DE

kapsch >>>
challenging limits

Kapsch TrafficCom

Konzernbericht 2024/25

per 31. März 2025.

Konzernlagebericht und Konzernabschluss 2024/25.

Inhaltsverzeichnis.

Ausgewählte Kennzahlen. 2
Kapsch TrafficCom 2024/25. 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 2025/26. 24
2.2 Risikobericht. 25
2.3 Internes Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess. 31

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. 70
4.3 Sozialinformationen. 108
4.4 Governance-Informationen. 137

KONZERNABSCHLUSS. 146
Hauptabschlussbestandteile. 146
Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung. 146
Konsolidierte Bilanz. 147
Konsolidierte Eigenkapitalveränderungsrechnung. 148
Konsolidierte Kapitalflussrechnung. 149

Erläuterungen zum Konzernabschluss. 150

ERKLÄRUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER. 227

BESTÄTIGUNGSVERMERK. 228

ZUSICHERUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN PRÜFERS. 235

Glossar. 239
Finanzkalender, Kontakt für Investoren. 240

Ausgewählte Kennzahlen.

2024/25, 2023/24 und 2022/23: bezieht sich auf das jeweilige Geschäftsjahr (1. April bis 31. März)
PP: Prozentpunkte
Wenn nicht anders angegeben, alle Werte in EUR Mio.

Ertragskennzahlen	**2022/23**	**2023/24**	**2024/25**	**+/-**
Umsatz	553,4	538,8	530,3	-1,6 %
Anteil Segment Maut	72,9 %	70,2 %	74,1 %	3,9 PP
Anteil Segment Verkehrsmanagement	27,1 %	29,8 %	25,9 %	-3,9 PP
EBITDA[1]	27,1	88,5	29,0	-67,2 %
EBITDA-Marge	4,9 %	16,4 %	5,5 %	-11,0 PP
EBIT	5,2	70,3	12,6	-82,1 %
EBIT-Marge	0,9 %	13,0 %	2,4 %	-10,7 PP
Ergebnis vor Steuern	-9,9	36,9	-4,3	—
Periodenergebnis	-24,2	22,3	-3,1	—
Periodenergebnis, den Anteilseignern zurechenbar	-24,8	23,2	-6,9	—
Ergebnis je Aktie in EUR	-1,91	1,72	-0,48	—

Geschäftssegmente	**2022/23**	**2023/24**	**2024/25**	**+/-**
Maut				
Umsatz	403,4	378,3	393,0	3,9 %
EBIT	-9,3	54,3	12,0	-77,9 %
EBIT-Marge	-2,3 %	14,4 %	3,1 %	-11,3 PP
Verkehrsmanagement				
Umsatz	150,0	160,5	137,3	-14,5 %
EBIT	14,6	15,9	0,5	-96,7 %
EBIT-Marge	9,7 %	9,9 %	0,4 %	-9,5 PP

Umsatzanteile der Regionen	**2022/23**	**2023/24**	**2024/25**	**+/-**
EMEA	49,3 %	51,7 %	48,5 %	-3,2 PP
Americas	45,0 %	43,1 %	47,0 %	3,9 PP
APAC	5,7 %	5,2 %	4,5 %	-0,7 PP

Bilanzkennzahlen	**31. März 2023**	**31. März 2024**	**31. März 2025**	**+/-**
Bilanzsumme	480,1	443,7	454,4	2,4 %
Eigenkapital[2]	51,3	83,4	91,0	9,1 %
Eigenkapitalquote[2]	10,7 %	18,8 %	20,0 %	1,2 PP
Nettoverschuldung[3]	186,3	106,0	101,5	-4,3 %
Verschuldungsgrad[4]	363,1 %	127,1 %	111,5 %	-15,6 PP
Nettoumlaufvermögen[5]	79,4	78,5	72,0	-8,3 %

Geldflussrechnung	**2022/23**	**2023/24**	**2024/25**	**+/-**
Nettoinvestitionen[6]	3,3	4,9	7,6	56,0 %
Free Cashflow[7]	2,5	105,7	21,2	-79,9 %

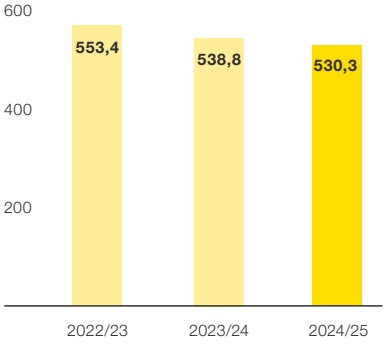
Weitere Informationen	**2022/23**	**2023/24**	**2024/25**	**+/-**
Mitarbeiter*innen, zum Stichtag	4.039	4.054	3.041	-25,0 %
On-Board Units, in Mio. Stück	9,23	8,50	7,91	-6,9 %

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; Wert für Geschäftsjahr 2022/23 angepasst

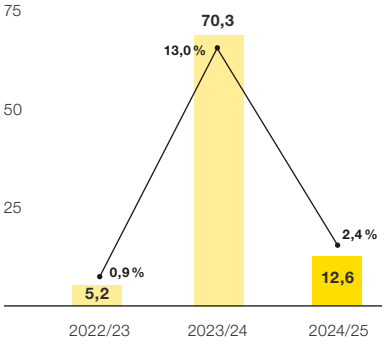
Kapsch TrafficCom 2024/25.

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

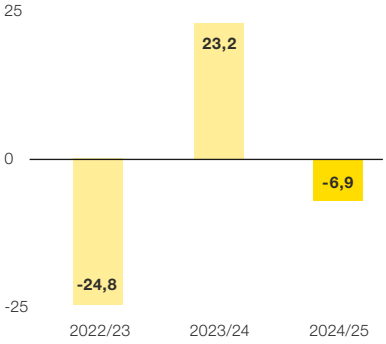
Umsatz
in EUR Mio.



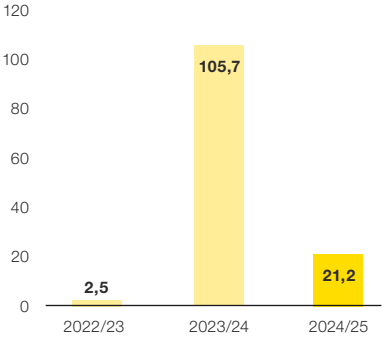
EBIT (in EUR Mio.) und
EBIT-Marge (in %)



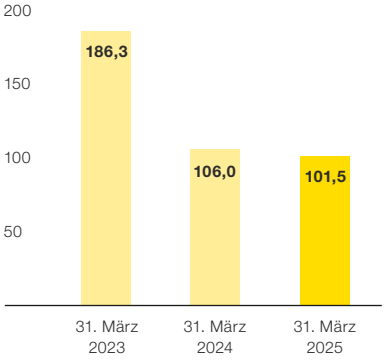
Periodenergebnis, den Anteilseignern zurechenbar in EUR Mio.



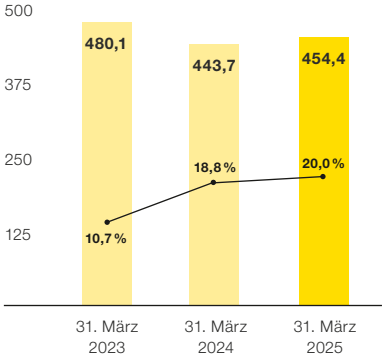
Free Cashflow
in EUR Mio.



Nettoverschuldung
in EUR Mio.



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



Headlines 2024/25.

Geschäftsentwicklung zeigt eine leichte Verbesserung.

- Entkonsolidierungen einiger Gesellschaften und damit verbundener Umsatzentfall von EUR 22 Mio. gegenüber dem Vorjahr prägten die Entwicklung.
- Umsatz aufgrund des Umsatzentfalls mit EUR 530 Mio. um 2 % unter Vorjahr. Rückgänge in beiden Segmenten sichtbar.
- Regionen EMEA und APAC rückläufig, Region Americas zeigt Wachstum mit hohem Potenzial.
- Auftragseingang mit EUR 802 Mio. erfreulich, zum Teil aus langfristigen Projekten.

Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT) erreichte EUR 13 Mio.

- Vorjahreszahlen aufgrund des Effektes aus Deutschland nicht vergleichbar.
- Aus der Veräußerung der TMT in Südafrika wurde das Ergebnis mit EUR -7 Mio. belastet.
- Projektbezogene und schätzungsabhängige positive Bewertungseffekte wurden als inhärent zur Betriebstätigkeit betrachtet.
- Reduzierte Aufwendungen bestätigen die operative Verbesserung.

Finanzkennzahlen zeigen gefestigtes Fundament für die Zukunft.

- Eigenkapitalquote auf 20 % gestiegen.
- Nettoverschuldung gesunken, Verschuldungsgrad auf 111 % reduziert.
- Free Cashflow mit EUR 21 Mio. positiv.
- Langfristige Finanzierung gesichert.

Strategie-Review abgeschlossen und Nachhaltigkeitsmanagement weiterentwickelt.

- Strategischer Weg festgelegt und Weiterentwicklung von Maut und Verkehrsmanagement bestätigt.
- Bedeutende Neuprojekte beinhalten im Einklang mit Strategie Stadtlösungen und Anwendungen für vernetzte Fahrzeuge.
- Nachhaltigkeitsmanagement wurde ausgebaut.

Ausblick auf das Geschäftsjahr 2025/26.

- Umsatz in Höhe von rund EUR 510 Mio. erwartet.
- EBIT-Steigerung gegenüber Vorjahr erwartet, zusätzliche positive Einmaleffekte sind möglich.
- Fortgesetztes Kostenmanagement und weitere Maßnahmen zur Effizienzsteigerung, um Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität zu steigern.

Brief des Vorstandsvorsitzenden.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

im vergangenen Geschäftsjahr 2024/25 konnten wir in der Kapsch TrafficCom Group das Fundament für eine erfolgreiche Zukunft festigen: Alles in allem verzeichneten wir erneut eine leichte Verbesserung. Wir haben bedeutende Projekte umgesetzt, neu gewonnen wie auch erfolgreich abgeschlossen. Die Maßnahmen der letzten Jahre zur Verbesserung der Performance zeigen sich unter anderem darin, dass die Margen unserer Kundenprojekte in den USA deutlich besser waren als noch im Vorjahr.

Geschäftsjahr 2024/25: Leichte Verbesserung und Fundament für die Zukunft gefestigt.

Meilensteine.
Nachdem das Vorjahr ergebnisseitig von dem Abschluss des Schiedsverfahrens bezüglich des gekündigten Mautvertrages in Deutschland geprägt war – nicht zuletzt war dies mit EUR 79 Mio. im EBIT sichtbar –, hatten wir im Berichtszeitraum den Entkonsolidierungseffekt aus dem Verkauf der südafrikanischen Gesellschaft TMT im ersten Quartal, der das EBIT mit rund EUR 7 Mio. belastete, zu verzeichnen. Mit Jänner 2025 erfolgte zudem die Abgabe der Mehrheit der Stimmrechte und Kontrolle an der Kapsch Telematic Services IOOO in Belarus, die das erfolgreiche Mautprojekt in Belarus betreibt. Wir hatten dies angesichts der politischen Situation seit geraumer Zeit angestrebt. Damit fallen zwar einerseits die entsprechenden Umsätze weg, andererseits ist es gelungen, dass wir weiterhin zu einem hohen Anteil wirtschaftlich beteiligt bleiben.

Ein weiterer Meilenstein kurz vor Ende des Geschäftsjahres war die Vereinbarung einer langfristigen Finanzierung bis März 2030 mit unseren Hausbanken. Das sichert uns Liquidität und gibt uns vor allem wieder mehr unternehmerische Freiheit.

