). Im Geschäftsjahr 2025/26 waren davon TEUR 42.313 (2024/25: TEUR 44.768) kundenspezifische Entwicklungskosten, die an die Kunden weiterverrechnet wurden. Der restliche Betrag von TEUR 29.948 (2024/25: TEUR 25.479) wurde als Aufwand erfasst.

14 Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

	2024/25	2025/26
Buchwert zum 31. März des Vorjahres	3.592	18.677
Zugang	12.020	0
Abgang	0	-5
Umgliederung	0	-21
Anteiliges Periodenergebnis das Kerngeschäft betreffend	5.631	17.152
Anpassungen aus Zwischengewinneliminierung	17	-166
Ausschüttungen	-2.500	-12.718
Währungsumrechnungsdifferenzen	-82	86
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	18.677	23.006
davon Anteile an assoziierten Unternehmen	16.247	20.801
davon Anteile an Gemeinschaftsunternehmen	2.430	2.205

Im Geschäftsjahr 2025/26 gab es keine Zugänge. Die Abgänge im Geschäftsjahr 2025/26 betrafen einen Anteilsrückgang an Electolling ETC Del. Ecuador. Die Zugänge im Geschäftsjahr 2024/25 betrafen die assoziierten Unternehmen Parat Ltd, Abu Dhabi, Kapsch Telematic Services IOOO, Belarus und Electolling ETC Del. Ecuador sowie das Gemeinschaftsunternehmen Copiloto Colombia S.A.S., Kolumbien.

Assoziierte Unternehmen.

Die assoziierten Unternehmen umfassen Parat Ltd, Abu Dhabi und Kapsch Telematic Services IOOO, Belarus. Diese Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert.

Electolling ETC Del. Ecuador.

Zum Stichtag 31. März 2026 hielt Kapsch TrafficCom 19 % (31. März 2025: 23%). Der Rückgang der Anteile führte zum Verlust des maßgeblichen Einflusses, weshalb eine Umgliederung von den assoziierten Unternehmen zu den sonstigen finanziellen Vermögenswerten und Beteiligungen erfolgte. Zum 31. März 2026 wurde der Buchwert mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet.

Parat Ltd, Abu Dhabi.

Parat Ltd., Abu Dhabi, wurde im September 2024 durch Kapsch TrafficCom gegründet. In weiterer Folge veräußerte Kapsch TrafficCom 75,5 % der Anteile an der Parat Ltd. Seit dem 6. Jänner 2025 werden die verbleibenden Anteile an der Parat Ltd. als Anteile an assoziierten Unternehmen at equity im Konzernabschluss der Kapsch TrafficCom bilanziert. Zu diesem Zeitpunkt wurde der zurückbehaltene Anteil in Höhe von 24,5 % an der Parat Ltd mit dem Fair Value, abgeleitet aus dem Barwert der künftig zu erwartenden Rückflüsse, bewertet und erstmalig mit TEUR 9.357 angesetzt. Der Vergleich mit dem zugrunde liegenden anteiligen Reinvermögen zum Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung der at-equity Beteiligung führte zu einer Überdeckung, welche einem Firmenwert zuzurechnen ist.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammenfassenden Finanzinformationen der Gesellschaft (ohne Berücksichtigung von Erwerbs- und Konsolidierungsvorgängen):

	31. März 2025	31. März 2026
Langfristige Vermögenswerte	0	9
Kurzfristige Vermögenswerte	4.208	6.631
Langfristige Schulden	0	0
Kurzfristige Schulden	-961	-2.012
Nettovermögen	3.248	4.628
Liquide Mittel	1.738	4.470
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)	0	0
	2024/25	2025/26
Umsatz	4.578	20.266
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	3.248	17.367
Gesamtergebnis	3.248	17.367

Das Gesamtergebnis der Parat Ltd. betrug TEUR 17.367 (2024/25: TEUR 3.248 für die Monate Jänner bis März 2025), der Kapsch TrafficCom zurechenbare Anteil TEUR 13.025 (2024/25: TEUR 2.436 für die Monate Jänner bis März 2025). Die Aktivitäten der Parat Ltd. werden im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit in der Position „Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“ ausgewiesen. Das Ergebnis des Anteils an den Gewinnen entspricht nicht der Höhe der Beteiligung am Kapital, da mit dem Käufer ein Prozentsatz in Höhe von 75 % an der Ergebniszurechnung (die Anteile der Kapsch TrafficCom betragen lediglich 24,5 %) vereinbart wurde.

Kapsch Telematic Services IOOO, Belarus.

Mit der Veräußerung von 75,5 % der Anteile in Parat Ltd., Abu Dhabi, verlor die Kapsch TrafficCom auch die Mehrheit und Kontrolle an Kapsch Telematic Services IOOO, Belarus. Zuvor war Kapsch Telematic Services IOOO ein vollkonsolidiertes Tochterunternehmen, das zu 33,45 % durch Kapsch TrafficCom und zu 66,45 % von Parat Ltd. gehalten wurde. Durch die Anteilsveräußerung an der Parat Ltd. hält der Konzern direkt und indirekt in Summe nunmehr 49,75 % der Anteile und weist die Anteile an dieser Gesellschaft als Anteile an assoziierte Unternehmen aus. Im Zuge des erstmaligen Zugangs der at-equity Beteiligung an der Kapsch Telematic Services IOOO wurde ein Fair Value der verbleibenden Konzernanteile in Höhe von TEUR 2.554 ermittelt. Der ermittelte Fair Value der zurückgehaltenen Anteile wurde vollständig dem anteiligen Reinvermögen zugeordnet, ein Firmenwert wurde nicht identifiziert.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammenfassenden Finanzinformationen der Gesellschaft:

	31. März 2025	31. März 2026
Langfristige Vermögenswerte	1.777	1.998
Kurzfristige Vermögenswerte	8.483	12.283
Langfristige Schulden	-953	-888
Kurzfristige Schulden	-4.001	-4.843
Nettovermögen	5.307	8.549
Liquide Mittel	2.780	5.408
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)	0	0
	2024/25	2025/26
Umsatz	39.328	39.840
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	3.634	5.128
Gesamtergebnis	3.634	5.128

Das auf das Geschäftsjahr 2024/25 entfallende Gesamtergebnis vom 1. April 2024 bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung als Tochterunternehmen im Jänner 2025 betrug TEUR 1.389. Ab dem Zugang als assoziiertes Unternehmen werden die Aktivitäten der Kapsch Telematic Services IOOO im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit in der Position „Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“ ausgewiesen. Das anteilige Ergebnis betrug TEUR 4.275 (2024/25: von Jänner bis März 2025 TEUR 1.872). Dieser Betrag setzt sich aus dem Ergebnis aus dem direkten Anteilsverhältnis durch Kapsch TrafficCom in Höhe von TEUR 1.715 (2024/25: TEUR 751) und dem indirekten Anteilsverhältnis, welches über die Parat Ltd. gehalten wird, in Höhe von TEUR 2.560 (2024/25: TEUR 1.121) zusammen.

In der folgenden Darstellung werden die Entwicklungen der Buchwerte der Parat Ltd. und der Kapsch Telematic Services IOOO gemeinsam veranschaulicht:

Überleitung	31. März 2025	31. März 2026
Buchwert von Kapsch TrafficCom an Parat Ltd. sowie Kapsch Telematic Services IOOO	11.911	16.219
Anteiliges Gesamtergebnis Parat Ltd. (im Geschäftsjahr 2024/25 von Jänner bis März 2025)	2.436	13.025
Direktes anteiliges Gesamtergebnis Kapsch Telematic Services IOOO (im Geschäftsjahr 2024/25 von Jänner bis März 2025)	751	1.715
Indirektes anteiliges Gesamtergebnis Kapsch Telematic Services IOOO (im Geschäftsjahr 2024/25 von Jänner bis März 2025)	1.121	2.560
Dividendenzahlungen	0	-12.718
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	16.219	20.801

Gemeinschaftsunternehmen.

Die Gemeinschaftsunternehmen umfassen autoTicket GmbH, Deutschland, Copiloto Colombia S.A.S., Kolumbien, und NATRAS AG, Schweiz. Auch diese Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert.

autoTicket GmbH, Deutschland.

Per 13. August 2018 wurde gemeinsam mit CTS EVENTIM AG & Co. KGaA die Gesellschaft autoTicket GmbH, Deutschland, (autoTicket) als Mantelgesellschaft übernommen. Kapsch TrafficCom hält 50 % der Anteile und bilanziert die Gesellschaft als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode. Da die Aktivitäten und die Strategie von autoTicket zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom gehören, werden die anteiligen Ergebnisse (2025/26: TEUR -169 und 2024/25: TEUR 1.191) im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen (Position „Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“). Der Buchwert zum 31. März 2026 betrug TEUR 683 (31. März 2025: TEUR 852).

Weitere Informationen sind in Erläuterung 29 enthalten.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammenfassenden Finanzinformationen der Gesellschaft.

	31. März 2025	31. März 2026
Langfristige Vermögenswerte	362	420
Kurzfristige Vermögenswerte	1.493	1.123
Langfristige Schulden	-19	0
Kurzfristige Schulden	-133	-177
Nettovermögen	1.703	1.366
Liquide Mittel	1.461	1.111
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)	-19	0
	2024/25	2025/26
Umsatz	28	20
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	2.382	-338
Gesamtergebnis	2.382	-338

Überleitung	31. März 2025	31. März 2026
Nettovermögen zu Beginn des Geschäftsjahres	4.321	1.703
Gesamtergebnis	2.382	-338
Dividendenzahlungen	-5.000	0
Kapitalherabsetzung	0	0
Nettovermögen zum 31. März des Geschäftsjahres	1.703	1.366
Anteil von Kapsch TrafficCom (50 %)	852	683
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	852	683

Copiloto Colombia S.A.S., Kolumbien.

Im Geschäftsjahr 2019/20 wurde mit einem Partner zu gleichen Teilen (50 %) die Gesellschaft Copiloto Colombia S.A.S., Kolumbien, gegründet. Die anteiligen Ergebnisse beliefen sich im Geschäftsjahr 2025/26 auf TEUR 157 (2024/25: TEUR 106). Da die Aktivitäten und Strategien von Copiloto zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom zählen, werden die anteiligen Ergebnisse im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Der Buchwert zum 31. März 2026 betrug TEUR 1.397 (31. März 2025: TEUR 1.155).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammenfassenden Finanzinformationen der Gesellschaft.

	31. März 2025	31. März 2026
Langfristige Vermögenswerte	998	1.637
Kurzfristige Vermögenswerte	2.844	3.981
Langfristige Schulden	-60	0
Kurzfristige Schulden	-1.472	-2.824
Nettovermögen	2.310	2.794
Liquide Mittel	1.571	2.549
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)	-1.441	-1.832
	2024/25 angepasst*	2025/26
Umsatz*	1.862	2.600
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	212	313
Gesamtergebnis	212	313

¹⁾ Bei dem für das Vorjahr berichteten Betrag handelt es sich aufgrund nachträglich aktualisierten Daten um eine entsprechend korrigierte Zahl, welche im Konzernabschluss 2024/25 ursprünglich mit TEUR 381 ausgewiesen war.

Überleitung	31. März 2025	31. März 2026
Nettovermögen zu Beginn des Geschäftsjahres	2.105	2.310
Erhöhung Nominalkapital und Kapitalrücklage	157	0
Gesamtergebnis	212	313
Währungsumrechnungsdifferenzen	-165	171
Nettovermögen zum 31. März des Geschäftsjahres	2.310	2.795
Anteil von Kapsch TrafficCom (50 %)	1.155	1.397
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	1.155	1.397

NATRAS AG, Schweiz.

Die NATRAS AG, Schweiz, wurde im vierten Quartal 2023/24 gemeinsam mit der schweizerischen LOSTnFOUND AG (Teil der AddSecure Gruppe) gegründet und hat vom schweizerischen Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) den Zuschlag für die Lieferung von Hardware und Dienstleistungen für das nationale Lkw-Mautsystem erhalten. Kapsch TrafficCom hält 50 % der Anteile und bilanziert die Gesellschaft als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode. Der Buchwert der Anteile betrug zum 31. März 2026 TEUR 0 (31. März 2025: TEUR 298).

	31. März 2025	31. März 2026
Langfristige Vermögenswerte	337	326
Kurzfristige Vermögenswerte	1.484	1.809
Langfristige Schulden	0	0
Kurzfristige Schulden	-1.225	-1.803
Nettovermögen	596	331
Liquide Mittel	801	1.294
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)	-7	-13
		2025/26
Umsatz	1.233	5.056
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	56	-265
Gesamtergebnis	56	-265

Überleitung	31. März 2025	31. März 2026
Nettovermögen zu Beginn des Geschäftsjahres	540	596
Gesamtergebnis	56	-265
Nettovermögen zum 31. März des Geschäftsjahres	596	331
Anteil von Kapsch TrafficCom (50 %)	298	166
Anpassungen aus Zwischengewinneliminierung	0	-166
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	298	0

Gemeinschaftliche Tätigkeiten.

Kapsch TrafficCom hatte im Geschäftsjahr 2025/26 mehrere gemeinschaftliche Vereinbarungen, hauptsächlich für Projekte im Bereich der Errichtung und Wartung. Diese sind als gemeinschaftliche Tätigkeiten klassifiziert. Auch das Unternehmen MoKA SAS, Frankreich, ist als gemeinschaftliche Tätigkeit in den Konzern einbezogen. Im Geschäftsjahr 2025/26 ist keine dieser gemeinschaftlichen Tätigkeiten einzeln für die Gruppe wesentlich. Anteilige Umsätze in Höhe von TEUR 13.627 (2024/25: TEUR 14.261) und anteilige Ergebnisse in Höhe von TEUR 946 (2024/25: TEUR 1.049) sind in die jeweiligen Positionen im Konzernabschluss inkludiert.

15 Finanzinstrumente.

Finanzinstrumente nach Kategorie		31. März 2025 angepasst*		31. März 2026	
	Fair Value Level	Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige und langfristige Vermögenswerte*		121.084	—	126.001	—
Fortgeführte Anschaffungskosten*		84.872	—	85.698	—
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (lang- und kurzfristig) ¹⁾ *	Level 3	79.780	—	82.836	—
Sonstige langfristige Forderungen und Vermögenswerte		5.092	—	2.862	—
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert¹⁴⁾		4.174	4.174	7.516	7.516
Derivative Finanzinstrumente	Level 2	0	0	391	391
Forderung aus der Veräußerung von Unternehmen ⁴⁾	Level 3	4.174	4.174	7.125	7.125
Sonstige nicht finanzielle Vermögenswerte²⁾⁴⁾*		32.038	—	32.787	—
Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen (lang- und kurzfristig) zu fortgeführten Anschaffungskosten¹⁴⁾	Level 3	73.884	—	46.082	—
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen (lang- und kurzfristig)		4.777	—	4.752	—
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert		2.473	2.473	2.461	2.461
Wertpapiere	Level 1	2.411	2.411	2.392	2.392
Beteiligungen	Level 3	62	62	69	69
Beteiligungen (mit Optierung erfolgsneutraler Bewertung)	Level 3	0	—	0	—
Fortgeführte Anschaffungskosten¹⁾		2.304	—	2.291	—
Sonstige finanzielle Forderungen und Ausleihungen (langfristig)	Level 3	946	—	1.025	—
Sonstige finanzielle Forderungen und Ausleihungen (kurzfristig)	Level 3	1.358	—	1.266	—
Liquide Mittel zu fortgeführten Anschaffungskosten¹⁾	Level 3	47.806	—	23.249	—
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig) zu fortgeführten Anschaffungskosten		118.390	107.463	110.156	110.219
Schuldschein Darlehen	Level 2	8.494	8.358	8.494	8.494
Projektfinanzierung	Level 2	1.102	1.104	3.766	3.769
Betriebsmittelkredite	Level 2	100.440	89.643	90.647	90.706
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	Level 2	8.354	8.358	7.249	7.249
Leasingverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig) zu fortgeführten Anschaffungskosten		32.254	—	27.760	—
Leasingverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig) ³⁾	—	32.254	—	27.760	—
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zu fortgeführten Anschaffungskosten¹⁾	Level 3	58.794	—	55.294	—
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen (lang- und kurzfristig)		47.052	—	37.767	—
Fortgeführte Anschaffungskosten¹⁾		255	—	236	—
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	Level 3	255	—	236	—
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert		319	—	0	—
Derivative Finanzinstrumente	Level 2	319	—	0	—
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten²⁾		46.478	—	37.531	—

¹⁾ Keine Angabe zum beizulegenden Zeitwert, da der Buchwert dieser zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Position einen angemessenen Näherungswert gemäß IFRS 7.29(a) darstellt.

²⁾ Nicht finanzielle Forderungen und Verbindlichkeiten dienen nur zur Abstimmung mit der jeweiligen Bilanzposition.

³⁾ Leasingverbindlichkeiten sind finanzielle Schulden, die jedoch nicht den Angabepflichten gemäß IFRS 7 unterliegen.

⁴⁾ Im Vorjahr enthielt die Position "Sonstige nicht finanzielle Vermögenswerte" eine finanzielle Forderung aus der Veräußerung von Unternehmen. Dieser Ausweis wurde im Geschäftsjahr 2025/26 rückwirkend korrigiert und die Forderung wird nun separat dargestellt.

⁷⁾ Siehe Erläuterung 30 über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8

Veränderungen und beizulegender Zeitwert.

Im Geschäftsjahr 2025/26 wurden keine Umgliederungen zwischen den Hierarchiestufen vorgenommen.

Wertpapiere zum 31. März 2026 betrafen, wie im Vorjahr, Staatsanleihen, Bankschuldverschreibungen sowie Anteile an Investmentfonds.

Fair-Value-Hierarchie und Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts.

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sind einem der drei nachfolgenden Fair-Value-Level zuzuordnen:

- Level 1: Für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten bestehen notierte Preise auf aktiven Märkten. Im Konzern wurden börsennotierte Eigenkapitalinstrumente der Level-1-Kategorie zugeordnet.
- Level 2: Der beizulegende Zeitwert von Finanzinstrumenten, die nicht auf aktiven Märkten gehandelt werden, wird anhand eines Bewertungsverfahrens, abgeleitet von direkt oder indirekt beobachtbaren Marktdaten, ermittelt. In diese Kategorie fallen Wertpapiere, die nicht regelmäßig gehandelt werden, derivative Finanzinstrumente und finanzielle Schulden. Spezifische Bewertungsverfahren werden wie folgt angewendet:
 - Quotierte Marktpreise werden für Wertpapiere herangezogen.
 - Der beizulegende Zeitwert von Zinsswaps wird anhand beobachtbarer Renditekurven als Barwert der geschätzten künftigen Zahlungsströme berechnet.
 - Der beizulegende Zeitwert von Devisentermingeschäften wird mit dem Termin-Wechselkurs zum Bilanzstichtag bewertet, wobei der sich ergebende Wert auf den Barwert abgezinst wird.
 - Der beizulegende Zeitwert der in Level 2 eingeordneten Finanzverbindlichkeiten wurde durch Diskontierung der Bruttocashflows über die vertragliche Laufzeit mit einem risikoadäquaten am Markt beobachtbaren Zinssatz ermittelt.
- Level 3: Hier werden Finanzinstrumente eingeordnet, deren Bewertungsinformationen nicht auf beobachtbaren Marktdaten basieren. Variable Kaufpreiskomponenten (Earn-out) fallen zum Beispiel in diese Kategorie. Sie basieren auf vereinbarten Konditionen und den Erwartungen hinsichtlich der künftigen Umsatz-/Ergebnisentwicklung der betreffenden Tochtergesellschaften. Langfristige Kaufpreiskomponenten werden mit einem risikoadäquaten Zinssatz abgezinst.

Ergebnisdarstellung.

Finanzinstrumente wurden im Finanzergebnis mit folgenden Nettoergebnissen erfasst:

	2024/25	2025/26
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte Kredite und Forderungen	-4.768	-2.579
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten	-11.473	-9.040
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	-7	841
Gesamt	-16.248	-10.778

Der signifikante Rückgang der Finanzaufwendungen zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten ist auf eine neue Finanzierung zu insgesamt für den Konzern günstigeren Konditionen, welche im März 2025 abgeschlossen wurde, und auf höhere Tilgungen zurückzuführen.

In der Position „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ sind auch Gewinne und Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten zur Absicherung des Fremdwährungs- und Zinsrisikos in Höhe von TEUR 1.073 bzw. TEUR -631 (2024/25: TEUR 1.546 bzw. TEUR -1.814) enthalten. Die Gewinne und Verluste, die im Finanzergebnis enthalten sind, werden in Erläuterung 9 dargestellt.

Derivative Finanzinstrumente.

Derivative Finanzinstrumente, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind im Finanzergebnis ausgewiesen.

Zum 31. März 2026 sind Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von TEUR 391 (31. März 2025: TEUR 0) in „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte“ sowie Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von TEUR 0 (31. März 2025: TEUR 319) in „Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen“ enthalten, welche zur Gänze im nächsten Jahr zahlungswirksam werden.

Zur Absicherung des Fremdwährungsrisikos können derivative Finanzinstrumente als Hedges designed werden, wobei es sich dabei meist um Devisenterminkontrakte mit unterschiedlichen Laufzeiten und in verschiedenen Währungen handelt. Zum 31. März 2026 gab es, wie im Vorjahr, keine offenen Cashflow Hedges.

Forderung aus der Veräußerung von Unternehmen.

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Forderung aus der Veräußerung von Unternehmen:

	2024/25	2025/26
Stand am 31. März 2025	0	4.174
Zugang	4.174	0
Veränderung	0	6.376
Tilgung	0	-3.425
Stand am 31. März 2026	4.174	7.125

Factoring

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen per 31.03.2026 sind Forderungen aus Factoring-Verträgen mit spanischen Gemeinden in der Höhe von TEUR 723 enthalten. Im Geschäftsjahr 2025/26 erfolgten Zahlungseingänge vom Factor in der Höhe von TEUR 723, die für die erfolgten Zahlungen korrespondierende Verbindlichkeit wird in den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Vereinzelt kommt es in Tochtergesellschaften zu Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen. Nach Analyse der Verträge liegen keine substantiellen Veränderungen der vertraglichen Zahlungsbedingungen gegenüber den ursprünglichen Lieferantenverbindlichkeiten vor, weshalb Kapsch TrafficCom diese Verbindlichkeiten weiterhin unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausweist. Die zum 31. März 2026 in den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Lieferantenfinanzierungsvereinbarung betragen TEUR 1.260 (31. März 2025: TEUR 4.217), davon wurden bereits TEUR 503 (31. März 2025: TEUR 896) von den Banken an die Lieferanten erstattet. Darüber hinaus sind in den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten zum Bilanzstichtag Lieferantenfinanzierungen in Höhe von TEUR 1.948 (31. März 2025: TEUR 1.538) enthalten, die Umgliederung resultiert aus einzelnen Vereinbarungen.

Umgliederung zu „als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Verbindlichkeiten“

Zum 31. März 2026 wurde ein Teil der Beteiligungen erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von TEUR 1 (31. März 2025: TEUR 1), der Sonstigen finanziellen Forderungen und Ausleihungen (langfristig) in Höhe von TEUR 27 (31. März 2025: TEUR 37), ein Teil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 1.709 (31. März 2025: TEUR 2.530), ein Teil der Sonstigen nicht finanziellen Vermögenswerte in Höhe von TEUR 849 (31. März 2025: TEUR 1.346), ein Teil der liquiden Mittel in Höhe von TEUR 184 (31. März 2025: TEUR 265), ein Teil der langfristigen Leasingverbindlichkeiten in Höhe von TEUR 3 (31. März 2025: TEUR 87), ein Teil der kurzfristigen Leasingverbindlichkeiten in Höhe von TEUR 89 (31. März 2025: TEUR 122), ein Teil der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 2.642 (31. März 2025: TEUR 1.570), ein Teil der kurzfristigen Rückstellungen in Höhe von TEUR 183 (31. März 2025: TEUR 73), ein Teil der kurzfristigen Steuerverbindlichkeiten in Höhe von TEUR 1 (31. März 2025: TEUR 1) und ein Teil der Sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 1.062 (31. März 2025: TEUR 1.626) gem. IFRS 5 in die „zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten“ umgegliedert. Informationen dazu sind in Erläuterung 22 dargestellt.

16 Sonstige langfristige Vermögenswerte.

	31. März 2025	31. März 2026
Langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.888	2.680
Langfristige Leasingforderungen	615	3.151
Sonstige langfristige Forderungen	204	4.488
Gesamt	5.707	10.319

Die langfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betreffen Forderungen aus Bulgarien, Deutschland, Mexiko und Dominikanische Republik.

Der Anstieg der langfristigen Leasingforderungen ist im Wesentlichen auf das OBU-Leasingverhältnis mit einem Gemeinschaftsunternehmen zurückzuführen.

Die sonstigen langfristigen Forderungen beinhalten Mietgarantien für Gebäude der spanischen Gesellschaften. Die Restlaufzeit beträgt mehr als ein Jahr, aber weniger als drei Jahre ab dem Bilanzstichtag. Außerdem befindet sich hier auch die langfristige Forderung aus der Veräußerung von Unternehmen in Höhe von TEUR 4.306.

Die Bruttocashflows der sonstigen langfristigen Vermögenswerte mit Laufzeiten von bis zu zwei Jahren betrugen TEUR 6.533 (31. März 2025: TEUR 4.549 , mit Laufzeiten zwischen zwei und drei Jahren TEUR 526 (31. März 2025: TEUR 753) und mit Laufzeiten von über drei Jahren TEUR 719 (31. März 2025: TEUR 0).

17 Latente Steueransprüche/-schulden.

	31. März 2025	31. März 2026
Latente Steuerforderungen, die nach mehr als 12 Monaten realisiert werden	47.770	39.537
Latente Steuerforderungen, die innerhalb von 12 Monaten realisiert werden	5.589	7.874
Latente Steuerforderungen	53.359	47.412
Latente Steuerverbindlichkeiten, die nach mehr als 12 Monaten realisiert werden	868	624
Latente Steuerverbindlichkeiten, die innerhalb von 12 Monaten realisiert werden	490	653
Latente Steuerverbindlichkeiten	1.358	1.277
Latente Steuerforderungen (+) / Steuerverbindlichkeiten (-) netto	52.002	46.135

Latente Steueransprüche aufgrund steuerlicher Verlustvorträge und sonstiger in Zukunft abzugsfähiger temporärer Differenzen werden nur bis zum Ausmaß ihrer möglichen Realisierung bilanziert. Im vorliegenden Konzernabschluss wurden steuerliche Verlustvorträge in Höhe von TEUR 343.565 (31. März 2025: TEUR 305.331) aufgrund der unsicheren Verwertungsmöglichkeit durch künftige steuerpflichtige Erträge nicht angesetzt. Die nicht angesetzten latenten Steuer auf Verlustvorträge betreffen Österreich, wo im im Geschäftsjahr 2025/26 keine latenten Steuern mehr angesetzt wurden, aber auch ausländische Tochtergesellschaften in Spanien, in den USA, in Brasilien und Chile. Sie verfallen zum überwiegenden Teil nicht oder nicht vor dem Jahr 2032. Alle anderen latenten Steueransprüche wurden als zukünftig steuerlich abzugsfähige Posten in den entsprechenden Konzerngesellschaften bilanziert.

Sensitivitätsanalysen deuten darauf hin, dass die latenten Steueransprüche bei einer Änderung der Ergebnisse vor Steuern um +/-10 % von den bisher angenommenen Schätzungen um rund TEUR +4.094 bzw. TEUR -4.094 abweichen würden.

Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten werden, unter Berücksichtigung der Fristigkeiten, saldiert, wenn ein entsprechender einklagbarer Rechtsanspruch auf Aufrechnung besteht und wenn sich die latenten Steuerforderungen und -verbindlichkeiten auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde für dasselbe Steuersubjekt erhoben werden.

Die latenten Steueransprüche/-schulden sind den folgenden Posten zuordenbar:

	31. März 2025	Abgang aus Verkauf von Unternehmen	Aufwand/ Ertrag im Periodenergebnis erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Währungsumrechnungsdifferenzen	Umgliederung und Saldierung	31. März 2026
Steuerliche Verlustvorträge	44.872	0	-120	-5	-402	45	44.390
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	1.740	0	-1.029	0	-18	-57	636
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	3.108	0	-711	0	0	-2.397	0
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	3.644	-2	-6.065	795	-128	4.141	2.386
Latente Steueransprüche	53.364	-2	-7.926	790	-548	1.733	47.412
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	98	0	-485	0	-12	399	0
Gewinne aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert	971	0	0	0	0	0	971
Sonstige (passive Abgrenzungen)	289	0	-1.303	0	-13	1.334	306
Latente Steuerschulden	1.358	0	-1.788	0	-25	1.733	1.277
Saldierte Werte	52.006	-2	-6.138	790	-522	0	46.135

	31. März 2024	Abgang aus Verkauf von Unternehmen	Aufwand/ Ertrag im Periodenergebnis erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Währungsumrechnungsdifferenzen	Umgliederung und Saldierung	31. März 2025
Steuerliche Verlustvorträge	36.863	0	8.047	0	7	-45	44.872
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	1.827	0	-336	224	26	0	1.740
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	1.144	0	1.964	0	0	0	3.108
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	5.734	-1.544	344	6	-208	-687	3.644
Latente Steueransprüche	45.568	-1.544	10.018	229	-175	-733	53.364
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	-143	0	40	0	7	194	98
Gewinne aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert	971	0	0	0	0	0	971
Sonstige (passive Abgrenzungen)	436	-10	1.728	0	0	-1.865	289
Latente Steuerschulden	1.263	-10	1.768	0	7	-1.671	1.358
Saldierte Werte	44.305	-1.534	8.250	229	-182	939	52.006

Sowohl im Vorjahr als auch im laufenden Geschäftsjahr sind in der Position „Umgliederung und Saldierung“ keine Umgliederung der latenten Steueransprüche an zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte enthalten.

18 Vorräte.

	31. März 2025	31. März 2026
Bezogene Teile und Handelswaren, zu Anschaffungskosten	16.608	16.515
Unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen, zu Herstellungskosten	3.694	4.300
Fertigerzeugnisse, zu Herstellungskosten	27.933	18.160
Anzahlungen auf Vorräte	797	887
Gesamt	49.032	39.862

Die Vorräte sanken um TEUR 9.170 und befinden sich zum Großteil in Österreich, den USA und Kanada. Bei einzelnen Positionen der Vorräte wurden Wertminderungen auf den Nettoveräußerungswert vorgenommen. In den Vorräten sind kumulierte Wertminderungen zum 31. März 2026 in Höhe von TEUR 9.022 (31. März 2025: TEUR 10.728) berücksichtigt. Der Rückgang der Wertberichtigungen ist insbesondere auf die Auslieferung der bestehenden Bestände bei großen Projekten und auf ein verbessertes Inventory Management zurückzuführen. Wären die getroffenen Annahmen für die Wertminderungen der Vorräte um 10 % höher oder niedriger gewesen, wäre der Effekt TEUR -3.986 bzw. TEUR +3.986 (31. März 2025: TEUR -4.903 bzw. TEUR +4.903) gewesen.

Zum 31. März 2026 wurde ein Teil der Vorräte in Höhe von TEUR 28 (31. März 2025: TEUR 15) gem. IFRS 5 in die „zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte“ umgegliedert. Informationen dazu sind in Erläuterung 22 dargestellt.

19 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte.

	31. März 2025 an- gepasst*	31. März 2026
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen*	81.778	86.153
Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-1.998	-3.316
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – netto*	79.780	82.836
Forderungen gegenüber dem Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	15.889	11.627
Kurzfristige Leasingforderungen	148	1.796
Übrige Forderungen und Abgrenzungen*	19.559	19.423
Gesamt*	115.377	115.682

⁷⁾ Siehe Erläuterung 30 über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8
Für Details zu den kurzfristigen Leasingforderungen siehe Erläuterung 25.

In den übrigen Forderungen und Abgrenzungen sind im Wesentlichen kurzfristige Forderung aus der Veräußerung von Unternehmen in Höhe von TEUR 2.819 (31. März 2025: TEUR 4.174), aktive Rechnungsabgrenzungen in Höhe von TEUR 13.856 (31. März 2025: TEUR 12.176), geleistete Anzahlungen in Höhe von TEUR 1.008 (31. März 2025: TEUR 1.352) sowie Kauttionen in Höhe von TEUR 967 (31. März 2025: TEUR 1.366) enthalten.

Zum 31. März 2026 wurde ein Teil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von TEUR 2.558 (31. März 2025: TEUR 3.877), gem. IFRS 5 in die „zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte“ umgegliedert. Informationen dazu sind in Erläuterung 22 dargestellt.

Die Entwicklung der Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stellt sich wie folgt dar:

	Wertbe- richtigun- gen	ECL nach IFRS 9	31. März 2025	Wertbe- richtigun- gen	ECL nach IFRS 9	31. März 2026
Stand zum 31. März des Vorjahres	-1.574	-1.096	-2.670	-1.107	-892	-1.998
Änderungen des Konsolidierungskreises	317	0	317	0	0	0
Zuführung	-783	-39	-822	-1.786	-499	-2.285
Verbrauch	832	203	1.034	32	83	115
Auflösung	50	0	50	504	0	504
Währungsumrechnungsdifferenzen	21	0	21	-13	0	-13
Umgliederung zu "als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte"	31	40	71	368	-7	361
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	-1.107	-892	-1.998	-2.002	-1.314	-3.316

Fälligkeitsstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

	31. März 2025 angepasst*	31. März 2026
Noch nicht fällig*	56.188	52.584
Überfällig		
1-30 Tage	6.604	14.773
31-60 Tage	2.814	3.858
61-90 Tage	4.765	4.788
91-180 Tage	3.757	2.958
181-270 Tage	552	2.018
über 271 Tage*	7.098	5.172
Gesamt*	81.778	86.153

⁷⁾ Siehe Erläuterung 30 über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8

Von den Gesamtforderungen sind 78,2 % noch nicht fällig oder innerhalb von 30 Tagen überfällig (31. März 2025: 76,8 %). Es besteht keine Konzentration des Kreditrisikos, da der Konzern im Allgemeinen eine große Zahl an Kunden weltweit hat.

20 Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten.

Die Vertragsvermögenswerte und -verbindlichkeiten aus Kundenverträgen setzen sich wie folgt zusammen:

	31. März 2025	31. März 2026
Kurzfristige Vertragsvermögenswerte	73.419	45.142
Wertberichtigung zu kurzfristigen Vertragsvermögenswerten	-382	-206
Summe kurzfristige Vertragsvermögenswerte	73.037	44.936
Langfristige Vertragsvermögenswerte	847	1.146
Wertberichtigung zu langfristigen Vertragsvermögenswerten	0	0
Summe langfristige Vertragsvermögenswerte	847	1.146
Summe Vertragsvermögenswerte	73.884	46.082
Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten	43.569	32.713
Langfristige Vertragsverbindlichkeiten	8.745	9.342
Summe Vertragsverbindlichkeiten	52.315	42.055

Wertberichtigungen zu Vertragsvermögenswerten betrugen zum 31. März 2026 TEUR 206 (31. März 2025: TEUR 382) und betrafen die erwarteten Wertberichtigungen nach IFRS 9. In der Gewinn- und Verlustrechnung 2025/26 wurde ein Ertrag in Höhe von TEUR 176 (2024/25: TEUR 0) berücksichtigt.

Von den Vertragsverbindlichkeiten zum 31. März 2025 in Höhe von TEUR 52.315 wurden TEUR 31.566 im Geschäftsjahr 2025/26 als Umsatzerlöse erfasst (2024/25: TEUR 45.158).

Die zukünftigen Umsatzerlöse aus nicht erfüllten Leistungsverpflichtungen betrugen zum Bilanzstichtag:

	2024/25	2025/26
Zukünftige Umsatzerlöse	1.248.867	1.286.439
Bis zu 1 Jahr	322.602	328.556
Zwischen 1 und 2 Jahren	139.892	182.836
Zwischen 2 und 3 Jahren	95.010	113.238
Zwischen 3 und 4 Jahren	65.830	75.628
Zwischen 4 und 5 Jahren	184.473	45.164
Über 5 Jahre	441.060	541.017

Sensitivitätsanalysen deuten darauf hin, dass das Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT) bei einer Änderung der Margen um +/-10 % von den bisher angenommenen Schätzungen um rund TEUR +8.160 bzw. TEUR -7.214 (2024/25: TEUR +5.168 bzw. TEUR -4.704) abweichen würde.

21 Liquide Mittel.

	31. März 2025	31. März 2026
Kassa	40	93
Guthaben bei Kreditinstituten	47.766	23.156
Gesamt	47.806	23.249

Die Buchwerte dieses Postens stellen auch den Finanzmittelbestand der Geldflussrechnung zum Ende der Berichtsperiode dar.

Zum 31. März 2026 wurde ein Teil der liquiden Mittel in Höhe von TEUR 184 (31. März 2025: TEUR 265) gem. IFRS 5 in die „zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte“ umgegliedert. Informationen dazu sind in Erläuterung 22 dargestellt.

22 Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Der Konzern beabsichtigt, 60 % und somit die Mehrheit seiner Anteile an der tolltickets GmbH, Deutschland, zu veräußern. Die Gesellschaft ist dem Segment Maut zuzurechnen. Aufgrund der Verhandlungsfortschritte zum Abschlussstichtag werden daher die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der Gesellschaft nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten bilanziert. Das Management stuft die Veräußerung als höchstwahrscheinlich ein, eine Veräußerung wird innerhalb von 12 Monaten erwartet. Die Kriterien des IFRS 5 wurden zum Bilanzstichtag erfüllt. Zum Bilanzstichtag lagen keine Indizien für einen Wertminderungsbedarf der langfristigen Vermögenswerte vor.

Am 8. Juli 2026 wurde ein Transaktionsvertrag über die Veräußerung von 60% der Anteile an tolltickets GmbH mit Sitz in Rosenheim, Deutschland, unterzeichnet. Ein Closing wird Ende des Jahres erwartet (siehe auch Erläuterung 37 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag).

Eine Übersicht der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten findet sich in der folgenden Tabelle:

	31. März 2025	31. März 2026
Sachanlagen	753	955
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen	38	28
Vorräte	15	28
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	3.877	2.558
Liquide Mittel	265	184
Als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	4.948	3.753
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	87	3
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	122	89
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.570	2.642
Kurzfristige Rückstellungen	73	183
Kurzfristige Steuerverbindlichkeiten	1	1
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	1.626	1.062
Als zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	3.478	3.980

23 Eigenkapital.

Grundkapital.

Das eingetragene Grundkapital der Gesellschaft beträgt EUR 14.300.000 (31. März 2025: EUR 14.300.000). Das Grundkapital wurde vollständig eingezahlt und verteilt sich auf 14.300.000 Stückaktien (31. März 2025: 14.300.000 Stückaktien). Jede Aktie berechtigt zu einer Stimme. Es bestehen keine Deckelungen oder Beschränkungen betreffend die Ausübung von Stimmrechten oder die Übertragung von Aktien. Der anteilige Betrag am Grundkapital pro Stückaktie beträgt EUR 1,00.

Genehmigtes Kapital.

In der ordentlichen Hauptversammlung 2021 wurde die Schaffung eines neuen genehmigten Kapitals von bis zu 10 % des Grundkapitals unter Ausschluss des Bezugsrechtes der Aktionäre beschlossen. Der Vorstand war bis 28. September 2026 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft in einer oder mehreren Tranchen um bis zu 10 % zu erhöhen und den Ausgabekurs sowie die Ausgabebedingungen festzusetzen. Das Bezugsrecht der Aktionäre auf die aus dem genehmigten Kapital ausgegebenen neuen Aktien war ausgeschlossen. Bei der Gesellschaft besteht derzeit weder ein genehmigtes Kapital noch ein bedingtes Kapital, das den Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats ohne (neuerliche) Befassung der Hauptversammlung zur Ausgabe von Aktien ermächtigt.

Ermächtigung zum Aktienrückkauf.

Eine Ermächtigung zum Aktienrückkauf der Hauptversammlung vom 10. September 2019 lief am 10. März 2022 aus. Zum 31. März 2026 hielt Kapsch TrafficCom, wie im Vorjahr, keine eigenen Aktien, keine Anteile, die für Optionen zurückgehalten werden, und keine Wandlungsrechte.

Kapitalrücklage.

In der Kapitalrücklage wird jener Teil der Rücklagen ausgewiesen, der nicht aus dem Periodenergebnis früherer Berichtsperioden gebildet worden ist.

Sonstige Rücklagen.

Die sonstigen Rücklagen beinhalten Effekte aus der Veränderung der Beteiligungsquote an Tochterunternehmen sowie Rücklagen aus dem sonstigen Konzernergebnis, wie die Rücklage für Differenzen aus der Währungsumrechnung, Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses nach Abzug latenter Steuern sowie die Veränderung der Cashflow-Hedge-Rücklage nach Abzug latenter Steuern.

Konzernbilanzgewinn/-verlust.

Der Konzernbilanzgewinn/-verlust enthält die akkumulierten den Anteilseignern zuzurechnenden Periodenergebnisse abzüglich getätigter Ausschüttungen.

Dividendenausschüttung.

Im Geschäftsjahr 2025/26 wurde, wie im Vorjahr, von der Kapsch TrafficCom AG keine Dividende ausgeschüttet. An nicht beherrschende Anteile wurden im Geschäftsjahr 2025/26, wie im Vorjahr, ebenfalls keine Dividenden ausgeschüttet.

Nicht beherrschende Anteile.

Diese umfassen die Fremdanteile am Eigenkapital vollkonsolidierter Tochtergesellschaften. Veränderungen von nicht beherrschenden Anteilen aufgrund von Erwerben, Gründungen, Liquidationen bzw. Veräußerungen von Tochtergesellschaften werden im Geschäftsjahr 2025/26, wie im Vorjahr, in einer Zeile „Veränderung des Konsolidierungskreises“ in der Eigenkapitalveränderungsrechnung dargestellt. In Erläuterung 30 sind die Veränderungen an Tochterunternehmen dargestellt.

24 Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten.

	31. März 2025	31. März 2026
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	96.413	0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	21.977	110.156
	118.390	110.156

Die Bewegungen stellen sich wie folgt dar:

	31. März 2025	Abgang aus Verkauf von Unternehmen	Umgliederung	Aufnahme	Rückzahlung	Währungsumrechnungsdifferenzen und Zinsabgrenzungen	31. März 2026
Schuldscheindarlehen	8.494	0	-8.494	0	0	0	0
Betriebsmittelkredite	87.919	0	-87.917	0	0	-2	0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	96.413	0	-96.411	0	0	-2	0
Schuldscheindarlehen	0	0	8.494	0	0	0	8.494
Kredite für Akquisitionen	2.721	0	0	0	-2.721	0	0
Kredite zur Projektfinanzierung	1.102	0	0	3.574	-908	-2	3.766
Betriebsmittelkredite	12.520	0	87.874	1.429	-11.654	476	90.647
Sonstige kurzfristige Kredite	5.633	0	43	1.895	-322	0	7.249
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	21.977	0	96.411	6.898	-15.604	474	110.156
Gesamt	118.390	0	0	6.898	-15.604	472	110.156

	31. März 2024	Abgang aus Verkauf von Unternehmen ¹⁾	Umgliederung	Aufnahme	Rückzahlung	Währungsumrechnungsdifferenzen und Zinsabgrenzungen	31. März 2025
Schuldscheindarlehen	8.494	0	0	0	0	0	8.494
Kredite für Akquisitionen	3.159	0	-5.880	2.721	0	0	0
Kredite zur Projektfinanzierung	24.050	0	-24.204	0	0	154	0
Betriebsmittelkredite	56.203	-338	-10.718	44.390	0	-1.617	87.919
Darlehen von verbundenen Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	91.906	-338	-40.802	47.111	0	-1.463	96.413
Schuldscheindarlehen	0	0	0	0	0	0	0
Kredite für Akquisitionen	0	0	5.880	0	-3.159	0	2.721
Kredite zur Projektfinanzierung	4.618	0	24.204	0	-27.665	-54	1.102
Betriebsmittelkredite	1.644	0	10.716	352	-689	498	12.520
Sonstige kurzfristige Kredite	6.489	-196	2	5.281	-5.962	18	5.633
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	12.751	-196	40.802	5.633	-37.475	462	21.977
Gesamt	104.657	-533	0	52.743	-37.475	-1.002	118.390

¹⁾ Im Vorjahr wurde der Abgang aus dem Verkauf von Unternehmen nicht separat dargestellt.

Aufnahmen und Rückzahlungen sind zahlungswirksam. Umgliederungen zwischen langfristigen und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten sind nicht zahlungswirksam und beziehen sich auf Reklassifizierungen aufgrund der geplanten Rückzahlungen bzw. Restlaufzeiten. Zum 31. März 2026 konnte der Konzern die mit den Konsortialbanken vereinbarten Financial Covenants nicht einhalten. Nachdem bis zum Bilanzstichtag kein Waiver vorlag, mussten sämtliche Finanzverbindlichkeiten zum 31.03.2026 als kurzfristig ausgewiesen werden und es erfolgte daher eine dementsprechende Umgliederung.

Die nachfolgende Tabelle enthält Informationen zur Fristigkeit sowie zum Zinssatz der verbleibenden Tranche des im Juni 2016 begebenen Schuldscheindarlehen:

Tranche	Zinssatz	Zinsfestsetzung und Zinszahlung	Rückzahlung
EUR 8,5 Mio.	2,26 %	jährlich	16. Juni 2026

Die Rückzahlung am 16. Juni 2026 fand nicht statt. Am 26. Juli 2026 wurde im Rahmen einer verbindlichen Punktion mit den finanzierenden Banken und Schuldscheingläubigern eine Umschuldung bis zum 31. März 2028 vereinbart.

Die Bruttocashflows (inklusive Zinsen) der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten stellen sich zum Stichtag wie folgt dar:

2025/26	Schuld-schein-darlehen	Kredite für Akquisitio-nen	Kredite zur Projektfi-nanzierung	Betriebs-mittel-kredite	Sonstige Kredite	Gesamt
In den nächsten 1 bis 3 Monaten des nächsten Geschäftsjahres	8.542	0	3.853	1.620	6.214	20.229
In den nächsten 4 bis 6 Monaten des nächsten Geschäftsjahres	0	0	0	91.095	3	91.098
In den nächsten 7 bis 12 Monaten des nächsten Geschäftsjahres	0	0	0	686	1.071	1.757
Gesamt bis zu 1 Jahr	8.542	0	3.853	93.402	7.287	113.084
Zwischen 1 und 2 Jahren	0	0	0	0	0	0
Zwischen 2 und 3 Jahren	0	0	0	0	0	0
Zwischen 3 und 4 Jahren	0	0	0	0	0	0
Zwischen 4 und 5 Jahren	0	0	0	0	0	0
Über 5 Jahre	0	0	0	0	0	0
Gesamt	8.542	0	3.853	93.402	7.287	113.084

2024/25	Schuld-schein-darlehen	Kredite für Akquisitio-nen	Kredite zur Projektfi-nanzierung	Betriebs-mittel-kredite	Sonstige Kredite	Gesamt
Im 1. Halbjahr des nächsten Geschäftsjahres	96	517	1.040	9.098	4.590	15.342
Im 2. Halbjahr des nächsten Geschäftsjahres	96	2.349	93	9.238	1.095	12.871
Gesamt bis zu 1 Jahr	192	2.867	1.133	18.336	5.685	28.213
Zwischen 1 und 2 Jahren	8.542	0	0	10.218	0	18.760
Zwischen 2 und 3 Jahren	0	0	0	10.032	0	10.032
Zwischen 3 und 4 Jahren	0	0	0	10.173	0	10.173
Zwischen 4 und 5 Jahren	0	0	0	62.274	0	62.274
Über 5 Jahre	0	0	0	0	0	0
Gesamt	8.734	2.867	1.133	111.033	5.685	129.452

In der obigen Tabelle zu den Bruttocashflows werden die Tilgungen und Zinszahlungen abweichend von den ursprünglichen Zahlungsplänen und Fälligkeitsdaten für die Betriebsmittelkredite und das Schuldscheindarlehen in den ersten zwei Quartalen des Geschäftsjahres 2026/27 gemäß IFRS 7 Appendix B.11.C ausgewiesen (siehe Erläuterung 33.3 Liquiditätsrisiko).

Die Verzinsung der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

	2024/25	2025/26
Fix verzinst	14.559	16.872
Variabel verzinst	103.832	93.285
Gesamte Finanzverbindlichkeiten	118.390	110.156
Durchschnittliche Zinssätze:		
Schuldscheindarlehen	2,26 %	2,26 %
Kredite für Akquisitionen	6,09 %	-
Kredite für Projektfinanzierung	13,50 %	9,25 %
Betriebsmittelkredite ¹⁾	5,38-12,94 %	2,26-8,75 %
Sonstige Kredite ¹⁾	1,25-5,50 %	1,25-5,50 %

¹⁾ Die höheren Zinssätze betreffen auch Finanzverbindlichkeiten in Ländern außerhalb Europas, meist mit hoher Inflation.

Am 21. März 2025 hatte sich die Kapsch TrafficCom AG mit ihren finanzierenden Banken auf eine neue langfristige Finanzierung geeinigt, die bis zum 29. März 2030 läuft. Die syndizierte Neufinanzierung wurde im Umfang von EUR 104,6 Mio. abgeschlossen. Rund die Hälfte des Gesamtvolumens ist endfällig am 29. März 2030, die andere Hälfte ist durch halbjährliche Tilgungen in Höhe von rd. EUR 5 Mio. beginnend mit 30. September 2025 an die Banken zurückzuführen.

Die Kapsch TrafficCom AG hat im Geschäftsjahr 2025/26 Tilgungen in Höhe von EUR 14,1 Mio. durchgeführt. Neben der planmäßigen Tilgung im März 2026 wurde im September 2025 vereinbarungsgemäß eine Pflichtsondertilgung im Ausmaß von EUR 9,0 Mio. aufgrund des Mittelzuflusses in Deutschland (Erläuterung 3 Sonstige betriebliche Erträge bzw. Erläuterung 29 Eventualschulden und sonstige Haftungsverhältnisse sowie Angaben zur Infrastrukturabgabe Deutschland) durchgeführt.

Aufgrund des unerwartet starken Rückgangs der Umsatzerlöse, der Verfehlung der Budgets sowie der bisher nicht in ausreichendem Umfang eintretenden Kosteneinsparungen aus den Restrukturierungsmaßnahmen kam es zu einer Verschlechterung der Ertrags- und Liquiditätssituation des Konzerns. Die im Rahmen der Refinanzierung 2025 vereinbarten Covenants (Eigenkapitalquote bzw. die Nettoverschuldung bezogen auf das EBITDA, siehe im Detail Erläuterung 34 Kapitalmanagement) konnten zum Bilanzstichtag 31. März 2026 nicht eingehalten werden.

Aufgrund der Tatsache, dass die finanzierenden Banken keinen Waiver vor dem Bilanzstichtag 31. März 2026 erteilten, waren die Finanzverbindlichkeiten einschließlich Schuldscheindarlehen als kurzfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von EUR 110,2 Mio. (Vorjahr: kurzfristig EUR 22 Mio. und langfristig EUR 96,4 Mio.) auszuweisen.

Da aufgrund der mit den finanzierenden Banken geführten Gespräche und aufgrund der zum Bilanzstichtag 31. März 2026 vorliegenden Informationen – nach Einschätzung des Managements – von einer Einigung mit den finanzierenden Banken auszugehen war, waren bei den zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Finanzverbindlichkeiten (einschließlich Schuldscheindarlehen) nach IFRS 9 Appendix B5.4.6 keine wesentlichen Abweichungen zu erfassen. Es besteht somit noch ein Unterschied zwischen Buchwert und Erfüllungsbetrag, welcher um EUR 1,5 Mio. höher als der Buchwert ist.

Hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung des am 01. Juli 2026 vereinbarten Standstill Agreement und der am 26. Juli 2026 verbindlich vereinbarten Paktation zur Verlängerung des Standstill Agreement und der neuen Refinanzierung der ausstehenden Finanzverbindlichkeiten (einschließlich Schuldscheindarlehen) wird auf Erläuterung 37 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag verwiesen. Betreffend Auswirkungen auf die Liquidität wird auf Erläuterung 33.3 Liquiditätsrisiko sowie betreffend die Covenants auf Erläuterung 34 Kapitalmanagement verwiesen

25 Leasingverbindlichkeiten.

	31. März 2025	31. März 2026
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	24.580	20.696
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	7.674	7.065
	32.254	27.760

Die Bewegungen der Nutzungsrechte und Klassifizierungen sind in Erläuterung 12 zu Sachanlagen enthalten. Der Konzern tritt im Zusammenhang mit der Vermietung von On-Board Units als Leasinggeber auf. Weiters hat der Konzern Untermietverträge abgeschlossen und weist Forderungen aus diesen Leasingverträgen statt Nutzungsrechte aus Leasingverträgen aus. Die langfristigen Forderungen aus Leasingverträgen zum 31. März 2026 betrugen TEUR 3.151 (31. März 2025: TEUR 615) und die kurzfristigen Forderungen aus Leasingverträgen TEUR 1.796 (31. März 2025: TEUR 85).

Die Bewegungen stellen sich wie folgt dar:

	2024/25	2025/26
Stand am 1. April des Vorjahres	36.090	32.254
Abgang aus dem Verkauf von Unternehmen	-1.254	0
Neue Leasingverhältnisse (nicht zahlungswirksame Zugänge)	9.028	6.293
Abgang aus der Beendigung von Leasingverhältnissen	-1.015	-2.024
Tilgungsanteil (als Teil des Cashflows aus Finanzierungstätigkeit)	-9.973	-8.097
Zinszahlungen (als Teil des Cashflows aus Finanzierungstätigkeit)	-1.814	-1.091
Zinsaufwendungen	1.420	1.094
Währungsumrechnungsdifferenzen	-21	-669
Umgliederung zu "als zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten"	-209	0
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	32.254	27.760
davon langfristige Leasingverbindlichkeiten	24.580	20.696

Die Cashflows der Leasingverbindlichkeiten stellen sich wie folgt dar:

	31. März 2025	31. März 2026
Im 1. Halbjahr des nächsten Geschäftsjahres	4.010	3.763
Im 2. Halbjahr des nächsten Geschäftsjahres	3.665	3.301
Gesamt bis zu 1 Jahr	7.674	7.065
Zwischen 1 und 2 Jahren	6.181	5.676
Zwischen 2 und 3 Jahren	5.093	5.008
Zwischen 3 und 4 Jahren	4.545	3.412
Zwischen 4 und 5 Jahren	3.145	3.015
Über 5 Jahre	5.616	3.585
Gesamt	32.254	27.760

Der gewichtete durchschnittliche Grenzkapitalzinssatz für die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten zum 31. März 2026 betrug 3,78 % (31. März 2025: 4,19 %). Bei einem um 0,5 Basispunkte höheren Zinssatz wären die Leasingverbindlichkeiten um TEUR 317 niedriger gewesen (31. März 2025: TEUR -395); bei einem um 0,5 Basispunkte niedrigeren Zinssatz wäre der Effekt auf die Leasingverbindlichkeiten TEUR +325 (31. März 2025: TEUR +404).

Der Konzern nimmt folgende Ausnahmeregelungen in Bezug auf Leasingverhältnisse in Anspruch: Bei Leasingverhältnissen, deren Vertragslaufzeit zwölf Monate oder weniger beträgt, sowie bei Leasingverhältnissen, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist, erfolgt kein Bilanzansatz. Stattdessen werden die Leasingzahlungen weiterhin als Aufwand erfasst.

Die Aufgliederung dieser Aufwendungen stellt sich wie folgt dar:

	2024/25			2025/26		
	Mieten und Gebäudeaufwand	IT-Aufwand	Kfz-Aufwand	Mieten und Gebäudeaufwand	IT-Aufwand	Kfz-Aufwand
Aufwand geringwertiger Vermögenswerte	758	4.118	1.189	330	5.234	901
Aufwand kurzfristiger Leasingverträge	257	190	247	369	57	158
Variable Leasingzahlungen und Serviceleistungen	1.563	9.240	2.594	1.874	11.197	2.504
Gesamt	2.578	13.547	4.030	2.573	16.488	3.564

26 Langfristige Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer.

	31. März 2025	31. März 2026
Anwartschaften auf Abfertigung	8.425	8.291
Ansprüche auf Altersvorsorge	11.177	10.441
Ansprüche auf Jubiläumsgelder	1.651	1.631
Gesamt	21.253	20.363

Parameter.

Für die Bewertung der Anwartschaften auf Abfertigung wurde in Österreich ein Zinssatz von 3,25 % (2024/25: 3,00–3,10 %), in Mexiko von 8,81 % (2024/25: 10,41 %) herangezogen sowie für die Bezugssteigerungen ein Prozentsatz von 3,00–5,50 % (2024/25: 3,00–6,00 %). Für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen für den Euroraum wurde ein Zinssatz von 3,40 % (2024/25: 3,10 %) angesetzt, für Kanada ein Zinssatz von 4,35 % (2024/25: 4,80 %) sowie für die Pensionserhöhungen ein Prozentsatz von 2,50–3,50 % (2024/25: 2,50–3,50 %). Für die Bewertung der Ansprüche auf Jubiläumsgelder wurde ein Zinssatz von 3,40 % (2024/25: 3,10–3,15 %) und 8,81 % in Mexiko (2024/25: 10,41 %) sowie für Gehaltssteigerungen ein Wert von 3,00–5,50 % (2024/25: 3,00–6,00 %) berücksichtigt. Weiters wurden der Berechnung das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen die Sterbetafeln AVÖ 2018-P ANG (2024/25: AVÖ 2018-P ANG) von Pagler & Pagler für Österreich sowie die 2014 Canadian Pension Mortality Private Tables für Kanada zugrunde gelegt.

Anwartschaften auf Abfertigung.

Diese Position umfasst im Wesentlichen gesetzliche und vertragliche Ansprüche von Mitarbeiter*innen in Österreich oder deren Angehörigen auf einmalige Abfertigungszahlungen. Diese können insbesondere aufgrund von Arbeitgeberkündigung, einvernehmlicher Lösung des Dienstverhältnisses sowie Pensionierung oder Tod des Arbeitnehmers entstehen. Im Fall von Abfertigungsverpflichtungen trägt der Konzern das Risiko der Inflation aufgrund von Gehaltsanpassungen, die gleichzeitig zu höheren Abfertigungsverpflichtungen führen. Für Mitarbeiter*innen, die nach dem 31. Dezember 2002 bei Kapsch TrafficCom in Österreich eingetreten sind, wird monatlich in eine externe Mitarbeitervorsorgekasse eingezahlt, sodass seitens des Konzerns in der Regel keine Abfertigungsverpflichtungen entstehen. Auch in anderen Ländern gibt es ähnliche Abfertigungsverpflichtungen, beispielsweise in Mexiko.

Folgende Beträge sind in der Bilanz sowie in der Gesamtergebnisrechnung für Abfertigungen ausgewiesen:

	2024/25	2025/26
Stand am 31. März des Vorjahres	8.119	8.425
Umbewertungen (versicherungsmathematische Gewinne / Verluste)	460	-125
Laufender Dienstzeitaufwand	512	867
Zinsaufwand	238	225
Zahlungen	-802	-1.125
Währungsumrechnungsdifferenzen	-103	24
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	8.425	8.291
Gesamtaufwand, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 6)	512	867
Gesamtaufwand, im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 9)	238	225

Die Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses gliedern sich wie folgt auf:

	2024/25	2025/26
Umbewertungen aufgrund der Änderung finanzieller Annahmen	211	-73
Umbewertungen aufgrund sonstiger Änderungen (experience adjustments)	249	-52
Gesamt	460	-125

Die erwartete Dotierung für Anwartschaften auf Abfertigung für das Geschäftsjahr 2026/27 beträgt TEUR 322, die gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Duration) 6,2 Jahre.

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Abfertigungsverpflichtungen wurden die Auswirkungen resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Einflussfaktoren dargestellt, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher wahrscheinlich, dass sich mehrere dieser Einflussgrößen verändern werden.

Sensitivitäten	Änderung der Annahme	Verringerung der Annahme	Anstieg der Annahme
Auswirkung von Veränderung des Abzinsungssatzes			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 0,5 PP	-212	202
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 PP	28	-26
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 0,5 PP	-2	2
Auswirkung von Veränderung der Bezugssteigerungen			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 0,5 PP	187	-194
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 PP	6	-6
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 0,5 PP	2	-2
Auswirkung von Veränderung der Fluktuation			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 5 %	1	-1
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 5 %	0	0
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 5 %	-0	0

Ansprüche auf Altersvorsorge.

Die zum Bilanzstichtag ausgewiesenen Verpflichtungen für Altersvorsorge betreffen hauptsächlich Pensionist*innen. Alle Pensionsvereinbarungen basieren auf den Letztbezügen, sind als monatliche Rentenzahlung zu gewähren und sind nicht durch externes Planvermögen (Fonds) gedeckt. Für Mitarbeiter*innen des Konzerns werden darüber hinaus Beiträge an eine externe Pensionskasse geleistet (siehe Erläuterung 6). Im Fall von Pensionsverpflichtungen trägt der Konzern das Risiko der Langlebigkeit und der Inflation aufgrund von Rentenanpassungen.

Folgende Beträge sind in der Bilanz sowie in der Gesamtergebnisrechnung für Altersvorsorge ausgewiesen:

	2024/25	2025/26
Stand am 31. März des Vorjahres	11.224	11.177
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	687	-22
Laufender Dienstzeitaufwand	15	16
Zinsaufwand	416	363
Zahlungen	-1.052	-1.034
Währungsumrechnungsdifferenzen	-112	-59
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	11.177	10.441
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 6)	15	16
Gesamt, im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 9)	416	363

Die Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses gliedern sich wie folgt auf:

	2024/25	2025/26
Umbewertungen aufgrund der Änderung finanzieller Annahmen	295	-177
Umbewertungen aufgrund sonstiger Änderungen	392	155
Gesamt	687	-22

Die erwartete Dotierung für Ansprüche auf Altersvorsorge für das Geschäftsjahr 2026/27 beträgt TEUR 292, die gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Duration) beträgt 8,8 Jahre.

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Pensionsverpflichtungen wurden die Auswirkungen von Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Einflussfaktoren dargestellt, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher wahrscheinlich, dass sich mehrere dieser Einflussgrößen verändern werden.

Sensitivitäten	Änderung der Annahme	Verringerung der Annahme	Anstieg der Annahme
Auswirkung von Veränderung des Abzinsungssatzes			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 0,5 PP	-277	262
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 PP	35	-33
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 0,5 PP	0	0
Auswirkung von Veränderung der Pensionssteigerungen			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 0,5 PP	0	0
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 PP	0	0
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 0,5 PP	0	0

Ansprüche auf Jubiläumsgelder.

Die Rückstellung für Jubiläumsgeldverpflichtungen betrifft langfristige Ansprüche von Dienstnehmer*innen aufgrund kollektivvertraglicher Bestimmungen.

Folgende Beträge sind in der Bilanz sowie in der Gesamtergebnisrechnung für Jubiläumsgelder ausgewiesen:

	2024/25	2025/26
Stand am 31. März des Vorjahres	1.819	1.651
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	107	-20
Laufender Dienstzeitaufwand	106	135
Zinsaufwand	46	42
Zahlungen	-362	-193
Währungsumrechnungsdifferenzen	-66	14
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	1.651	1.631
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 6)	214	116
Gesamt, im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 9)	46	42

Die erwartete Dotierung für Ansprüche auf Jubiläumsgelder für das Geschäftsjahr 2026/27 beträgt TEUR 146, die gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Duration) beträgt 7,8 Jahre.

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Jubiläumsgelder wurden die Auswirkungen von Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Einflussfaktoren dargestellt, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher wahrscheinlich, dass sich mehrere dieser Einflussgrößen verändern werden.

Sensitivitäten	Änderung der Annahme	Verringerung der Annahme	Anstieg der Annahme
Auswirkung von Veränderung des Abzinsungssatzes			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 0,5 PP	-50	47
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 PP	5	-5
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 0,5 PP	-3	3
Auswirkung von Veränderung der Bezugssteigerungen			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 0,5 PP	38	-40
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 PP	1	-1
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 0,5 PP	3	-3
Auswirkung von Veränderung der Fluktuation			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 5 %	-24	23
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 5 %	-1	1
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 5 %	-2	2

Analyse der erwarteten Fälligkeit der undiskontierten Ansprüche.