Finanzierung ist auch für unsere Kunden – Städte wie Straßenbetreiber – ein gewichtiges Thema. So haben wir im Berichtszeitraum ein langfristiges Mautprojekt gewonnen, das auf einem 50 Jahre laufenden Finanzierungsmodell des Kunden, einer öffentlich-privaten Partnerschaft, beruht. Zudem sehen wir projektseitig unverändert die Entwicklung zu urbanem Verkehrsmanagement und Anwendungen rund um das vernetzte Fahrzeug.

Finanzielle Entwicklung.
Die Ertragskennzahlen des Geschäftsjahres 2024/25 sind im Zusammenhang mit den genannten Entwicklungen nicht mit dem Vorjahr vergleichbar. Bereinigt um den Umsatzentfall von EUR 22 Mio. aus TMT und der weißrussischen Gesellschaft betrug der Vorjahreswert EUR 517 Mio. Der für den Berichtszeitraum ausgewiesene Umsatz liegt mit EUR 530 Mio. um 3 % über diesem rechnerischen Vorjahreswert.

Das EBIT erreichte EUR 13 Mio. nach EUR 70 Mio. im Geschäftsjahr 2023/24. Im Vorjahr hatten wir ein – um operative und nicht-operative Effekte – bereinigtes EBIT von EUR 15 Mio. berichtet. Im Berichtszeitraum reduzierte der Effekt aus der Entkonsolidierung von TMT das EBIT um EUR 7 Mio. Projektbezogene und schätzungsabhängige ausgewiesene Bewertungseffekte, die als sonstige betriebliche Erträge ausgewiesen wurden, wurden als inhärent zur Betriebstätigkeit betrachtet. Positiv hervorzuheben ist, dass die Margenverschlechterungen aus den Errichtungsprojekten in der Region Americas, die in den Vorjahren die Ergebnisse stark belastet haben, im Geschäftsjahr 2024/25 keine nennenswerten Auswirkungen mehr zeigten.

Operative Verbesserung: Vergleichbarer Umsatz, geringere Aufwände.

Diese Entwicklung zeigt die operative Verbesserung, die wir erreichen konnten. Bei vergleichbarem Umsatz verzeichneten wir geringere Aufwände für bezogene Leistungen. Das bedeutet, dass wir in der Abwicklung unserer Projekte effizienter geworden sind.

Der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit betrug im Berichtszeitraum EUR 28 Mio. nach EUR 62 Mio. im Vorjahr. Der Free Cashflow lag bei EUR 21 Mio., er wäre im Vorjahr ohne den Deutschland-Effekt mit EUR -5 Mio. negativ gewesen.

Auch die Vermögenskennzahlen zeigen eine kontinuierliche Verbesserung: Das Eigenkapital stieg von EUR 83 Mio. auf EUR 91 Mio. zum 31. März 2025. Die Eigenkapitalquote lag zum Bilanzstichtag bei 20 %. Die Nettoverschuldung ging von EUR 106 Mio. auf EUR 101 Mio. zurück, der Verschuldungsgrad sank auf 111 %. Das ist immer noch hoch, aber eine signifikante Entspannung verglichen mit 363 % zwei Jahre zuvor und 127 % im Vorjahr.

Strategische Fortschritte.
Zudem haben wir unsere Strategie einem umfassenden Review unterzogen. Dieser bestätigte im Kern unseren Weg, Maut und Verkehrsmanagement weiterzuentwickeln. Im Mautbereich werden wir unsere Technologieführerschaft durch Innovationen und den Aus- bzw. Aufbau von Kompetenzen absichern. Für die zugehörigen Mautdienstleistungen streben wir hingegen künftig strategische Partnerschaften an.

Im Bereich Verkehrsmanagement werden wir die Entwicklung von konventionellen zu intelligenten Systemen, sogenanntem „Smart Traffic Management", fortsetzen. Demand Management und die damit verbundene Optimierung des Nutzerverhaltens rückt angesichts künstlicher Intelligenz und „Predictive Analytics", der Vorhersage erwartbarer Ereignisse, näher an die Realität. Wir werden dieses Geschäft ausbauen. Insbesondere in Städten unterstützt Verkehrsmanagement auch den Nachhaltigkeitsanspruch der betroffenen Gemeinschaften.

Auch unseren eigenen Nachhaltigkeitsanspruch haben wir weiterentwickelt. Unsere Nachhaltigkeitsvision – sicher, effizient und umweltfreundlich mit Kapsch-Lösungen – ist sowohl mit dem Ausbau unseres Nachhaltigkeitsmanagements als auch mit der Reduktion unseres Fußabdrucks verbunden. Nicht zuletzt spiegelt sich dieser Fokus in der vorliegenden umfassenden Nachhaltigkeitserklärung wider, die bereits den Anforderungen der europäischen Corporate Sustainability Reporting Directive entspricht.

Ausblick.
Für das Geschäftsjahr 2025/26 erwarten wir aufgrund der Entkonsolidierungen einiger Gesellschaften im vergangenen Geschäftsjahr einen geringeren Umsatz. Das EBIT sollte dennoch über dem Vorjahreswert liegen, wobei zusätzliche positive Einmaleffekte möglich sind.

Ausblick 2025/26: Geringerer Umsatz, EBIT dennoch über Vorjahr.

Seit April verstärkt Samuel Kapsch unseren Vorstand als Chief Operating Officer (COO). Als Vertreter der fünften Generation der Unternehmerfamilie Kapsch hat er schon seit 2022 erfolgreich zum Ausbau der Region Lateinamerika beigetragen. Ich freue mich über und auf diese Verstärkung.

Zunächst aber danke ich meinem Vorstandskollegen Alfredo Escribá für die ausgezeichnete Zusammenarbeit und seinen visionären Blick auf Technologie und Innovation sowie unseren weltweiten Mitarbeiter*innen für ihr Engagement für unsere kontinuierliche Weiterentwicklung und ihre Loyalität. Unserem Aufsichtsrat danke ich ebenfalls für die Zusammenarbeit und den wertvollen Austausch; und natürlich unseren langfristigen Investoren, die unseren Weg begleiten und unterstützen, für ihr Vertrauen in Kapsch TrafficCom.

Mit freundlichen Grüßen

Georg Kapsch
Vorstandsvorsitzender

Über uns.

Kapsch TrafficCom ist ein weltweit führender Anbieter von Verkehrslösungen für nachhaltige Mobilität. Innovative Lösungen in den Anwendungsbereichen 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 CO_2-Einsparungen beitragen.

Verkehrsmanagement. Städtisches Verkehrsmanagement ermöglicht die Reduktion von Stop-and-go-Verkehr, wodurch CO_2-Emissionen gesenkt werden können.

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

Demand Management. Kombinierte Lösung aus Maut- und Verkehrsmanagementkomponenten, um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer positiv zu beeinflussen. Durch die zielgerichtete Lenkung der Mobilität können Emissionen deutlich gesenkt werden.

Nachhaltigkeitsziel und -ambition.

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 CO_2-Fußabdrucks um 42 %.

Kapsch TrafficCom hat die Ambition, bis 2030 den unternehmensweiten CO_2-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 Lösungs-Ecosystem zu formen.

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

Key Investment Highlights.

01

Globaler Anbieter von Intelligenten Verkehrssystemen.
Führender Anbieter in den Anwendungsbereichen Maut und Verkehrsmanagement – mit globaler Reichweite, jahrzehntelanger Erfahrung, hoher Markenbekanntheit und dem Ruf als Qualitätsführer.

02

Durchgängige Lösungen mit Anspruch auf Technologie-, Innovations- und Themenführerschaft.
Anbieter von durchgängigen Lösungen von Design und Errichtung bis hin zu Betrieb und Instandhaltung – mit langjährigem Branchen-Know-how bei Standard- und Speziallösungen, unter Einsatz aller gängigen Technologien, mit 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.
Stark wachsender Markt mit einem durchschnittlichen Wachstum von rund 8 % 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 mögliche Liquiditätszuflüsse aus laufenden Initiativen führen zu signifikanter Verbesserung der Finanzkennzahlen und Reduzierung der Verschuldung. Zusätzliche positive Einmaleffekte sind möglich.

05

Erfahrenes Managementteam.
Inhabergeführtes börsennotiertes Unternehmen – Management mit langjähriger Branchenerfahrung und starkem Engagement, das internationale Ausrichtung mit den Wurzeln eines Familienunternehmens verbindet. Unternehmertum, marktorientierte und termingerechte 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 österreichischen Indizes, wie auch dem Nachhaltigkeitsindex VÖNIX, enthalten.

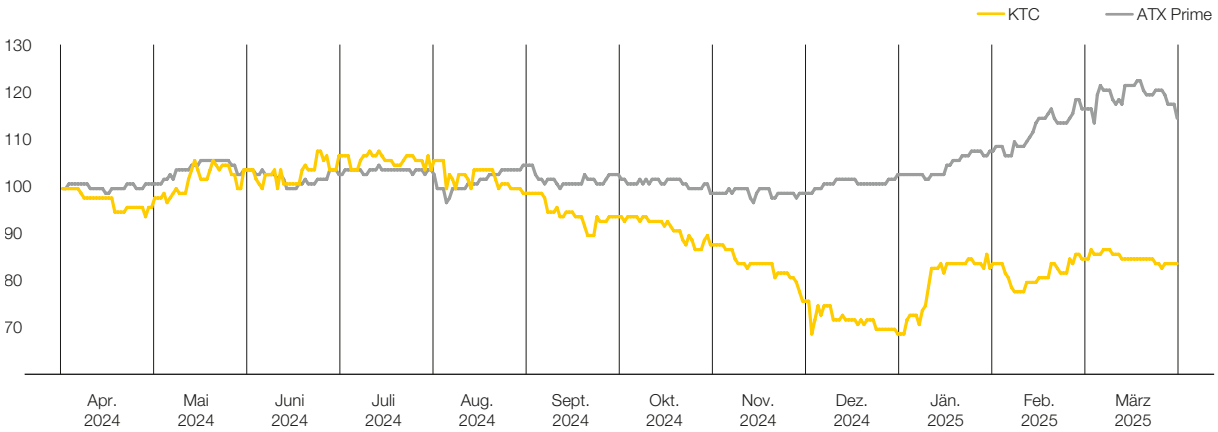
Investor-Relations-Aktivitäten im Geschäftsjahr 2024/25.

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. Dazu zählten im Berichtszeitraum die Teilnahme an vier Investorenkonferenzen sowie zahlreiche persönliche Gespräche, Telefonate und E-Mails.

Aktienkursentwicklung.

Der Kurs der Kapsch TrafficCom Aktie stieg im Geschäftsjahr 2024/25 ausgehend von einem Schlusskurs von EUR 8,50 am 28. März 2024 zunächst an und erreichte mit EUR 9,28 am 24. Juni 2024 den Höchststand der Berichtsperiode. Darauf folgte ein kontinuierlicher Rückgang bis am 30. Dezember 2024 mit 5,72 EUR der Tiefstkurs (Intraday) erreicht wurde. Zu Jahresbeginn erholte sich die Aktie ein wenig und schloss am 31. März 2025 bei EUR 7,16, um 15,8 % tiefer als ein Jahr zuvor. Der Benchmark-Index ATX Prime verzeichnete im Berichtszeitraum ein Plus von 15,3 %.

Kursentwicklung der Kapsch TrafficCom Aktie und des ATX Prime im Geschäftsjahr 2024/25.



Aktienkennzahlen.

in EUR, wenn nicht anders angegeben	2023/24	2024/25
Ergebnis je Aktie	1,72	-0,48
Höchstkurs (Intraday)	13,65	9,28
Tiefstkurs (Intraday)	8,14	5,72
Schlusskurs 31. März	8,50	7,16
Entwicklung der Aktie	-32,0 %	-15,8 %
Ø Handelsvolumen (Stück, Doppelzählung)	17.690	10.620

Analysten.

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

- Erste Group Bank
- ODDO BHF

Im Geschäftsjahr 2025/26 wird eine dritte Finanzinstitution über die Kapsch TrafficCom Aktie berichten.

Dividende.