	2026/27	2027/28	2028/29	2029/30	2030/31	Über 5 Jahre	Gesamt
Anwartschaften auf Abfertigung	1.171	650	393	746	859	5.856	9.674
Ansprüche auf Altersvorsorge	1.055	1.039	1.021	998	970	8.832	13.915
Ansprüche auf Jubiläumsgelder	160	168	115	119	212	2.538	3.312

27 Rückstellungen.

	31. März 2025	31. März 2026
Langfristige Rückstellungen	1.565	735
Kurzfristige Rückstellungen	20.388	12.393
Gesamt	21.953	13.128

Die Rückstellungen entwickelten sich wie folgt:

	31. März 2025	Zu- führung	Ver- wendung	Auf- lösung	Umglie- derung zu „als zur Ver- äußerung gehaltene Verbind- lichkeiten“	Um- glie- de- rung	Währungs- umrech- nungs- differenzen	31. März 2026
Garantien und Produkthaftungen	209	0	0	0	0	23	0	233
Drohverlustrückstellung	105	0	0	0	0	-105	0	0
Sonstige langfristige Rückstellungen	1.250	196	-38	-848	0	-43	-15	503
Langfristige Rückstellungen	1.565	196	-38	-848	0	-125	-15	735
Garantien und Produkthaftungen	1.150	394	0	-437	0	-23	-9	1.075
Drohverlustrückstellung	15.408	5.054	-683	-13.869	0	105	-151	5.864
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	2.059	2.671	-25	-541	0	-0	-173	3.991
Rechts- und Prozesskosten, Vertragsrisiken	1.062	905	-1.061	0	0	0	0	905
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	710	977	-813	-227	-110	43	-21	558
Kurzfristige Rückstellungen	20.388	10.001	-2.582	-15.074	-110	125	-355	12.393
Summe	21.953	10.198	-2.620	-15.922	-110	0	-369	13.128

	31. März 2024	Zugang aus Auf- zinsung	Zu- führung	Ver- wendung	Auf- lösung	Umgliede- rung zu „als zur Ver- äußerung gehaltene Verbind- lichkeiten“	Um- gliede- rung	Währungs- umrech- nungs- differenzen	31. März 2025
Garantien und Produkt- haftungen	323	0	0	0	0	0	-113	0	209
Drohverlustrückstellung	0	0	105	0	0	0	0	0	105
Projektrückstellungen (aus- genommen Drohverluste)	25	0		0	0	0	-25	0	0
Sonstige langfristige Rückstellungen	1.462	124	341	-52	-498	0	-8	-119	1.250
Langfristige Rück- stellungen	1.810	124	446	-52	-498	0	-146	-119	1.565
Garantien und Produkt- haftungen	1.303	0	0	0	-250	0	113	-17	1.150
Drohverlustrückstellung	17.326	0	5.060	-678	-6.319	0	0	20	15.408
Projektrückstellungen (aus- genommen Drohverluste)	1.541	0	108	-25	-588	0	1.108	-85	2.059
Rechts- und Prozesskos- ten, Vertragsrisiken	1.145	0	964	-1.045	-1	0	0	0	1.062
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	1.133	0	1.635	-248	-560	-73	-1.075	-102	710
Kurzfristige Rück- stellungen	22.447	0	7.767	-1.996	-7.719	-73	146	-184	20.388
Summe	24.257	124	8.213	-2.047	-8.217	-73	0	-303	21.953

Als Hersteller und Händler sowie als Anbieter von Dienstleistungen gibt der Konzern zum Zeitpunkt des Verkaufs Produktgarantien an die Kunden ab. Üblicherweise ist der Konzern gemäß den Garantiebedingungen verpflichtet, Herstellungs- oder Softwaremängel zu beheben oder das Produkt auszutauschen, wenn diese Mängel während der Gewährleistungsfrist auftreten. Für den Fall, dass der Konzern Garantieansprüche für verkaufte Produkte oder erbrachte Dienstleistungen während der Gewährleistungsfrist erwartet, wird eine entsprechende Rückstellung im Konzernabschluss gebildet. Das Unternehmen schätzt die Höhe dieser Rückstellung, da der Großteil der Aufwendungen voraussichtlich kurz- oder mittelfristig anfallen wird. Dabei werden die historischen Daten berücksichtigt. Gemäß den Erfahrungswerten ist es wahrscheinlich, dass Garantieansprüche gestellt werden. Es wird erwartet, dass ein Betrag von TEUR 81 im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026/27 verbraucht wird, TEUR 994 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 233 in den darauffolgenden Geschäftsjahren.

Für Drohverluste ist im Geschäftsjahr 2025/26 eine kurzfristige Rückstellung in Höhe von TEUR 5.864 berücksichtigt. Ein wesentlicher Teil betrifft diverse Errichtungs- sowie Betriebsprojekte in der Region EMEA sowie einer amerikanischen Tochtergesellschaft, die nicht gewinnbringend abgeschlossen werden können. Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026/27 wird ein Verbrauch in Höhe von TEUR 3.343 und im zweiten Halbjahr ein Verbrauch in Höhe von TEUR 2.520 erwartet.

Die Rückstellungen für Projekte (ausgenommen Drohverluste) betreffen im Wesentlichen laufende Kosten und Reparaturarbeiten zu bestehenden Maut- und Verkehrsmanagementprojekten. Es wird erwartet, dass ein Betrag in Höhe von TEUR 1.956 im ersten Halbjahr und in Höhe von TEUR 2.035 im zweiten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026/27 verbraucht wird.

Die Rückstellungen für Rechtskosten, Prozesskosten und Vertragsrisiken betreffen im Wesentlichen laufende Rechtsfälle und Beratungskosten. Es wird erwartet, dass diese Rückstellungen in Höhe von TEUR 454 im ersten Halbjahr und in Höhe von TEUR 451 im zweiten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026/27 in Anspruch genommen werden.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen für Steuern und Abgaben, Provisionen und Prämien. Es wird erwartet, dass ein Betrag in Höhe von TEUR 364 im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026/27 verbraucht wird, TEUR 194 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 502 in den darauffolgenden Geschäftsjahren.

Die Umgliederung der sonstigen kurzfristigen Rückstellungen in die „zur Veräußerung gehaltenen Verbindlichkeiten“ wird in einer separaten Spalte ausgewiesen. Informationen dazu sind in Erläuterung 22 dargestellt.

28 Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen.

	31. März 2025	31. März 2026
Sonstige Personalverbindlichkeiten	24.521	21.720
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber dem Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	12.206	7.487
Sonstige erhaltene Anzahlungen	5.745	2.702
Rückerstattungsverbindlichkeiten	114	107
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	4.211	5.516
Gesamt	46.797	37.531

Die sonstigen Personalverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeiter*innen und Vorstandsmitgliedern, einschließlich Verbindlichkeiten für offene Urlaube und Abgrenzungen für Sonderzahlungen sowie andere Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Personalkosten (Sozialversicherungen etc.).

Der Rückgang in den sonstigen erhaltenen Anzahlungen ist im Wesentlichen auf erhaltene Anzahlungen aus Projekten in Brasilien zurückzuführen.

Die übrigen Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen Abgrenzungen für noch nicht erhaltene Rechnungen bzw. passive Abgrenzungen von Rechnungen.

Zum 31. März 2026 wurde ein Teil der sonstigen Verbindlichkeiten und Abgrenzungen in Höhe von TEUR 1.062 (31. März 2025: TEUR 1.626), gem. IFRS 5 in die „zur Veräußerung gehaltenen Verbindlichkeiten“ umgegliedert. Informationen dazu sind in Erläuterung 22 dargestellt.

29 Eventualschulden und sonstige Haftungsverhältnisse sowie Angaben zur Infrastrukturabgabe Deutschland.

Die Eventualschulden des Konzerns resultieren vor allem aus Großprojekten. Die operative Tätigkeit erfordert bei Großprojekten die Abgabe umfangreicher Bankgarantien als Sicherheitsleistung für Angebotspflichten (Bid Bonds) oder zur Absicherung möglicher Gewährleistungsansprüche (Performance Bonds). Diese werden von Banken und Kreditversicherungsunternehmen ausgestellt. Entspricht Kapsch TrafficCom nicht den vertraglichen Verpflichtungen, besteht das Risiko einer Inanspruchnahme. Diese führt wiederum zu einem Regressanspruch der Bank oder des Versicherers gegen den Konzern.

Die Eventualschulden und sonstigen Haftungsverhältnisse enthalten gemäß branchenüblichen Usancen ausschließlich Verpflichtungen gegenüber Dritten. Diese stellen sich wie folgt dar:

	31. März 2025	31. März 2026
Nordamerika (Mautprojekte)	38.671	36.373
Australien (Mautprojekte)	8.378	24.687
Gesamt	47.049	61.060

Die Erhöhung in Australien ist auf eine neue Garantie zugunsten eines australischen Kunden zurückzuführen.

Weitere Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien von Banken oder Versicherungen, bei denen ein Ressourcenabfluss auch für die Zukunft als unwahrscheinlich eingeschätzt wird, sind im Ausmaß von TEUR 198.655 (2024/25: TEUR 176.508) nicht in der Bilanz oder den Eventualschulden enthalten. Der Betrag hat sich im Vergleich zum Vorjahr erhöht, weil im abgelaufenen Wirtschaftsjahr mehrere Garantien ausgelaufen sind und viele neue Garantien ausgestellt wurden.

Vermögenswerte von Kapsch TrafficCom AB, Schweden, in Höhe von TEUR 10.966 (31. März 2025: TEUR 11.061) wurden als Sicherstellung für Eventualschulden zugunsten einer schwedischen Bank verpfändet.

Infrastrukturabgabe Deutschland.

Im Jahr 2018 erhielt das Gemeinschaftsunternehmen autoTicket GmbH (autoTicket), Deutschland, den Auftrag für die Erhebung der Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) in Deutschland. Darüber hinaus wurde die Konzerngesellschaft MTS Maut & Telematik Services GmbH, Deutschland, bereits zuvor in einem separaten Vergabeverfahren als alleiniger Dienstleister für die „automatische Kontrolle der Pkw-Maut“ mandatiert.

Am 18. Juni 2019 veröffentlichte der Europäische Gerichtshof (EuGH) ein überraschendes Urteil mit weitreichenden Konsequenzen: Die in Deutschland geplante Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) bei gleichzeitiger Steuerentlastung für in Deutschland zugelassene Pkws wurde für unvereinbar mit dem EU-Recht erklärt. Dies nahm der Kunde am Folgetag zum Anlass, die zur Realisierung und zum Betrieb der Pkw-Maut geschlossenen Verträge zum 30. September 2019 zu kündigen.

Die Betreiberparteien des gekündigten Vertrages zum Projekt „Erhebung der Maut“ sind Kapsch TrafficCom, CTS EVENTIM und autoTicket. Gemeinsam erhoben sie im Dezember 2019 Forderungen in Höhe von rund TEUR 560.000 gegenüber der Bundesrepublik Deutschland. Der zuständige Minister bestritt jedoch diesen Anspruch. Daher war diese Angelegenheit vor einem Schiedsgericht zu klären.

MTS Maut & Telematik Services GmbH (MTS) ist eine vollkonsolidierte 100 %ige Tochtergesellschaft der Kapsch TrafficCom AG. Als Folge der Kündigung des Vertrages zur automatischen Kontrolle der Maut wurden durch die Auftragnehmerparteien (Kapsch TrafficCom AG und MTS) ebenfalls Ansprüche gegen die Bundesrepublik Deutschland geltend gemacht. Ende Juni 2025 wurde eine vergleichsweise Einigung mit der Bundesrepublik Deutschland erzielt. Die vereinbarte Zahlung von rund EUR 27 Mio. an die Tochtergesellschaft MTS Maut & Telematik Services GmbH erfolgte zu Beginn des zweiten Quartals im Juli 2025.

Mit dieser Zahlung and die MTS Maut & Telematik Services GmbH ist das Schiedsverfahren zu einem Abschluss gekommen.

30 Anteile Tochterunternehmen.

Konsolidierungskreis.

In den Konzernabschluss sind neben der Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG, Wien 55 Gesellschaften (31. März 2025: 56 Gesellschaften), welche unmittelbar bzw. mittelbar von der Kapsch TrafficCom AG beherrscht werden, einbezogen (vollkonsolidiert) sowie 5 Gesellschaften (31. März 2025: 6 Gesellschaften), die at equity konsolidiert werden. Der Konsolidierungskreis entwickelte sich wie folgt:

	2024/25	2025/26
Anzahl Gesellschaften zu Beginn des Geschäftsjahres	62	62
Erstkonsolidierungen	5	0
Entkonsolidierungen	-5	-2
Anzahl Gesellschaften im Konsolidierungskreis	62	60

Die regionale Verteilung der Gesellschaften stellt sich wie folgt dar:

	2024/25	2025/26
Österreich	5	5
EMEA (exklusive Österreich)	30	29
Americas	24	23
APAC	3	3
Gesamt	62	60

Übersicht Konsolidierungskeis zum 31. März 2026 auf Gesellschaftsbasis:

Gesellschaft, Hauptniederlassung der Gesellschaft	31. März 2025			31. März 2026		
	Konzern-anteil	Nicht beherrschende Anteile	Konsolidierungs-art	Konzern-anteil	Nicht beherrschende Anteile	Konsolidierungs-art
Consortio ITS Parques del Rio (Konsortium), Bogotá, Kolumbien	60,0 %	40,0 %	V	60,0 %	40,0 %	V
Consortio Medellin al Mar (Konsortium), Bogotá, Kolumbien	51,0 %	49,0 %	V	51,0 %	49,0 %	V
Consortio Peaje AGR (Konsortium), Quito, Ecuador	51,0 %	49,0 %	V	51,0 %	49,0 %	V
Consortio Túneles Al Nus (Konsortium), Bogotá, Kolumbien	51,0 %	49,0 %	V	51,0 %	49,0 %	V
Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd (vorher: Electronic Toll Collection (PTY) Ltd.), Centurion, Südafrika	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch Components GmbH & Co KG, Wien, Österreich	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch Components GmbH, Wien, Österreich	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch Road Services Sp. z o.o. (in Liquidation), Warschau, Polen	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland, Rosenheim, Deutschland	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, Österreich	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch Telematic Services Sp. z o.o., Warschau, Polen	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch Telematic Services spol. s.r.o., Prag, Tschechien	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch Traffic Solutions (Konsortium), Sofia, Bulgarien	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE (Konsortium), Buenos Aires, Argentinien ¹⁾	50,0 %	50,0 %	V	50,0 %	50,0 %	V
Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Arce Sistemas S.A.U., Bilbao, Spanien	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Australia Pty Ltd, Melbourne, Australien	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Niederlande	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Canada Inc., Mississauga, Kanada	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, Dominikanische Republik	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom France SAS, Paris, Frankreich	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Guatemala S.A., Guatemala-Stadt, Republik Guatemala ⁴⁾	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Holding Corp., Duluth, USA	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Holding II US Corp., Duluth, USA	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Inc., Duluth, USA	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Ireland Limited, Dublin, Irland	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Ltd., Middlesex, Großbritannien	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom México, S.A.P.I. de C.V., Mexico City, Mexiko	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom New Zealand Ltd., Auckland, Neuseeland	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Peru S.A.C., Lima, Peru	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom PTE. LTD., The Heeren, Singapur	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Riyadh Limited, Dschidda, Saudi-Arabien ⁴⁾	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom S.A.S., Bogotá, Kolumbien	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Saudi Arabia Co. Ltd., Dschidda, Saudi-Arabien	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V

Gesellschaft, Hauptniederlassung der Gesellschaft	31. März 2025			31. März 2026		
	Konzern-anteil	Nicht beherrschende Anteile	Konsolidierungs-art	Konzern-anteil	Nicht beherrschende Anteile	Konsolidierungs-art
Kapsch TrafficCom Services Ukraine LLC (in Liquidation), Kiew, Ukraine	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Services USA, Inc., Duluth, USA	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., Sunninghill, Südafrika	100,0 %	–	V	–	–	–
Kapsch TrafficCom South Africa Holding (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Transportation Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Controle de Tráfico e de Transportes do Brasil Ltda., São Paulo, Brasilien	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Transportation Colombia S.A.S., Bogotá, Kolumbien	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Transportation S.A.U., Madrid, Spanien	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom USA, Inc., Duluth, USA	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch TrafficCom Zagreb d.o.o, Zagreb, Kroatien	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
KTC-ZA HOLDING (Pty) Ltd, Kapstadt, Südafrika	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Kapsch Security GmbH (vorher: KTS Beteiligungs GmbH), Wien, Österreich	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
MobiServe (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika ³⁾	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
MTS Maut & Telematik Services GmbH, Rosenheim, Deutschland	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
tolltickets GmbH, Rosenheim, Deutschland	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
Traffic AI Solutions sp. z o.o., Warschau, Polen ⁵⁾	80,0 %	20,0 %	V	80,0 %	20,0 %	V
Transport Telematic Systems L.L.C - S.P.C (vorher: Transport Telematic Systems - LLC), Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate ²⁾	49,0 %	51,0 %	V	49,0 %	51,0 %	V
Trust South Africa, Kapstadt, Südafrika ³⁾	100,0 %	–	V	100,0 %	–	V
ELECTOLLING ETC DEL ECUADOR CIA. LTDA., Quito, Ecuador ⁶⁾	23,0 %	–	E-AS	–	–	–
Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Belarus	49,8 %	–	E-AS	49,8 %	–	E-AS
PARAT LTD, Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate	24,5 %	–	E-AS	24,5 %	–	E-AS
autoTicket GmbH (in Liquidation), Berlin, Deutschland	50,0 %	–	E-GU	50,0 %	–	E-GU
NATRAS AG, Adliswil, Schweiz	50,0 %	–	E-GU	50,0 %	–	E-GU
Copiloto Colombia S.A.S., Bogotá, Kolumbien	50,0 %	–	E-GU	50,0 %	–	E-GU

¹⁾ Konsolidierung aufgrund Stimmrechtsvereinbarungen.

²⁾ Verfügungsmacht über die maßgeblichen Tätigkeiten des Unternehmens aufgrund substanzieller Rechte.

³⁾ IFRS 10 Beherrschung des Trust South Africa und daher Vollkonsolidierung mit 100 %.

⁴⁾ Gründung im Geschäftsjahr 2024/25.

⁵⁾ Erwerb von untergeordneter Bedeutung im Geschäftsjahr 2024/25.

⁶⁾ Ab Geschäftsjahr 2025/26 sonstige Beteiligung.

Im Dezember 2025 erfolgte die Liquidation der Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd. Sunninghill, Südafrika.

Bei allen oben angeführten Gesellschaften befindet sich die Hauptniederlassung der Gesellschaft im Gründungsland. Der Konzernanteil zeigt den Anteil, zu dem die Gesellschaften in den Konzernabschluss einbezogen werden. Nur die folgenden Konzerngesellschaften bilanzieren aufgrund von rechtlichen Beschränkungen oder anderen Gründen nicht zum 31. März, sie stellen jedoch einen Zwischenabschluss auf:

- Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien (31. Dezember)
- Kapsch Traffic Solutions (Konsortium), Sofia, Bulgarien (31. Dezember)
- Kapsch TrafficCom Saudi Arabia Co. Ltd., Dschidda, Saudi-Arabien (31. Dezember)
- Kapsch TrafficCom Controle de Tráfico e de Transportes do Brasil Ltda., São Paulo, Brasilien (31. Dezember)
- Consorcio ITS Parques del Rio (Konsortium), Bogotá, Kolumbien (31. Dezember)
- Consorcio Medellin al Mar (Konsortium), Bogotá, Kolumbien (31. Dezember)
- Consorcio Túneles Al Nus (Konsortium), Bogotá, Kolumbien (31. Dezember)
- Kapsch TrafficCom Transportation Colombia S.A.S., Bogotá, Kolumbien (31. Dezember)

- Kapsch TrafficCom S.A.S., Bogotá, Kolumbien (31. Dezember)
- Consorcio Peaje AGR (Konsortium), Quito, Ecuador (31. Dezember)
- Kapsch TrafficCom Guatemala S.A., Guatemala-Stadt, Republik Guatemala (31. Dezember)
- Kapsch TrafficCom México, S.A.P.I. de C.V., Mexico City, Mexiko (31. Dezember)
- Kapsch TrafficCom Peru S.A.C., Lima, Peru (31. Dezember)

Entkonsolidierungen.

Folgende Gesellschaft wurde mit Ende des Geschäftsjahres 2025/26 nicht mehr vollkonsolidiert und daher entkonsolidiert:

Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd. Sunninghill, Südafrika.

Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd. Sunninghill, Südafrika wurde im Dezember 2025 liquidiert und entkonsolidiert. Das Ergebnis aus der Entkonsolidierung beträgt TEUR 3.011, welches unter den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst wurde. Die Entkonsolidierung stellt sich wie folgt dar:

	Dezember 2025
Latente Steueransprüche	2
Langfristige Vermögenswerte	2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	1
Liquide Mittel	48
Kurzfristige Vermögenswerte	49
SUMME AKTIVA	50
Langfristige Verbindlichkeiten	0
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	12
Kurzfristige Verbindlichkeiten	12
SUMME VERBINDLICHKEITEN	12
	50
NETTOVERMÖGEN	38
Buchwert des abgegangenen Nettovermögens	-38
Umgliederung der Währungsumrechnungsrücklage	3.049
Gewinn aus dem Abgang der Gesellschaft	3.011

Im Geschäftsjahr 2024/25 wurden folgenden Gesellschaften entkonsolidiert, wodurch sich die nachstehenden Ergebniseffekte ergaben: TMT Services and Supplies Proprietary Limited, Südafrika (TEUR -7.545), Kapsch TrafficCom Russia OOO, Russland (TEUR -1.091), ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien (TEUR -9), Intelligent Mobility Solutions Limited, Sambia, welche im nächsten Punkt weiter erläutert wird. Weiters resultierte aus dem Abgang des Nettovermögens aus Kapsch Telematic Services IOOO, Belarus ein positiver Effekt in Höhe von TEUR 3.064. Weitere Informationen dazu sind im Konzernbericht 2024/25 enthalten.

Angepasstes Ergebnis aus der Entkonsolidierung Intelligent Mobility Solutions Limited, Sambia.

Im Laufe des Geschäftsjahres 2025/26 wurde festgestellt, dass eine Konzernbuchung in Höhe von TEUR 5.182 im Geschäftsjahr 2024/25 ausgebucht hätte werden müssen. Es erfolgte eine nachträgliche Korrektur im Geschäftsjahr 2024/25.

Die angepasste Entkonsolidierung stellt sich wie folgt dar:

	2024/25 angepasst*
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	125
Kurzfristige Vermögenswerte	125
SUMME AKTIVA	125
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	8.377
Langfristige Verbindlichkeiten	8.377
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	394
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.200
Kurzfristige Rückstellungen	1
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	331
Kurzfristige Verbindlichkeiten	4.926
SUMME VERBINDLICHKEITEN	13.303
NETTOVERMÖGEN	-13.178
Buchwert des Nettovermögens	13.178
Umgliederung Währungsumrechnungsrücklage 51 % in PL	3.914
Ausbuchung des bisherigen Minderheitenanteils	-6.835
Ergebniswirksame Rückdrehung Konzernbuchungen	-8.485
Ausbuchung Forderungen inkl. Währungsumrechnung*	-5.247
Verlust aus dem Abgang der Gesellschaft	-3.475

^{*)} Rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8

Durch die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8 wurden folgende Anpassungen in der konsolidierten Bilanz und in der konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung vorgenommen:

	31. März 2025 wie berichtet	Anpassungen	31. März 2025 angepasst
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	120.559	-5.182	115.377
Kurzfristige Vermögenswerte	302.219	-5.182	297.037
SUMME AKTIVA	454.422	-5.182	449.240
Konzernbilanzgewinn/-verlust und sonstige Rücklagen	-52.941	-5.182	-58.123
SUMME EIGENKAPITAL	91.016	-5.182	85.834
Sonstige betriebliche Erträge	31.437	-1.772	29.665
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-90.546	-3.475	-94.021
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit vor Abschreibungen und Wertminderungen (EBITDA)	29.044	-5.247	23.797
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT)	12.555	-5.247	7.308
Periodenergebnis	-3.103	-5.247	-8.350
davon den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar	-6.858	-5.247	-12.106
Periodenergebnis je Aktie, den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar	-0,48	-0,37	-0,85

31 Nicht beherrschende Anteile.

Die nicht beherrschenden Anteile umfassen die Fremddanteile am Eigenkapital vollkonsolidierter Tochtergesellschaften.

Angaben zur Bilanz.

Die folgenden Tabellen zeigen Angaben zur Bilanz vollkonsolidierter Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen und deren Buchwerte:

2025/26	Werte vor konzerninternen Eliminierungen					Buchwert nicht beherrschende Anteile
	Langfristige Vermögenswerte	Kurzfristige Vermögenswerte	Langfristige Schulden	Kurzfristige Schulden	Nettovermögen	
Consorcio ITS Parques del Rio, Kolumbien	0	3	11	156	-163	-65
Consorcio Medellin al Mar, Kolumbien	0	370	0	2.462	-2.092	-1.025
Consorcio Peaje AGR, Ecuador	2	189	0	142	49	24
Consorcio Túneles Al Nus, Kolumbien	0	247	0	53	194	88
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE, Argentinien	64	9.805	-0	973	8.895	4.447
Kapsch Traffic Solutions, Bulgarien	0	24.672	0	19.144	5.528	12
Traffic AI Solutions, Polen	19	72	0	221	-130	-26
Buchwert zum 31. März 2026						3.455

2024/25	Werte vor konzerninternen Eliminierungen					Buchwert nicht beherrschende Anteile
	Langfristige Vermögenswerte	Kurzfristige Vermögenswerte	Langfristige Schulden	Kurzfristige Schulden	Nettovermögen	
Consorcio ITS Parques del Rio, Kolumbien	0	260	10	344	-95	-38
Consorcio Medellin al Mar, Kolumbien	0	418	0	2.425	-2.007	-983
Consorcio Peaje AGR, Ecuador	2	114	0	104	12	6
Consorcio Túneles Al Nus, Kolumbien	0	377	0	11	366	173
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE, Argentinien	170	6.856	91	1.293	5.643	2.821
Kapsch Traffic Solutions, Bulgarien	0	25.690	0	20.606	5.084	6
Traffic AI Solutions, Polen	219	22	0	308	-68	-14
Buchwert zum 31. März 2025						1.971

Angaben zur Gesamtergebnisrechnung.

Die folgenden Tabellen zeigen Angaben zur Gesamtergebnisrechnung vollkonsolidierter Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen (Beträge vor der konzerninternen Eliminierung):

2025/26	Werte vor konzerninternen Eliminierungen				Den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesene Ergebnisbeiträge		
	Umsatz	Jahres- überschuss/ -fehlbe- trag	Sonsti- ges Ergebnis	Gesamt- ergebnis	Perio- den- ergebnis	Sonsti- ges Ergebnis	Gesamt- ergebnis
Consortio ITS Parques del Rio, Kolumbien	0	-58	-10	-69	-23	-4	-27
Consortio Medellin al Mar, Kolumbien	140	40	-126	-86	20	-62	-42
Consortio Peaje AGR, Ecuador	342	37	-1	37	18	-0	18
Consortio Túneles Al Nus, Kolumbien	27	-182	10	-172	-89	5	-84
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE, Argentinien	9.153	3.596	-343	3.253	1.798	-171	1.626
Kapsch Traffic Solutions, Bulgarien	11.563	444	0	444	6	0	6
Traffic Al Solutions, Polen	390	-64	2	-62	-13	0	-12
Gesamt					1.716	-232	1.484

2024/25	Werte vor konzerninternen Eliminierungen				Den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesene Ergebnisbeiträge		
	Umsatz	Jahres- überschuss/ -fehlbe- trag	Sonsti- ges Ergebnis	Gesamt- ergebnis	Perio- den- ergebnis	Sonsti- ges Ergebnis	Gesamt- ergebnis
Consortio ITS Parques del Rio, Kolumbien	0	0	8	8	0	3	3
Consortio Medellin al Mar, Kolumbien	455	-878	104	-774	-430	51	-379
Consortio Peaje AGR, Ecuador	527	93	-1	92	46	-0	45
Consortio Túneles Al Nus, Kolumbien	121	81	-25	56	40	-12	28
Intelligent Mobility Solutions Limited, Sambia	0	0	-3.045	-3.045	3.761	-3.335	426
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE, Argentinien	10.605	702	2.743	3.445	351	1.372	1.722
Kapsch Traffic Solutions, Bulgarien	12.350	486	0	486	6	-0	6
Traffic Al Solutions, Polen	91	-87	-1	-88	-17	-0	-18
Gesamt					3.755	-1.921	1.834

Angaben zu Geldflussrechnung und Dividenden.

Die folgenden Tabellen zeigen Angaben zu Geldflussrechnung und Dividenden vollkonsolidierter Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen (Beträge vor der konzerninternen Eliminierung):

2025/26	Cashflow aus			Cash Netto- zu-/abnahme	Dividenden an nicht beherr- schende Anteile
	betrieblicher Tätigkeit	Investitions- tätigkeit	Finanzierungs- tätigkeit		
Consortio ITS Parques del Rio, Kolumbien	1	0	0	1	0
Consortio Medellin al Mar, Kolumbien	-68	0	39	-29	0
Consortio Peaje AGR, Ecuador	8	0	0	8	0
Consortio Túneles Al Nus, Kolumbien	213	-81	-136	-4	0
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE, Argentinien	-149	0	-134	-283	0
Kapsch Traffic Solutions, Bulgarien	-521	0	-0	-521	0
Traffic Al Services, Polen	-54	0	93	39	0
Gesamt					0

2024/25	Cashflow aus			Cash Netto- Zu-/Abnahme	Dividenden an nicht beherr- schende Anteile
	betrieblicher Tätigkeit	Investitions- tätigkeit	Finanzierungs- tätigkeit		
Consortio Medellin al Mar, Kolumbien	-298	0	293	-5	0
Consortio Peaje AGR, Ecuador	-51	50	0	0	0
Consortio Túneles Al Nus, Kolumbien	-48	0	40	-8	0
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE, Argentinien	387	0	-153	234	0
Kapsch Traffic Solutions, Bulgarien	466	389	-2	853	0
Traffic Al Services, Polen	28	-102	44	-29	0
Gesamt					0

32 Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen.

Zu den nahestehenden Unternehmen und Personen von Kapsch TrafficCom zählen insbesondere Unternehmen des Kapsch Konzerns einschließlich Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierter Unternehmen, deren Organe (Vorstand bzw. Geschäftsführung und Aufsichtsrat, wenn vorhanden) sowie nahe Angehörige der Organe und von diesen beherrschte oder maßgeblich beeinflusste Unternehmen.

Direkte Muttergesellschaft des berichtenden Unternehmens ist die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien. Tochterunternehmen dieser Gesellschaft werden als Schwestergesellschaften bezeichnet, wenn sie nicht Teil des Konzerns der Kapsch TrafficCom AG sind.

Salden und Transaktionen zwischen der Kapsch TrafficCom AG und ihren vollkonsolidierten Tochterunternehmen wurden im Zuge der Konsolidierung eliminiert und werden hier nicht erläutert.

Die Verrechnung von Dienstleistungen mit nahestehenden Parteien erfolgt auf Drittvergleichsbasis. Waren werden zu marktüblichen Konditionen ge- und verkauft.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Umsätze und Aufwendungen gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen:

	2024/25	2025/26
Muttergesellschaft		
Umsätze	70	72
Aufwendungen	-104	-27
Ertrag (+) / Aufwand (-) aus Steuerumlage	-36	0
Schwestergesellschaften		
Umsätze	262	188
Aufwendungen	-3.178	-2.336
Assoziierte Unternehmen		
Umsätze	0	161
Aufwendungen	0	0
Gemeinschaftsunternehmen		
Umsätze	1.836	7.221
Aufwendungen	0	-50
Sonstige nahestehende Unternehmen und Personen		
Umsätze	0	0
Aufwendungen	-93	0

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen:

	31. März 2025 angepasst*	31. März 2026
Muttergesellschaft		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	234	320
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	-3.788	-117
Schwestergesellschaften		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	770	995
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	-6.243	-4.953
Assoziierte Unternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	51	51
Gemeinschaftsunternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte*	739	5.435
Sonstige nahestehende Unternehmen und Personen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	1	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten einschließlich Verpflichtungen aus Altersvorsorge	-9.182	-8.576

¹ Bei den für das Vorjahr berichteten Beträgen handelt es sich um korrigierte Zahlen, welche im Konzernabschluss 2024/25 ursprünglich mit TEUR 182 ausgewiesen waren.

Muttergesellschaft.

Die Muttergesellschaft fungiert als steuerlicher Gruppenträger der im März 2005 gebildeten steuerlichen Gruppe. Gruppenmitglieder sind auch die Kapsch TrafficCom AG und deren österreichische Tochtergesellschaften. Dementsprechend sind alle ertragssteuerlichen Effekte aus der Gruppenbesteuerung bei Konzerngesellschaften, die Mitglieder der steuerlichen Gruppe sind, als Transaktionen mit einem nahestehenden Unternehmen zu betrachten. Die positive Steuerumlage von Kapsch TrafficCom gegenüber dem österreichischen (Steuer-)Gruppenträger KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH wurde im Geschäftsjahr 2020/21 angepasst und seither wurden statt kurzfristiger Steuerforderungen latente Steueransprüche aus Verlusten angesetzt. Aktuell hat die Kapsch TrafficCom AG keine aktive latente Steuer auf Verlustvorträge angesetzt, da die Verwertbarkeit in den kommenden Jahren als nicht sehr wahrscheinlich betrachtet wird.

Die Aufwendungen gegenüber der Muttergesellschaft sanken um TEUR 77 aufgrund der neuen Versicherungspolizze. Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger Verbindlichkeiten um TEUR 3.671 auf TEUR 117 resultiert, wie im Vorjahr, aus der Rückzahlung von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH.

Schwestergesellschaften.

Die Reduktion der Aufwendungen sowohl auch der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betraf die Lizenzverrechnung gegenüber der Kapsch Aktiengesellschaft.

Im Zusammenhang mit der Verwendung der Kapsch Handelsmarke und des Logos werden dem Konzern durch Kapsch Aktiengesellschaft, Wien, Lizenzgebühren in Rechnung gestellt. Diese belaufen sich auf 0,5 % der gesamten Nettoumsätze des Konzerns mit Dritten. Die hierfür angefallenen Aufwendungen betrugen im Geschäftsjahr 2025/26 TEUR 2.153 (Vorjahr: TEUR 2.959).

Die Aufwendungen des Konzerns aus Transaktionen mit Schwestergesellschaften betrafen unter anderem auch Versicherungsverträge in Höhe von TEUR 11 (Vorjahr: TEUR 10) und die Kosten für die Bereitstellung des zentralen Konsolidierungssystems durch die Kapsch Aktiengesellschaft in Höhe von TEUR 167 (Vorjahr: TEUR 138).

Die Umsätze des Konzerns aus Transaktionen mit Schwestergesellschaften betrafen vor allem sonstige Lieferungen und Leistungen.

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

Die Umsätze mit Gemeinschaftsunternehmen stiegen im Geschäftsjahr 2025/26 auf TEUR 7.221 (Vorjahr: TEUR 1.836) aufgrund von Mieterträgen für die Vermietung von On-Board Units sowie diverser Warenlieferungen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen lang- und kurzfristigen Vermögenswerten mit Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von TEUR 5.435 (Vorjahr: TEUR 739) betreffen hauptsächlich Leasing von On-Board Units.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte mit Assoziierten Unternehmen in Höhe von TEUR 51 (Vorjahr: TEUR 51) enthalten übrige Forderungen und Abgrenzungen gegenüber Parat Ltd., Abu Dhabi.

Sonstige nahestehende Unternehmen und Personen.

Die Verpflichtungen für Altersvorsorge gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen und Personen sind in „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten einschließlich Verpflichtungen für Altersvorsorge“ enthalten und beinhalten eine Pensionsverpflichtung (in Zahlung befindliche Pension) an die Witwe von Dr. Karl Kapsch, ehemaliger Vorstand von Kapsch Aktiengesellschaft sowie weiterer ehemaliger leitender Mitarbeiter bzw. derer Angehörige in Summe von TEUR 8.576 (Vorjahr: TEUR 9.182).

Angaben zu Vergütungen und sonstigen Zahlungen an Organe sind in Erläuterung 38 dargestellt.

33 Risikomanagement.

Zu den Risiken des Konzerns sowie zum Risikomanagement verweisen wir auf Punkt 2.2 des Konzernlageberichts. Die Auswirkungen der Finanzrisiken, wie sie im Konzernlagebericht beschrieben sind, insbesondere des Währungsrisikos, Zinsrisikos, Liquiditätsrisikos, Kreditrisikos, klimabezogene Risiken und des geopolitischen Risikos werden im Weiteren erläutert:

33.1 Währungsrisiko.

Kapsch TrafficCom agiert international und ist Fremdwährungsrisiken ausgesetzt. Diese entstehen bei Geschäftstransaktionen in Währungen, die nicht mit der funktionalen Währung der jeweiligen Konzerngesellschaft übereinstimmen (im Weiteren als „Fremdwährung“ bezeichnet). Fremdwährungsrisiken existieren im Zusammenhang mit Vermögenswerten, Verbindlichkeiten und Nettoinvestitionen von Unternehmensstandorten außerhalb der Eurozone. Im Zuge der Konsolidierung sind diese Positionen in die Konzernwährung Euro umzurechnen.

Im Geschäftsjahr 2025/26 war aus Konzernsicht die relevanteste Fremdwährung der US-Dollar. Aufgrund der Vertragsgestaltung in Euro entsteht dem Konzern kein Fremdwährungsrisiko aus dem weißrussischen Rubel.

Kundenaufträge werden überwiegend in den jeweiligen Landeswährungen der Konzerngesellschaften fakturiert. Nur im Fall, dass der Konzern erwartet, einem bedeutenden Fremdwährungsrisiko ausgesetzt zu sein, sind größere Aufträge in Fremdwährung bei Bedarf durch Devisentermingeschäfte abgesichert.

Argentinien ist seit 1. Juli 2018 als Hyperinflationsland eingestuft. Die Neubewertung erfolgt gemäß IAS 29. Der Abschluss und die Vergleichszahlen für frühere Perioden wurden aufgrund von Änderungen der allgemeinen Kaufkraft des argentinischen Pesos angepasst. Im Geschäftsjahr 2025/26 betrugen die Verluste aus Hyperinflation TEUR 2.000 (2024/25: TEUR 4.829).

Die folgende Tabelle simuliert die Auswirkungen von Wechselkursveränderungen auf das Ergebnis vor Steuern. Zu diesem Zweck wurde, ceteris paribus, für Forderungen und Verbindlichkeiten zu Bilanzstichtagen eine Wechselkursänderung von +/-10 % angenommen. Die Zeile „EUR“ zeigt summiert für alle Tochtergesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, die Ceteris-paribus-Auswirkung der Veränderung zum Euro auf das Ergebnis vor Steuern. Die Auswirkungen auf das Eigenkapital würden sich nicht wesentlich davon unterscheiden.

Währung	Auswirkung auf das Ergebnis vor Steuern			
	2024/25		2025/26	
	Veränderung +10 %	Veränderung -10 %	Veränderung +10 %	Veränderung -10 %
USD	-454	555	-5.572	6.810
ZAR	198	-242	347	-425
SEK	608	-743	105	-128
GBP	-314	384	-50	61
BGN ¹⁾	1.136	-1.388	n/a	n/a
EUR	-623	762	4.212	-5.148

¹⁾ Angabe entfällt, da die bulgarischen Gesellschaften mit 1.1.2026 auf EUR umgestellt wurden.

33.2 Zinsrisiko.

Das Zinsrisiko reflektiert durch Änderungen von Marktzinssätzen verursachte Wertschwankungen von Finanzinstrumenten und anderen Bilanzposten (zum Beispiel Forderungen und Verbindlichkeiten) sowie geänderte Zahlungsströme. Für festverzinsliche Bilanzposten umfasst es das Barwertrisiko. Schwankt der Marktzinssatz für Finanzinstrumente, dann steigt oder sinkt deren Zeitwert und kann zu einem Gewinn oder Verlust führen, wenn das Finanzinstrument vor Fälligkeit veräußert wird.

Für variabel verzinsten Bilanzposten bezieht sich das Risiko auf den Zahlungsstrom. Bei variabel verzinsten Finanzinstrumenten können Zinsanpassungen aus Änderungen der Marktzinssätze resultieren. Solche Veränderungen würden Änderungen bei Zinszahlungen zur Folge haben. Der Anteil variabler verzinsten Finanzverbindlichkeiten (Finanzverbindlichkeiten und Leasingverbindlichkeiten) beträgt 88 %. Eine Veränderung des Marktzinsniveaus zum 31. März 2026 um +/-50 Basispunkte (+/-0,5 %) hätte, wie im Vorjahr, keine wesentlichen Auswirkungen. Zur Absicherung des Zinsrisikos aus Finanzverbindlichkeiten setzt der Konzern derivative Finanzinstrumente ein.

33.3 Liquiditätsrisiko.

Der Konzern sorgt für ausreichend Liquidität, vor allem durch das Halten von angemessenen finanziellen Rücklagen, durch Kreditlinien, Anleiheemissionen, Anzahlungen von Kunden und die laufende Abstimmung der Fälligkeiten von Forderungen, Verbindlichkeiten und finanziellen Vermögenswerten. Dazu werden regelmäßig im Kurzfristbereich (jeweils für 13 Wochen), quartalsweise im Mittelfristbereich (aktuelles Geschäftsjahr) sowie auch im Langfristbereich (entsprechend den langfristigen Zahlungsverpflichtungen, insbesondere aus Krediten) Cashflow-Prognosen erstellt und daraus entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung ausreichender Liquidität abgeleitet.

Die Kapsch TrafficCom AG vermeidet es, von einzelnen Banken abhängig zu sein, und achtet stets darauf, die bestehende Finanzierungsstruktur auf mehrere Partnerbanken aufzuteilen. Größere Rückzahlungsverpflichtungen von in der Regel langfristigen Kontrakten (zum Beispiel bei Unternehmensanleihen oder endfällige Tilgungen langfristiger Kredite) werden laufend überwacht und es werden schon frühzeitig entsprechende Maßnahmen (entweder Überprüfung der Einnahmen aus dem operativen Cashflow oder zeitgerechte Refinanzierungen) zur Sicherstellung der vereinbarten Zahlungsverpflichtungen eingeleitet.

Als Ergebnis der wirtschaftlich negativen Entwicklung, der Nichteinhaltung der Covenants und in Folge der mit den finanzierenden Banken und Schuldscheingläubigern getroffenen Vereinbarungen, insbesondere dem Standstill Agreement vom 01. Juli 2026 und der verbindlich am 26. Juli 2026 abgeschlossenen Punktation, wird mindestens für die Dauer der finanziellen Restrukturierung die Liquiditätsvorschau und -planung um eine 14-tägige rollierende 13-Wochen Liquiditätsvorschau und -planung und rollierende Avalplanung ergänzt. Monatlich ist ein detaillierter Banken- und Sicherheitspiegel, inklusive Kreditlinien, Fälligkeiten der derzeitigen Finanzierungslinien und der Finanzierungsverträge, Inanspruchnahmen und Mittelverfügbarkeiten zu erstellen und ein Soll-/Ist-Vergleich mit dem Restrukturierungsplan durchzuführen. Ebenso ist monatlich eine Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Hochrechnung auf das gesamte Geschäftsjahr aufzubereiten. Quartalsweise ist den finanzierenden Banken eine Bestätigung über die Einhaltung des Sanierungspfads samt Durchfinanzierungsbestätigung und Bestätigung des Nichtvorliegens von Sanierungshindernissen vorzulegen. Diese Unterlagen werden für die Dauer der Sanierung wiederkehrend den finanzierenden Banken zur Verfügung gestellt und durch einen unabhängigen Sanierungsberater überprüft.

Zur Verbesserung der Liquiditätssituation werden weiters Regelungen mit Lieferanten zu ausstehenden Lieferantenverbindlichkeiten getroffen, welche auch Stundungen oder Ratenzahlungsvereinbarungen vorsehen können.

Darüber hinaus nimmt der Konzern vereinzelt in Tochtergesellschaften Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen vor (siehe Erläuterung 15 zu den Details der Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen). Weiters partizipiert der Konzern in einer Tochtergesellschaft in einem geringfügigen Ausmaß an einem Factoringprogramm, wonach ausgewählte Forderungen an den Factor verkauft wurden. Da die wesentlichen Risiken zurückbehalten wurden, kommt es zu keiner Ausbuchung der Forderungen, welche weiterhin in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen werden. Einzahlungen aus der Factoringvereinbarung erfolgten vor dem Bilanzstichtag 31. März 2026, die für die erfolgten Zahlungen korrespondierende Verbindlichkeit wird in den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Kapsch TrafficCom AG verfolgt eine risikoaverse Veranlagungsstrategie. Liquide Mittel werden so gehalten, dass sie in der Regel kurzfristig verfügbar und bei Bedarf rasch einsetzbar sind. In Bezug auf Wertpapiere zur Deckung und Absicherung von Pensionsverpflichtungen wird üblicherweise auf konservativere und laufend aktiv gemanagte Wertpapierfonds mit einem entsprechenden Anteil an Anleihen zurückgegriffen. Nichtsdestotrotz kann es bei Turbulenzen an den internationalen Finanzmärkten für die getätigten Finanzanlagen zu einer ungünstigen Entwicklung oder sogar zu einer Nicht-Handelbarkeit von verschiedenen Wertpapieren kommen. Daraus können sich Abwertungen und Wertberichtigungen ergeben, die sich negativ auf das Finanzergebnis und das Eigenkapital von Kapsch TrafficCom AG auswirken. Durch eine solche Krise erhöht sich zudem das Ausfallsrisiko einzelner Emittenten der Wertpapiere. Darüber hinaus kann es vorkommen, dass sich der Konzern aus strategischen Überlegungen durch Anteilserwerbe direkt an einzelnen Unternehmen beteiligt. Hier kann es bei entsprechend schlechter Performance dieser Unternehmen ebenso zu einem Wertminderungsbedarf kommen, was wiederum zu den bereits erwähnten negativen Auswirkungen im Finanzergebnis und Eigenkapital führen kann.

Die Zahlungsströme (Bruttocashflows inklusive Zinsen) zeigen das Liquiditätsrisiko der nächsten Perioden und sind gesplittet nach:

- 1-3 Monate des nächsten Geschäftsjahres
- 4-6 Monate des nächsten Geschäftsjahres
- 2. Halbjahr des nächsten Geschäftsjahres
- Zwischen 1 und 2 Jahren
- Zwischen 2 und 3 Jahren
- Zwischen 3 und 4 Jahren
- Zwischen 4 und 5 Jahren
- Über 5 Jahre

Diese Informationen sind in Erläuterung 24 und 25 enthalten.

Zur Sicherstellung der Fähigkeit über ausreichende liquide Mittel zur Finanzierung der operativen Geschäftstätigkeit zu verfügen, hat der Konzern Verhandlungen mit den finanzierenden Banken und Schuldscheingläubigern aufgenommen und am 1. Juli 2026 ein Standstill Agreement bzw. am 26. Juli 2026 eine verbindliche Punktation zur Verlängerung des Standstill Agreements und der Refinanzierung der Finanzverbindlichkeiten abgeschlossen (siehe Erläuterung 37 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag).

33.4 Kreditrisiko.

Die Kapsch TrafficCom AG unterhält Geschäftsbeziehungen nur mit als kreditwürdig eingestuften Dritten und hat Richtlinien eingeführt, um sicherzustellen, dass der Konzern nur Kunden mit entsprechender Bonität beliefert. Zusätzlich werden die Forderungssalden überwacht, um das Ausfallrisiko zu beschränken. Kapsch TrafficCom ist bestrebt, das Zahlungsausfallrisiko von Kunden bestmöglich durch verpflichtende Bonitätsprüfung vor Auftragsunterzeichnung und bei Großprojekten zusätzlich durch die Besicherung von Zahlungen zu reduzieren. Einzelne Zahlungsausfälle können dennoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Diese können im Eintrittsfall einen wesentlichen negativen Einfluss auf die Ergebnis- und Liquiditätsentwicklung der Kapsch TrafficCom AG haben.

Bei großen Mauterrichtungsprojekten besteht ein Kreditrisiko im Wesentlichen in der Phase der Errichtung des Mautsystems. Es besteht keine Konzentration des Kreditrisikos in Bezug auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, da der Konzern im Allgemeinen eine große Zahl an Kunden weltweit hat. Das Ausfallrisiko der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kann basierend auf den Erfahrungen des Konzerns als niedrig eingestuft werden. Die Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten sind Erläuterungen 19 und 20 zu entnehmen. Das maximale Kreditrisiko entspricht den folgenden Buchwerten:

	31. März 2025 angepasst*	31. März 2026
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen	3.419	3.487
Langfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	847	1.146
Langfristige Leasingforderungen	615	3.151
Sonstige langfristige Vermögenswerte	5.092	7.168
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	1.358	1.266
Kurzfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	73.037	44.936
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte*	115.229	113.886
Kurzfristige Leasingforderungen	148	1.796
Kurzfristige Steuerforderungen	5.480	5.533
Liquide Mittel	47.806	23.249
Gesamt*	253.030	205.617

¹ Siehe Erläuterung 30 über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8

33.5 Klimabezogene Risiken.

Kapsch TrafficCom verfolgt ein ambitioniertes Nachhaltigkeitskonzept mit dem Ziel, die Umweltauswirkungen systematisch zu reduzieren. Die Ziele sind, bis 2030 den unternehmensweiten CO₂-Ausstoß im Vergleich zum Basisjahr 2019/20 um 42 % zu senken und für 50 % des Produkt- und Dienstleistungsportfolios die Taxonomiekonformität nachzuweisen.

Seit 2021 wird das Nachhaltigkeitskonzept kontinuierlich weiterentwickelt, um CO₂-Reduktionen im Portfolio und beim Unternehmen zu erreichen, Verkehrsemissionen zu senken und nachhaltige Innovationen zu fördern.

Eine umfassende Analyse der Umwelt-, Sozial- und Governance-Aspekte wurde erstmals 2023/24 durchgeführt und wird seitdem jährlich aktualisiert. Wesentliche ökologische und soziale Auswirkungen sowie finanzielle Chancen und Risiken wurden identifiziert. Es wurden keine kurzfristigen wesentlichen finanziellen Risiken festgestellt, die eine Anpassung des Geschäftsmodells oder finanzielle Vorkehrungen erfordern.

Es bestehen keine Geschäftstätigkeiten oder Anlagen, die mit einer klimaneutralen Wirtschaft unvereinbar sind. Zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele wurden konkrete Maßnahmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette definiert.

Alle Maßnahmen wurden im Einklang mit Kundeninteressen entwickelt und sind fester Bestandteil des Kerngeschäftes, weshalb sie keine signifikanten Mehrkosten verursachen. Durch die Veröffentlichung der „Sustainability Vision“ auf der Unternehmenswebsite wird sichergestellt, dass alle relevanten Stakeholder Zugang zu den Informationen haben und die Ausrichtung des Unternehmens nachvollziehen können.

Für weitere Informationen zu Klimarisiken, Wesentlichkeitsanalyse und abgeleiteten Risiken und Maßnahmen siehe Kapitel 4 „Konsolidierte Nichtfinanzielle Erklärung“.

Berücksichtigung von klimarelevanten Schätzungen und Beurteilungen zum 31. März 2026

33.5.1 Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte

Zum Bilanzstichtag bestanden keine Anzeichen für Anpassungen von Restnutzungsdauern oder Restwerten aufgrund veränderter Annahmen betreffend der Nachhaltigkeitsziele, strengerer Umweltgesetze oder drohender Umwelteinflüsse.

33.5.2 Wertminderung von Vermögenswerten

Klimabezogene Chancen und Risiken wurden unter Berücksichtigung der zum Bilanzstichtag vorliegenden Informationen in die Unternehmensplanung integriert. Im Mittelpunkt stehen dabei vor allem die Maßnahmen, die zur Erreichung der definierten Nachhaltigkeitsambition und der Ziele beitragen sollen.

Neben den Risiken beinhaltet das Geschäftsmodell von Kapsch TrafficCom wesentliche Chancen. Diese sollten den Geschäftsverlauf begünstigen und sind daher in der Absatz- und Umsatzplanung inkludiert. Ein diesbezüglicher Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung von Lösungen und Produkten mit reduziertem CO₂-Fußabdruck.

Weitere klimarelevante Faktoren – etwa verschärfte Umweltauflagen oder ein dadurch beeinflusstes Marktumfeld – können die Annahmen der Planungen beeinflussen und somit auch Auswirkungen auf die Werthaltigkeit langfristiger Vermögenswerte in den Geschäftsbereichen haben. Derzeit wurden jedoch keine klimabedingten Anzeichen für eine Wertminderung identifiziert.

33.5.3 Emissionszertifikate

Da Kapsch TrafficCom nicht der energieintensiven Industrie angehört, besteht derzeit keine Verpflichtung, am Emissionshandel in Österreich teilzunehmen. Darüber hinaus hält Kapsch TrafficCom auch keine anderweitigen CO₂-Zertifikate.

33.5.4 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Im Bereich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Forderungen konnten keine Kunden ausgemacht werden, die durch klimatische Ereignisse oder entsprechende gesetzliche Maßnahmen beeinträchtigt wurden oder deren Bonität dadurch negativ beeinflusst ist. Dementsprechend haben sich keine Auswirkungen auf die Wertberichtigungen ergeben.

33.5.5 Personalrückstellungen

Die Vorstandsvergütung umfasst neben einer fixen Vergütung auch variable Vergütungskomponenten, die unter anderem nichtfinanzielle Kriterien beinhalten. Für Mitarbeiter bestehen keine von Nachhaltigkeitszielen abhängigen Zielvereinbarungen, deren Erreichen eine Auswirkung auf die Höhe der Rückstellung oder des Personalaufwands hätten.

33.5.6 Sonstige Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten

Es wurden zum Bilanzstichtag keine Verpflichtungen in Bezug auf klimabedingte Sachverhalte identifiziert, die zum Ansatz einer Rückstellung oder einer Erläuterung einer Eventualverbindlichkeit geführt hätten.

33.5.7 Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Kapsch TrafficCom hält zum Bilanzstichtag keine Finanzierungsvereinbarungen, die an Klimaziele gebunden sind.

33.6 Einflüsse geopolitischer Gegebenheiten.

Die Entwicklungen im Ukraine-Krieg, im Nahost-Konflikt sowie in anderen geopolitischen Spannungsfeldern werden fortlaufend beobachtet, um potenziellen Auswirkungen auf Kapsch TrafficCom frühzeitig und angemessen begegnen zu können. Aktuell ergeben sich daraus für den Konzern jedoch keine maßgeblichen Auswirkungen auf die Ermessensentscheidungen und Schätzungen.

34 Kapitalmanagement.

Das Kapitalmanagement folgt einer wertorientierten und nachhaltigen Unternehmensführung auf Grundlage der Erfolgsrechnung in den einzelnen Geschäftssegmenten. Bilanzkennzahlen und andere ökonomische Kriterien sowie die langfristige Entwicklung der Gruppe werden ebenfalls überwacht und in die Steuerung miteinbezogen. Das Kapitalmanagement wird als ein zentrales Element betrachtet, um die mittel- und langfristige Unternehmensfortführung sicherzustellen. Eine wichtige Kennzahl für die Kapitalstruktur ist die Eigenkapitalquote, berechnet aus dem Verhältnis von Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile) zur Bilanzsumme. Die Kapitalmanagement-Strategie von Kapsch TrafficCom zielt unter anderem auch darauf ab, dass die Konzerngesellschaften eine den lokalen Anforderungen entsprechende Eigenkapitalausstattung haben. Auf Konzernebene wird angestrebt, dass sich die Eigenkapitalquote im Geschäftsjahr durchschnittlich in einer Bandbreite von rund 25 % bis 35 % bewegt.

Darüberhinaus verfolgt der Konzern kurz- und mittelfristige Ziele im Hinblick auf die Steuerung der Liquidität unter Berücksichtigung der Tilgungs- und Refinanzierungsnotwendigkeiten. Dies soll die Bedienung der Finanzverbindlichkeiten auf der einen Seite, als auch auf anderen Seite den mittel- und langfristigen Wachstumskurs des Konzerns unter Aufrechterhaltung einer optimalen Kapitalstruktur sicherstellen.

Am 21. März 2025 konnte mit den finanzierenden Banken der Kapsch TrafficCom AG eine strategisch wichtige, langfristige Refinanzierungsvereinbarung über EUR 104,6 Mio. abgeschlossen werden (siehe Erläuterung 24). Diese Vereinbarung sicherte eine Finanzierung bis 2030, wobei die eine Hälfte endfällig und die andere Hälfte halbjährlich in Höhe von rd. EUR 5 Mio. zu tilgen war. Ein Betrag von EUR 35 Mio. des neuen Gesamtvolumens kann beliebig und nach Bedarf getilgt und wieder in Anspruch genommen werden. Der Konzern prüft laufend die Einhaltung sämtlicher Covenants im Zusammenhang mit Kreditverträgen und bis zum 31.12.2025 wurden alle Covenants eingehalten.

Im abgelaufenen Wirtschaftsjahr wurden insgesamt EUR 14,1 Mio. getilgt, da neben einer planmäßigen Tilgung auch eine Pflichtsondertilgung aufgrund des Mittelzuflusses aus dem deutschen Verfahren in Höhe von EUR 9,0 Mio. durchgeführt wurde.

In den im abgelaufenen Geschäftsjahr abgeschlossenen Vereinbarungen mit den finanzierenden Banken wurde die Eigenkapitalquote als Financial Covenant, die jeweils jährlich zum 31. März, erstmalig mit dem 31. März 2026 eingehalten werden muss, vereinbart. Ab dem 31. März 2026 betrug der Schwellwert 22,5 % und ab dem 31. März 2027 gilt ein Schwellwert von mindestens 25 % als vereinbart. Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2025/26 blieb die Eigenkapitalquote des Konzerns mit 17,7 % unter dem angepassten Vorjahresniveau in Höhe von 19,1 %. Damit wurde auch der diesbezügliche Covenant für den 31. März 2026 nicht eingehalten.

Eine weitere wesentliche Kennzahl, die oftmals auch in den Covenants in Kreditverträgen des Konzerns verwendet wird, ist die „Nettoverschuldung bezogen auf das EBITDA“. Sie zeigt an, ob ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Nettoverschuldung und der operativen Ertragskraft des Unternehmens besteht. Zur Berechnung des für die Einhaltung der aktuellen Covenants relevanten EBITDA im Zusammenhang mit dem im Vorjahr refinanzierten Konsortialkredits sind bei der Berechnung des EBITDA einige Anpassungen durchzuführen, welche als Beilage zum Konsortialkredit definiert wurden. Unter anderem ist dabei der positive Einmaleffekt aus dem Mittelzufluss in Deutschland zu exkludieren. Der Konzern muss die Einhaltung dieser Kennzahl quartalsweise erfüllen. Der Schwellwert startete zu Beginn des Geschäftsjahres 2025/26 mit 4,25 und wurde dann sukzessive quartalsweise reduziert. Ab dem 31. März 2026 wurden 3,75 als Schwellwert vereinbart. Mittelfristig strebt der Konzern einen Wert von um 2,0 an, was deutlich unter dem aktuellen Schwellwert liegt. Zum Bilanzstichtag betrug die den Covenants zugrunde gelegte Nettoverschuldung bezogen auf das EBITDA 12,48 (Vorjahr: 4,26). Dieser Covenant wurde zum Bilanzstichtag 31. März 2026 ebenfalls nicht eingehalten.

Dafür waren mehrere Faktoren ausschlaggebend: Erstens musste der Konzern im abgelaufenen Geschäftsjahr einen unerwarteten deutlichen Rückgang des Umsatzes hinnehmen und verzeichnete daher ein schlechtes operatives Ergebnis. Die notwendigen Kostensenkungsmaßnahmen wurden zwar im Laufe des zweiten Halbjahres gesetzt, wirken sich allerdings bisher nicht aus. Zweitens musste der positive Einmaleffekt in Zusammenhang mit der Entschädigungszahlung der Bundesrepublik Deutschland exkludiert werden. Im Bereich der Nettoverschuldung war zwar die Höhe der Finanzverbindlichkeiten um EUR 8,2 Mio. geringer, auch die Leasingverbindlichkeiten konnten um EUR 4,5 Mio. reduziert werden, allerdings sanken auch die liquiden Mittel um EUR 24,6 Mio. auf EUR 23,2 Mio. (31.03.2025: EUR 47,8 Mio.).

Die Nettoverschuldung, die Nettoverschuldung bezogen auf das gemäß Beilage des Konsortialkredits angepasste EBITDA, der Verschuldungsgrad sowie die Eigenkapitalquote stellten sich zum 31. März 2026 und 31. März 2025 wie folgt dar:

	31. März 2025 angepasst*	31. März 2026
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	96.413	0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	21.977	110.156
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	24.580	20.696
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	7.674	7.065
Summe Finanzverbindlichkeiten	150.644	137.916
Liquide Mittel und Bankguthaben	-47.806	-23.249
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	-1.358	-1.266
Nettoverschuldung	101.481	113.402
Eigenkapital*	85.834	67.832
Verschuldungsgrad*	118,2 %	167,2 %
EBITDA gem. Definition zur Berechnung der Covenants iSd Konsortialkredits*	23.797	9.085
Nettoverschuldung bezogen auf das EBITDA*	4,26	12,48
Eigenkapitalquote*	19,1 %	17,7 %

^{*)} Siehe Erläuterung 30 über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8

Aufgrund der Punktation werden die Financial Covenants aus den aktuellen Finanzierungsverträgen auf die Dauer der Restrukturierungsvereinbarung sistiert. Es werden auf Grundlage des Restrukt-IBR weitere Covenants eingeführt. Einerseits Mindestliquidität in Höhe von EUR 20 Mio., welche monatlich vom unabhängigen Sanierungsberater zu überwachen und bestätigen ist, sowie zwei weitere Financial Covenants, die in dem Korridor des Restrukt-IBR vertretbar sind. Betreffend die Vereinbarungen mit den Banken nach dem Bilanzstichtag 31. März 2026 wird auf die Erläuterung 37 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag verwiesen.

Mittelfristig bzw. nach Ablauf der Restrukturierungsvereinbarung geht der Konzern davon aus, dass die bisherigen Covenants wieder relevant werden und auch entsprechend eingehalten werden können.

Die Sicherstellung von ausreichender Liquidität, die sowohl kurz- als auch langfristig notwendig ist, um eine erfolgreiche Unternehmensfortführung gewährleisten zu können, ist das übergeordnete Ziel aus dem Restrukturierungskonzept (siehe Erläuterung 1.4 zu den Going-Concern Angaben und bestandsgefährdenden Risiken, mitigierenden Maßnahmen und bestehenden Unsicherheiten).

Wie auch schon in den letzten Jahren, so hat auch im Geschäftsjahr 2025/26 der Konzern dem aktiven Liquiditätsmanagement (sowohl durch tägliches Monitoring des konzernweiten Liquiditätsbestandes als auch durch wöchentliche 13-Wochen-Cashflow-Forecasts) größte Bedeutung beigemessen. Auch das Zahlungsmanagement wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr professionalisiert und dabei wurden beispielsweise auch mit den wesentlichen und langjährigen Lieferanten und Geschäftspartnern entsprechende Zahlungsvereinbarungen getroffen (siehe Erläuterung 15 betreffend Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen in Tochtergesellschaften).

Insgesamt führte der deutliche Umsatzrückgang aber nicht nur zu einem negativen operativen Ergebnis sondern auch zu einer angespannten Liquiditätssituation.

Der Cashbestand betrug am Bilanzstichtag EUR 23,2 Mio. Die damit verbundene Reduktion zum Vorjahr (31. März 2025: EUR 47,8 Mio.) ist einerseits auf die Ziehung von Kreditfazilitäten im Vorjahr zurückzuführen und hängt andererseits mit den planmäßigen und außerplanmäßigen Rückzahlungen des Konsortialkredites zusammen. Das für den 16. Juni 2026 fällige Schuldscheindarlehen wurde nicht getilgt. Aufgrund der Nichteinhaltung der Covenants und der angespannten Liquiditätssituation wurden mit den Banken Verhandlungen aufgenommen, die am 01. Juli 2026 zur Unterzeichnung eines Standstill Agreements bzw. am 26. Juli 2026 zur Unterzeichnung einer verbindlichen Punktation über die Verlängerung des Standstill Agreement und die Refinanzierung der ausstehenden Finanzverbindlichkeiten einschließlich Schuldscheindarlehen führten (siehe Erläuterung 37 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag zur Ausgestaltung, Voraussetzung und Bedingungen dieser Vereinbarungen sowie der neuen Covenants).

35 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, die die Basis für den vorliegenden Konzernabschluss bilden, wurden unverändert zur Vorperiode angewandt und um neue, ab dem Geschäftsjahr verpflichtend anzuwendende IFRS und IFRIC ergänzt.

35.1 Konsolidierung.

35.1.1 Tochtergesellschaften.

Tochterunternehmen sind alle Unternehmen (einschließlich strukturierter Unternehmen), bei denen der Konzern die Beherrschung ausübt. Beherrschung in diesem Sinn bedeutet, dass der Konzern schwankenden Renditen aus seiner Beteiligung am Tochterunternehmen ausgesetzt ist, Anrechte auf diese Renditen besitzt und die Fähigkeit hat, diese Renditen mittels seiner Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen zu beeinflussen. Tochterunternehmen werden von dem Zeitpunkt an in den Konzernabschluss einbezogen (Vollkonsolidierung), zu dem das Mutterunternehmen die Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt hat. Sie werden zu dem Zeitpunkt entkonsolidiert, sobald es keine Beherrschung mehr gibt.

Alle konzerninternen Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Aufwendungen und Erträge sowie nicht realisierte Gewinne und Verluste aus Transaktionen zwischen Konzernunternehmen werden im Zuge der Konzernkonsolidierung vollständig eliminiert. Bei ergebniswirksamen Konsolidierungsvorgängen werden ertragsteuerliche Auswirkungen berücksichtigt und latente Steuern angesetzt.