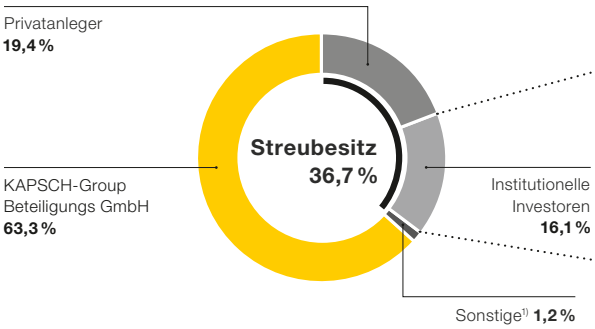
Entsprechend der Vereinbarung zur Restrukturierung der Finanzierungen wird der Vorstand der ordentlichen Hauptversammlung 2025 vorschlagen, keine Dividende für das Geschäftsjahr 2024/25 auszuschütten und den Bilanzgewinn auf neue Rechnung vorzutragen. Kapsch TrafficCom ist bestrebt, sobald es aus Unternehmenssicht 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.

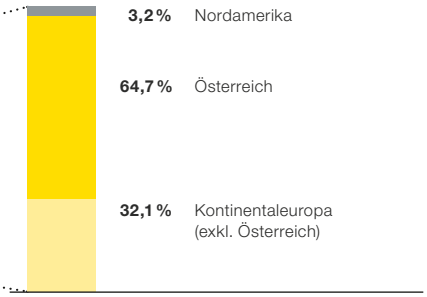
Zum Ende des Geschäftsjahres 2024/25 hielt die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH wie im Vorjahr als Kernaktionärin 63,3 % der Aktien. Im Geschäftsjahr 2023/24 hat die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH im Zusammenhang mit einer Refinanzierung sämtliche ihrer Aktien an der Kapsch TrafficCom AG zugunsten der finanzierenden Banken verpfändet. Am 26. März 2025 hat die Kapsch TrafficCom AG mit ihren Hausbanken eine neue langfristige Finanzierung bis 2030 vereinbart und wurde die von KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH vorgenommene Verpfändung aller ihrer an der Gesellschaft gehaltenen Aktien aufgehoben.

Der Streubesitz betrug 36,7 %, wobei nach Information aus einer Erhebung der Aktionärsstruktur zum 31. März 2025 rund 16,1 % von institutionellen Investoren überwiegend aus Kontinentaleuropa (inkl. Österreich) und rund 19,4 % von Privatanlegern gehalten wurden.

Aktionärsstruktur.



Institutionelle Anleger nach Regionen.



[1] Handelspositionen und nicht identifizierbare Aktionäre

Kontakt für Investoren.

Investor Relations Team	Marcus Handl, Teresa Hartlieb
Aktionärstelefon	+43 50 811 1122
E-Mail	IR.kapschtraffic@kapsch.net
Website	www.kapsch.net

KONZERNLAGEBERICHT.

1 Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage.

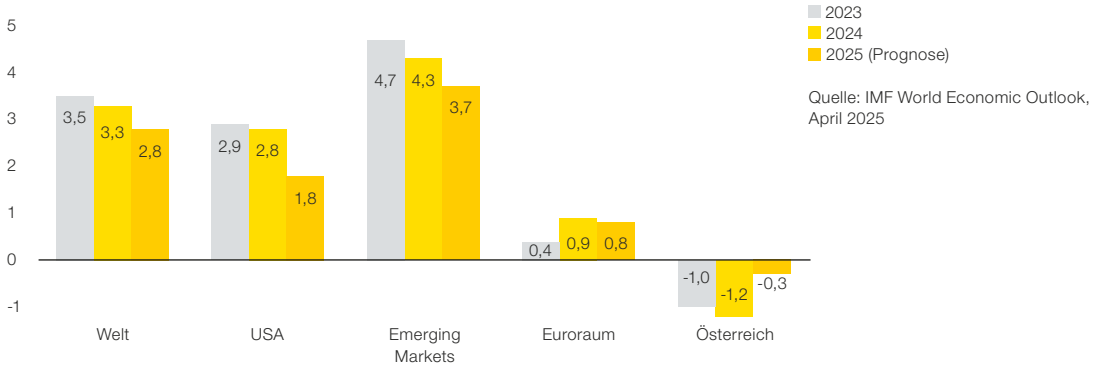
1.1 Geschäftsverlauf.

1.1.1 Wirtschaftliches Umfeld.

- Energiepreise und Handelskonflikte belasteten die Konjunktur, insbesondere im Euroraum.
- Zinssenkungen der Notenbanken folgten der Abschwächung der Inflation.
- Lieferketten stabilisierten sich, blieben jedoch durch geopolitische Spannungen und neue Handelsbarrieren anfällig.

Weltwirtschaftliche Entwicklung.
Im Geschäftsjahr 2024/25 zeigte sich die Weltwirtschaft trotz anhaltender Unsicherheiten stabil. Das globale BIP-Wachstum wurde vom Internationalen Währungsfonds (IWF) für 2024 auf 3,3 % geschätzt, nach 3,5 % im Vorjahr. Während die USA und große Schwellenländer weiterhin robuste Wachstumsraten verzeichneten, blieb die Konjunktur im Euroraum verhalten. Hier wirkten die schwache Konsumnachfrage und ein gedämpftes Investitionsklima bremsend. Zusätzlich belasteten zunehmende protektionistische Tendenzen sowie neue Handelsbarrieren zwischen wichtigen Wirtschaftsräumen das Investitionsklima weltweit. Für 2025 prognostiziert der IWF ein globales Wirtschaftswachstum von 2,8 %.

BIP-Wachstum 2023–2025.
(in %)

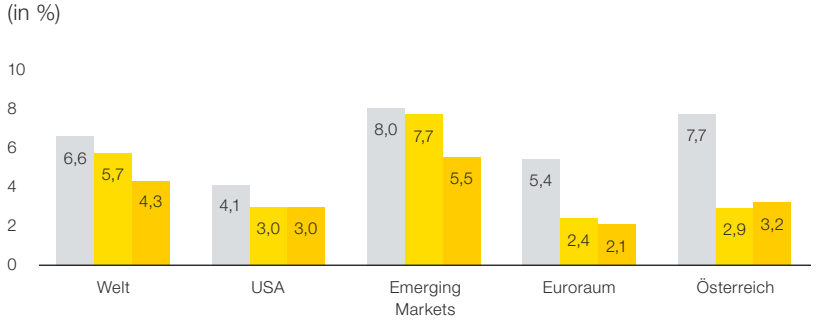


Lieferketten.
Die globale Lieferkettensituation stabilisierte sich im Verlauf des Jahres 2024 weiter. Allerdings führten anhaltende Konflikte im Roten Meer und eine schwere Dürre im Panamakanal zu erheblichen Beeinträchtigungen auf zwei zentralen Schifffahrtsrouten. Der Schiffsverkehr durch den Suezkanal ging infolge von Sicherheitsbedenken um 50 % zurück. Im Panamakanal wurden aufgrund der Dürre seit Oktober 2023 signifikante Einschränkungen bei den täglichen Schiffspassagen eingeführt. Darüber hinaus sorgten zunehmende handelspolitische Spannungen – insbesondere eine Zollkrise zwischen führenden Volkswirtschaften – für Unsicherheit in globalen Beschaffungs- und Absatzmärkten. Für Kapsch TrafficCom spielte die Lieferkettensituation im Zusammenhang mit den Verfügbarkeiten von Komponenten für die Fertigung eine wesentliche Rolle.

Zinsen.
Als Reaktion auf die eingetrübte Konjunktur entschieden sowohl die Europäische Zentralbank (EZB) als auch die Federal Reserve (FED) nach einer Phase der Zinserhöhungen die Leitzinsen wieder zu senken. In Europa wurden der seit September 2023 gültige Zinssatz für Hauptrefinanzierungsgeschäfte sowie die Zinssätze für die Spitzenrefinanzierungsfazilität und die Einlagefazilität von 4,50 %, 4,75 % bzw. 4,00 % in mehreren Schritten auf 2,65 %, 2,9 % bzw. 2,5 % im März 2025 gesenkt. Die FED senkte den Leitzins im September erstmals seit vier Jahren von einer Spanne von 5,25 % bis 5,50 % auf 4,75 % bis 5,00 % und nahm im Dezember 2024 eine weitere Zinssenkung auf eine Spanne von 4,25 % bis 4,50 % vor. Wesentlich für Kapsch TrafficCom sind die Zinsen insbesondere bei Finanzierungskosten.

Inflation.
Die Inflationsraten gingen im Geschäftsjahr 2024/25 weiter zurück. Laut dem Internationalen Währungsfonds (IWF) sank die durchschnittliche globale Inflationsrate im Jahr 2024 auf 5,7 %, gegenüber 6,6 % im Jahr 2023. In Österreich sank die Inflation von 7,7 % im Jahr 2023 auf 2,9 % im Jahr 2024 und wird laut Prognosen des WIFO im Jahr 2025 auf 2,7 % zurückgehen. Trotz dieses Rückgangs blieb die Inflation in einigen Bereichen erhöht, was insbesondere Verbraucher und Unternehmen weiterhin belastete. Für Kapsch TrafficCom spielt die Inflation insbesondere im Zusammenhang mit Personalkosten eine wesentliche Rolle.

Inflation 2023–2025.
(in %)

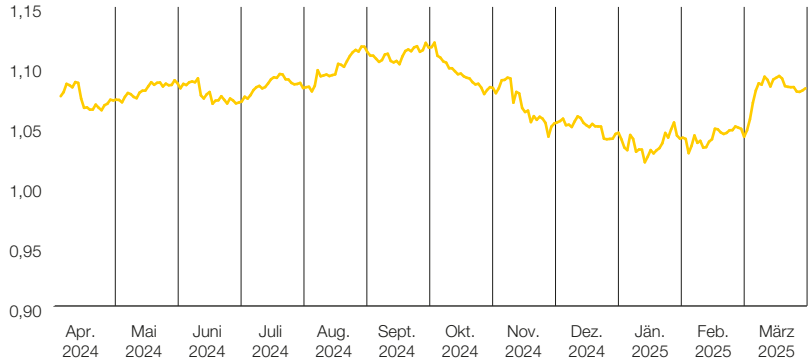


2023
2024
2025 (Prognose)

Quelle: IMF World Economic Outlook, April 2025

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 an Projekten sowie Standorten in den USA und anderen Ländern, in denen in USD verrechnet wird. Im Geschäftsjahr 2024/25 bewegte sich der Euro (EUR) gegenüber dem US-Dollar in einer moderaten Bandbreite. Der durchschnittliche Wechselkurs lag bei 1,07 EUR/USD (Vorjahr 1,08). Das Maximum wurde am 30. September 2024 mit 1,12 EUR/USD erreicht, während das Minimum am 13. Jänner 2025 bei 1,02 EUR/USD lag.

EUR-USD-Entwicklung.

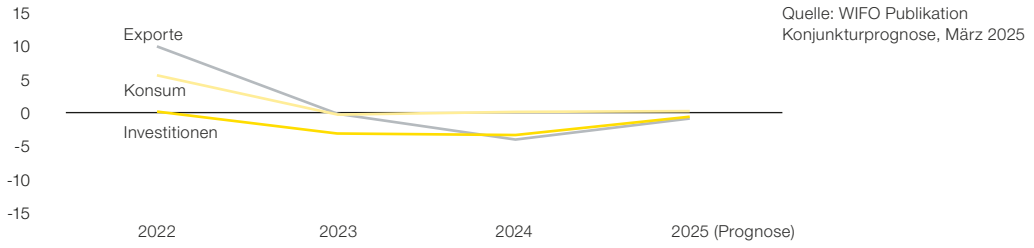


Quelle: Europäische Zentralbank, April 2025

Österreich.
Die österreichische Wirtschaft verzeichnete im Jahr 2024 einen Rückgang des Bruttoinlandsprodukts um 1,2 %, was sie zum konjunkturellen Schlusslicht in der EU machte. Hauptursachen waren eine schwache Konsumnachfrage und ein Rückgang der Investitionen, insbesondere in der Baubranche.
Auch die Exporte gingen mit 4,3 % stark zurück.

BIP in Österreich 2024: -1,2 %

Export-, Investitions- und Konsumwachstum in Österreich 2022–2025.
(in %)



1.1.2 Marktdefinition und Produkte.

Diese Informationen erfüllen die Anforderungen zu ESRS 2 SBM-1 in der Nicht-finanziellen Erklärung 2024/25.

Kapsch TrafficCom ist ein weltweit anerkannter Anbieter von Verkehrslösungen für nachhaltige Mobilität. Innovative Lösungen in den Anwendungsbereichen 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 adressiert den Markt für intelligente Verkehrssysteme (Intelligent Transportation Systems, ITS). Diese unterstützen und optimieren den Verkehr (einschließlich Infrastruktur, Fahrzeuge, Benutzer und Industrie) und nutzen dafür Informations- und Kommunikationstechnologien.

Markt für intelligente Verkehrssysteme mit Volumen von EUR 30,6 Mrd. im Jahr 2024.

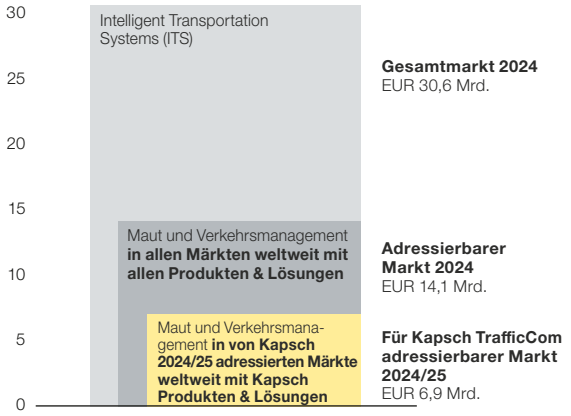
Grand View Research weist die globale Marktgröße im Jahr 2024 mit EUR 30,6 Mrd. (USD 31,79 Mrd., mit einem Wechselkurs von 0,9626 zum 31. Dezember 2024 umgerechnet) aus und rechnet von 2025 bis 2030 mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate (CAGR, Compound Annual Growth Rate) von voraussichtlich 8,3 %.

Innerhalb des ITS-Marktes adressiert Kapsch TrafficCom die Bereiche Maut und Verkehrsmanagement. Kernregionen der Geschäftstätigkeit sind EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika), Americas (Nord-, Mittel- und Südamerika) und APAC (Asien-Pazifik). Die verbleibenden sechs Marktsegmente des ITS-Marktes werden aktuell nicht adressiert. Daraus resultiert ein adressierbarer Markt mit einer laut Grand View Research ausgewiesenenen globalen Marktgröße von EUR 14,1 Mrd. mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von voraussichtlich 7,8 %.

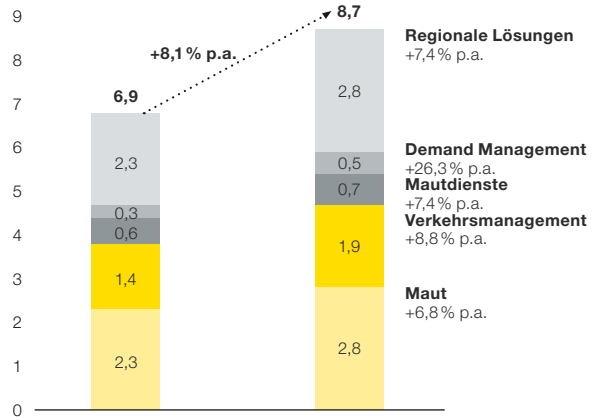
Für Kapsch TrafficCom adressierbarer Markt.
Der für das Unternehmen adressierbare Markt – alle in 2024/25 von Kapsch adressierten Märkte weltweit mit allen Kapsch Produkten und Lösungen – hatte im Geschäftsjahr 2024/25 laut internen Berechnungen eine Marktgröße von EUR 6,9 Mrd. Kapsch TrafficCom erwartet, dass der Markt bis zum Geschäftsjahr 2027/28 um jährlich durchschnittlich 8,1 % auf EUR 8,7 Mrd. wachsen wird.

Fokus auf Nischenmarkt mit Marktgröße von EUR 6,9 Mrd. (2024/25).

Markt 2024/25.
(in EUR Mrd.)



Für Kapsch TrafficCom adressierbarer Markt 2024/25–2027/28.
(in EUR Mrd.)



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 substanziellen 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 nach 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 wie 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 CO_2-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. Dabei werden vermehrt Modullösungen und Cloud-Anwendungen eine Rolle spielen.
- Angebotene Dienste (Anything-as-a-Service) stellen den Nutzer in den Mittelpunkt.
- Zahlungsmöglichkeiten werden in Mobilitätslösungen integriert und neue Zahlungstechnologien werden auf den Markt kommen.
- Intelligente Verkehrsinfrastruktur kann mit günstigeren Sensoren, Modulen und Verbindungstechnologien realisiert werden. Das spezifische Domain-Wissen und die Notwendigkeit kundenspezifischer Lösungen bleiben allerdings von Bedeutung.
- Neue Lösungen können vermehrt global ausgerollt werden.

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

Produktfamilie	Kurzbeschreibung
Mautprodukte.	
915 MHz On-Board Unit	On-Board Unit für Straßenbenutzungsgebührensysteme in Nordamerika auf Basis von Durchfahrtsdetektoren.
	Infrastrukturkomponenten für die Straßenbenutzungsgebührensysteme in Nordamerika auf Basis von Durchfahrtsdetektoren.
5.8 GHz CEN DSRC On-Board Unit	On-Board Unit für Maut- und ITS-Dienste weltweit gemäß den europäischen CEN-Standards. Das taxonomiekonforme Produkt TRP-4010 ist Teil dieser Produktfamilie.
GNSS & 5.8 GHz CEN DSRC On-Board Unit	GNSS-On-Board Unit für Straßenbenutzungsgebührensysteme auf Basis von Geopositionsdaten von einem globalen Satellitennavigationssystem (GNSS). Das taxonomiekonforme Produkt OBU 5310 ist Teil dieser Produktfamilie.
Roadside Radio Frequency (RF)	Straßenseitige Infrastruktur mit Funkfrequenz-Subsystem, um Fahrzeuge zu erkennen, zu identifizieren, zu klassifizieren, um Maut zu erheben oder ein bestimmtes Maut-Regime durchzusetzen.
Roadside Video (inkl. DLVP)	Lösung zur elektronischen Mauterhebung und -durchsetzung für mehrere Fahrspuren, ohne den Verkehrsfluss zu unterbrechen (Multi-Lane Free Flow, MLFF). Diese straßenseitige Infrastruktur integriert ein Video-Subsystem bzw. Funkfrequenz-Subsystem, um Fahrzeuge zu erkennen, zu identifizieren, zu klassifizieren, um Maut zu erheben oder ein bestimmtes Regime durchzusetzen. Die Deep Learning Versatile Platform (DLVP) für Mautanwendungen verarbeitet und analysiert Videostreams (live oder offline), um visuelle Eingaben in Informationen zur Verbesserung des Mautbetriebes zu übersetzen. Dies ermöglicht Echtzeitanalysen sowie Ereigniserkennung, wie automatische Fahrzeug-/Objekterkennung, Verfolgung und Klassifizierung, Erkennung von definierten Ereignissen und Situationen.
Vehicle Enforcement	Stellt die Einhaltung der Mauterhebung sicher, indem unbezahlte Mauttransaktionen durch automatisierte Fahrzeugerkennung, Kennzeichenerkennung und Bearbeitung von Verstößen identifiziert und behandelt werden.
Smart Toll	Ein Mauterhebungssystem, das gleichzeitig die Funktionsfähigkeit auf den fünf Mautebenen steigert (Spur, Station, Betriebsmanagement, Kundenmanagement und Interoperabilität).
Operational Backoffice (OBO)/ Image Processing Suite (IPS)	Ein Kernelement der Wertschöpfungskette im Mautbereich. Es erstellt aus den Daten der straßenseitigen Infrastruktur abrechenbare Transaktionen, die an das kommerzielle Back Office gesendet werden.
Enforcement Backoffice (EBO)	Ein Kernelement für Maut- und städtische Zugangslösungen. Mit dem EBO werden Maut- oder Zugangsverstöße durch eine Kontrollstation ermittelt. Eine flexible regelbasierte Ablauflogik ermöglicht Maßnahmen zur Mauterhebung oder Zugangsbeschränkung von Fahrzeugen, die nicht den definierten Kriterien entsprechen.

Produktfamilie	Kurzbeschreibung
Commercial Backoffice (CBO)	Ein elektronisches Zentralsystem für Mauterhebung, das Einnahmen für die Transaktionen aus einem Operational Backoffice (OBO) verarbeitet und verwaltet. Kundenbeziehungen können dabei z.B. über Kundenservicecenter, Callcenter oder auch Einzelhandelsgeschäfte verwaltet werden.
Geo Location Platform (GLP)	Diese Plattform ermöglicht satellitengestützte Mauterhebung, Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren und standortbasierte Geschäftsanwendungen für Mautbehörden, Maut- und Flottendienstleistern. Die GLP generiert aus Standortdaten Mautumsätze.
Verkehrsmanagementprodukte.	
EcoTrafiX™ (ETX) Controller	Ein Verkehrssteuergerät, das im Vergleich mit konventionellen Verkehrssteuergeräten den niedrigsten Energieverbrauch hat.
5.9 GHz Connected Vehicle (C-ITS) On-Board Unit, C-ITS Roadside Unit	Die On-Board-V2X-Kommunikationsbox (ComBox) ermöglicht drahtlose Kommunikation für die ETSI ITS G5- und IEEE WAVE-Standards für Anwendungen in der kooperativen ITS(C-ITS)-Umgebung und anderen ITS-Anwendungen.
	Die C-ITS-straßenseitige Infrastruktur ermöglicht C-V2X-Drahtloskommunikation für IEEE WAVE-Standards für ebendiese Anwendungen.
Connected Vehicle (C-ITS) Platform, Connected Mobility Control Center	Das Kapsch Connected Mobility Control Center (CMCC) ermöglicht den Ausbau des Managements von vernetztem Fahren, wie es in „Smart Cities“ verwendet wird. Die Connected Suite ermöglicht die Überwachung und Verwaltung in einer Umgebung, in der Infrastruktur und Straßenbenutzer verbunden sind (Connected Vehicle Environment).
Mobility Data Platform (MDP)	Diese Datenplattform nutzt Daten von Behörden und deren Partnern und generiert damit Entscheidungsintelligenz. So können diese an einem vernetzten Mobilitäts-Ökosystem teilhaben.
Deep Learning Versatile Platform (DLVP) Traffic	Die Deep Learning Versatile Platform (DLVP) verarbeitet und analysiert Videostreams (live oder offline), um visuelle Eingaben in Informationen zur Verbesserung des Verkehrsmanagements zu übersetzen. Sie bietet Echtzeitanalysen sowie Ereigniserkennungen, wie automatische Fahrzeug-/Objekterkennung, Verfolgung und Klassifizierung, Erkennung von definierten Ereignissen und Situationen.
EcoTrafiX™ (ETX) Platform	Eine Mobilitätsmanagementlösung, die Situationen kartenbasiert erfasst und so das Verkehrsmanagement verbessert. Die automatische Erkennung von Vorfällen, Vorhersage zukünftiger Verkehrsbedingungen und Tools zur Entscheidungshilfe ermöglichen eine proaktive Mobilitätsstrategie.
DYNamic Advanced Control (DYNAC)	Ein fortschrittliches Verkehrsmanagementsystem, um den Brücken- und Tunnelbetrieb zu verwalten und zu überwachen. Mit Echtzeitdaten und Tools zur Entscheidungshilfe können der Verkehrsfluss und die Sicherheit verbessert werden.