Endet die Beherrschung eines Tochterunternehmens, werden die Vermögenswerte und Schulden aus der Konzernbilanz ausgebucht. Ein etwaiger verbleibender Anteil wird zum beizulegenden Zeitwert neu bewertet und als Zugangswert eines finanziellen Vermögenswerts gemäß IFRS 9 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ oder als Anschaffungskosten bei Zugang einer Beteiligung an einem assoziierten oder Gemeinschaftsunternehmen betrachtet. Daraus resultierende Gewinne oder Verluste, die auf den beherrschenden Anteil entfallen, werden erfolgswirksam erfasst. Darüber hinaus werden alle im sonstigen Ergebnis ausgewiesenen Beträge in Bezug auf das ehemalige Tochterunternehmen so bilanziert, als hätte das Mutterunternehmen die dazugehörigen Vermögenswerte und Schulden direkt veräußert. Dies bedeutet, dass ein zuvor im sonstigen Ergebnis erfasster recyclefähiger Aufwand oder Ertrag vom Eigenkapital ins Ergebnis umgegliedert wird.

35.1.2 Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen.

Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Der Konzern teilt den Gewinn oder den Verlust sowie alle Bestandteile des sonstigen Ergebnisses auf die Anteile des Mutterunternehmens und die nicht beherrschenden Anteile je nach Eigentumsverhältnis auf. Das gilt auch für den Fall eines negativen Gesamtergebnisses. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen der gezahlten Leistung und dem betreffenden Anteil am Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von Anteilen an Tochterunternehmen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst, sofern eine Veränderung der Beteiligungsquote nicht zum Verlust der Beherrschung führt.

35.1.3 Gemeinsame Vereinbarungen.

Der Konzern wendet IFRS 11 für alle gemeinsamen Vereinbarungen an.

Der Konzern unterscheidet bei gemeinsamen Vereinbarungen, bei denen Entscheidungen durch einstimmige Zustimmung getroffen werden, nach vertraglicher Ausgestaltung betreffend Rechte und Pflichten der beherrschenden Parteien zwischen Gemeinschaftsunternehmen („Joint Venture“) und gemeinschaftlicher Tätigkeit („Joint Operation“). Par-

teilen eines Gemeinschaftsunternehmens haben Rechte an dessen Nettovermögen. Im Konzernabschluss werden die Ergebnisse, Vermögenswerte und Schulden von Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode einbezogen.

Bei der Equity-Methode werden die Anteile an Gemeinschaftsunternehmen zunächst mit den Anschaffungskosten angesetzt. In der Folge erhöht oder verringert sich der Beteiligungsbuchwert entsprechend dem Anteil des Konzerns am Gewinn oder Verlust sowie an den Veränderungen im sonstigen Ergebnis des Gemeinschaftsunternehmens. Wenn der Anteil an den (kumulierten) Verlusten eines Gemeinschaftsunternehmens den Buchwert des Gemeinschaftsunternehmens (einschließlich sämtlicher langfristiger Anteile, die dem wirtschaftlichen Gehalt nach der Nettoinvestition des Konzerns in das Gemeinschaftsunternehmen zuzuordnen sind) übersteigt, erfasst der Konzern den übersteigenden Verlustanteil nicht. Für den Fall, dass der Konzern zugunsten des Gemeinschaftsunternehmens rechtliche oder faktische Verpflichtungen eingegangen ist, ist eine Verbindlichkeit oder Rückstellung anzusetzen. Im Falle kumulierter Verluste wird ein positiver Buchwert erst nach Ausgleich der kumulierten Verluste dargestellt.

Nicht realisierte Gewinne oder Verluste aus Transaktionen zwischen Konzernunternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind im Konzernabschluss in Höhe des Anteils des Konzerns am Gemeinschaftsunternehmen zu eliminieren. Nicht realisierte Verluste werden dann nicht eliminiert, wenn die Transaktion Hinweise darauf gibt, dass eine Wertminderung des übertragenen Vermögenswerts vorliegt.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der Gemeinschaftsunternehmen entsprechen jenen des Mutterunternehmens.

Anteilige Ergebnisse aus Gemeinschaftsunternehmen, deren Aktivitäten und strategische Ausrichtung zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom zählen, werden im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Anteilige Ergebnisse aus anderen Gemeinschaftsunternehmen werden im Ergebnis vor Steuern nach dem Finanzergebnis ausgewiesen.

Bestehen durch eine vertragliche Vereinbarung Rechte an Vermögenswerten und Verpflichtungen für Schulden, handelt es sich um eine gemeinschaftliche Tätigkeit. Eine Einbeziehung in den Konzernabschluss erfolgt anteilmäßig.

35.1.4 Assoziierte Unternehmen.

Assoziierte Unternehmen sind Gesellschaften, bei denen der Konzern einen maßgeblichen, nicht aber beherrschenden Einfluss ausüben kann. Dies geht im Allgemeinen mit einem Stimmrechtsanteil von 20 % bis 50 % einher. Assoziierte Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert und bei Zugang mit ihren Anschaffungskosten angesetzt. Nach dem Erwerbszeitpunkt wird der Anteil des Konzerns am Ergebnis des assoziierten Unternehmens in der Gesamtergebnisrechnung erfasst und der Anteil der Veränderungen im sonstigen Ergebnis wird im sonstigen Ergebnis mit einer korrespondierenden Anpassung des Beteiligungsbuchwerts erfasst. Die Berechnung des Anteils des Konzerns erfolgt auf Basis des wirtschaftlichen Anteils. Erhaltene Ausschüttungen vom Beteiligungsunternehmen verringern den Buchwert der Beteiligung. Ein im Rahmen eines Erwerbes der Anteile an einem assoziierten Unternehmen entstandener Firmenwert wird nicht gesondert, sondern als Bestandteil des Buchwerts des Anteils an dem assoziierten Unternehmen ausgewiesen.

Wenn sich die Beteiligungsquote an einem assoziierten Unternehmen verringert hat, dieses jedoch ein assoziiertes Unternehmen bleibt, wird nur der anteilige Betrag der zuvor im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne bzw. Verluste in das Periodenergebnis umgegliedert.

Die kumulierten Anteile des Konzerns an den Gewinnen und Verlusten sowie am sonstigen Ergebnis des assoziierten Unternehmens nach dem Erwerb werden gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet. Wenn der Anteil des Konzerns an den kumulierten Verlusten eines assoziierten Unternehmens einschließlich aller ungesicherten Forderungen den Buchwert der Anteile an diesem assoziierten Unternehmen übersteigt, weist der Konzern den übersteigenden Verlustanteil nicht aus. Für den Fall, dass der Konzern zugunsten des assoziierten Unternehmens faktische oder rechtliche Verpflichtungen eingegangen ist, ist eine Verbindlichkeit oder Rückstellung anzusetzen.

Der Konzern überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die Investition in ein assoziiertes Unternehmen wertgemindert ist. Ist dies der Fall, wird der Wertminderungsbedarf als Differenz aus dem Beteiligungsbuchwert des assoziierten Unternehmens und dem entsprechenden erzielbaren Betrag ermittelt und separat in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Wesentliche nicht realisierte Gewinne aus Transaktionen zwischen dem Konzern und den assoziierten Unternehmen werden in Höhe der Beteiligung des Konzerns an den assoziierten Unternehmen eliminiert. Nicht realisierte Verluste werden ebenfalls eliminiert, wenn die Transaktion keinen Hinweis auf eine Wertminderung des übertragenen Vermögenswerts liefert.

Anteilige Ergebnisse aus assoziierten Unternehmen, deren Aktivitäten und strategische Ausrichtung zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom zählen, werden im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Anteilige Ergebnisse aus anderen assoziierten Unternehmen werden im Ergebnis vor Steuern nach dem Finanzergebnis ausgewiesen.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der assoziierten Unternehmen entsprechen jenen des Mutterunternehmens.

35.1.5 Erwerb von Unternehmen.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode zum Erwerbszeitpunkt bilanziert. Der Erwerbszeitpunkt ist definiert durch den Zeitpunkt der Erlangung der Beherrschung über das erworbene Unternehmen.

Die Anschaffungskosten des Erwerbes entsprechen dem beizulegenden Zeitwert der erworbenen Vermögenswerte, der durch den Konzern an den Verkäufer übertragenen Eigenkapitalinstrumente und der entstandenen bzw. übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Außerdem beinhalten sie die beizulegenden Zeitwerte jeglicher angesetzter Vermögenswerte oder Schulden, die aus einer bedingten Gegenleistungsvereinbarung resultieren. Anschaffungsnebenkosten des Erwerbes werden aufwandswirksam erfasst.

Im Zuge von Unternehmenserwerben gemäß IFRS 3 werden Vermögenswerte und Schulden (einschließlich Eventualschulden) unabhängig von der Höhe eventuell bestehender nicht beherrschender Anteile mit ihren beizulegenden Zeitwerten zum Erwerbszeitpunkt angesetzt. Immaterielle Vermögenswerte sind gesondert vom Firmenwert zu bilanzieren, wenn sie identifizierbar sind. Restrukturierungsrückstellungen dürfen im Rahmen der Kaufpreisallokation nicht neu gebildet werden. Verbleibende aktive Unterschiedsbeträge, die dem Veräußerer nicht näher identifizierbare Marktchancen und Entwicklungspotenziale abgelten, werden als Firmenwert aktiviert.

Etwaige bedingte Gegenleistungen werden mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts einer als Vermögenswert oder als Verbindlichkeit eingestuft bedingten Gegenleistung werden gemäß IFRS 9 bewertet. Ein daraus resultierender Gewinn bzw. Verlust wird in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Eine bedingte Gegenleistung, die als Eigenkapital eingestuft ist, wird nicht neu bewertet. Ihre spätere Abgeltung wird im Eigenkapital bilanziert.

Die aufgedeckten stillen Reserven und Lasten werden im Rahmen der Folgekonsolidierung entsprechend den korrespondierenden Vermögenswerten und Schulden fortgeführt.

Die Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte erfordert bestimmte Schätzungen und Beurteilungen, vor allem der erworbenen immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen, der übernommenen Verbindlichkeiten sowie der Nutzungsdauern der erworbenen immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen.

Bei jedem Unternehmenserwerb entscheidet der Konzern auf individueller Basis, ob die nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen zum beizulegenden Zeitwert oder anhand des proportionalen Anteils am Nettovermögen des erworbenen Unternehmens erfasst werden.

Der Konzern ermittelt den Firmenwert zum Erwerbszeitpunkt als:

- den beizulegenden Zeitwert der übertragenen Gegenleistung – zuzüglich
- des erfassten Betrages aller nicht beherrschenden Anteile an dem erworbenen Unternehmen – zuzüglich
- des beizulegenden Zeitwerts des vorher bestehenden Eigenkapitalanteils an dem erworbenen Unternehmen, wenn es sich um einen sukzessiven Unternehmenszusammenschluss handelt – abzüglich
- des Nettobetrag (im Allgemeinen der beizulegende Zeitwert) der erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden sowie der Eventualschulden.

Ist das Ergebnis dieser Berechnung (Unterschiedsbetrag) negativ, wird ein Gewinn aus einem Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert erst nach nochmaliger Überprüfung der Kaufpreisallokation im Periodenergebnis erfasst.

35.1.6 Währungsumrechnung.

Die einzelnen Positionen im Abschluss eines jeden Konzernunternehmens werden auf Basis der Währung bewertet, die der Währung des primären wirtschaftlichen Umfeldes, in dem das Unternehmen operiert, entspricht (funktionale Währung). Der Konzernabschluss ist in Euro aufgestellt, der Berichtswährung von Kapsch TrafficCom.

Umrechnung ausländischer Abschlüsse.

Die Abschlüsse ausländischer, in den Konzernabschluss einbezogener Tochterunternehmen (ausgenommen solche aus Hochinflationländern), die eine vom Euro abweichende funktionale Währung haben, werden gemäß IAS 21 wie folgt umgerechnet:

Die Gesamtergebnisrechnung wird mit dem durchschnittlichen Wechselkurs des Geschäftsjahres und die Bilanz mit dem jeweiligen Mittelkurs der Fremdwährung am Bilanzstichtag in die Berichtswährung des Konzerns umgerechnet. Als Basis gelten die Devisenreferenzkurse der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Deutschen Bundesbank, die über die Homepage der Oesterreichischen Nationalbank abgerufen werden. Wenn keine aktuellen Kurse verfügbar sind, wird auf die Kurse der jeweiligen nationalen Notenbanken zurückgegriffen, welche über zentrale Marktinformationsanbieter (Bloomberg, Thomson Reuters) bezogen werden. Differenzen aus der Währungsumrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe in Euro werden im sonstigen Ergebnis erfasst und im Eigenkapital unter „Währungsumrechnungsdifferenzen“ angesammelt. Bei Verlust der Beherrschung über ein Unternehmen werden etwaige im Eigenkapital kumulierte Umrechnungsdifferenzen umgegliedert und als Teil des Gewinns bzw. Verlustes aus dem Abgang dargestellt.

Für Hochinflationländer ist nach IAS 29 eine gesonderte Bewertung notwendig. Monetäre Posten werden wie nach IAS 21 mit dem jeweiligen Mittelkurs der Fremdwährung am Bilanzstichtag in die Berichtswährung des Konzerns umgerechnet. Alle nicht monetären Vermögenswerte und Schulden werden entweder mit den angepassten Anschaffungs- oder Herstellungskosten, dem Nettoveräußerungswert oder dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Argentinien ist seit 1. Juli 2018 als Hyperinflationland eingestuft. Alle Posten der Gesamtergebnisrechnung sind ab jenem Zeitpunkt, zu dem die Erträge und Aufwendungen erstmals im Abschluss erfasst wurden, anhand des allgemeinen Preisindexes anzupassen. Es erfolgt eine Neubewertung gemäß IAS 29. Die Effekte der Hyperinflation werden im Finanzergebnis und im Eigenkapital ausgewiesen.

Firmenwerte und Anpassungen des beizulegenden Zeitwerts im Zusammenhang mit dem Erwerb eines ausländischen Unternehmens werden als Aktiva und Passiva des jeweiligen ausländischen Unternehmens behandelt und im Zuge der Erstkonsolidierung zum Transaktionskurs und in der Folge mit dem jeweiligen Kurs am Abschlussstichtag des Geschäftsbetriebes umgerechnet.

Die folgenden wesentlichen Wechselkurse gegenüber dem Euro wurden während des Geschäftsjahres angewandt:

	2024/25		2025/26	
	Durchschnitts-devisenkurs	Devisenkurs am Abschlussstichtag	Durchschnitts-devisenkurs	Devisenkurs am Abschlussstichtag
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

Transaktionen in fremder Währung.

Transaktionen in Fremdwährungen werden mit dem Wechselkurs am Tag der Transaktion oder bei Neubewertungen zum Bewertungszeitpunkt in die funktionale Währung umgerechnet. Gewinne und Verluste, die aus der Abwicklung von solchen Transaktionen und aus der Umrechnung monetärer Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährungen resultieren, sind in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Nicht monetäre Posten der Bilanz, die zu historischen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet werden, sind mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles angesetzt. Nicht monetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, sind mit dem zum Zeitpunkt der Wertermittlung geltenden Wechselkurs umzurechnen.

Fremdwährungsgewinne und -verluste, die aus der Umrechnung von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie Finanzforderungen und Finanzschulden resultieren, werden in der Gesamtergebnisrechnung im Finanzergebnis ausgewiesen. Alle anderen Fremdwährungsgewinne und -verluste werden in der Gesamtergebnisrechnung im sonstigen betrieblichen Ertrag oder im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen.

Davon ausgenommen sind Fremdwährungsgewinne und -verluste aus zu erhaltenden bzw. zu zahlenden monetären Posten, die als Teil einer Absicherung der Nettoinvestition des Konzerns in einen ausländischen Geschäftsbetrieb

designiert sind. Diese werden anfänglich im sonstigen Ergebnis erfasst und bei Veräußerung der Nettoinvestition vom Eigenkapital in das Periodenergebnis umgegliedert (siehe Erläuterung 11).

35.2 Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts.

Der beizulegende Zeitwert ist als jener Preis definiert, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungsstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt werden würde. Bei der Bemessung des beizulegenden Zeitwerts berücksichtigt der Konzern die Merkmale des betreffenden Vermögenswerts bzw. der betreffenden Schuld, die ein Marktteilnehmer bei der Preisbildung für diese am Bemessungsstichtag berücksichtigen würde.

Der Konzern verwendet für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts eines Vermögenswerts oder einer Schuld so weit wie möglich am Markt beobachtbare Daten. Je nach Verfügbarkeit beobachtbarer Faktoren und ihrer Relevanz für die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts im Ganzen wird der beizulegende Zeitwert einer der folgenden drei Hierarchiestufen zugeordnet:

- Level 1: Inputfaktoren dieser Stufe sind in aktiven, für den Konzern am Bemessungsstichtag zugänglichen Märkten für identische Vermögenswerte oder Schulden notierte (nicht berichtete) Preise.
- Level 2: Inputfaktoren sind andere als die für Level 1 genannten Marktpreisnotierungen, die für den Vermögenswert oder die Schuld entweder unmittelbar oder mittelbar zu beobachten sind.
- Level 3: Inputfaktoren auf dieser Stufe sind jene, die für den Vermögenswert oder die Schuld nicht beobachtbar sind.

35.3 Ertragsrealisierung.

Umsatzerlöse werden gemäß IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“ realisiert. Für jeden Vertrag wird das Fünf-Stufen-Modell geprüft:

- Identifizierung des Vertrages
- Identifizierung der Leistungsverpflichtungen
- Bestimmung des Transaktionspreises
- Aufteilung des Transaktionspreises auf die Leistungsverpflichtungen
- Erlösrealisierung

Ein Kunde ist definiert als eine Partei, die mit dem Unternehmen vertraglich vereinbart hat, im Austausch für eine Gegenleistung Güter oder Dienstleistungen aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Unternehmens zu erhalten. Es wird überprüft, ob die Verträge die Kriterien nach IFRS 15.9 erfüllen. Insbesondere wird beurteilt, ob das Unternehmen einen durchsetzbaren Anspruch auf die Gegenleistung hat und der Erhalt auch wahrscheinlich ist (siehe Erläuterung 33.4 zum Kreditrisiko).

Der Konzern hat folgende Leistungsverpflichtungen identifiziert:

Errichtungsprojekte umfassen die Errichtung von Mautsystemen, sowohl für einzelne Straßenabschnitte als auch für landesweite Straßennetze, sowie die Errichtung von Systemen zur Verkehrsüberwachung, -steuerung und -sicherheit. Der Verkauf von Komponenten, wie On-Board Units, die notwendig sind, um die Systeme in einen betriebsbereiten Zustand zu versetzen, ist Teil der Errichtungsprojekte. Wesentliche Softwareupdates, die mit Kunden im Rahmen von Betriebsprojekten vereinbart wurden, sowie die Errichtung im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen werden ebenfalls in dieser Leistungsverpflichtung erfasst.

Die Errichtungsprojekte erfüllen die Kriterien für eine „Erfüllung der Leistungsverpflichtung über einen bestimmten Zeitraum“, da hier Vermögenswerte erstellt werden, für die es keine alternative Nutzungsmöglichkeit gibt, und der Konzern einen Rechtsanspruch auf Bezahlung der bereits erbrachten Leistungen hat. Der Fertigstellungsgrad wird aus dem Verhältnis der bereits angefallenen Kosten zu den geschätzten Gesamtkosten für den jeweiligen Auftrag ermittelt.

Betriebsprojekte umfassen im Wesentlichen den Betrieb und die Wartung von Mautsystemen, sowohl für einzelne Straßenabschnitte als auch für landesweite Straßennetze, sowie den Betrieb und die Wartung von Systemen zur Verkehrsüberwachung, -steuerung und -sicherheit. Auch der Betrieb im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen fällt unter diese Leistungsverpflichtung.

Für Betriebsprojekte erfolgt die Umsatzrealisierung zeitraumbezogen, da dem Kunden der Nutzen der Leistung während der Erbringung zufließt.

Der Verkauf von Komponenten, der nicht im Rahmen eines Errichtungs- oder Betriebsprojektes erfolgt, stellt eine separate Leistungsverpflichtung dar. Beim Verkauf von Komponenten erfolgt die Umsatzrealisierung mit dem Kontrollübergang der Komponente.

Es gibt keine über die gesetzlich vorgeschriebenen Gewährleistungsverpflichtungen hinausgehenden Gewährleistungsverpflichtungen.

Der Transaktionspreis ist größtenteils fixiert, kann aber in einigen Verträgen zusätzlich variable Gegenleistungen enthalten, typischerweise Boni oder Pönalen. Diese variablen Kaufpreisbestandteile werden in den Transaktionspreis einbezogen, wenn der Erhalt wahrscheinlich ist bzw. wenn die Pönalen wahrscheinlich nicht zum Tragen kommen. Typischerweise entspricht der vertraglich festgelegte Preis für eine Leistungsverpflichtung dem Einzelveräußerungspreis, da der Preis auf Basis der Kosten zuzüglich einer angemessenen Marge festgelegt wird. Quersubventionierungen sieht das Geschäftsmodell von Kapsch TrafficCom nicht vor. Daher ist bei den meisten Verträgen keine Aufteilung des Transaktionspreises auf die Leistungsverpflichtungen notwendig. Bei Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen wird der Transaktionspreis für jede Leistungsverpflichtung geschätzt und die Aufteilung wird basierend auf den erwarteten Kosten zuzüglich Gewinnaufschlag (Expected-Cost-Plus-Margin-Ansatz) vorgenommen. Bei Verträgen, die eine wesentliche Finanzierungskomponente enthalten, wird die Gegenleistung um die Zinskomponente korrigiert.

Wenn die Leistungserbringung vor Erhalt der Gegenleistung erfolgt, werden Vertragsvermögenswerte aktiviert. Wenn die Gegenleistung höher ist als die erbrachte Leistung, werden Vertragsverbindlichkeiten angesetzt. Bei Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen, die als Gegenleistung eine Konzession zur Einhebung von Gebühren vorsehen, wird der immaterielle Vermögenswert während der Errichtungsphase mit Fortschritt der Bautätigkeit erfasst, korrespondierend zur Erfassung der Umsatzerlöse entsprechend dem Fertigstellungsgrad.

Bestimmte Kosten, die bei der Anbahnung oder Erfüllung eines Vertrages entstehen, müssen nach IFRS 15 – sofern die Kriterien erfüllt sind – aktiviert werden. Diese Kosten der Anbahnung oder Erfüllung eines Vertrages werden linear über die jeweilige Vertragslaufzeit abgeschrieben.

Andere Erträge werden vom Konzern auf folgender Basis erfasst und ausgewiesen:

- Erträge aus weiterverrechneten Aufwendungen auf Basis des aufgelaufenen Betrages in Übereinstimmung mit den jeweiligen Vereinbarungen,
- Zinserträge je nach Anfallen des jeweiligen Ertrags unter Anwendung der Effektivzinsmethode,
- Dividenden, wenn der Rechtsanspruch auf Zahlung entstanden ist.

35.4 Segmentberichterstattung.

Über die Geschäftssegmente wird in einer Art und Weise berichtet, die mit der internen Berichterstattung an den Hauptentscheidungsträger übereinstimmt (Management Approach). Der Hauptentscheidungsträger ist für die Allokation von Ressourcen zu den Geschäftssegmenten und für die Überprüfung von deren Ertragskraft verantwortlich. Als Hauptentscheidungsträger wurde der Vorstand von Kapsch TrafficCom ausgemacht.

35.5 Sachanlagen.

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibung bilanziert. Die Abschreibung erfolgt unter Einhaltung der Konzernrichtlinien linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Anlagen.

Grundstücke werden nicht planmäßig abgeschrieben. Die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer beträgt 5 bis 26 Jahre bei Gebäuden und Bauten auf fremdem Grund, 4 bis 20 Jahre für technische Anlagen und Maschinen sowie 3 bis 10 Jahre für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die Nutzungsdauern und die Restbuchwerte werden bei Vorliegen von Anhaltspunkten, die eine Anpassung erfordern, angepasst. Die Überprüfung auf Wertminderungen erfolgt nach IAS 36 und wird in Kapitel 35.7 beschrieben.

Nachträgliche Anschaffungs- oder Herstellungskosten werden nur dann als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten des Vermögenswerts oder – sofern einschlägig – als separater Vermögenswert erfasst, wenn wahr-

scheinlich ist, dass dem Konzern daraus zukünftig wirtschaftlicher Nutzen zufließen wird und die Kosten zuverlässig ermittelt werden können. Der Buchwert der Teile, die ersetzt wurden, wird ausgebucht. Aufwendungen für Reparaturen und Wartungen, die keine wesentlichen Ersatzinvestitionen darstellen (Day-to-Day Servicing), werden in dem Geschäftsjahr aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in dem sie angefallen sind.

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Erlös aus dem Verkauf von Anlagen und deren Buchwert wird als Gewinn oder Verlust im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen.

35.6 Immaterielle Vermögenswerte.

35.6.1 Firmenwerte.

Ein Firmenwert entsteht beim Erwerb von Tochterunternehmen. Er stellt den Überschuss der im Rahmen des Unternehmenserwerbes übertragenen Gegenleistung über den beizulegenden Zeitwert der Anteile des Konzerns an den erworbenen identifizierbaren Vermögenswerten, den übernommenen Schulden und den Eventualschulden dar.

Der Firmenwert aus Tochterunternehmen wird zumindest einmal jährlich auf Wertminderung überprüft; darüber hinaus auch immer dann, wenn es Hinweise auf eine Wertminderung gibt. Der Konzern nimmt die jährliche Überprüfung der Firmenwerte auf Werthaltigkeit im vierten Quartal vor. Zusätzlich erfolgt eine unterjährige Überprüfung, wenn es Anzeichen (Triggering Events) dafür gibt, dass die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben sein könnte.

Der Firmenwert wird zum Zweck der Überprüfung des Wertminderungsbedarfs den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGEs) zugeordnet. Die Zuordnung erfolgt zu jenen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten oder Gruppen von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, die voraussichtlich vom Unternehmenszusammenschluss profitieren werden und bei denen der Firmenwert entstanden ist. Jede Einheit oder Gruppe von Einheiten, zu der der Firmenwert so zugeordnet worden ist, stellt die niedrigste Ebene innerhalb des Unternehmens dar, auf der der Firmenwert für interne Managementzwecke überwacht wird.

Der Wertminderungsaufwand des Firmenwerts wird in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Zuschreibungen auf den Firmenwert werden nicht vorgenommen.

35.6.2 Konzessionen und Rechte.

Anschaffungskosten für Computersoftware, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte werden aktiviert und linear über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Diese beträgt im Wesentlichen 4 bis 15 Jahre. Erworbene Kundenverträge (Mautverträge, Wartungsverträge) werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und über die geschätzte Nutzungsdauer, üblicherweise zwischen 2 und 10 Jahre, abgeschrieben.

35.6.3 Forschungs- und Entwicklungskosten.

Ausgaben für Forschung werden als Aufwand erfasst. Kosten, die für Entwicklungsprojekte aufgelaufen sind (in Bezug auf Gestaltung und Tests von neuen oder verbesserten Produkten), werden als immaterielle Vermögenswerte erfasst, wenn die folgenden Kriterien erfüllt werden:

- Es ist technisch möglich, den immateriellen Vermögenswert fertigzustellen, sodass er zur Nutzung oder zum Verkauf verfügbar ist;
- der Vorstand plant, den immateriellen Vermögenswert fertigzustellen und ihn zu nutzen oder zu verkaufen;
- es besteht die Möglichkeit, den immateriellen Vermögenswert zu nutzen oder zu verkaufen;
- es kann gezeigt werden, wie der immaterielle Vermögenswert einen wahrscheinlichen zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen erzielen wird;
- angemessene technische, finanzielle und andere Ressourcen sind verfügbar, um die Entwicklung abzuschließen und den immateriellen Vermögenswert zu nutzen oder zu verkaufen, und
- die Aufwendungen, die dem immateriellen Vermögenswert während seiner Entwicklung zuordenbar sind, können verlässlich gemessen werden.

Sonstige Entwicklungskosten, die diese Kriterien nicht erfüllen, werden als Aufwand erfasst. Ab jenem Zeitpunkt, zu dem die oben genannten Bedingungen erstmals erfüllt werden, sind die Kosten für die Herstellung des immateriellen Vermögenswerts zu aktivieren. Entwicklungskosten, die zuvor als Aufwand erfasst wurden, dürfen nicht nachträglich aktiviert werden. Aktivierte Entwicklungskosten werden – sobald diese zur Nutzung zur Verfügung stehen (available for use) – linear über ihre betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer, üblicherweise zwischen 3 und 15 Jahre, abgeschrieben.

Die aktivierten Entwicklungskosten werden jährlich einem Wertminderungstest gemäß IAS 36 unterzogen, sofern sie noch nicht nutzungsbereit sind.

35.7 Wertminderung nicht monetärer Vermögenswerte.

Vermögenswerte, die eine unbestimmte Nutzungsdauer haben, wie beispielsweise der Firmenwert oder noch nicht nutzungsbereite immaterielle Vermögenswerte, werden nicht planmäßig abgeschrieben; sie werden jährlich auf Wertminderung überprüft. Vermögenswerte, die einer planmäßigen Abschreibung unterliegen, werden auf Wertminderung überprüft, wenn entsprechende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass diese wertgemindert sein könnten.

Eine Abwertung für Wertminderungen wird um den Betrag durchgeführt, um den der Buchwert den erzielbaren Betrag des Vermögenswerts übersteigt. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren Betrag aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Bei Vorliegen von Anhaltspunkten auf Wertminderung einzelner Vermögenswerte wird ein Wertminderungstest durchgeführt und gegebenenfalls eine Wertminderung erfasst. Der Firmenwert wird auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf Wertminderung getestet. Ein sich ergebender Wertminderungsbedarf wird zunächst als Wertminderung des Firmenwerts erfasst. Ist die Wertminderung höher als der Buchwert des Firmenwerts, werden die Buchwerte der übrigen Vermögenswerte dieser zahlungsmittelgenerierenden Einheiten im Verhältnis ihrer Buchwerte entsprechend wertgemindert.

Der Nutzungswert einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit entspricht dem mittels Discounted-Cashflow-Verfahren ermittelten Barwert der zukünftigen Zahlungsströme, die dem Unternehmen aus der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zufließen werden. Zur Ermittlung des Nutzungswerts werden die erwarteten zukünftigen Cashflows inklusive Steuern unter Zugrundelegung eines Abzinsungssatzes nach Steuern, der die aktuellen Markterwartungen hinsichtlich des Zinseffektes und der spezifischen Risiken der zahlungsmittelgenerierenden Einheit widerspiegelt, auf ihren Barwert abgezinst. Dabei wird die jeweils aktuelle, vom Management genehmigte Planung über einen Zeitraum von fünf Jahren (Vorjahr: sechs Jahre) (Detailplanungszeitraum) zugrunde gelegt, bevor in die ewige Rente übergegangen wird. Die Wachstumsraten nach dem Detailplanungszeitraum basieren auf historischen Wachstumsraten sowie auf externen Studien zur zukünftigen mittelfristigen Marktentwicklung.

Zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich der Veräußerungskosten wird ein angemessenes Bewertungsmodell angewandt.

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem erzielbaren Betrag von Vermögenswerten und ihrem Buchwert wird als Gewinn (im Falle einer Wertaufholung) oder Verlust im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Bei Vermögenswerten (mit Ausnahme des Firmenwerts), für die in der Vergangenheit eine Wertminderung gebucht wurde, wird zu jedem nachfolgenden Bilanzstichtag überprüft, ob gegebenenfalls eine Wertaufholung zu erfolgen hat.

Die Nutzungsdauern werden bei Vorliegen von relevanten Anhaltspunkten angepasst.

35.8 Fremdkapitalkosten.

Fremdkapitalkosten, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zurechenbar sind, werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswerts so lange aktiviert, bis alle Arbeiten im Wesentlichen abgeschlossen sind, um den Vermögenswert für seinen beabsichtigten Gebrauch oder Verkauf zu verwenden. Ein qualifizierter Vermögenswert erfordert einen beträchtlichen Zeitraum (im Konzern mindestens zwölf Monate), um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen oder verkaufsfähigen Zustand zu bringen.

Zur Bestimmung der aktivierbaren Fremdkapitalkosten in einer Periode werden alle Anlageerträge, die aus Finanzinvestitionen erzielt worden sind und vorübergehend, bis zur Verwendung für den qualifizierten Vermögenswert angelegt wurden, von den angefallenen Fremdkapitalkosten abgezogen.

Im Geschäftsjahr 2025/26 wurden die Kriterien für einen qualifizierten Vermögenswert im Konzern für keinen angesetzten Vermögenswert erfüllt.

Andere Fremdkapitalkosten werden in der Periode ihres Anfalles als Aufwand erfasst.