1.1.3 Geschäftsentwicklung 2024/25.

Im Geschäftsjahr 2024/25 konnte Kapsch TrafficCom das Fundament für eine erfolgreiche Zukunft festigen. Alles in allem verzeichnete das Unternehmen eine leichte Verbesserung in der Geschäftsentwicklung.

Strategisch war das Jahr geprägt von einem umfassenden Strategie-Review sowie den Entkonsolidierungen einiger Gesellschaften. Das betraf insbesondere zu Beginn des Geschäftsjahres die südafrikanische TMT Services and Supplies Proprietary Limited (TMT) und im vierten Quartal die weißrussische Kapsch Telematic Services IOOO.

Die geopolitische Lage war im Berichtszeitraum unverändert instabil, wodurch auch die Lieferkette besonderes Augenmerk verlangte. Dennoch verzeichnete Kapsch TrafficCom eine weitere Verbesserung ihrer Finanz- und Vermögenslage, die auch in den entsprechenden Kennzahlen sichtbar ist. Im März vereinbarte das Unternehmen zudem eine langfristige Finanzierung mit seinen wesentlichen Bankpartnern, was die Liquidität absichert.

Projektentwicklungen. Die Betriebsprojekte erzielten unverändert eine gute Performance, mehrere Errichtungsprojekte konnten in die Betriebsphase überführt bzw. konnte deren Betrieb verlängert werden. Zudem war der Auftragseingang mit EUR 802 Mio. (Vorjahr: EUR 734 Mio.) äußerst erfreulich.

Hervorzuheben sind einerseits zunehmende Projekte für städtisches Verkehrsmanagement: Im Jänner ging ein bedeutendes Citymaut-Projekt in Göteborg, Schweden, in Betrieb. Es umfasst ein Multi-Lane Free Flow (MLFF) Mautsystem für das gesamte Stadtzentrum mit automatischer Fahrzeugidentifizierung. Zudem erhielt Kapsch TrafficCom einen Auftrag in Guatemala für eine urbane Mobilitätsmanagement-Lösung, die unter anderem die Ampelsteuerung für 511 Kreuzungen beinhaltet.

Andererseits kann Kapsch TrafficCom inzwischen auf Referenzprojekte in Nordamerika, Europa und in der Region APAC und auch große Rollouts von Anwendungen für vernetzte Fahrzeuge vorweisen. Hier ist insbesondere in Deutschland das größte europäische Projekt für kooperative intelligente Verkehrssysteme (C-ITS) im regulären Autobahnverkehr zu nennen sowie die Fertigstellung von zwei Projekten in Spanien, die Vernetzte Fahrzeuge-Anwendungen beinhalten: Spaniens erster vernetzter Korridor im Großraum Bilbao, der die Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur ermöglicht, und das MLFF-Mautsystem in der Region Bizkaia mit weiteren Roadside Units für Vernetzte Fahrzeuge-Anwendungen in einem C-ITS-Korridor. All diese Systeme ermöglichen die Übermittlung von Informationen über Verkehrs- oder Gefahrensituationen direkt in die Fahrzeuge bzw. an die Fahrer*innen.

Der Betrieb des Mautsystems in der südafrikanischen Provinz Gauteng wurde im Berichtszeitraum erneut verlängert, jedoch mit Ende März 2025 beendet. Der Betrieb des landesweiten Mautsystems in Belarus läuft zwar weiter, jedoch hat Kapsch TrafficCom im Berichtszeitraum die Mehrheit der Stimmrechte und Kontrolle an der ausführenden Kapsch Telematic Services IOOO abgegeben.

1.2 Finanzielle Leistungsindikatoren.

1.2.1 Ertragslage.

Umsatz. Der Umsatz von Kapsch TrafficCom betrug im Geschäftsjahr 2024/25 EUR 530,3 Mio. und lag damit um 1,6 % (EUR 8,5 Mio.) unter dem Vorjahreswert. Wenn man im Vorjahr den Umsatzbeitrag der veräußerten TMT exkludiert, wäre der Umsatz im Geschäftsjahr 2024/25 um rund EUR 3,5 Mio. über dem Vorjahresniveau gelegen.

Die fakturierten Umsätze[1)] mit EUR 539,8 Mio. lagen unter dem Vorjahr (EUR 557,8 Mio.). Die Geschäftsdynamik war insgesamt stabil, wobei die regionalen Entwicklungen unterschiedlich waren: In der Region EMEA gab es veräußerungsbedingte Rückgänge, auch in der Region APAC ging der Umsatz im Vorjahresvergleich zurück. Die Region Americas verzeichnete einen Umsatzzuwachs. Im Geschäftsbereich Errichtung wurde ein Wachstum von 5,8 % erzielt, hingegen kam es in den Bereichen Betrieb (-5,3 %) und Komponenten (-1,6 %) zu Umsatzrückgängen.

Geografisch betrachtet verteilte sich der Konzernumsatz wie folgt:

- Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika): 48,5 % (Vorjahr: 51,7 %)
- Region Americas (Nord-, Mittel- und Südamerika): 47,0 % (Vorjahr: 43,1 %)
- Region APAC (Asien-Pazifik): 4,5 % (Vorjahr: 5,2 %)

Umsatz nach Regionen.
Die Region EMEA leistete unverändert den höchsten Umsatzanteil, verzeichnete jedoch im Vorjahresvergleich einen Rückgang um 7,7 %. Ohne den Rückgang im Zusammenhang mit den Veräußerungen wäre der Umsatz in dieser Region auf Vorjahresniveau geblieben. Auch in der Region APAC ging der Umsatz um 13,4 % zurück. Hingegen konnte der Umsatz in der Region Americas im Vergleich zum Vorjahr um 7,1 % gesteigert werden.

in EUR Mio.	2023/24	2024/25	+/-
EMEA	**278,7**	**257,4**	**-7,7 %**
Errichtung	56,7	68,6	21,0 %
Betrieb	185,8	153,8	-17,2 %
Komponenten	36,2	35,0	-3,4 %
Americas	**232,4**	**249,0**	**7,1 %**
Errichtung	86,8	84,6	-2,5 %
Betrieb	105,2	121,8	15,8 %
Komponenten	40,5	42,6	5,2 %
APAC	**27,7**	**24,0**	**-13,4 %**
Errichtung	9,1	8,3	-8,8 %
Betrieb	9,9	9,3	-6,4 %
Komponenten	8,7	6,4	-26,1 %
Gesamt	**538,8**	**530,3**	**-1,6 %**

1) Fakturierte Umsatzerlöse = in Rechnung gestellte Umsätze - Erlösschmälerungen - Gutschriften - Vertragsstrafen

Im Geschäftsjahr 2024/25 wurden 7,91 Mio. Stück On-Board Units verkauft, das sind um 6,9 % weniger als im Vorjahr (8,50 Mio. Stück). Während die Verkäufe in EMEA und APAC rückläufig waren, wurden in der Region Americas, vor allem in den USA, Costa Rica und Panama, Zuwächse verzeichnet.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** lagen im Geschäftsjahr 2024/25 bei EUR 31,4 Mio. und waren damit um 61,3 % (EUR 49,9 Mio.) niedriger als im Vorjahr. Das Ergebnis des Vorjahres war vor allem von dem positiven Einmaleffekt aus der Beendigung des Schiedsverfahrens in Deutschland (EUR 66,3 Mio.) geprägt. Im Berichtszeitraum kam der bei weitem größte Beitrag mit EUR 14,8 Mio. aus Erträgen aus der Entkonsolidierung von Gesellschaften.

Die **Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen** gingen deutlich um 14,6 % (EUR 34,1 Mio.) auf EUR 198,6 Mio. (Vorjahr: EUR 232,7 Mio.) zurück. Die Quote für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen im Verhältnis zu den Umsatzerlösen ging daher auf 37,5 % (Vorjahr: 43,2 %) zurück und zeigt, dass es gelang, die Kundenprojekte effizienter abzuwickeln.

Der **Personalaufwand** stieg im Geschäftsjahr 2024/25 um EUR 8,2 Mio. auf EUR 250,6 Mio. (Vorjahr: EUR 242,4 Mio.) an, dies steht vor allem im Zusammenhang mit Gehaltserhöhungen sowie mit Verschiebungen der Mitarbeiterzahlen von Ländern mit niedrigeren zu solchen mit höheren Personalkosten. Die Kapsch TrafficCom Group beschäftigte zum 31. März 2025 in Summe 3.041 Personen, das ist ein Rückgang gegenüber dem Bilanzstichtag des Vorjahres. Die größte Reduktion resultierte in der Region EMEA sowohl aus den Anteilsverkäufen als auch aus der Vertragsbeendigung eines Mautprojektes in Südafrika. Die Personalquote (Verhältnis Personalaufwand zu Umsatz) betrug 47,3 % (Vorjahr: 45,0 %).

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** stiegen im Geschäftsjahr 2024/25 um EUR 17,3 Mio. bzw. 23,7 % auf EUR 90,5 Mio. Höhere Kosten im Vergleich zum Vorjahr resultieren hauptsächlich aus Verlusten aus der Entkonsolidierung von Gesellschaften in der Höhe von EUR 8,6 Mio. Zudem war im Vorjahr die Auflösung von Wertberichtigungen in Höhe von EUR 10,1 Mio. aufwandsmindernd enthalten.

Das **anteilige Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen** stammt mit EUR 5,6 Mio. (Vorjahr: EUR 15,4 Mio.) größtenteils aus der Kapsch Telematic Services IOOO sowie aus der Parat Ltd. Im Vorjahr resultierte der Wert im Wesentlichen aus dem Joint Venture autoTicket GmbH in Deutschland.

EBITDA. Das Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit vor Abschreibungen und Wertminderungen (EBITDA) lag mit EUR 29,0 Mio. unter dem Vorjahreswert von EUR 88,5 Mio. Die EBITDA-Marge sank somit auf 5,5 % (Vorjahr: 16,4 %).

Der **Aufwand für planmäßige Abschreibungen** betrug im Geschäftsjahr 2024/25 EUR 16,5 Mio. und war damit niedriger als im Vorjahr (EUR 18,3 Mio.).

EBIT. Das Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT) lag mit EUR 12,6 Mio. deutlich unter dem Vorjahreswert von EUR 70,3 Mio. Im Vergleich zum Vorjahr, in dem mehrere signifikante Einmaleffekte das Ergebnis beeinflussten, gab es im Geschäftsjahr 2024/25 mit Ausnahme des Effektes aus dem Verkauf der TMT keinen weiteren wesentlichen nicht wiederkehrenden Sachverhalt, der das Ergebnis belastete. Projektbezogene und schätzungsabhängige als sonstige betriebliche Erträge ausgewiesene Bewertungseffekte wurden als inhärent zur Betriebstätigkeit betrachtet. Positiv hervorzuheben ist, dass die Margenverschlechterungen aus den Errichtungsprojekten in Americas, die in den Vorjahren die Ergebnisse stark belastet haben, im Geschäftsjahr 2024/25 keine nennenswerten Auswirkungen mehr zeigten.

Das **Finanzergebnis** verbesserte sich von EUR -30,1 Mio. im Vorjahr auf EUR -16,9 Mio. im Geschäftsjahr 2024/25. Die wesentlichen Abweichungen resultierten aus dem Rückgang des Zinsaufwands sowie dem Wegfall der im Vorjahr erfassten Einmalkosten im Zusammenhang mit der damaligen Restrukturierungsvereinbarung mit den Banken, die das Nettozinsergebnis von EUR -22,1 Mio. im Vorjahr auf EUR -8,9 Mio. im aktuellen Geschäftsjahr verbesserten. Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr 2024/25 Hyperinflationsanpassungen in Höhe von EUR -4,8 Mio. (Vorjahr: EUR -7,0 Mio.) vorgenommen.

Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen als Finanzinvestitionen. Der Ergebnisbeitrag belief sich auf EUR 0,0 Mio., nachdem im Vorjahr ein negativer Betrag in Höhe von EUR -3,2 Mio. verbucht wurde. Der Betrag im Vorjahr resultiere aus der Traffic Technology Services, Inc. (TTS), USA, deren Anteile im Vorjahr veräußert wurden.

Ertragsteuern. Der Ertrag aus Ertragsteuern betrug im Berichtszeitraum EUR 1,2 Mio. (Vorjahr: Aufwand EUR 14,6 Mio.). Er resultiert aus einem negativen Ergebnis vor Steuern und aus der Erhöhung von latenten Steuern auf Verlustvorträge.

Das **Periodenergebnis** war mit EUR -3,1 Mio. negativ (Vorjahr: Gewinn EUR 22,3 Mio.). Den Anteilseignern der Gesellschaft war ein Ergebnis von EUR -6,9 Mio. (Vorjahr: EUR 23,2 Mio.) zuzurechnen. Dies entspricht einem Ergebnis je Aktie in Höhe von EUR -0,48 (Vorjahr: EUR 1,72).

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 -3,9 Mio. (Vorjahr: EUR -1,7 Mio.).

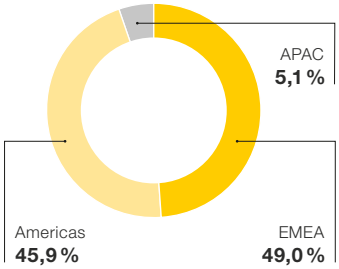
Das **Gesamtergebnis** als Summe von Periodenergebnis und sonstigem Ergebnis betrug somit EUR 0,8 Mio. (Vorjahr: EUR 20,6 Mio.).

1.2.2 Ertragslage nach Segmenten.

Maut.

Umsatz. Im Geschäftsjahr 2024/25 stieg der Umsatz im Segment Maut von EUR 378,3 Mio. um 3,9 % auf EUR 393,0 Mio. und trug 74,1 % (Vorjahr: 70,2 %) zum Gesamtumsatz bei.

Maut-Umsatz nach Regionen.



Die Region EMEA verzeichnete im vergangenen Geschäftsjahr einen Umsatzanstieg von 1,8 % (EUR +3,3 Mio.) auf EUR 192,6 Mio. und blieb somit im Segment Maut die umsatzstärkste Region für die Kapsch TrafficCom. Die Märkte Südafrika, Belarus, Spanien, Frankreich und Polen wiesen einen Umsatzrückgang auf. Demgegenüber meldete der Geschäftsbereich Errichtung einen Umsatzanstieg gegenüber dem Vorjahr hauptsächlich durch ein Errichtungsprojekt in der Schweiz. Weiters verzeichneten die Märkte Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Schweden und Österreich Zuwächse. Zudem stieg der Umsatz im Service Business (Tolltickets) um 104,3 %, bedingt durch die starke Nachfrage nach On-Board Units für Lastkraftwagen.

Im Geschäftsjahr 2024/25 wurde die Segmentstrukturierung im Konzern angepasst. In diesem Zusammenhang kam es zu einer geänderten Zuordnung einzelner Projekte zu den Segmenten Maut bzw. Verkehrsmanagement, das betraf insbesondere das Komponentengeschäft.

In der Region Americas stieg der Umsatz im Segment Maut um 9,2 % auf EUR 180,4 Mio. (Vorjahr: EUR 165,2 Mio.). Diese Entwicklung ist großteils begründet durch den Umsatzanstieg im Geschäftsbereich Betrieb in den USA (EUR +16,6 Mio.). Zudem verzeichnete das Komponentengeschäft einen Umsatzanstieg in den USA, Panama und Costa Rica. Hingegen ging der Umsatz im Geschäftsbereich Errichtung gegenüber dem Vorjahr zurück, vor allem in den Ländern Chile, USA und Mexiko.

In der Region APAC verzeichnete Kapsch TrafficCom im Geschäftsjahr 2024/25 einen Umsatzrückgang um 16,1 % auf EUR 20,0 Mio. Dieser Rückgang betraf wesentlich das Komponentengeschäft in Australien und Singapur. Der Geschäftsbereich Betrieb verzeichnete ebenfalls einen Umsatzrückgang in Australien.

Segment Maut nach Geschäftstypen.

in EUR Mio.	2023/24	2024/25	+/-
Umsatz	**378,3**	**393,0**	**3,9 %**
Errichtung	96,7	104,6	8,2 %
Betrieb	207,7	205,6	-1,0 %
Komponenten	73,9	82,8	12,1 %
EBIT	**54,3**	**12,0**	**-77,9 %**

EBIT. Das EBIT im Segment Maut verzeichnete einen deutlichen Rückgang auf EUR 12,0 Mio. (Vorjahr: EUR 54,3 Mio.). Hauptgrund dafür ist die im Vorjahr erzielte Einigung in Deutschland bezüglich der Beendigung des Betreiberver-

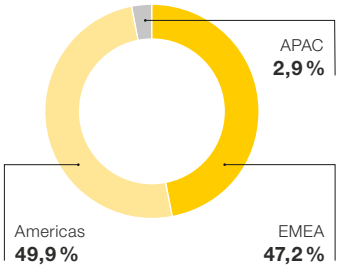
trages für die Erhebung der Infrastrukturabgabe, die das Vorjahresergebnis mit EUR 79,0 Mio. positiv beeinflusste. Nachdem das Schiedsgericht im März 2022 Schadenersatz und Kostenerstattung für die autoTicket GmbH bestätigt hatte, konnte Kapsch TrafficCom im September 2023 einen Ertrag von über EUR 66 Mio. verbuchen.

Auch die Erträge aus anderen betrieblichen Tätigkeiten und die Anteile aus Joint Ventures sanken nach der Berücksichtigung von Schadenersatz und Kostenerstattung für die autoTicket GmbH im Vorjahr um 75,1 % bzw. 68,3 %. Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen konnten im Berichtszeitraum trotz der steigenden Umsätze um 17,6 % reduziert werden, vor allem in den Geschäftsbereichen Errichtung und Betrieb, allen voran in der Region Americas. Der Personalaufwand stieg um 5,6 %. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um EUR 8,7 Mio. auf EUR 56,1 Mio., da im Vorjahr ein positiver Effekt aus der Auflösung einer Wertberichtigung enthalten war.

Verkehrsmanagement.

Umsatz. Im Segment Verkehrsmanagement lag der Umsatz im Geschäftsjahr 2024/25 mit EUR 137,3 Mio. um 14,5 % unter dem Vorjahreswert von EUR 160,5 Mio. und trug 25,9 % (Vorjahr: 29,8 %) zum Gesamtumsatz bei. Die Errichtungsumsätze stiegen gegenüber dem Vorjahr um 1,7 %, insbesondere in den USA, Guatemala, Großbritannien, Deutschland und Chile.

Verkehrsmanagement-Umsatz nach Regionen.



Im Geschäftsbereich Betrieb ging der Umsatz im Wesentlichen durch den Verkauf der TMT, Südafrika, und den Abgang der entsprechenden Projekte zurück, die im Vorjahr einen Umsatzbeitrag von EUR 12,0 Mio. geleistet hatten. Rückgänge gab es auch in Spanien, den USA und Panama.

Die geänderte Zuordnung einzelner Projekte zu den Segmenten führte wie erwähnt zu Veränderungen im Ausweis des Komponentengeschäftes. Bereinigt um diese Effekte verzeichnete der Bereich Komponenten im Segment Verkehrsmanagement einen Umsatzrückgang, der sich hauptsächlich auf den Markt in Ecuador konzentrierte.

Segment Verkehrsmanagement nach Geschäftstypen.

in EUR Mio.	2023/24	2024/25	+/-
Umsatz	**160,5**	**137,3**	**-14,5 %**
Errichtung	55,9	56,8	1,7 %
Betrieb	93,2	79,3	-14,9 %
Komponenten	11,5	1,2	-90,0 %
EBIT	**15,9**	**0,5**	**-96,7 %**

EBIT. Das EBIT im Segment Verkehrsmanagement betrug im Berichtsjahr 2024/25 EUR 0,5 Mio. (Vorjahr: EUR 15,9 Mio.). Der wesentlichste Grund für diese Entwicklung ist der Verkauf der TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Sudafrika, welcher einerseits im Jahr 2023/2024 noch positiv zum Umsatz und zum Ergebnis beigetragen hat und andererseits in 2024/25 zum negativen Entkonsolidierungseffekt beigetragen hat.

1.2.3 Vermögenslage.

Die Bilanzsumme von Kapsch TrafficCom zum 31. März 2025 betrug EUR 454,4 Mio. (31. März 2024: EUR 443,7 Mio.).

Aktivseite.
Die Sachanlagen sanken von EUR 46,0 Mio. per 31. März 2024 auf EUR 43,1 Mio. per 31. März 2025. Zwar wurden im Geschäftsjahr Zugänge verzeichnet, jedoch wirkten sich planmäßige Abschreibung bzw. Abgänge stärker als die Zugänge aus. Die immateriellen Vermögenswerte gingen geringfügig um EUR 0,7 Mio. zurück.

Die Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen stiegen um EUR 15,1 Mio. Verantwortlich dafür waren im Wesentlichen die Zugänge von Parat Ltd, Abu Dhabi, und Kapsch Telematic Services IOOO, Belarus.

Die sonstigen langfristigen finanziellen Vermögenswerte und Beteiligungen sanken in Summe um EUR 0,7 Mio.

Der Rückgang ist im Wesentlichen auf eine Gesellschaft in Südafrika zurückzuführen.

Die aktiven latenten Steuern betrugen zum 31. März 2025 EUR 53,4 Mio. (31. März 2024: EUR 45,6 Mio.). Der Großteil der aktiven latenten Steuern betraf Verlustvorträge in den USA, Österreich, Brasilien und Spanien.

Die Vorräte stiegen um EUR 1,2 Mio. auf EUR 49,0 Mio., großteils durch höhere Lagerstände in Österreich.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte sanken um EUR 10,9 Mio. im Vergleich zum Vorjahr, im Wesentlichen aufgrund der geringeren fakturierten Umsätze im Zuge der Entkonsolidierungen.

Die liquiden Mittel lagen mit EUR 47,8 Mio. über dem Vergleichswert des Vorjahres von EUR 33,4 Mio., dies ist auf die neue langfristige Finanzierung zurückzuführen.

Insgesamt wurde ein Betrag von EUR 4,9 Mio. (31. März 2024: EUR 11,0 Mio.) als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte nach IFRS 5 identifiziert. Neben Sachanlagen betraf dies insbesondere die Positionen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie liquide Mittel.

Passivseite.
Am 21. März 2025 einigte sich die Kapsch TrafficCom AG mit ihren Hausbanken auf eine neue langfristige Finanzierung im Umfang von EUR 104,6 Mio. Die Finanzierung läuft bis zum 29. März 2030. Die Entwicklung der Finanzverbindlichkeiten spiegelt diese neue langfristige Finanzierung wider: Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten stiegen im Vergleich zum Vorjahr um EUR 4,5 Mio. auf EUR 96,4 Mio. Die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten stiegen im Vergleich zum Vorjahr um EUR 9,2 Mio. auf EUR 22,0 Mio.

Per 31. März 2025 betrugen die langfristigen Leasingverbindlichkeiten EUR 24,6 Mio. (31. März 2024: EUR 26,9 Mio.), die kurzfristigen Leasingverbindlichkeiten lagen bei EUR 7,7 Mio. (31. März 2024: EUR 9,2 Mio.).

Die lang- und kurzfristigen Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen erhöhten sich um EUR 3,8 Mio., da für laufende Projekte weiter angearbeitet wurde.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen wurden um EUR 4,1 Mio. auf EUR 58,8 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 2,1 Mio. und lagen zum 31. März 2025 bei EUR 20,4 Mio. (31. März 2024: EUR 22,4 Mio.). Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Auflösung von Drohverlustrückstellungen im Zusammenhang mit Projekten zurückzuführen.

Das Eigenkapital stieg um EUR 7,6 Mio. auf EUR 91,0 Mio. zum 31. März 2025 an. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich von 18,8 % im Vorjahr auf 20,0 % zum 31. März 2025.

Insgesamt wurde ein Betrag von EUR 3,5 Mio (31. März 2024: EUR 4,0 Mio). als zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten gemäß IFRS 5 identifiziert. 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 im Vergleich zum Vorjahr auf EUR 12,6 Mio. (Vorjahr: EUR 70,3 Mio.). Grund für dieses hohe Ergebnis im Vorjahr war die Einigung aus dem Schiedsgerichtsverfahren mit der Bundesrepublik Deutschland. Das niedrigere Ergebnis wirkte sich auf den Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit aus, der im Geschäftsjahr 2024/25 bei EUR 27,7 Mio. lag (Vorjahr: EUR 61,9 Mio.). Der Cashflow aus dem Ergebnis betrug davon EUR 25,2 Mio. (Vorjahr: EUR 67,0 Mio.) und die Veränderung des Nettoumlaufvermögens belief sich auf EUR 2,4 Mio. (Vorjahr: EUR -5,1 Mio.).

Für die positive Veränderung des Nettoumlaufvermögens waren folgende Effekte ausschlaggebend: Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, kurzfristigen Vertragsvermögenswerten aus Kundenverträgen und sonstigen kurzfristigen Vermögenswerte sanken um insgesamt EUR 8,1 Mio. (Vorjahr: Anstieg um EUR 16,8 Mio.). Das

Vorratsvermögen erhöhte sich um EUR 1,6 Mio. (Vorjahr: Anstieg um EUR 2,7 Mio.). Die kurzfristigen Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen und sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten, genettet um den Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sanken um EUR 2,0 Mio. (Vorjahr: Anstieg um EUR 10,6 Mio.). Die kurzfristigen Rückstellungen sanken um EUR 2,0 Mio (Vorjahr: Anstieg um EUR 3,8 Mio.).

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 2024/25 EUR -6,5 Mio. (Vorjahr: EUR 43,8 Mio.). Die Investitionen in Sachanlagevermögen stiegen auf EUR -6,2 Mio. (Vorjahr: EUR -5,7 Mio.), die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte stiegen auf EUR -1,6 Mio. (Vorjahr: EUR -0,3 Mio.), Auszahlungen für den Ankauf von Wertpapieren, Beteiligungen und sonstigen langfristigen Finanzanlagen sanken auf EUR -1,2 Mio (Vorjahr EUR -2,5 Mio).

Stark positiv wirkten im Vorjahr die Einzahlungen aus der Rückführung der Finanzierungen des Gemeinschaftsunternehmens autoTicket GmbH, Deutschland, in Höhe von EUR 12,9 Mio. sowie Einzahlungen aus dem Verkauf des assoziierten Unternehmens Traffic Technology Services, Inc., USA, in Höhe von EUR 7,9 Mio. Weiters erfolgte im Geschäftsjahr 2023/24 ein Mittelzufluss aus der Dividende des Gemeinschaftsunternehmens autoTicket GmbH, Deutschland, in Höhe von EUR 30,0 Mio. Dies ergab in Summe im Vorjahr den deutlich positiven Cashflow aus Investitionstätigkeit. Im Berichtszeitraum sanken die Einzahlungen aus dem Verkauf von Wertpapieren und sonstigen finanziellen Vermögenswerten auf EUR 1,4 Mio. (Vorjahr EUR 21,6 Mio.) und die Dividenden aus at-equity einbezogenen Gesellschaften sanken auf EUR 2,5 Mio. (Vorjahr: EUR 30,0 Mio). Die genannten Effekte führten insgesamt zu einem geringeren Cashflow aus Investitionstätigkeit.

Die Summe aus dem Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit und dem Cashflow aus Investitionstätigkeit ergibt den Free Cashflow. Er betrug im Geschäftsjahr 2024/25 EUR 21,2 Mio. (Vorjahr: EUR 105,7 Mio.) Der Rückgang ist im Wesentlichen auf den Wegfall der bereits beschriebenen Einmaleffekte des Vorjahres (Beilegung des Schiedsverfahrens in der Bundesrepublik Deutschland und Veräußerung der Anteile an der Traffic Technology Services, Inc., USA) zurückzuführen.

Free Cashflow: EUR 21,2 Mio.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit verbesserte sich im Geschäftsjahr 2024/25 deutlich auf EUR -6,5 Mio. (Vorjahr: EUR -111,6 Mio.). Die Veränderung resultiert im Wesentlichen daraus, dass im Vorjahr mit den Mitteln aus Deutschland rund EUR 88 Mio. an die Banken rückgeführt wurden und dass das Berichtsjahr durch die Aufnahme einer neuen langfristigen Finanzierung in Höhe von EUR 104,6 Mio. geprägt war. Bestehende Finanzierungen wurden rückgeführt und der Gesamtkreditbetrag um EUR 21,1 Mio. erhöht. Die bezahlten Zinsen aus Finanzierungen sowie die damit zusammenhängenden Kosten sanken auf EUR -11,8 Mio. (Vorjahr: EUR -26,7 Mio.). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf den Wegfall von im Vorjahr erfassten Einmaleffekten im Zusammenhang mit der damaligen Restrukturierungsvereinbarung mit den Banken und auf einen deutlichen Rückgang des Zinsniveaus zurückzuführen. Der Finanzmittelbestand zum 31. März 2025 betrug EUR 47,8 Mio. (31. März 2024: EUR 33,4 Mio.).

Kennzahlen.
Die Nettoverschuldung lag zum 31. März 2025 bei EUR 101,5 Mio. und damit um EUR 4,5 Mio. unter dem Vorjahr (EUR 106,0 Mio.). Diese Verbesserung ist im Wesentlichen auf die neue Finanzierung zurückzuführen. Durch die gleichzeitige Erhöhung des Eigenkapitals um EUR 7,6 Mio. konnte der Verschuldungsgrad auf 111,5 % (31. März 2024: 127,1 %) reduziert werden.

Das Nettoumlaufvermögen betrug EUR 72,0 Mio. (31. März 2024: EUR 78,5 Mio.).

1.3 Forschung und Entwicklung.

Im Geschäftsjahr 2024/25 investierte Kapsch TrafficCom 5 % des Umsatzes in generische Entwicklung, Innovation, Entwicklungsunterstützung und Produktmanagement.

Im Einklang mit der Unternehmensstrategie „Strategy 2027“ hat Kapsch TrafficCom im Geschäftsjahr 2021/22 ein mehrjähriges Technologie-Transformationsprogramm gestartet. Ziel dieses Programmes ist es, die Technologieführerschaft des Unternehmens abzusichern, um die Marktführerschaft zu stärken. Die Schwerpunkte lagen im Berichtszeitraum unverändert auf der Weiterentwicklung der organisatorischen Fähigkeiten und Fachkenntnisse, der Verbesserung der Entwicklungs- und Lieferprozesse, der schnellen und flexiblen Entwicklung der Technologien des Unternehmens sowie der Anpassung des aktuellen Produkt- und Lösungsportfolios an die sich ständig verändernden Marktanforderungen und der Reduzierung von Redundanzen, um ein globales, einheitliches Portfolio zu

schaffen. Das ermöglicht eine schnellere Markteinführung und eine effizientere Bereitstellung von Lösungen, was zu höheren Umsätzen und Margen sowie einer besseren Wettbewerbsposition auf dem Markt führt.

Mit einem starken Fokus auf die Kunden und ihre Bedürfnisse stützt sich die Transformation auf vier Säulen:

Ein Technologie-Transformationsprogramm zielt auf effiziente Bereitstellung aktueller Lösungen.

- **Produktportfolio.** Das Produktmanagement-Team konzentrierte sich im Berichtszeitraum auf die Steuerung und Überwachung des Portfolios durch einen ganzheitlichen Ansatz und eine gezielte Portfoliostrategie, die auf Konsolidierung und Optimierung ausgerichtet ist. Dieser Ansatz ermöglicht die Identifizierung von Gemeinsamkeiten und Synergien, wobei intelligente Plattformen als Grundlage genutzt werden.
- **Technologie-Stack.** Das Verständnis und die Unterstützung verschiedener Software-Tools und Komponenten sowie deren Einsatzmöglichkeiten zur Optimierung von Kosten und Betrieb beim Kunden sind wichtige Kernkompetenzen für Kapsch TrafficCom. Daher wurde ein Weiterbildungsplan für die verschiedenen Kerntechnologien erstellt. Zudem spielen KI-Technologien eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung des technologischen Fortschrittes.
- **Organisation und Prozesse.** Die schlanken und agilen Arbeitsweisen unter Verwendung der SAFe©-Methodik wurden im Berichtszeitraum auf die meisten Entwicklungsteams ausgeweitet. Dadurch wurde die Variabilität bei der Planung, Entwicklung und Bereitstellung innovativer Softwarelösungen durch die Engineering-Teams reduziert. Ein besonderer Schwerpunkt lag auf dem Prinzip des „Shifting Left“ von Qualitätspraktiken, wobei robuste Praktiken und Tools für die Qualität von Codes früher in den Entwicklungsworkflow integriert und globale Standards für die Software-Entwicklung eingeführt wurden.
- **Kultur.** Die Förderung und Pflege einer Kultur der Zusammenarbeit, Neugier und Innovation ist die vierte Säule der Transformation und ein entscheidender Erfolgsfaktor. Die Schwerpunkte bestehen darin, Innovation zu ermöglichen, ungenutztes Potenzial zu erschließen und Ideen mit positiven Auswirkungen auf das Geschäft aus allen Bereichen des Unternehmens zu generieren. Die People Strategy, die in Kapitel 4.3.1 „Arbeitskräfte des Unternehmens“ beschrieben ist, unterstützt diesen Ansatz.

Im Geschäftsjahr 2024/25 wurde das Patentportfolio von Kapsch TrafficCom weiter optimiert. Der Fokus lag dabei auf Themenbereichen von hoher strategischer Bedeutung. Das Portfolio bestand zum 31. März 2025 aus 117 Patentfamilien mit 820 Einzelpatenten und 39 laufenden Patentanmeldungen.

Kapsch TrafficCom ist bestrebt, sowohl das Risiko von Patentverletzungen zu mindern als auch das Patentieren von neuen Ideen zu fördern. Daher konzentriert sich das Intellectual Property Rights (IPR) Management auf die Unterstützung des Produktmanagements und der Produktentwicklung. Durch Patentanalysen in verschiedenen Bereichen wird sichergestellt, dass die Produkte und Lösungen auch betrieben werden dürfen. Aufbauend auf diesen Patentanalysen und der daraus gewonnenen Expertise sollen auch verstärkt eigene Patente angemeldet werden, um die Handlungsfreiheit (Freedom to Operate) sowie die Alleinstellungsmerkmale (Unique Selling Proposition) für Produkte und Lösungen von Kapsch TrafficCom abzusichern.

Zusätzlich wurde das weltweite Patentüberwachungssystem weiterentwickelt. Seine Aufgabe ist es, Patentanmeldungen von Mitbewerbern sowie in relevanten Technologiesegmenten zu analysieren, um einen besseren Überblick über die Strategien der Mitbewerber zu gewinnen.

Die Entwicklungsaufwendungen von Kapsch TrafficCom im Geschäftsjahr 2024/25 betrugen EUR 72,3 Mio. nach EUR 80,0 Mio im Vorjahr. Dies entspricht 13,6 % (Vorjahr: 14,8 %) des Konzernumsatzes. Sie teilen sich wie folgt auf:

- Aufwendungen für erforderliche kundenspezifische Entwicklungen: EUR 44,8 Mio. (Vorjahr: EUR 55,4 Mio.)
- Aufwendungen für generische Entwicklungen: EUR 27,6 Mio. (Vorjahr: EUR 24,5 Mio.)