35.9 Zuwendungen der öffentlichen Hand.

Investitionszuschüsse für erworbene langfristige Vermögenswerte werden passiviert und entsprechend der Nutzungsdauer des zugeordneten Vermögenswerts ergebniswirksam aufgelöst. Sie werden mit dem beizulegenden Zeitwert angesetzt, sofern hinreichend sicher ist, dass die Voraussetzungen für die Gewährung des Zuschusses erfüllt sind und der Zuschuss tatsächlich gewährt werden wird.

Aufgrund von Unwesentlichkeit werden Investitionszuschüsse nicht separat in der Bilanz, sondern unter sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten und Abgrenzungen ausgewiesen.

Sonstige Zuschüsse, die als Ausgleich für bereits angefallene Aufwendungen oder Verluste gewährt wurden, werden sofort ertragswirksam vereinnahmt und in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

Auch Zuwendungen, die im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie und zur Linderung von deren Auswirkungen gewährt wurden, fallen unter diesen Punkt und werden im Konzernabschluss in den sonstigen betrieblichen Erträgen berücksichtigt.

35.10 Leasing.

IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ regelt den Ansatz, die Bewertung, den Ausweis sowie die Angabepflichten bezüglich Leasingverhältnissen im Abschluss. Im Wesentlichen betrifft dies bei Kapsch TrafficCom Gebäude, Fahrzeuge und IT-Equipment. Ein Leasingnehmer erfasst ein Nutzungsrecht auf den zugrunde liegenden Vermögenswert sowie eine Schuld, die seine Verpflichtung zu Leasingzahlungen darstellt. Verlängerungs- und Kündigungsoptionen werden berücksichtigt, wenn diese hinreichend sicher sind.

Der Leasinggeber unterscheidet für Bilanzierungszwecke weiterhin zwischen Finanzierungs- und Operating-Leasingverhältnissen. Kapsch TrafficCom hat Untermietverträge abgeschlossen, welche als Finanzierungsleasing eingestuft sind.

Der Konzern wendet die Ausnahmeregelungen in Bezug auf Leasingverhältnisse, deren Vertragslaufzeit zwölf Monate oder weniger beträgt, sowie für Leasingverhältnisse, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert (ungefähr TEUR 5) ist, an. Für diese Leasingverhältnisse ist somit kein Bilanzansatz erfolgt, stattdessen werden die Leasingzahlungen als Aufwand erfasst.

Zur Berechnung der Barwerte der Leasingverbindlichkeiten werden Grenzfremdkapitalzinssätze für die entsprechenden Laufzeiten ermittelt und verwendet. Der Grenzfremdkapitalzinssatz leitet sich von einem risikolosen Zinssatz für die zugrunde liegenden Laufzeiten, angepasst um etwaige Länder-, Währungs- und Unternehmerrisiken, ab.

35.11 Finanzinstrumente.

Finanzinstrumente umfassen finanzielle Vermögenswerte (wie Wertpapiere, Beteiligungen, Ausleihungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und liquide Mittel) sowie finanzielle Schulden (wie Anleihen und Kredite, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und derivative Finanzinstrumente).

Der erstmalige Ansatz der Finanzinstrumente erfolgt zum beizulegenden Zeitwert.

35.11.1 Finanzielle Vermögenswerte.

Finanzielle Vermögenswerte werden gemäß IFRS 9 nach dem erstmaligen Ansatz wie folgt angesetzt:

- zu fortgeführten Anschaffungskosten,
- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert oder
- erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert.

Die Klassifizierung richtet sich nach der Einstufung als Eigenkapital- oder Fremdkapitalinstrument.

Investitionen in Eigenkapitalinstrumente sind grundsätzlich erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Bei Eigenkapitalinstrumenten, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden, besteht die Möglichkeit, diese beim erstmaligen Ansatz unwiderruflich als erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling) nach IFRS 9 zu

klassifizieren. Die aus diesen Vermögenswerten resultierenden Gewinne und Verluste werden im sonstigen Ergebnis ohne Recycling erfasst.

Die beizulegenden Zeitwerte bestimmen sich durch Transaktionen auf einem aktiven Markt oder, wo kein aktiver Markt besteht, durch Anwendung von Bewertungstechniken.

Alle Käufe oder Verkäufe werden zum Erfüllungstag erfasst. Die Kosten der Anschaffung inkludieren Transaktionskosten, sofern es sich um finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten handelt. Bei zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten werden die Anschaffungskosten im Aufwand erfasst.

Bei Investitionen in Fremdkapalinstrumente richtet sich die Klassifizierung nach dem Geschäftsmodell des Unternehmens zur Steuerung finanzieller Vermögenswerte und nach den Eigenschaften der vertraglichen Zahlungsströme des finanziellen Vermögenswerts.

Finanzielle Vermögenswerte werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn sie die beiden folgenden Bedingungen erfüllen und nicht als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert designiert sind:

- Sie werden im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, finanzielle Vermögenswerte zur Vereinnahmung von vertraglichen Zahlungsströmen zu halten, und
- die Vertragsbedingungen für die finanziellen Vermögenswerte führen zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Die Folgebewertung dieser finanziellen Vermögenswerte erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode. Im Falle von Unwesentlichkeit wird von einer Abzinsung abgesehen. In diese Kategorie fallen liquide Mittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Teile der sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerte.

Finanzielle Vermögenswerte, die weder im Geschäftsmodell zur Vereinnahmung von vertraglichen Zahlungsströmen noch im Geschäftsmodell zur Vereinnahmung von vertraglichen Zahlungsströmen und zum Verkauf gehalten werden, werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Vermögenswerte können auch in diese Kategorie designiert werden bzw. fallen auch darunter, wenn die vertraglichen Zahlungsströme nicht ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen. Aus diesen finanziellen Vermögenswerten resultierende Gewinne und Verluste werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die beizulegenden Zeitwerte bestimmen sich durch Transaktionen auf einem aktiven Markt oder, wo kein aktiver Markt besteht, durch Anwendung von Bewertungstechniken. In diese Kategorie fallen Schuldinstrumente, die nicht ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag generieren, sowie derivative Finanzinstrumente.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden (FVOCI), sind Schuldinstrumente, die im Geschäftsmodell zur Vereinnahmung von vertraglichen Zahlungsströmen wie auch zum Verkauf gehalten werden. Diese Schuldinstrumente führen ausschließlich zu Zahlungsströmen aus Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag. Finanzielle Vermögenswerte, bei denen die Voraussetzungen des FVOCI-Geschäftsmodells erfüllt sind und die nicht freiwillig in die Kategorie erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert designiert wurden, werden als erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Aus diesen finanziellen Vermögenswerten resultierende Gewinne und Verluste werden im sonstigen Ergebnis erfasst. Die beizulegenden Zeitwerte bestimmen sich durch Transaktionen auf einem aktiven Markt oder, wo kein aktiver Markt besteht, durch Anwendung von Bewertungstechniken. Beim Verkauf von Finanzanlagen wird der Unterschiedsbetrag zwischen Erlösen und Buchwerten erfolgswirksam als Aufwand oder Ertrag in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Zusätzlich wird der Betrag, der im Eigenkapital ausgewiesen ist, erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst.

Finanzinstrumente, deren Fälligkeit eine Frist von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag nicht übersteigt, werden als kurzfristige Vermögenswerte, alle anderen als langfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

35.11.2 Liquide Mittel.

Die liquiden Mittel enthalten den Kassenbestand, täglich fällige Bankeinlagen und sonstige Bankguthaben, die jederzeit in liquide Mittel umgewandelt werden können und die einem unwesentlichen Wertänderungsrisiko unterliegen. In der Geldflussrechnung werden die Veränderungen der liquiden Mittel dargestellt. Kontokorrentverbindlichkeiten sind in der Bilanz unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

35.11.3 Finanzielle Schulden.

Finanzielle Schulden werden nach IFRS 9 zu fortgeführten Anschaffungskosten oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert angesetzt.

Finanzielle Schulden sind nicht derivative Finanzinstrumente mit festen oder bestimmbaren Zahlungen. Sie werden zunächst mit dem Zeitwert abzüglich angefallener Transaktionskosten angesetzt und in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Beachtung der Effektivzinsmethode ausgewiesen. Finanzielle Schulden mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr werden als kurzfristige Verbindlichkeiten ausgewiesen. Ist die Restlaufzeit länger, erfolgt der Ausweis unter den langfristigen Verbindlichkeiten. Kontokorrentverbindlichkeiten sind in der Bilanz unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen. Fremdkapitalkosten werden in der Gesamtergebnisrechnung periodengerecht als Aufwand erfasst. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem zum Bilanzstichtag geltenden Fremdwährungskurs bewertet.

Die finanziellen Schulden beinhalten kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten, Leasingverbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Teile der sonstigen Verbindlichkeiten.

Es bestehen keine Verbindlichkeiten, die in die Kategorie erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert designiert wurden.

35.11.4 Derivative Finanzinstrumente.

Derivate werden nur zur ökonomischen Risikoabsicherung und nicht zu spekulativen Zwecken gehalten. Derivative Finanzinstrumente werden im Rahmen der Zugangsbewertung zu ihrem beizulegenden Zeitwert, der ihnen am Tag des Vertragsabschlusses beizumessen ist, bewertet. Die Folgebewertung erfolgt zum am jeweiligen Bilanzstichtag geltenden beizulegenden Zeitwert. Die Methode zur Erfassung von Gewinnen und Verlusten ist davon abhängig, ob das derivative Finanzinstrument als Sicherungsinstrument designiert wurde und, falls ja, von der Art des abgesicherten Postens.

Der Konzern verfügt über eine gruppenweit gültige Treasury Policy, die den allgemeinen Rahmen für den Abschluss von Sicherungsgeschäften bildet. Falls erforderlich werden die Sicherungsbeziehungen gemäß IAS 39 dokumentiert und ausgewiesen. Zum 31. März 2026 sind keine Cashflow Hedges sowie Fair Value Hedges bilanziert.

Darüber hinaus gibt es im Konzern Derivate, die einen bilanziellen Vermögenswert oder eine bilanzielle Verbindlichkeit absichern. Sie werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Dieser entspricht jenem Wert, den die jeweilige Gesellschaft bei der Auflösung des Geschäftes am Bilanzstichtag erhalten würde oder zahlen müsste. Positive beizulegende Zeitwerte zum Bilanzstichtag werden unter den finanziellen Vermögenswerten und negative beizulegende Zeitwerte unter den finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Veränderungen im beizulegenden Zeitwert dieser derivativen Finanzinstrumente werden unverzüglich, je nach Zweck des Derivats, entweder in der Gesamtergebnisrechnung oder im Finanzergebnis erfasst. Sofern die Restlaufzeit zwölf Monate nach dem Bilanzstichtag übersteigt, wird der Wert des Derivats als langfristiger Vermögenswert bzw. langfristige Verbindlichkeit ausgewiesen, und als kurzfristiger Vermögenswert bzw. kurzfristige Verbindlichkeit, sofern die Restlaufzeit kürzer als zwölf Monate ist. Die beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente sind in Erläuterung 15 angeführt. Bei Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb werden Kursdifferenzen im sonstigen Ergebnis erfasst und bei der Veräußerung oder teilweisen Veräußerung des ausländischen Geschäftsbetriebes bzw. bei der Rückführung der geschuldeten Beträge vom Eigenkapital in den Gewinn oder Verlust umgegliedert.

35.11.5 Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten.

Folgende finanzielle Vermögenswerte fallen unter die Erfassung erwarteter Kreditverluste nach IFRS 9:

- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- Vertragsvermögenswerte
- Leasingforderungen
- Liquide Mittel

Der Konzern verwendet für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, für Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen mit oder ohne signifikante Finanzierungskomponente sowie für Leasingforderungen das vereinfachte Wertminderungsmodell und berechnet dementsprechend die Wertberichtigung in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste. Dabei erfolgt die Bestimmung der erwarteten Kreditverluste (Expected-Credit-Loss-Modell) auf Basis einer Wertberichtigungstabelle (Provision Matrix), in der die finanziellen Vermögenswerte entsprechend ihrer Altersstruktur gegliedert und die jeweiligen Ausfallraten für unterschiedliche Altersbänder bestimmt werden. Die Altersstruktur gliedert sich wie folgt: nicht überfällig sowie 1–30 Tage, 31–60 Tage, 61–90 Tage, 91–180 Tage,

181–270 Tage und über 270 Tage überfällig. Kapsch TrafficCom geht bei einem finanziellen Vermögenswert von einem Ausfall aus, wenn vertragliche Zahlungen über 270 Tage überfällig sind.

Zur Erstellung einer Wertberichtigungstabelle werden sowohl historische Daten über tatsächlich eingetretene Ausfälle als auch zukunftsbezogene Informationen und Erwartungen berücksichtigt, indem ein eventueller Ausfall vom Konzern geschätzt wird. Als zukunftsorientierte Informationen werden in erster Linie Veränderungen von länderspezifischen CDS Spreads berücksichtigt, weil der CDS-Markt alle verfügbaren öffentlichen Informationen und Erwartungen hinsichtlich marktbezogener Veränderungen widerspiegelt. Die finanziellen Vermögenswerte werden nach verschiedenen Regionen aufgeteilt und das Kreditrisiko bzw. die Änderung des Kreditrisikos für die jeweilige Region entsprechend berücksichtigt. Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen stellen noch nicht fakturierte Forderungen dar und unterscheiden sich in Bezug auf die Risikokriterien nicht wesentlich von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aus vergleichbaren Verträgen. Daher werden für diese dieselben Ausfallsraten wie für nicht überfällige Forderungen herangezogen. Für Leasingforderungen sind die Wertberichtigungen zum 31. März 2026 nicht wesentlich. Finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, wenn nach angemessener Einschätzung keine Realisierbarkeit gegeben ist, beispielsweise wenn der Schuldner zahlungsunfähig ist oder keine Vereinbarungen mit dem Schuldner mehr möglich sind und daher nicht mehr mit einem Zahlungseingang gerechnet wird.

Für liquide Mittel wäre eine allfällige Wertminderung unwesentlich und wurde daher nicht berücksichtigt.

Der Konzern überprüft zu jedem Bilanzstichtag für jede einzelne bedeutende Finanzanlage oder Gruppe von Finanzanlagen, ob es objektive Anzeichen für eine Wertminderung gibt. Falls solche Anzeichen bestehen, berücksichtigt der Konzern diese Wertminderung. Für Schuldinstrumente, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind, wird bei Ausbuchung der bisher im Eigenkapital verbuchte Anteil recycelt und erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Der aus dem Eigenkapital in den Gewinn oder Verlust umgegliederte kumulierte Verlust ist die Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem aktuell beizulegenden Zeitwert, abzüglich etwaiger bereits früher ergebniswirksam erfasster Wertberichtigungen dieses finanziellen Vermögenswerts.

Wenn in folgenden Perioden der beizulegende Zeitwert eines wertgeminderten Finanzinstrumentes steigt und dieser Anstieg in direktem Zusammenhang mit einem Ereignis steht, das eintritt, nachdem die Wertminderung erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst worden ist, macht der Konzern den Wertberichtigungsverlust rückgängig.

35.12 Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Verbindlichkeiten.

Kapsch TrafficCom klassifiziert langfristige Vermögenswerte und Verbindlichkeiten als „zur Veräußerung gehalten“, wenn der im Restbuchwert verkörperte Nutzen überwiegend durch Veräußerung und nicht durch weiteren Gebrauch realisiert werden. Dies erfolgt, wenn die Veräußerung vom Management als höchstwahrscheinlich eingestuft wird und diese innerhalb von 12 Monaten zu erwarten ist.

Zum Zeitpunkt der Einstufung als „zur Veräußerung gehalten“ werden die Vermögenswerte gemäß IFRS 5 vor der Umgliederung entsprechend den einschlägigen IFRS bewertet. Die Folgebewertung erfolgt zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten. Dabei folgt der Konzern dem Ansatz, einen sich eventuell ergebenden Wertminderungsaufwand den langfristigen Vermögenswerten zuzuordnen (IFRS 5.23). Die Obergrenze der zu erfassenden Wertminderung stellt somit die Buchwerte dieser Vermögenswerte dar.

35.13 Vorräte.

Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder, falls niedriger, zum Nettoveräußerungswert bilanziert. Die Kosten werden mit dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt zurechenbaren Aufwendungen sowie alle variablen und fixen Gemeinkosten (basierend auf normaler betrieblicher Kapazität), die im Zusammenhang mit der Herstellung anfallen. Der Nettoveräußerungswert stellt den geschätzten Verkaufspreis im Zuge des gewöhnlichen Geschäftsverlaufes abzüglich variabler Veräußerungskosten dar.

35.14 Leistungen an Arbeitnehmer.

Der Konzern gewährt verschiedene Leistungen an Arbeitnehmer*innen nach Beendigung des Dienstverhältnisses sowie andere langfristige Leistungen, entweder aufgrund einzelvertraglicher Vereinbarungen oder gemäß den Bestimmungen des entsprechenden lokalen Arbeitsrechts.

Ein beitragsorientierter Plan ist ein Pensionsplan, bei dem der Konzern fixe Beiträge an eine nicht zum Konzern gehörende Gesellschaft (Fonds) entrichtet. Der Konzern hat keine rechtliche oder faktische Verpflichtung, zusätzliche Beiträge zu leisten, wenn der Fonds nicht genügend Vermögenswerte hält, um die Pensionsansprüche aller Beschäftigten aus den laufenden und vorherigen Geschäftsjahren zu begleichen.

Neben beitragsorientierten Plänen existieren leistungsorientierte Pläne. Diese schreiben typischerweise einen Betrag an Pensionsleistungen fest, den die Beschäftigten bei Rentenantritt erhalten werden und der in der Regel von einem oder mehreren Faktoren (wie Alter, Dienstzeit und Gehalt) abhängig ist.

Für leistungsbezogene Verpflichtungen aus Pensionszusagen und Anwartschaften auf Abfertigung gelangt gemäß IAS 19 die Anwartschaftsbarwertmethode zur Anwendung. Nach dieser Methode werden die Kosten der Leistungen an die Arbeitnehmer*innen nach Beendigung des Dienstverhältnisses in der Gesamtergebnisrechnung berücksichtigt. Dafür werden die planmäßigen Kosten auf Basis eines Gutachtens eines qualifizierten Versicherungsmathematikers, der jährlich eine vollständige Bewertung der Pläne durchführt, über die Dienstzeit der Arbeitnehmer*innen verteilt angesetzt. Die Verpflichtungen zur Zahlung einer Pension werden unter Zugrundelegung von Zinssätzen von hochwertigen Unternehmensanleihen, deren Laufzeit in etwa der Laufzeit der entsprechenden Verbindlichkeiten entspricht, als Barwert der künftigen Zahlungen berechnet. Die in der Bilanz angesetzte Rückstellung für leistungsorientierte Pläne entspricht dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung (Defined Benefit Obligation, DBO) am Bilanzstichtag abzüglich des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens.

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit leistungsbezogenen Verpflichtungen aus Pensionszusagen und Anwartschaften auf Abfertigung beinhalten folgende Bestandteile:

- Dienstzeitaufwand (Current and Past Service Costs). Dieser beinhaltet den laufenden sowie den nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand sowie etwaige Gewinne oder Verluste aus Planänderungen oder Plankürzungen. Der Dienstzeitaufwand wird erfolgswirksam in den Personalkosten erfasst.
- Nettozinsaufwand oder -ertrag (Interest Costs) auf die Nettoschuld oder den Nettovermögenswert. Diese Komponente wird erfolgswirksam im Zinsaufwand erfasst.
- Neubewertungen (Remeasurements) der Nettoschuld oder des Nettovermögenswerts. Die Erfassung erfolgt in der Periode ihres Entstehens im sonstigen Ergebnis.

Zahlungen des Konzerns an eine Pensionskasse im Zusammenhang mit beitragsorientierten Versorgungsverpflichtungen sind im Personalaufwand in der Gesamtergebnisrechnung periodengerecht erfasst.

Zur Berechnung der Verbindlichkeiten aus Verpflichtungen für Jubiläumsgelder kommt gemäß IAS 19 ebenfalls die Anwartschaftsbarwertmethode zur Anwendung. Jubiläumsgelder sind pauschale Zahlungen, die im Kollektivvertrag festgelegt und von Gehaltshöhe und Dienstjahren abhängig sind. Anspruch besteht erst nach einer bestimmten Anzahl von Dienstjahren. Die Berechnung der Verbindlichkeiten aus den Verpflichtungen für Jubiläumsgelder erfolgt in ähnlicher Weise wie die Berechnung der Verbindlichkeiten für Abfertigungsverpflichtungen. Der laufende Dienstzeitaufwand wird in den Personalkosten, der Nettozinsaufwand erfolgswirksam im Zinsaufwand erfasst. Umbewertungen (Remeasurements) werden in der Periode ihres Entstehens im Personalaufwand erfasst.

35.15 Rückstellungen.

Rückstellungen werden bei Vorliegen einer aktuellen rechtlichen oder faktischen Verpflichtung gegenüber Dritten aufgrund von Ereignissen in der Vergangenheit in der Bilanz gebildet, wenn ein Abfluss finanzieller Mittel für die Bedienung der Verpflichtung wahrscheinlich ist und eine verlässliche Schätzung des Betrages der Verpflichtung angestellt werden kann. Sofern eine solche zuverlässige Schätzung nicht möglich ist, unterbleibt die Rückstellungsbildung. Die Bewertung der Rückstellung erfolgt zum Barwert des voraussichtlichen Erfüllungsbetrages. Der Erfüllungsbetrag stellt die bestmögliche Schätzung jener Ausgabe dar, mit der eine gegenwärtige Verpflichtung am Bilanzstichtag erfüllt oder auf einen Dritten übertragen werden könnte. Aus der reinen Aufzinsung resultierende Erhöhungen der Rückstellung werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung als Zinsaufwendungen erfasst.

Rückstellungen für Garantieverpflichtungen und Haftungen für Fertigungsmängel, Serien- und Systemfehler dienen im überwiegenden Umfang zur Abdeckung von Verpflichtungen zu kostenlosen Reparaturen und Ersatzlieferungen entsprechend den allgemeinen Verkaufs- und Lieferbedingungen bzw. aufgrund von Einzelvereinbarungen. Sie werden auf Basis der für die jeweilige Gruppe von Verpflichtungen existierenden Erfahrungssätze, die aus den zuletzt für diese Zwecke angefallenen Lohn-, Material- und Gemeinkosten, Ersatzlieferungen und Preisnachlässen abgeleitet

wurden, bewertet. Eine Rückstellung wird gemäß einer besten Schätzung der Kosten für die Mängelbehebung im Zuge der Gewährleistung für die vor dem Bilanzstichtag verkauften Produkte angesetzt.

Eine Rückstellung für belastende Verträge und Drohverluste wird erfasst, sobald der erwartete Nutzen, den der Konzern aus einem Vertrag zieht, geringer als die unvermeidbaren Kosten zur Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen ist. Die Rückstellung wird zum Barwert des niedrigeren Betrages aus der Erfüllung des Vertrages und allfälligen Kompensationszahlungen bei Nichterfüllung dotiert. Die Erfassung von Wertminderungen auf mit dem belastenden Vertrag verbundenen Vermögenswerten geht jedoch der Erfassung der Rückstellung für den belastenden Vertrag vor.

35.16 Laufende und latente Steuern.

Der Steueraufwand der Periode setzt sich aus laufenden und latenten Steuern zusammen. Steuern werden in der Regel im Periodenergebnis erfasst. Lediglich Steuern, die auf im sonstigen Ergebnis erfasste Wertänderungen entfallen, werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Der laufende Steueraufwand wird unter Anwendung der am Bilanzstichtag geltenden Steuervorschriften der Länder, in denen die Tochtergesellschaften und assoziierten Unternehmen tätig sind und zu versteuerndes Einkommen erwirtschaften, berechnet. Das lokale Management verantwortet gemeinsam mit der lokalen steuerlichen Vertretung die Steuererklärungen, vor allem in Bezug auf auslegungsfähige Sachverhalte, und bildet, wenn angemessen, Steuerschulden für Beträge, die erwartungsgemäß an die Finanzverwaltung abzuführen sind.

Latente Steueransprüche/-schulden werden unter Anwendung der bilanzorientierten Verbindlichkeitsmethode in voller Höhe für alle temporären Differenzen zwischen dem steuerlichen Wert von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten und den im Konzernabschluss ausgewiesenen Buchwerten bilanziert. Falls jedoch die latenten Steueransprüche/-schulden aus der erstmaligen Bilanzierung eines Vermögenswerts oder einer Verbindlichkeit aus einer anderen als einen Unternehmenszusammenschluss betreffenden Transaktion resultieren, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder den Bilanz- noch den steuerlichen Gewinn bzw. Verlust beeinflusst, so werden diese, ausgenommen jener Transaktionen, die im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen gemäß IFRS 16 stehen, nicht berücksichtigt. Ebenso werden keine latenten Steuern erfasst, wenn diese aus dem erstmaligen Ansatz eines Geschäfts- oder Firmenwerts resultieren.

Die latenten Steueransprüche/-schulden werden unter Verwendung von Steuersätzen (und -gesetzen) bestimmt, die in Kraft sind bzw. zum Bilanzstichtag so gut wie in Kraft sind und von denen erwartet wird, dass diese gelten werden, wenn die entsprechenden aktiven latenten Steueransprüche realisiert bzw. die latenten Steuerschulden getilgt werden.

Latente Steueransprüche werden bis zu jenem Ausmaß angesetzt, zu dem es wahrscheinlich ist, dass zukünftige steuerbare Gewinne vorhanden sein werden, gegen die man die temporären Differenzen verwenden kann. Zudem muss davon ausgegangen werden können, dass sich diese temporären Differenzen in absehbarer Zukunft umkehren werden.

Latente Steuern auf Verlustvorträge werden bis zu jenem Ausmaß angesetzt, zu dem es wahrscheinlich ist, dass zukünftige steuerbare Gewinne vorhanden sein werden und, insbesondere im Falle einer Verlusthistorie, überzeugende substantielle Hinweise vorliegen, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis zur Nutzung dieser Verlustvorträge in Zukunft zur Verfügung stehen wird. Dabei wird wie im Vorjahr ein Planungshorizont von sechs Jahren herangezogen, wobei der Konzern in späteren Planungsperioden aufgrund größerer Unsicherheiten bei der Verwertung der Verlustvorträge entsprechende Abschlüsse anwendet.

Der Buchwert der latenten Steueransprüche wird jedes Jahr am Abschlussstichtag geprüft und neu beurteilt, falls es nicht mehr wahrscheinlich ist, dass genügend zu versteuerndes Einkommen zur Verfügung steht, um den Anspruch vollständig oder teilweise zu realisieren.

Latente Steuerschulden werden für temporäre Differenzen angesetzt, die bei Investitionen in Tochtergesellschaften entstehen, außer in jenen Fällen, in denen der Zeitpunkt der Auflösung der temporären Differenz vom Konzern bestimmt wird und es wahrscheinlich ist, dass die temporäre Differenz in absehbarer Zukunft nicht aufgelöst wird.

35.17 Eventualschulden.

Bei Eventualschulden wird die Möglichkeit eines Abflusses von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen als unwahrscheinlich eingestuft und es ist daher nach IFRS keine Verbindlichkeit in die Bilanz aufzunehmen.

Eventualschulden können aus zwei Gründen entstehen. Zum einen umfassen sie mögliche Verpflichtungen, die aus vergangenen Ereignissen entstehen und deren Existenz durch unbestimmte zukünftige Ereignisse, die zumindest teilweise außerhalb des Einflussbereiches des Konzerns liegen, bestätigt wird. Zum anderen umfassen sie bestehende Verpflichtungen, bei denen allerdings die Höhe der Verpflichtungen nicht mit ausreichender Verlässlichkeit ermittelt werden kann oder bei denen ein Abfluss von Ressourcen zur Begleichung der Verpflichtungen als nicht wahrscheinlich eingeschätzt wird.

35.18 Neue und geänderte Standards und Interpretationen, die von der EU übernommen und im Geschäftsjahr 2025/26 erstmalig angewandt wurden.

Neue/geänderte IFRS	Veröffentlicht durch das IASB (übernommen von der EU)	Anzuwenden für Geschäftsjahre beginnend am oder nach dem	Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
Änderungen an IAS 21: Auswirkung von Wechselkursänderungen bei einem Mangel an Umtauschbarkeit IAS 21	August 2023 (November 2024)	1. Jänner 2025	Nein

Aus der Anwendung haben sich keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben.

Änderungen an IAS 21 Auswirkung von Wechselkursänderungen bei einem Mangel an Umtauschbarkeit: Die Verlautbarung enthält Leitlinien, mit denen spezifiziert wird, wann eine Währung umtauschbar ist und wie der Wechselkurs zu bestimmen ist, wenn ein Umtausch nicht möglich ist. Die Änderungen erstrecken sich auch auf entsprechende Änderungen an IFRS 1, in dem die Umtauschbarkeit bisher zwar erwähnt, aber nicht definiert wurde.

35.19 Standards, Interpretationen und Änderungen zu veröffentlichten Standards, die noch nicht verpflichtend anzuwenden sind und die vom Konzern nicht vorzeitig angewandt wurden.

Neue/geänderte IFRS	Veröffentlicht durch das IASB und von der EU übernommen	Anzuwenden für Geschäftsjahre beginnend am oder nach dem	Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRS 18 Darstellung und Angaben im Abschluss	April 2024 (Februar 2026)	1. Jänner 2027	Ja
Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 - IFRS 9, Änderungen an der Klassifizierung und IFRS 7 Bewertung von Finanzinstrumenten	Mai 2024 (Mai 2025)	1. Jänner 2026	Nein
IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10, IAS 7 Jährliche Verbesserungen an den IFRS Rechnungslegungsstandards — Band 11	Juli 2024 (Juli 2025)	1. Jänner 2026	Nein
Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7: IFRS 9, Verträge, die sich auf naturabhängigen IFRS 7 Strom beziehen	Dezember 2024 (Juni 2025)	1. Jänner 2026	Nein

IFRS 18 Darstellung und Angaben im Abschluss: Die Zielsetzung von IFRS 18 besteht darin, Anforderungen an die Darstellung und die Offenlegung von Informationen in Abschlüssen für allgemeine Zwecke (kurz: Abschlüsse) festzulegen, um sicherzustellen, dass diese relevante Informationen liefern, die die Vermögenswerte, Schulden, das Eigenkapital, die Erträge und Aufwendungen eines Unternehmens getreu darstellen, wobei der Schwerpunkt auf der Aktualisierung der Gewinn- und Verlustrechnung liegt.

Die wichtigsten neuen Konzepte, die in IFRS 18 eingeführt werden, betreffen folgende Punkte:

- die Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung mit definierten Zwischensummen,
- die Anforderung, die nützlichste Gliederungszusammenfassung für die Darstellung der Aufwendungen in der Gewinn- und Verlustrechnung zu bestimmen,
- vorgeschriebene Angaben in einer einzigen Erläuterung innerhalb des Abschlusses für bestimmte Gewinn- oder Verlustkennzahlen, die außerhalb des Abschlusses eines Unternehmens ausgewiesen werden (d. h. vom Management definierte Leistungskennzahlen) und
- erweiterte Grundsätze zur Aggregation und Disaggregation, die für die Primärrechnungen und den Anhang im Allgemeinen gelten.

Hinsichtlich IFRS 18 wird davon ausgegangen, dass die Anwendung des neuen Standards wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben wird, insbesondere was die Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung betrifft. Konkret handelt sich um die Umgliederung der strategischen at equity berichteten Unternehmen, die aus dem operating Teil in den investing Teil umgegliedert werden. Jedoch werden noch die konkreten Auswirkungen auf den Konzernabschluss derzeit im Detail evaluiert.

Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 – Änderungen der Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten: Diese Änderungen adressieren die Vielfalt der Bilanzierungspraxis, indem sie die Anforderungen verständlicher und konsistenter gestalten.

Die Änderungen stellen klar, dass eine finanzielle Verbindlichkeit am „Abwicklungsdatum“ ausgebucht wird und führen eine Bilanzierungspolitik ein, die es ermöglicht, finanzielle Verbindlichkeiten, die über ein elektronisches Zahlungssystem vor dem Abwicklungsdatum beglichen werden, vor diesem Datum auszubuchen. Weitere Klarstellungen betreffen die Klassifizierung von Finanzvermögen mit ESG-gebundenen Merkmalen durch zusätzliche Hinweise zur Bewertung von bedingten Merkmalen. Klarstellungen wurden auch für nicht rückzahlbare Kredite und vertraglich verknüpfte Instrumente vorgenommen. Zusätzliche Offenlegungen werden für Finanzinstrumente mit bedingten Merkmalen und Eigenkapitalinstrumente eingeführt, die zum beizulegenden Zeitwert über das sonstige Gesamtergebnis (OCI) klassifiziert sind.

Die jährliche Verbesserungen an den IFRS Rechnungslegungsstandards – Band 11 enthalten die Änderungen betreffen:

- IFRS 1 Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards – Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen durch einen Erstanwender
- IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben:
 - Gewinn oder Verlust aus der Ausbuchung
 - Angabe bei Abweichungen zwischen dem beizulegenden Zeitwert und dem Transaktionspreis
 - Angaben zum Kreditrisiko
- IFRS 9 Finanzinstrumente:
 - Ausbuchung von Leasingverbindlichkeiten
 - Transaktionspreis
- IFRS 10 Konzernabschlüsse – Bestimmung eines „de facto Agenten“
- IAS 7 Kapitalflussrechnung – Anschaffungskostenmethode.

Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 – Verträge, die sich auf naturabhängigen Strom beziehen: helfen Unternehmen, die finanziellen Auswirkungen von naturabhängigen Stromverträgen, auch Power Purchase Agreements (PPAs) genannt, zu berichten, was angesichts der zunehmenden Nutzung solcher Verträge nötig war.

Die Änderungen umfassen:

- Klarstellung der Anwendung der „Eigenverbrauchs“-Anforderungen,
- Erlaubnis zur Designation einer variablen Strommenge als gesichertes Grundgeschäft, wenn die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften angewendet wird und
- Hinzufügung neuer Angabeanforderungen, um Investoren zu ermöglichen, die Auswirkungen dieser Verträge auf die finanzielle Leistung und die Cashflows eines Unternehmens zu verstehen.

Diese Standards und Interpretationen, die bereits vom IASB veröffentlicht, jedoch von der EU noch nicht übernommen sind:

	Neue/geänderte IFRS	Veröffentlicht durch das IASB, jedoch von der EU noch nicht übernommen	Anzuwenden für Geschäftsjahre beginnend am oder nach dem	Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRS 19	Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben	Mai 2024	1. Jänner 2027	Nein
IAS 21	Änderungen an IAS 21 - Umrechnung in eine hochinflationäre Darstellungswährung	November 2025	1. Jänner 2027	Ja
IFRS 20	Regulatorische Vermögenswerte und regulatorische Verbindlichkeiten	Mai 2026	1. Jänner 2029	Nein

Der Konzern wendet diese neuen oder geänderten Standards und Interpretationen nicht vorzeitig an.

IFRS 19 Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben: Die Zielsetzung von IFRS 19 besteht darin, die Angabevorschriften zu spezifizieren, die ein Unternehmen anstelle der Angabevorschriften in anderen IFRS-Rechnungslegungsstandards anwenden darf.

IAS 21 Änderungen an IAS 21- Umrechnung in eine hochinflationäre Darstellungswährung: Die Zielsetzung der Änderung besteht darin eine klare Grundlage für die Berichtstattung in einer Hochinflationwährung zu schaffen.

Hinsichtlich IAS 21 wird davon ausgegangen, dass die Anwendung des neuen Standards wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben wird. Die konkreten Auswirkungen auf den Konzernabschluss werden derzeit im Detail evaluiert.

IFRS 20 Regulatorische Vermögenswerte und regulatorische Verbindlichkeiten: Dieser neue Rechnungslegungsstandard betrifft Unternehmen, die einer bestimmten Art der Tarifregulierung unterliegen. Ziel des Standards ist es, Investoren zu helfen, besser zu verstehen, wie sich Tarifregulierung auf die finanzielle Leistungsfähigkeit, die Finanzlage und die Aussichten auf künftige Cashflows eines Unternehmens auswirken.

Es wird davon ausgegangen, dass die noch nicht angewendeten neuen bzw. geänderten Standards mit Ausnahme von IAS 21 und IFRS 18 – voraussichtlich keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss haben werden.

36 Ergebnis je Aktie.

Das Ergebnis je Aktie (unverwässertes Ergebnis) wird durch Division des den Anteilseignern zuordenbaren Periodenergebnisses der Gesellschaft durch die gewichtete durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Stückaktien berechnet. Etwaige Stückaktien, die von der Gesellschaft erworben und als eigene Aktien gehalten wurden, bleiben unberücksichtigt.

Zum 31. März 2026 hielt die Gesellschaft – wie im Vorjahr – keine eigenen Aktien. Es gab keine Verwässerungseffekte.

	31. März 2025 angepasst*	31. März 2026
Den Anteilseignern zurechenbares Periodenergebnis der Gesellschaft (in EUR)*	-12.105.642	-18.707.039
Gewichtete durchschnittliche Anzahl Aktien	14.300.000	14.300.000
Ergebnis je Aktie (in EUR)*	-0,85	-1,31

^{*)} Siehe Erläuterung 30 über die rückwirkende Änderung infolge eines Fehlers gemäß IAS 8

37 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Vereinbarungen über die Refinanzierung von Finanzverbindlichkeiten

Kapsch TrafficCom hat ihre finanzierenden Banken laufend über die Geschäftsentwicklung informiert, insbesondere wurden dabei auch die Gründe für die Umsatzverschiebungen sowie deren Auswirkungen offengelegt. Auch wurde zeitnah die Nichterfüllung der vereinbarten Covenants zum Bilanzstichtag und daher das Erfordernis eines Waivers angekündigt. Es gab in weiterer Folge intensiven Austausch, wie die Situation bestmöglich gelöst werden sollte. Schließlich verständigte man sich zur Stabilisierung der Situation des Konzerns am 01. Juli 2026 mit den finanzierenden Banken und Gläubigern des Schuldscheindarlehen auf ein Standstill Agreement. Durch dieses werden sämtliche fälligen und fällig werdenden Forderungen aus den Finanzierungsverträgen (Tilgungen, nicht jedoch Zinszahlungen, Kosten und Gebühren) bis zum 26. Juli 2026 gestundet. Dies betrifft ausstehende Finanzverbindlichkeiten zum Bilanzstichtag 31. März 2026 in Höhe von EUR 99,2 Mio. (davon Schuldscheindarlehen: EUR 8,7 Mio. inkl. Zinsen). Zum Zeitpunkt der Freigabe dieses Abschlusses (27. Juli 2026) hat sich der Stand an den diesbezüglichen Finanzverbindlichkeiten mit Ausnahme der zusätzlich angefallenen Zinsen nicht verändert. Mit dem Abschluss des Standstill Agreements war die Bestellung eines Sanierungsberaters zur Durchführung eines Independent Business Reviews und Erstellung eines Sanierungskonzepts verbunden; ebenso die Bestellung eines unabhängigen Sanierungsberaters zum Review der vom Sanierungsberater durchgeführten Tätigkeiten. Das Standstill Agreement lief bis zum 26. Juli 2026 (oder bei Ausübung der Verlängerungsoption bis zum 30. September 2026), sofern es nicht aufgrund nicht erfüllter Bedingungen oder bei Eintritt gewisser außerordentlicher Kündigungsgründe gekündigt wird. Bis zum Zeitpunkt der Freigabe dieses Abschlusses erfolgte keine Kündigung des Standstill Agreements.

Stattdessen wurde am 26. Juli 2026 eine verbindliche Punktation über die Verlängerung des Standstill Agreements sowie über die Refinanzierung der ausstehenden Finanzverbindlichkeiten einschließlich Schuldscheindarlehen vereinbart, wobei wesentliche Bedingungen und Meilensteine aus dem Standstill Agreement fortgeführt wurden.

Diese Punktation (einschließlich der Verlängerung des Standstill Agreement) ist verbindlich im Sinn des § 885 ABGB aber aufschiebend bedingt durch Vorlage (i) des finalen Restrukturierungskonzepts, (ii) Vorlage des finalen Restrukt-IBR und jeweils erforderlicher Fortbestehensprognosen, sofern sich die Notwendigkeit der Erstellung von Fortbestehensprognosen aus dem Restrukt-IBR ergibt bzw. IDW S11 Gutachten für die tolltickets GmbH, (iii) Vorlage einer Bestätigung der Durchfinanzierung des Konzerns (einschließlich ausgewählter Tochtergesellschaften — wie der tolltickets GmbH — sowie übergeordneter Gesellschaften wie der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH und der DATAX HandelsgmbH) für die Dauer der Laufzeit der Vereinbarung und über das Nichtvorliegen von Sanierungshindernissen, (iv) Nachweis der aufrechten Beauftragung des Sanierungsberaters und des Unabhängigen Sanierungsberaters, (v) Bestellung und Bestand von Sicherheiten, (vi) Bestätigung OeKB und (vii) Bezahlung der Honorare von Banken und Rechtsberatern.

Die finale Restrukturierungsvereinbarung entsprechend der in der Punktation festgelegten Eckpunkte ist bis zum 15. September 2026 abzuschließen.

Die Punktion über die Verlängerung des Standstill Agreements und die Refinanzierung der Finanzverbindlichkeiten sieht im Wesentlichen folgende Regelungen vor:

- Verlängerung des Standstill Agreements bis zum 31. März 2028
- Aussetzung der bisher im Konsortialkredit festgehaltenen Covenants für die Dauer der Punktion bzw. Refinanzierungsvereinbarung
- Vorlage eines finalen Restrukturierungskonzepts und Independent Business Review („Restrukt-IBR“) bis zum 4. September 2026
- Entwicklung eines Milestoneplans zur Umsetzung der sich aus dem Independent Business Review („Restrukt-IBR“) ergebenden operativen Maßnahmen
- Durchführung der Restrukturierungsmaßnahmen gemäß Restrukturierungskonzept wie beispielsweise die Devestition von nicht zum Kerngeschäft zählenden Vermögenswerten und Bereichen sowie die Einleitung eines M&A Prozesses zur Veräußerung von nicht zum Kerngeschäft zählenden Vermögenswerten
- Umsetzung und Sourcing alternativer Finanzierungen von Garantien
- Sicherheitenstellung in Form einer Sanierungstreuhand und Verpfändung der von der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH gehaltenen Anteile an der Kapsch TrafficCom AG, Verpfändung der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Sicherheitenstellung in Form von Markenrechten und Patenten sowie weitere der Sphäre der Gesellschafter zuzurechnender Maßnahmen und Eigentümerbeiträge (z.B. Verzicht auf die Bedienung von Gesellschafteransprüchen sowie Mitwirkungspflichten zur Umsetzung des Restrukturierungskonzepts)
- Zession von Intercompany-Forderungen sowie von entstehenden Forderungen aus der Veräußerung von nicht zum Kerngeschäft zählendem Vermögen
- Pflicht zur Durchführung von Sondertilgungen aus Erlösen im Rahmen von Verwertung von Sicherheiten und anderem excess cash
- Einführung einer Mindestliquidität in Höhe von EUR 20 Mio. als neue Covenantregelung, welche monatlich vom unabhängigen Sanierungsberater zu überwachen und bestätigen ist sowie zwei weitere Financial Covenants, die in dem Korridor des Restrukt-IBR vertretbar sind. Mögliche Verletzungen von Covenants während der Laufzeit der Vereinbarung können geheilt werden, wenn bestätigt werden kann, dass sich der Konzern weiterhin auf dem vereinbarten Sanierungspfad befindet
- Einräumung von umfassenden Informations-, Einsichts- und Teilnahmerechten für die finanzierenden Banken sowie Bestellung eines mit den finanzierenden Banken abgestimmten Aufsichtsratsmitglieds
- Fortführung der Funktion des Interim Managers (als gemeinsam vertretungsbefugter Vorstand für die Kapsch TrafficCom AG und gemeinsam vertretungsbefugter Geschäftsführer der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH für die Laufzeit der Vereinbarung)
- Fortführung der im Standstill Agreement vorgesehenen Anpassung der Corporate Governance Struktur (wie die Beschränkung der operativen und finanziellen Geschäftsführung auf den ordentlichen Geschäftsbetrieb zur Sicherstellung der Interessen der finanzierenden Finanzinstitute, entsprechend den im Restrukturierungskonzept gesetzten Rahmenbedingungen oder Ausschüttungssperren)
- eine ordentliche Kündigung der Vereinbarung; außerordentliche Kündigungsrechte bestehen in besonderen Fällen (wie qualifizierter Zahlungsverzug, Insolvenz, Eintritt eines Kontrollwechsels etc.)

Ziel der Punktion und der darin festgehaltenen Maßnahmen ist die gänzliche Rückzahlung der Finanzverbindlichkeiten an die finanzierenden Banken sowie an die Schuldscheingläubiger nach Maßgabe des Restrukturierungskonzepts und des Independent Business Review.

Die finanzierenden Banken haben weiters zugesagt, ihre Avalrahmen um bis zu EUR 14 Mio. zu erhöhen, damit der Konzern einerseits auslaufende Garantien und andererseits zusätzlichen Bedarf für Neuprojekte eindecken kann.

Aufgrund der in den Vereinbarungen vorgesehenen Maßnahmen geht der Konzern davon aus, dass die operative Geschäftstätigkeit iSd Going-Concern-Prämisse fortgeführt werden wird. Diese hängt unmittelbar von der Einhaltung und Umsetzung der in der Punktion zum Standstill Agreement und Refinanzierung vorgesehen Bedingungen (insbesondere der Erfüllung der aufschiebenden Bedingungen), der Generierung von liquiden Mitteln zur Einhaltung der Mindestliquidität sowie zwei weitere Financial Covenants ab, die in dem Korridor des Restrukt-IBR vertretbar sind. Hinsichtlich bestandsgefährdender Risiken und Unsicherheiten wird auf Erläuterung 1.4. Angaben zur Annahme der Unternehmensfortführung (Going Concern-Prämisse) verwiesen.

Veräußerung einer wesentlichen Tochtergesellschaft

Am 8. Juli 2026 wurde ein Transaktionsvertrag über die Veräußerung der Mehrheit der Anteile an tolltickets GmbH mit Sitz in Rosenheim, Deutschland, unterzeichnet. Ein Closing wird Ende des Jahres erwartet. Es wird ein Ertrag aus der Entkonsolidierung nach heutiger vorläufiger Einschätzung erwartet.

38 Zusatzangaben.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter*innen im Geschäftsjahr 2025/26 setzte sich aus 2.346 Angestellten und 482 Arbeiter*innen zusammen (2024/25: 3.064 Angestellte und 484 Arbeiter*innen).

Aufwendungen für den Abschlussprüfer.

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer PwC Wirtschaftsprüfung GmbH beliefen sich auf TEUR 241 (2024/25: TEUR 254) für die Prüfung des Konzernabschlusses und untergliedern sich in folgende Tätigkeitsbereiche:

	2024/25	2025/26
Prüfung des Konzernabschlusses	254	241
Nachverrechnung Vorjahr	23	20
Andere Bestätigungsleistungen	240	240
Gesamt	516	501

Vergütungen und sonstige Zahlungen an Organe der Gesellschaft.

Der Vorstand setzte sich im Geschäftsjahr 2025/26 aus folgenden Personen zusammen:

- Georg Kapsch (Vorsitzender)
- Alfredo Escribá Gallego
- Samuel Kapsch

Die laufenden Bezüge des Vorstands (inkl. Pensionskassenzahlungen) betrugen im Geschäftsjahr 2025/26 TEUR 2.041 (2024/25: TEUR 1.783). Die Gesamtvergütung des Vorstands stieg gegenüber dem Vorjahr um 14,5 %. Ausschlaggebend dafür war im Wesentlichen die Bestellung von Samuel Kapsch per 1. April 2025 in den Vorstand und die damit einhergehende Erweiterung des Vorstands von zwei auf drei Mitglieder. Die durchschnittliche Jahresvergütung eines Vorstandsmitglieds im Berichtszeitraum sank um 14,1 %.

Die Aufwendungen für Abfertigungen und Pensionen für Vorstandsmitglieder beliefen sich auf TEUR 14 (2024/25: TEUR 25). In Summe ergeben sich daraus Gesamtbezüge des Vorstands (vor Verrechnung mit Rückstellungsbeiträgen) im Geschäftsjahr 2025/26 in Höhe von TEUR 2.041 (2024/25: TEUR 1.783).

Der Aufsichtsrat setzte sich im Geschäftsjahr 2025/26 aus folgenden Personen zusammen:

- Sonja Hammerschmid (Vorsitzende)
- Monika Brodey (Stv. Vorsitzende)
- Sonja Wallner
- Martin Fellendorf

Vom Betriebsrat entsandt:

- Christian Windisch
- Robert Kutschera

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats wurden Aufsichtsratsvergütungen in Höhe von TEUR 160 (2024/25: TEUR 142) als Aufwand erfasst.

Wie in den Vorjahren wurden keine Vorschüsse oder Darlehen an Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats gewährt und auch keine Garantien zu deren Gunsten abgegeben.

Ergebnisverwendungsvorschlag

Der Vorstand wird der ordentlichen Hauptversammlung 2026 vorschlagen, keine Dividende für das Geschäftsjahr 2025/26 auszuschütten und den Bilanzgewinn auf neue Rechnung vorzutragen.

Zur Veröffentlichung genehmigt:

Wien, am 27. Juli 2026



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



Alfredo Escribá Gallego
Mitglied des Vorstands



Samuel Kapsch
Mitglied des Vorstands

Erklärung der gesetzlichen Vertreter.

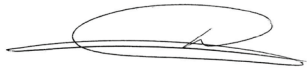
Gemäß § 124 Abs. 1 BörseG 2018.

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt, dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht, und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Wien, am 27. Juli 2026



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



Alfredo Escribá Gallego
Mitglied des Vorstands



Samuel Kapsch
Mitglied des Vorstands

Bestätigungsvermerk.

Bericht zum Konzernabschluss.

Prüfungsurteil

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der Kapsch TrafficCom AG, Wien, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der konsolidierten Gesamtergebnisrechnung, der konsolidierten Bilanz zum 31. März 2026, der konsolidierten Eigenkapitalveränderungsrechnung und der der konsolidierten Kapitalflussrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr, sowie den Erläuterungen zum Konzernabschluss (Konzernanhang), geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. März 2026 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr. 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Wesentliche Unsicherheiten in Bezug auf die Unternehmensfortführung

Wir verweisen auf Erläuterung 1.4 „Angaben zur Annahme der Unternehmensfortführung (Going Concern-Prämisse)“, in der beschrieben wird, dass die kurzfristigen Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 263.133 zum 31. März 2026 die kurzfristigen Vermögensgegenstände in Höhe von TEUR 234.280 um TEUR 28.853 überschreiten. Wie in der Erläuterung 24 „Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten“ wurden mit 31. März 2026 die vertraglich vereinbarten Finanzkennzahlen (Covenants) gebrochen, wodurch es zu einer Reklassifizierung der entsprechenden Kreditverbindlichkeiten von langfristige auf kurzfristige Verbindlichkeiten zum 31. März 2026 gekommen ist, da der Verzicht der finanzierenden Banken auf die Einhaltung der Finanzkennzahlen (Covenants) erst nach dem Bilanzstichtag im Rahmen einer Punktation zur Restrukturierung vom 26. Juli 2026 erfolgte.

Am 1. Juli 2026 wurde mit den finanzierenden Banken und den Gläubigern der Schuldscheindarlehen ein Standstill Agreement bis zum 26. Juli 2026 abgeschlossen. In weiterer Folge wurde am 26. Juli 2026 eine Punktation über die Verlängerung des Standstill Agreement und die Refinanzierung der ausstehenden Finanzverbindlichkeiten, einschließlich Schuldscheindarlehen, bis zum 31. März 2028 verbindlich vereinbart.

Mit dem Abschluss des Standstill Agreement war die Bestellung eines Sanierungsberaters zur Durchführung eines Independent Business Reviews und Erstellung eines Sanierungskonzepts verbunden. Zudem wurde ein unabhängiger Sanierungsberater beauftragt, die Durchfinanzierungsfähigkeit des Konzerns, das Nichtvorliegen von Sanierungshemmnissen und die Einhaltung von Finanzkennzahlen (Covenants) zu überwachen.

Die Fortführung des Konzerns ist von der Umsetzung der in der aktualisierten Liquiditätsplanung aus dem Restrukturierungskonzept und Independent Business Review („Restrukt-IBR“) enthaltenen Maßnahmen, d.h. insbesondere von der Erreichung der geplanten Umsatzsteigerungen und Kosteneinsparungen und dem erfolgreichen Abschluss (Closing) des Verkaufs der tolltickets GmbH, Deutschland sowie dem Erhalt zusätzlicher Avallinien für das weltweite Geschäft, die Verwertung von nicht zum Kerngeschäft zählenden Vermögenswerten sowie der Fähigkeit, auftretende Budgetabweichungen durch entsprechende Gegenmaßnahmen zu kompensieren, abhängig, damit die Finanzkennzahlen gemäß Punktation zur Restrukturierungsvereinbarung vom 26. Juli 2026 (Mindestliquidität in Höhe von MEUR 20 sowie zwei weitere noch vom Sanierungsberater vorzuschlagende Kennzahlen, die im Korridor des Restrukt-IBR vertretbar sind) eingehalten werden können bzw. die vorgesehene Kredittilgungen bedient werden können.

Wie in Erläuterung 1.4 „Angaben zur Annahme der Unternehmensfortführung (Going Concern-Prämisse)“ dargelegt, besteht eine wesentliche Unsicherheit, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Fortführung des Konzerns aufwerfen kann, wenn dieser die Maßnahmen nicht erfolgreich umsetzt oder die zusätzlich benötigte Liquidität nicht sichern kann bzw. wenn die aufschiebenden Bedingungen der Puntation der Restrukturierungsvereinbarung vom 26. Juli 2026 (insbesondere dem Erhalt einer Bestätigung des unabhängigen Sanierungsberaters über die Durchfinanzierung des Konzerns sowie Bestätigung über das Nichtvorliegen von Sanierungshindernissen) nicht erfüllt werden können. Infolgedessen wäre der Konzern möglicherweise nicht in der Lage, seine Vermögenswerte und Schulden zum 31. März 2026 im normalen Geschäftsverlauf zu realisieren oder zu tilgen, was zur Zahlungsunfähigkeit führen könnte.

Unser Prüfungsurteil ist in Hinblick auf diesen Sachverhalt nicht modifiziert.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir wie folgt strukturiert:

- Sachverhalt
- Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- Verweis auf weitergehende Informationen

1. Werthaltigkeit der Buchwerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten inklusive Firmenwerte

■ Sachverhalt

Im Konzernabschluss werden in den „Immateriellen Vermögenswerten“ Firmenwerte in Höhe von TEUR 21.727 (Vorjahr: TEUR 22.735) ausgewiesen, die im Wesentlichen mit TEUR 11.655 (Vorjahr: TEUR 11.771) der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Tolling-Americas und mit TEUR 6.538 (Vorjahr: TEUR 7.371) der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Tolling-APAC zugeordnet sind. Der Konzern führt mindestens einmal jährlich und darüber hinaus bei Vorliegen von Anhaltspunkten einen Wertminderungstest (Impairment Test nach IAS 36) durch. Darüber hinaus werden im Konzernabschluss zum 31. März 2026 sonstige immaterielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 5.080 (Vorjahr: TEUR 4.401) und Sachanlagen in Höhe von TEUR 37.157 (Vorjahr: TEUR 43.058) ausgewiesen.

Die Werthaltigkeitstests erfolgen auf Ebene der jeweiligen zahlungsgenerierenden Einheiten, welchen der Geschäfts-(Firmen)wert zugeordnet ist. Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wird ein Wertminderungsaufwand des Geschäfts-(Firmen)wertes erfasst, wenn der Buchwert des operativen Segments als zahlungsmittelgenerierende Einheit den entsprechenden erzielbaren Betrag übersteigt. Zudem wird ein Wertminderungsaufwand erfasst, soweit der Buchwert eines Vermögenswertes bzw. einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag übersteigt. Der erzielbare Betrag eines Vermögenswertes bzw. einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit ist der höhere der beiden Beträge aus Nutzungswert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten. Bei der Beurteilung, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung vorliegen, sind externe und interne Informationsquellen zu berücksichtigen. Hierbei werden auch Erwartungen in Bezug auf die zukünftige Marktentwicklung und Annahmen über die Entwicklung makroökonomischer Einflussfaktoren sowie die erwarteten Entwicklungen der Personalkosten und die Auswirkung des Klimawandels auf die Geschäftstätigkeit des Segments berücksichtigt. Der Konzern ermittelt den Nutzungswert mittels eines Discounted-Cash-Flow-Verfahrens (DCF-Methode). Neben Prognosen der zukünftigen Zahlungsströme („Free Cash Flows“) vor Steuern ist insbesondere auch der Kapitalisierungszinssatz (WACC) als stark ermessensbehaftet einzustufen. Die Diskontierung erfolgt mittels der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten der operativen Segmente bzw. der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des operativen Segments.

Sollte bei Vorliegen von Anhaltspunkten eines möglichen Wertminderungsbedarfs der Nutzungswert unterhalb der Buchwerte eines Vermögenswertes bzw. einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit liegen, ermittelt das Management den beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten des Vermögenswertes, der Gruppe von Vermögenswerten und der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, wobei ein rechnerischer Wertminderungsbedarf auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit auf die dieser zugehörigen Vermögenswerte bis maximal auf ihren jeweiligen beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten allokiert wird.

Im Geschäftsjahr 2025/26 kam es auf Basis von Wertminderungstests in der ZGE Tolling-EMEA zu Wertminderungen in Höhe von TEUR 2.056. Diese Wertminderungen bezogen sich insbesondere auf einzelne Maschinen des Sachanlagevermögens und auf immaterielle Vermögenswerte, für die kein Marktwert ermittelt werden konnte. Obwohl die rechnerische Unterdeckung des Nutzungswertes TEUR 14.957 betrug, waren für diese ZGE keine weiteren Wertminderungen zu erfassen, da die Wertuntergrenze des IAS 36.105 als beizulegender Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten (Fair Value less Costs of Disposal) zur Anwendung kam.

In der ZGE Tolling-Americas und ZGE Tolling-APAC sind Firmenwerte zugeordnet, deren Werthaltigkeit wesentlich durch die Geschäftsentwicklung in den USA bzw. in Australien bestimmt wird. Auf Basis des Wertminderungstests liegt in den ZGE Tolling-Americas und ZGE Tolling-APAC kein Wertminderungsbedarf vor, wobei die Werthaltigkeit von der Erreichung der künftig erneut profitablen Geschäftsplanung abhängt.

Die Überprüfung der Werthaltigkeit der Buchwerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten inklusive Firmenwerte erfordert wesentliche Schätzungen des Managements über die künftige Marktentwicklung und die Gewinnwahrscheinlichkeit einzelner Großaufträge im Planungszeitraum. Dies betrifft insbesondere Mauterrichtungsprojekte im Segment Tolling, in dem der Auftragseingang sehr volatil ist und die Vergabe der Projekte in der Regel auf Basis von Ausschreibungen erfolgt sowie im Segment Traffic Management (TM) die Fähigkeit, ausreichende kurzfristig kontrahierte Projekte zu generieren, um die Fixkostenbasis zu decken, was regelmäßig mit gewissen Unsicherheitsfaktoren verbunden ist. Auch die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte abzüglich Veräußerungskosten erfordert wesentliche Schätzungen des Managements. Darüber hinaus bestehen in der Bewertung erhebliche Ermessensspielräume, insbesondere in Bezug auf den Diskontierungszinssatz und die Annahmen für die ewige Rente. Für den Konzernabschluss besteht aufgrund dieser Schätzunsicherheiten das Risiko einer Überbewertung des Firmenwertes, weshalb dies als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt identifiziert wurde.

■ Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse

Wir haben die Angemessenheit der wesentlichen zukunftsbezogenen Schätzungen und wesentlichen Annahmen zur Ableitung der zukünftigen Zahlungsströme beurteilt sowie ob das herangezogene Berechnungsmodell den Anforderungen des IAS 36 entspricht. Dabei wurden teilweise interne Bewertungssachverständige einbezogen.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter Einbeziehung unserer Bewertungsspezialisten zunächst ein Verständnis über die Planungssystematik, den Planungsprozess und das Planungsmodell sowie den Werthaltigkeitstest (Identifizierung und Definition von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, Ermittlung des erzielbaren Betrages, Analyse der Werthaltigkeit, Ermittlung von Diskontierungszinssatz und Wachstumsrate sowie Berechnungsmodell) erlangt.

Wir haben nachvollzogen, ob die in der Planungsrechnung verwendeten Annahmen mit der vom Vorstand aufgestellten und vom Aufsichtsrat genehmigten Planung übereinstimmen. Wir haben die wesentlichen Treiber für die künftige Entwicklung (Umsatzwachstum, Ergebnismarge, Working-Capital-Entwicklung, Investitionsplanung) sowie die wesentlichen Risiken für mögliche Abweichungen von den Planannahmen analysiert, kritisch gewürdigt und in Gesprächen mit dem Management erörtert. Die verwendeten Parameter für die Ermittlung eines risikoadäquaten Diskontierungszinssatzes und die Annahmen in Bezug auf die langfristige Wachstumsrate wurden anhand von externen Markt- und Branchendaten überprüft sowie das Berechnungsmodell rechnerisch nachvollzogen. Darüber hinaus haben wir die vom Management erstellten Analysen zur Ermittlung der jeweiligen beizulegenden Zeitwerte der Vermögensgegenstände der ZGE Tolling-EMEA unter Einbeziehung von Bewertungsspezialisten gewürdigt und mit den jeweiligen Buchwerten verglichen. Weiters haben wir die Angemessenheit der Angaben im Anhang zum Wertminderungstest beurteilt. Dies umfasste insbesondere auch die Beurteilung und Nachrechnung der Sensitivitätsanalysen, die zur Risikobeurteilung möglicher Abweichungen von Umsatz- und Ergebnisannahmen sowie von den verwendeten Diskontierungszinssätzen und Wachstumsraten ermittelt wurden.

Das von der Gesellschaft eingesetzte Bewertungsmodell ist geeignet, um einen IFRS-konformen Werthaltigkeitstest (Impairment Test nach IAS 36) durchzuführen. Die der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen und Bewertungsparameter sind vertretbar. Die von IAS 36 geforderten Anhangangaben sind vollständig.

■ Verweis auf weitergehende Informationen

Weitergehende Informationen zu diesem besonders wichtigen Prüfungssachverhalten finden sich im Konzernhang unter Erläuterung 12 „Sachanlagen“, 13 „Immaterielle Vermögenswerte“ und Erläuterung 35.6.1 „Firmenwerte“ unter Abschnitt 35 „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“.

2. Schätzungen und Annahmen in der Ertragsrealisierung bei der Bilanzierung von Errichtungsprojekten

■ Sachverhalt

Ein signifikanter Teil der im Geschäftsjahr ausgewiesenen Umsatzerlöse und Ergebnisbeiträge des Konzerns stammt aus der Errichtung von Mautsystemen (Maut) und der Errichtung von Systemen zur Steuerung des Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens (Verkehrsmanagement).

Im Geschäftsjahr 2025/26 wurden von den Gesamtumsatzerlösen in Höhe von TEUR 430.569 (Vorjahr: TEUR 530.316) Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 158.226 (Vorjahr: TEUR 161.448) aus der Errichtung von Maut- und Verkehrsmanagement-Systemen erzielt. Die lang- und kurzfristigen Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen zum 31. März 2026 belaufen sich auf TEUR 46.082 (Vorjahr: TEUR 73.884) und die lang- und kurzfristigen Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen auf TEUR 42.055 (Vorjahr: TEUR 52.315). Weiters wurden Drohverlustrückstellungen in Höhe von TEUR 5.864 (Vorjahr: TEUR 15.513) gebildet, um für erwartete künftige Verluste aus der weiteren Projektabwicklung vorzusorgen.

Bei der Bilanzierung von Errichtungsprojekten realisiert der Konzern Umsätze nach IFRS 15 auf Basis des Fertigstellungsgrads, der aus dem Verhältnis der bereits angefallenen Kosten zu den geschätzten Gesamtkosten für den jeweiligen Auftrag ermittelt wird. Dies erfordert eine laufende Einschätzung und Aktualisierung der aus den Aufträgen resultierenden Kosten sowie der Risiken aus der Projektabwicklung, die sich aus technischen Problemen, Verzögerungen oder Problemen mit Sublieferanten oder sonstigen externen Rahmenbedingungen ergeben können und die Marge des Auftrags beeinflussen. Weiters können aus diesen Projekten auch Schadenersatz- oder Vertragsstrafen resultieren, die bei der Projektbewertung zu berücksichtigen sind und eine Risikoeinschätzung erfordern. Bei einzelnen Verträgen ist im Transaktionspreis auch eine variable Gegenleistung vereinbart, die ebenfalls zu Schätzungen führt. Bei einer Vielzahl an Aufträgen des Konzerns handelt es sich regelmäßig um technisch komplexe Einzelaufträge, denen jeweils spezifische Auftragsbedingungen zugrunde liegen und die daher in Bezug auf Umsatzrealisierung und Projektrisiken einzeln zu würdigen sind.

Aufgrund der wesentlichen Auswirkungen der Projekte, insbesondere während der Errichtungsphase, auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und der erheblichen Schätzungen, die mit der Bilanzierung dieser Aufträge verbunden sind, resultiert das Risiko, dass der Umsatz aus den Errichtungsprojekten und darauf folgend das Konzernergebnis und die projektbezogenen Bilanzposten wesentlich falsch dargestellt sind, weshalb dies als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt identifiziert wurde.

■ Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse

Im Rahmen unseres risikobasierten Prüfungsansatzes haben wir ein Verständnis über den Umsatzprozess und die internen Kontrollen erlangt und die Wirksamkeit ausgewählter interner Schlüsselkontrollen überprüft. Dies betraf vor allem interne automatische und manuelle Kontrollen in Zusammenhang mit der Freigabe der Auftragskalkulation beim Abschluss neuer Verträge sowie der Freigabe der laufenden Nachkalkulation. Wir haben die Kontrollen betreffend des konzernweit zur Umsatzrealisierung nach IFRS 15 verwendeten IT-Systems „Revenue Engine“ geprüft. Die korrekte Berechnung der Umsätze auf Basis des Fertigstellungsgrads haben wir anhand von Stichproben nachvollzogen. Wir nahmen für ausgewählte Stichproben Einsicht in Projektanträge, Kundenverträge, Aufsichtsratsprotokolle, das Projektbudgetierungstool sowie Detailkostenaufstellungen und haben Gespräche mit den Projektmanagern und dem Management zum Projektverlauf, Projektrisiken und den Planungsannahmen geführt. Bei der Beurteilung der Angemessenheit der Schätzungen lag ein besonderer Fokus auf der Überprüfung der regelmäßigen Aktualisierung der Planannahmen, insbesondere für die Planauftragskosten bis zur Fertigstellung und die Planmarge des Projekts. Dabei haben wir sowohl für die tatsächlichen als auch die geplanten Umsatzerlöse die Bestellungen bzw. die Verträge angefordert und abgeglichen. Wir haben die Angemessenheit der Angaben zu Schätzungsunsicherheiten überprüft und die Berechnung der Sensitivitätsangaben bei einer Änderung der absoluten Planmarge (Deckungsbeitrag) der Projekte um 10 % nachvollzogen.

Die angewendeten Bewertungsverfahren und die zugrunde liegenden Annahmen zur Umsatzrealisierung von Errichtungsprojekten sind vertretbar. Die von IFRS 15 geforderten Anhangangaben sind vollständig.

■ Verweis auf weitergehende Informationen

Die Angaben des Konzerns zur Ertragsrealisierung finden sich in der Erläuterung 1.5.1 „Erlösrealisierung bei Auftragsfertigung“, Erläuterung 2 „Segmentinformation“, in den Erläuterungen 20 „Vertragsvermögenswerte und

Vertragsverbindlichkeiten“, 27 „Rückstellungen“ sowie in der Erläuterung 35.3 „Ertragsrealisierung“ unter Abschnitt 35 „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“.

3. Ansatz latenter Steueransprüche.

■ Sachverhalt

Im Konzernabschluss werden latente Steueransprüche in Höhe von TEUR 47.412 (Vorjahr: TEUR 53.359) ausgewiesen, die im Wesentlichen mit TEUR 44.390 (Vorjahr: TEUR 44.872) auf steuerliche Verlustvorträge, entfallen. Der Konzern setzt latente Steueransprüche bis zu jenem Ausmaß an, zu dem es wahrscheinlich ist, dass zukünftige zu versteuernde Gewinne vorhanden sind, gegen die die temporären Differenzen sowie nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge verwendet werden können. Bei einer Verlusthistorie werden latente Steueransprüche auf Verlustvorträge nur aktiviert, soweit überzeugende substantielle Hinweise vorliegen, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis unter Berücksichtigung von potentieller zeitlicher Befristung der Nutzung solcher Verlustvorträge in Zukunft zur Verfügung stehen wird. Der Planungshorizont hierzu beträgt sechs Jahre.

Die Überprüfung des Ansatzes der latenten Steuern erfordert wesentliche Schätzungen des Managements über die künftige Markt- und Geschäftsentwicklung und die Gewinnwahrscheinlichkeit einzelner Großaufträge im Planungszeitraum, was regelmäßig mit gewissen Unsicherheitsfaktoren verbunden ist. Für den Konzernabschluss besteht aufgrund dieser Schätzungsunsicherheiten das Risiko eines überhöhten Ansatzes der latenten Steueransprüche, weshalb dies als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt identifiziert wurde.

■ Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse

Wir haben nachvollzogen, ob die in der Planungsrechnung verwendeten Annahmen mit der vom Vorstand aufgestellten und vom Aufsichtsrat genehmigten Mehrjahresplanung übereinstimmen und die wesentlichen Treiber für die künftige Entwicklung (Umsatzwachstum, Ergebnismarge, Investitionsplanung) analysiert und kritisch gewürdigt. Weiters haben wir die Anpassungen auf das steuerliche Planergebnis, das auch künftige positive Einmaleffekte mit substantiellen Hinweisen berücksichtigt analysiert und kritisch gewürdigt. Das Berechnungsmodell wurde rechnerisch nachvollzogen und die herangezogenen Steuersätze wurden mit externen Quellen abgeglichen. Soweit eine Verlusthistorie vorliegt, wurde insbesondere evaluiert, ob überzeugende substantielle Hinweise dafür vorliegen, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung stehen wird, gegen das die ungenutzten steuerlichen Verluste verwendet werden können. Weiters haben wir die Angemessenheit der Angaben im Anhang zu den latenten Steueransprüchen beurteilt. Dies umfasste insbesondere auch die Sensitivitätsanalysen, die zur Risikobeurteilung möglicher Abweichungen der Ergebnisannahmen ermittelt wurden.

Das von der Gesellschaft eingesetzte Modell ist geeignet, um latente Steueransprüche in Übereinstimmung mit IAS 12 anzusetzen. Die der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen sind vertretbar. Die von IAS 12 geforderten Anhangangaben sind vollständig.

■ Verweis auf weitergehende Informationen

Die Angaben des Konzerns zu latenten Steuern finden sich in Erläuterung 1.5.3. „Ansatz latenter Steueransprüche“, Erläuterung 10 „Ertragsteuern“, Erläuterung 17 „Latente Steueransprüche/-schulden“ und Erläuterung 35.16 „Laufende und latente Steuern“ unter Abschnitt 35 „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“.

4. Einhaltung der Financial Covenants gemäß Finanzierungsvereinbarung, Standstill Agreement und Puktation zur Restrukturierungsvereinbarung

■ Sachverhalt

Die nachteilige Geschäftsentwicklung im Geschäftsjahr 2025/26 hat dazu geführt, dass zum Bilanzstichtag 31. März 2026 die Gesellschaft die in der Finanzierungsvereinbarung vereinbarten Finanzkennzahlen (Covenants) nicht eingehalten hat (Eigenkapitalquote unter 22,5 %; Verhältnis Nettoverschuldung zu EBITDA über 3,75). Da bis zum Bilanzstichtag kein Verzicht der finanzierenden Banken auf die Einhaltung der Finanzkennzahlen (Covenants) vorlag, wurden die betroffenen Finanzverbindlichkeiten in voller Höhe als kurzfristige Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Zur Stabilisierung der Situation der Gesellschaft wurde am 1. Juli 2026 mit den finanzierenden Banken und Gläubigern des Schuldscheindarlehens ein Standstill Agreement abgeschlossen. Durch dieses wurden sämtliche fälligen und fällig werdenden Forderungen aus den Finanzierungsverträgen (Tilgungen, nicht jedoch Zinszahlungen, Kosten und Gebühren) bis zum 26. Juli 2026 gestundet. Dies betrifft ausstehende Finanzverbindlichkeiten zum Bilanzstichtag 31. März 2026 in Höhe von MEUR 99,2 (davon Schuldscheindarlehen: MEUR 8,7). Mit Puktation vom 26. Juli

2026 und Beschluss der finanzierenden Finanzinstitute wurde das Standstill Agreement bis zum 30. September 2026 verlängert.

Weiters hat der Vorstand am 26. Juli 2026 mit den finanzierenden Kreditinstituten und Schuldscheindarlehensgläubigern eine Puktation zur Restrukturierungsvereinbarung unterzeichnet, die im Wesentlichen folgende Regelungen vorsieht:

- Fortsetzung und Verlängerung des Standstill Agreement bis zum 31. März 2028
- Aussetzung der Finanzkennzahlen (Covenants) für die Dauer der Restrukturierungsvereinbarung bzw. Verzicht auf Geltendmachung bestehender oder bis zum Abschluss der Restrukturierungsvereinbarung eingetretener Nichteinhaltung von Financial Covenants (Waiver)
- Umsetzung von operativen Restrukturierungsmaßnahmen nach Maßgabe eines Restrukturierungskonzeptes durch Begleitung eines Sanierungsberaters („Restrukt-IBR“) und Überwachung durch einen unabhängigen Sanierungsberater
- Financial Covenants (Mindestliquidität in Höhe von MEUR 20 sowie zwei weitere noch vom Sanierungsberater vorzuschlagende Kennzahlen, die im Korridor des Restrukt-IBR vertretbar sind); und
- Diese Puktation ist verbindlich im Sinn des § 885 ABGB aber aufschiebend bedingt durch (i) Vorlage des finalen Restrukturierungskonzeptes, (ii) Vorlage des finalen Restrukt-IBR und jeweils erforderlicher Fortbestehensprognosen, sofern sich die Notwendigkeit der Erstellung von Fortbestehensprognosen aus dem Restrukt-IBR ergibt, (iii) Vorlage einer Bestätigung der Durchfinanzierung und über das Nichtvorliegen von Sanierungshindernissen, (iv) Nachweis der aufrechten Beauftragung des Sanierungsberaters und des Unabhängigen Sanierungsberaters, (v) Bestellung und Bestand der Sicherheiten, (vi) Bestätigung OeKB, (vii) Bezahlung der Honorare von Banken- und Rechtsberatern

Aufgrund der wesentlichen Auswirkungen dieser Vereinbarungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie auf die Annahme der Unternehmensfortführung (Going Concern) des Konzerns haben wir diesen Sachverhalt als besonders wichtigen Prüfungssachverhalt (Key Audit Matter) identifiziert.

■ Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse

Wir haben die bilanzielle Abbildung der Nichteinhaltung der Finanzkennzahlen auf ihre Übereinstimmung mit den Vorgaben des IFRS 9 gewürdigt, insbesondere im Hinblick auf den Ausweis der betroffenen Finanzverbindlichkeiten als kurzfristige Verbindlichkeiten. Wir haben die hieraus resultierenden Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie auf die Annahme der Unternehmensfortführung der Gesellschaft bzw. des Konzerns beurteilt und in diesem Zusammenhang die integrierte Unternehmensplanung, sowie den vom Management und Sanierungsberater erstellten Restrukturierungskonzept und Independent Business Review („Restrukt-IBR“) als Grundlage der Going-Concern-Einschätzung unter Einbeziehung von internen Restrukturierungsspezialisten gewürdigt. Darüber hinaus haben wir gewürdigt, ob der Eintritt der aufschiebenden Bedingungen zur Puktation der Restrukturierungsvereinbarung hinreichend wahrscheinlich ist bzw. ob diese verbindlich ist.

Wir haben die durch den Vorstand im Konzernabschluss vorgenommenen Angaben zu den Finanzkennzahlen, zur Refinanzierung sowie zur Unternehmensfortführung auf ihre Angemessenheit und Vollständigkeit hin beurteilt. Außerdem haben wir die Bedingungen der Puktation zur Restrukturierungsvereinbarung durchgesehen und im Hinblick auf die (zukünftige) Einhaltung der darin festgelegten Anforderungen durch die Gesellschaft – einschließlich der neu vereinbarten Finanzkennzahlen, Fristen und Verpflichtungen – gewürdigt.

Mit der Puktation zur Restrukturierungsvereinbarung vom 26. Juli 2026 ist die Bilanzierung unter der Annahme der Fortführung des Konzerns angemessen, auch wenn eine wesentliche Unsicherheit zur Fortführung des Konzerns wie im Erläuterung 1.4 „Angaben zur Annahme der Unternehmensfortführung (Going Concern-Prämisse)“ erläutert, besteht. Der Ausweis der Finanzverbindlichkeiten und die entsprechenden Anhangsangaben sind sachgerecht.

■ Verweis auf weitergehende Informationen

Wir verweisen auf die Angaben des Konzerns zur Einhaltung der Financial Covenants bzw. zu den Finanzierungsvereinbarungen finden sich in Erläuterung 1.4 „Angaben zur Annahme der Unternehmensfortführung (Going Concern-Prämisse)“, Erläuterung 24. „Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten“, Erläuterung 33.3 „Liquiditätsrisiko“, Erläuterung 34. „Kapitalmanagement“ unter Erläuterung 35 „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ sowie in Erläuterung 37 „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir geben dazu keine Art der Zusicherung.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf der Grundlage der von uns zu den vor dem Datum dieses Bestätigungsvermerks erlangten sonstigen Informationen durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- Wir gewinnen ein Verständnis von den für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollen, um Prüfungs-

handlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns abzugeben.

- Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- Wir planen die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns zu erlangen als Grundlage für die Bildung eines Prüfungsurteils zum Konzernabschluss. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in den internen Kontrollen, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – auf vorgenommene Handlungen zur Beseitigung von Gefährdungen oder angewandte Schutzmaßnahmen auswirken.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde. Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält zutreffende Angaben nach § 243a UGB und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

Ergänzung

Hinsichtlich der wesentlichen Unsicherheit in Bezug auf die Unternehmensfortführung verweisen wir auf den Abschnitt „1 Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage“ des Konzernlageberichtes, der die Analyse der Lage des Konzerns beschreibt. Weiters verweisen wir auf den Abschnitt „2 Voraussichtliche Entwicklung und Risiken“, der auf die voraussichtliche Entwicklung des Konzerns und die Ausführungen zum Liquiditätsrisiko und zum Risiko der Unternehmensfortführung im Konzernlagebericht eingeht.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 der EU-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 3. September 2025 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 31. Oktober 2025 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2006 Konzernabschlussprüfer.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt „Bericht zum Konzernabschluss“ mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs. 1 der EU-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Frédéric Vilain.

Wien

27. Juli 2026

PwC Wirtschaftsprüfung GmbH

Frédéric Vilain e.h.

Wirtschaftsprüfer

Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs. 2 UGB zu beachten.

Zusicherungsvermerk des unabhängigen Prüfers.

Wir haben eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der im Konzernlagebericht im Abschnitt „Nachhaltigkeitserklärung“ enthaltenen konsolidierten Nachhaltigkeitsberichterstattung der Kapsch TrafficCom AG, Wien, für das am 31. März 2026 endende Geschäftsjahr durchgeführt.

Zusammenfassende Beurteilung auf Basis einer Prüfung mit begrenzter Zusicherung

Auf der Grundlage unserer durchgeführten Prüfungshandlungen und der von uns erlangten Nachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass die im Konzernlagebericht im Abschnitt „Nachhaltigkeitserklärung“ enthaltene konsolidierte Nachhaltigkeitsberichterstattung nicht in allen wesentlichen Belangen mit den Anforderungen des Artikel 29a der Richtlinie 2013/34/EU übereinstimmt, einschließlich:

- der Übereinstimmung mit den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (in der Folge ESRS), inklusive der Durchführung des Verfahrens zur Ermittlung von Informationen, über die nach den ESRS zu berichten ist (in der Folge „Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse“), und dessen Darstellung in der Angabe „Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-1)“, und
- der Einhaltung der Anforderungen an die Berichterstattung gemäß Artikel 8 der Taxonomieverordnung (EU) 2020/852 (in der Folge EU-Taxonomie-VO).

Grundlage für die zusammenfassende Beurteilung

Wir haben unsere Prüfung mit begrenzter Sicherheit unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen und der österreichischen berufsüblichen Grundsätze zu sonstigen Prüfungen und ergänzender Stellungnahmen durchgeführt. Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, so dass dementsprechend eine geringere Prüfungssicherheit gewonnen wird.

Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Prüfers der konsolidierten Nachhaltigkeitsberichterstattung“ unseres Zusicherungsvermerks weitergehend beschrieben.

Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Unser Prüfungsbetrieb unterliegt den Bestimmungen der KSW-PRL 2022, die im Wesentlichen den Anforderungen gemäß ISQM 1 entspricht, und wendet ein umfassendes Qualitätsmanagementsystem an, einschließlich dokumentierter Richtlinien und Verfahren zur Einhaltung ethischer Anforderungen, professioneller Standards sowie geltender gesetzlicher und regulatorischer Anforderungen.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Zusicherungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere zusammenfassende Beurteilung zu diesem Datum zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht sowie im Jahresfinanzbericht und Konzernbericht, ausgenommen die „Nachhaltigkeitserklärung“ und unseren Zusicherungsvermerk.

Unsere zusammenfassende Beurteilung über die im Konzernlagebericht im Abschnitt „Nachhaltigkeitserklärung“ aufgenommene konsolidierte Nachhaltigkeitsberichterstattung erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir geben dazu keine Art der Zusicherung.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung der im Konzernlagebericht im Abschnitt „Nachhaltigkeitserklärung“ aufgenommenen konsolidierten Nachhaltigkeitsberichterstattung haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen

Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob sie wesentliche Unstimmigkeiten zur im Konzernlagebericht im Abschnitt „Nachhaltigkeitserklärung“ aufgenommenen Nachhaltigkeitsberichterstattung oder zu unseren bei der Prüfung mit begrenzter Sicherheit erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen. Falls wir auf der Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter sind für die Aufstellung der Nachhaltigkeitserklärung einschließlich der Entwicklung und Durchführung des Verfahrens zur Wesentlichkeitsanalyse gemäß den geltenden Anforderungen und Standards verantwortlich. Diese Verantwortlichkeit umfasst

- die Identifizierung der tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen sowie der Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten und die Beurteilung der Wesentlichkeit dieser Auswirkungen, Risiken und Chancen,
- die Aufstellung der im Konzernlagebericht im Abschnitt „Nachhaltigkeitserklärung“ enthaltenen Nachhaltigkeitsberichterstattung unter Einhaltung der Anforderungen des Artikel 29a der Richtlinie 2013/34/EU, einschließlich der Übereinstimmung mit den ESRS,
- die Aufnahme von Angaben in die Nachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit der EU-Taxonomie-VO sowie
- die Gestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung interner Kontrollen, die die gesetzlichen Vertreter als relevant erachten, um die Aufstellung einer im Konzernlagebericht im Abschnitt „Nachhaltigkeitserklärung“ enthaltenen Nachhaltigkeitsberichterstattung, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und die Durchführung des Verfahrens zur Wesentlichkeitsanalyse in Übereinstimmung mit den Anforderungen der ESRS zu ermöglichen.

Diese Verantwortlichkeit umfasst weiters die Auswahl und Anwendung geeigneter Methoden zur Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind.

Inhärente Beschränkungen bei der Aufstellung der Nachhaltigkeitserklärung

Die Berichterstattung über Nachhaltigkeitsaspekte in Übereinstimmung mit den ESRS erfordert die Verwendung von Informationen aus der Wertschöpfungskette des Konzerns, die nur beschränkt zugänglich sind. Die gesetzlichen Vertreter müssen deshalb im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse und zur Ermittlung von Parametern, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung offengelegt werden, auf Daten und Informationen Dritter zurückgreifen sowie Annahmen und Schätzungen treffen. Solche Parameter sind daher – wie im Abschnitt „Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen (BP-2)“ im Unterabschnitt „Schätzungen“ beschrieben – mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.

Bei der Berichterstattung über zukunftsgerichtete Informationen ist die Gesellschaft verpflichtet, diese zukunftsgerichteten Informationen auf der Grundlage offengelegter Annahmen über Ereignisse, die in der Zukunft eintreten könnten, sowie möglicher zukünftiger Maßnahmen des Konzerns zu erstellen. Wahrscheinlich wird es zu Abweichungen kommen, da erwartete Ereignisse häufig nicht wie angenommen eintreten.

Bei der Festlegung der Angaben gemäß der EU-Taxonomie-VO sind die gesetzlichen Vertreter verpflichtet, unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Unbestimmte Rechtsbegriffe können, auch hinsichtlich der Rechtskonformität ihrer Auslegung, unterschiedlich ausgelegt werden und unterliegen dementsprechend Unsicherheiten.

Bei der Berichterstattung über Treibhausgasemissionen spielt die wissenschaftliche Grundlage eine entscheidende Rolle. Dies kann jedoch auch zu Herausforderungen führen, insbesondere wenn es um die Bestimmung von Emissionsfaktoren geht, vor allem wenn diese Faktoren erforderlich sind, um die Emissionen verschiedener Gase zu kombinieren und in einer einheitlichen Maßeinheit, wie z. B. CO₂-Äquivalenten, auszudrücken. Unvollständige wissenschaftliche Erkenntnisse können daher zu Unsicherheiten in der Berichterstattung führen.

Verantwortlichkeiten des Prüfers der konsolidierten Nachhaltigkeitsberichterstattung

Unsere Aufgabe ist die Planung und Durchführung einer Prüfung, um begrenzte Sicherheit darüber zu erlangen, ob die im Konzernlagebericht im Abschnitt „Nachhaltigkeitserklärung“ enthaltene konsolidierte Nachhaltigkeitsberichterstattung einschließlich des darin dargestellten Verfahrens zur Wesentlichkeitsanalyse und der Berichterstattung nach der EU-Taxonomie-VO frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, und darüber einen Vermerk zu erstellen, der unsere zusammenfassende Beurteilung enthält. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf Grundlage der Nachhaltigkeitserklärung getroffenen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Während der gesamten Prüfung mit begrenzter Sicherheit üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Zu unseren Verantwortlichkeiten gehören:

- die Durchführung von risikobezogenen Prüfungshandlungen einschließlich der Erlangung eines Verständnisses der internen Kontrollen, die für den Auftrag relevant sind, um Darstellungen zu identifizieren, bei denen es wahrscheinlich zu wesentlichen falschen Angaben kommt, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, jedoch nicht mit dem Ziel, eine zusammenfassende Beurteilung über die Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns abzugeben, und
- die Entwicklung und Durchführung von Prüfungshandlungen bezogen auf Angaben in der Nachhaltigkeitsberichterstattung, bei denen wesentliche falsche Darstellungen wahrscheinlich sind.

Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

Zusammenfassung der durchgeführten Arbeiten

Eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit erfordert die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die im Konzernlagebericht im Abschnitt „Nachhaltigkeitserklärung“ enthaltene Nachhaltigkeitsberichterstattung. Die Art, der Zeitpunkt und der Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen hängen von pflichtgemäßem Ermessen ab, einschließlich der Identifizierung von Angaben in der Nachhaltigkeitserklärung, bei denen wesentliche falsche Darstellungen wahrscheinlich sind, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtum.

Bei der Durchführung unserer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf die im Konzernlagebericht im Abschnitt „Nachhaltigkeitserklärung“ enthaltene Nachhaltigkeitsberichterstattung gehen wir wie folgt vor:

- Wir erlangen ein Verständnis über das Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse, insbesondere durch:
 - Befragungen, um die Quellen der von den gesetzlichen Vertretern verwendeten Informationen zu verstehen; und
 - die Durchsicht der internen Dokumentation des Prozesses; und
- Wir beurteilen, ob aufgrund der aus unseren Prüfungshandlungen gewonnenen Nachweise das Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse mit den Anforderungen der ESRS und mit der Darstellung des Prozesses in der Angabe „Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-1)“ übereinstimmt.
- Wir beurteilen, ob alle durch das Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse ermittelten relevanten Informationen in die Nachhaltigkeitserklärung aufgenommen wurden.
- Wir gewinnen ein Verständnis von den Verfahren der Gesellschaft, die für die Aufstellung der Nachhaltigkeitserklärung relevant sind.
- Wir beurteilen, ob die Struktur und die Darstellung der in der Nachhaltigkeitserklärung enthaltenen konsolidierten Nachhaltigkeitsberichterstattung im Einklang mit den ESRS stehen.
- Hinsichtlich der Verknüpfungen mit anderen Teilen der Unternehmensberichterstattung und damit verbundenen Informationen gleichen wir ausgewählte Angaben in der Nachhaltigkeitserklärung mit den entsprechenden Angaben im Konzernabschluss und den übrigen Abschnitten des Konzernlageberichts ab. Zudem beurteilen wir, ob Informationen, die gemäß ESRS 1.119 mittels Verweis in die Nachhaltigkeitserklärung aufgenommen wurden, den Anforderungen der ESRS entsprechen.

- Wir führen Befragungen des relevanten Personals und analytische Prüfungshandlungen zu ausgewählten Angaben in der Nachhaltigkeitserklärung durch.
- Wir führen stichprobenartige ergebnisorientierte Prüfungshandlungen zu ausgewählten Angaben in der Nachhaltigkeitserklärung durch.
- Wir erlangen Nachweise über die dargestellten Methoden zur Entwicklung von Schätzungen und zukunftsgerichteten Informationen.
- Wir erlangen ein Verständnis des Verfahrens zur Identifizierung taxonomiefähiger und taxonomiekonformer Wirtschaftsaktivitäten und zur Erstellung der entsprechenden Angaben in der Nachhaltigkeitserklärung.

Haftungsbeschränkung

Bei der Prüfung der Nachhaltigkeitserklärung mit begrenzter Sicherheit handelt es sich um eine freiwillige Prüfung. Vereinbarungsgemäß ist im Haftungsfall ein allfälliges Mitverschulden der geprüften Gesellschaft, ihrer gesetzlichen Vertreter und Erfüllungsgehilfen zu berücksichtigen. Da unser Bericht ausschließlich im Auftrag und im Interesse der Gesellschaft erstellt wird, bildet er keine Grundlage für ein allfälliges Vertrauen dritter Personen auf seinen Inhalt. Ansprüche dritter Personen können daher daraus nicht abgeleitet werden.

Diesen Zusicherungsvermerk erstatten wir auf Grundlage des mit dem Auftraggeber geschlossenen Prüfungsvertrags, dem auch mit Wirkung gegenüber Dritten die beigelegten Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe (AAB 2018) zugrunde liegen.

Abweichend von Punkt 7. Abs. 2 der AAB 2018 ist unsere Haftung für grobe Fahrlässigkeit gegenüber der Gesellschaft entsprechend den Größenmerkmalen der Gesellschaft unter Zugrundelegung der Größenklassen des § 221 UGB (a.F.) in Anwendung des der Größenklasse der Gesellschaft entsprechenden Haftungshöchstbetrages des § 275 Abs. 2 UGB (a.F.) mit dessen Hälfte auf EUR 4 Mio. begrenzt.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Frédéric Vilain.

Wien
27. Juli 2026

PwC Wirtschaftsprüfung GmbH

Frédéric Vilain e.h.
Wirtschaftsprüfer

Die Veröffentlichung oder Weitergabe der im Konzernlagebericht im Abschnitt „Nachhaltigkeitserklärung“ enthaltenen Nachhaltigkeitsberichterstattung mit unserem Zusicherungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Zusicherungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf die deutschsprachige und vollständige Nachhaltigkeitserklärung. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs. 2 UGB (a.F.) sinngemäß zu beachten.

Glossar.

Americas	Region: Nord-, Mittel- und Südamerika.
APAC	Region: Asien-Pazifik (EN: Asia-PACific).
C-ITS	Kooperatives Intelligentes Verkehrssystem (EN: Cooperative Intelligent Transport System). Durch die Vernetzung verschiedener Elemente der Verkehrsinfrastruktur können relevante Informationen schnell und direkt zwischen Fahrzeugen, Straßeninfrastruktur und Straßenbetreibern ausgetauscht werden. Die C-ITS-Technologie kann daher einen substanziellen Beitrag zur Straßensicherheit und zur Verhinderung von Staus leisten.
EBIT	Operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern, Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EN: Earnings Before Interest and Taxes).
EBITDA	Operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EN: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization).
EMEA	Region: Europa, Naher Osten, Afrika (EN: Europe, Middle East, Africa).
ERM	Unternehmensweites Risikomanagement (EN: Enterprise Risk Management).
ESG	Umwelt, Soziales und Governance (EN: Environment, Social and Governance). Die Abkürzung bezeichnet die Berücksichtigung nachhaltiger und ethischer Themen in der Unternehmensführung.
ESRS	Standards der Europäischen Kommission zur Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß Corporate Sustainability Reporting Directive (EN: European Sustainability Reporting Standards).
IFRS	Internationale Rechnungslegungsvorschriften für Unternehmen, die vom IASB herausgegeben werden (EN: International Financial Reporting Standards).
IKS	Internes Kontrollsystem.
IROs	Auswirkungen, Risiken und Chancen (EN: Impacts, Risks and Opportunities).
ITS	Intelligente Verkehrssysteme (EN: Intelligent Transportation Systems).
Maut /Tolling	Berichtssegment von Kapsch TrafficCom. Dieses Segment umfasst die Errichtung sowie den technischen und kommerziellen Betrieb von Mautsystemen, EN: Tolling.
OBU	Elektronisches Gerät im Fahrzeug (EN: On-Board Unit).
PP	Prozentpunkt(e).
UGB	Österreichisches Unternehmensgesetzbuch.
Verkehrsmanagement (VM) / Traffic Management (TM)	Berichtssegment von Kapsch TrafficCom. In diesem Segment werden primär die Errichtung und der Betrieb von Systemen und Lösungen zur Steuerung des Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens erfasst, EN: Traffic Management (abgekürzt: TM).
ZGE	Zahlungsmittelgenerierende Einheit.

Finanzkalender.

26. August 2026	Ergebnis Q1 2026/27
30. August 2026	Nachweisstichtag: Hauptversammlung
9. September 2026	Hauptversammlung
25. November 2026	Ergebnis H1 2026/27
24. Februar 2027	Ergebnis Q1–Q3 2026/27

Kontakt für Investoren.

Investor Relations Officer	Doris Gstatter
ESG Officer	Teresa Hartlieb
Aktionärstelefon	+43 50 811 1122
E-Mail	IR.kapschtraffic@kapsch.net
Website	www.kapsch.net

Haftungsausschluss.

Bestimmte Aussagen in diesem Bericht sind zukunftsgerichtet. Sie enthalten die Worte „glauben“, „beabsichtigen“, „erwarten“, „planen“, „annehmen“ und Begriffe ähnlicher Bedeutung. Zukunftsgerichtete Aussagen spiegeln die Ansichten und Erwartungen des Unternehmens wider. Die tatsächlichen Ereignisse können aufgrund einer Reihe von Faktoren wesentlich von der erwarteten Entwicklung abweichen. Die Leserin/Der Leser sollte daher nicht übermäßig auf diese zukunftsgerichteten Aussagen vertrauen. Kapsch TrafficCom ist nicht verpflichtet, das Ergebnis allfälliger Berichtigungen der hierin enthaltenen zukunftsgerichteten Aussagen zu veröffentlichen, außer dies ist nach geltendem Recht erforderlich.

Dieser Bericht wurde mit größtmöglicher Sorgfalt und unter gewissenhafter Prüfung sämtlicher Daten erstellt. Satz- und Druckfehler können dennoch nicht ausgeschlossen werden. Bei der Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben können Rundungsdifferenzen auftreten.

Bei Personenbezeichnungen achten die Autor*innen darauf, möglichst durchgängig die männliche und die weibliche Form zu verwenden (zum Beispiel Mitarbeiter*innen). Aus Gründen der Lesbarkeit wird vereinzelt nur die männliche Form angeführt. Es sind aber stets Personen aller Geschlechtskategorien gemeint.

Dieser Bericht stellt keine Empfehlung oder Einladung dar, Wertpapiere von Kapsch TrafficCom zu kaufen oder zu verkaufen.

Impressum.

Medieninhaber und Hersteller: Kapsch TrafficCom AG
Verlags- und Herstellungsort: Wien, Österreich
Redaktionsschluss: 27. Juli 2026

Kapsch TrafficCom

Kapsch TrafficCom ist ein weltweit anerkannter Anbieter von Verkehrslösungen für nachhaltige Mobilität, mit Projekterfolgen in mehr als 50 Ländern. Innovative Lösungen in den Bereichen Maut und Verkehrsmanagement tragen zu einer gesünderen Welt ohne Staus bei.

Mit One-Stop-Shop-Lösungen deckt das Unternehmen die gesamte Wertschöpfungskette der Kunden ab, von Komponenten über Design bis zu der Implementierung und dem Betrieb von Systemen.

Kapsch TrafficCom, mit Hauptsitz in Wien, verfügt über Tochtergesellschaften und Niederlassungen in mehr als 25 Ländern und notiert im Segment Prime Market der Wiener Börse (Symbol: KTCG). Im Geschäftsjahr 2025/26 erwirtschafteten rund 2.700 Mitarbeiter*innen einen Umsatz von EUR 431 Mio.

>>> www.kapsch.net