2 Voraussichtliche Entwicklung und Risiken.

2.1 Ausblick auf das Geschäftsjahr 2025/26.

Für das Geschäftsjahr 2025/26 erwartet Kapsch TrafficCom aufgrund der Entkonsolidierungen einiger Gesellschaften im vergangenen Geschäftsjahr einen geringeren Umsatz. Das EBIT sollte dennoch über dem Vorjahreswert liegen, wobei zusätzlich positive Einmaleffekte möglich sind.

Umsatz.
Im Berichtszeitraum führten die Entkonsolidierungen einiger Gesellschaften zu einem Umsatzentfall gegenüber dem Jahr davor von EUR 22 Mio., wovon EUR 12 Mio. die südafrikanische Gesellschaft TMT und EUR 10 Mio. Belarus betreffen. Das Management erwartet für das Geschäftsjahr 2025/26 vor diesem Hintergrund einen Umsatzrückgang auf rund EUR 510 Mio.

Der hohe Auftragseingang und Auftragsstand bilden eine profunde Basis für weiteres Wachstum. Aufgrund langer Laufzeiten der neu gewonnenen Projekte werden sich diese jedoch erst mittel- bis langfristig im Umsatz widerspiegeln. Mittelfristig sollte zumindest wieder das Vorkrisen-Umsatzniveau von rund EUR 700 Mio. erreichbar sein.

Erwartung für Geschäftsjahr 2025/26:
> *Umsatz von rund EUR 510 Mio.*
> *EBIT-Steigerung gegenüber Vorjahr.*

EBIT (Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit).
Das EBIT der vergangenen beiden Geschäftsjahre war von den Entkonsolidierungen und von Einmaleffekten geprägt. Gemäß den derzeitigen Erwartungen rechnet das Management für das Geschäftsjahr 2025/26 mit einem gegenüber dem Vorjahr steigenden EBIT. Im Geschäftsjahr 2025/26 sind zusätzliche positive Einmaleffekte möglich.

Wenngleich Kapsch TrafficCom in den vergangenen Jahren bereits eine deutliche Effizienzverbesserung verzeichnete, bleiben die Kosten nach wie vor im Fokus. Zudem analysiert Kapsch TrafficCom weiterhin ihre Ablauforganisation von Grund auf nach einem Zero Base Approach. Ziel ist eine weitere Effizienzsteigerung durch globale Standards und Tools. Dies wird auch zur weiteren Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität beitragen.

Liquidität.
Die im Berichtszeitraum fakturierten Umsätze sowie die neu gewonnenen Projekte werden im Ergebnis und auch in der Liquidität sichtbar werden. Zudem führte eine erneute Bank-Finanzierungsvereinbarung zu einer längerfristigen Finanzierungsstruktur.

Das Management strebt weiterhin Zuflüsse aus Entkonsolidierungen von Gesellschaften, anhängigen Verfahren und anderen Maßnahmen an, um die Nettoverschuldung nochmals zu senken. Ziel ist, mittelfristig den Schwellenwert von Nettoverschuldung zu EBITDA von rund 1,5x zu unterschreiten.

Nichtfinanzielle Ziele.
Das Nachhaltigkeitsmanagement wurde im Berichtszeitraum ausgebaut und das Reporting verstärkt mit dem Finanzreporting kombiniert. Dies wird auch im folgenden Geschäftsjahr fortgesetzt. Die nichtfinanziellen Ziele von Kapsch TrafficCom sind dem >> *Kapitel 4 „Konsolidierte Nichtfinanzielle Erklärung“* in dem vorliegenden Lagebericht zu entnehmen.

Strategie.
Zudem erfolgte im Geschäftsjahr 2024/25 ein umfassender Strategie-Review. Demnach wird Kapsch TrafficCom ihr Kerngeschäft in den Bereichen Maut und Verkehrsmanagement weiterentwickeln. Im Mautbereich wird Kapsch TrafficCom ihre Technologieführerschaft durch Innovationen und den Aus- bzw. Aufbau von Kompetenzen absichern. Für die zugehörigen Mautdienstleistungen werden künftig strategische Partnerschaften angestrebt.

Im Bereich Verkehrsmanagement wird die Entwicklung von konventionellen zu intelligenten Systemen, sogenanntem „Smart Traffic Management“, fortgesetzt. Demand Management und die damit verbundene Optimierung des Nutzerverhaltens rückt angesichts künstlicher Intelligenz und Predictive Analytics näher an die Realität. Kapsch TrafficCom wird dieses Geschäft weiter ausbauen.

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. Das ERM leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Unternehmenssteuerung und -sicherung.

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.

Das projektorientierte Risikomanagement ist in alle wesentlichen Kunden- und Entwicklungsprojekte eingebettet und setzt bereits in der Angebotsphase mit einer systematischen Risikoanalyse an. 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 Vier-Augen-Prinzip, 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 verbunden 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.

Auch der zunehmende Fokus auf Nachhaltigkeit und emissionsarme Mobilität kann dazu führen, dass Technologien oder Geschäftsmodelle an Relevanz verlieren oder angepasst werden müssen. Strategische Risiken entstehen in diesem Zusammenhang insbesondere dann, wenn regulatorische Anforderungen nicht antizipiert oder entsprechende technologische Innovationsmaßnahmen zu spät ergriffen werden.

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 regulatori-

sche Entwicklungen und passt die strategische Planung flexibel an. Der Diversifikationsansatz hinsichtlich Märkten, Produkten und Technologien sowie gezielte Investitionen in F&E 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 großteils 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 Produktportfolios 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 stabile 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) 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, insbesondere bei Hard- und Software-Komponenten, die in den Gesamtsystemen zum Einsatz kommen. Globale Engpässe – etwa am Halbleitermarkt – können durch Produktionsausfälle, geopolitische Konflikte, Logistikstörungen oder Währungsschwankungen zu Verfügbarkeits- und Preisrisiken führen. Auch die Abhängigkeit von Einzelanbietern oder verlängerte Beschaffungszyklen bergen operative Risiken.

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.

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 Produkte 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.

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

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.

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 werden im Rahmen des unternehmensweiten Risikomanagements mitbetrachtet, analysiert und bewertet. Sie sind im Detail in >> *Kapitel 4 „Konsolidierte Nichtfinanzielle Erklärung“* gemäß den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) und den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der Kapsch TrafficCom Group beschrieben.

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.

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

Liquiditätsrisiken. Für die Finanzierung von Großprojekten, insbesondere mit verzögerten Zahlungseingängen von Auftraggebern, ist die Verfügbarkeit ausreichender liquider Mittel entscheidend. Dies gilt ebenso für die Erfüllung von Sicherheitsleistungen (z.B. Bid oder Performance Bonds), die im Rahmen von Ausschreibungen gefordert werden.

Zur Steuerung dieses Risikos verfügt die Kapsch TrafficCom Group über ein konzernweites Liquiditätsmanagement mit rollierender Kapitalflussplanung. Dies ermöglicht eine frühzeitige Identifikation möglicher Engpässe und die Einleitung geeigneter Gegenmaßnahmen. Die Liquiditätsreserven sowie bestehende Kreditlinien sichern darüber hinaus ein hohes Maß an finanzieller Flexibilität.

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 OeKB) zum Einsatz. Forderungen werden laufend überwacht und im Bedarfsfall wertberichtigt.

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 Cyber-Resilienz deutlich erhöht.

Ein wesentliches Risiko besteht in der Beeinträchtigung der Systemverfügbarkeit, Datenintegrität oder Vertraulichkeit durch Cyber-Angriffe, 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 Datenschutz- und Informationssicherheitsanforderungen (z.B. DSGVO, NIS2, AI Act).

Auch in der Lieferkette können IT- oder Cyber-Vorfälle 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 dem 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 wie 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.

Kapsch TrafficCom setzt attraktive Maßnahmen, um dem Personalrisiko entgegenzuwirken.

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.

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 Soft Skills,
- Mentoring- und Onboarding-Programme sowie
- flexible Arbeitszeit- und Homeoffice-Modelle zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität.

Zur Förderung der Mitarbeiterbindung setzt das Unternehmen zusätzlich auf regelmäßige Feedback-Formate 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.

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.

Aus derzeitiger Sicht bestehen keine einzelnen Risiken, die den Fortbestand von Kapsch TrafficCom unmittelbar gefährden könnten. Die wesentlichen identifizierten Risiken werden laufend überwacht, systematisch bewertet und durch geeignete Steuerungsmaßnahmen adressiert. Das unternehmensweite Risikomanagementsystem, einschließlich des Internen Kontrollsystems, ist darauf ausgelegt, die Risikotragfähigkeit jederzeit sicherzustellen.

Im Vergleich zum Vorjahr ist die Gesamtrisikosituation im Wesentlichen stabiler geworden. Erhöhte Unsicherheiten zeigen sich punktuell in geopolitischen, regulatorischen und marktbezogenen Bereichen. Diesen Entwicklungen wird mit angepassten Maßnahmen im Rahmen der Unternehmenssteuerung Rechnung getragen.

Aus aktueller Sicht sind die identifizierten Einzelrisiken beherrschbar und es bestehen ausreichende organisatorische, finanzielle und strukturelle Vorkehrungen, um potenzielle Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Kapsch TrafficCom zu begrenzen.

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 wird primär in lokalen Einheiten auf Basis von Navision durchgeführt. Die Konsolidierung erfolgt zentral im Group Accounting, wobei hierfür die Konsolidierungssoftware OneStream zum Einsatz kommt. 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.

Die Risikobeurteilung erfolgt im Rahmen eines risikoorientierten Aufbaus des internen Kontrollsystems. Im Mittelpunkt steht die frühzeitige Erkennung potenzieller Fehlerquellen im Rechnungslegungsprozess, insbesondere bei der Verbuchung komplexer Geschäftsvorfälle, Intercompany-Abstimmungen oder bilanziell relevanter Schätzwerte. Die identifizierten Risikopunkte 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 Vier-Augen-Prinzip in kritischen Prozessschritten.

Eine effiziente Information und Kommunikation wird über strukturierte Reporting-Linien, regelmäßige Monats- und Forecast-Berichte sowie zentrale Abstimmungen zwischen den Einheiten und dem Konzernrechnungswesen sichergestellt. 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. Es bestehen keine gesetzlichen oder satzungsmäßigen Deckelungen oder Beschränkungen betreffend die Ausübung von Stimmrechten oder die Übertragung von Aktien. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hielt zum Stichtag 31. März 2025 rund 63,3 % der Anteile.

Im Geschäftsjahr 2023/24 hat die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH im Zusammenhang mit einer Refinanzierung sämtliche ihrer Aktien an der Kapsch TrafficCom AG zugunsten der finanzierenden Banken verpfändet. Am 26. März 2025 hat die Kapsch TrafficCom AG mit ihren Hausbanken eine neue langfristige Finanzierung bis 2030 vereinbart und wurde die von KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH vorgenommene Verpfändung aller ihrer an der Gesellschaft gehaltenen Aktien aufgehoben.

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 Elisabeth Kapsch und Mitglieder ihrer Familie (Children of Elisabeth-Privatstiftung).

Es gab zum Stichtag 31. März 2025 keinen weiteren Aktionär, der mehr als 10 % der Stimmrechte an der Kapsch TrafficCom AG hielt. Im Geschäftsjahr 2024/25 erwarb oder veräußerte die Kapsch TrafficCom AG keine eigenen Aktien und hielt zum Bilanzstichtag auch keine.

Es gibt 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 kein bedingtes Kapital, das den Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats ohne (neuerliche) Befassung der Hauptversammlung zur Ausgabe von Aktien ermächtigt.

Marktübliche „Change of Control“-Klauseln, die gegebenenfalls zu einer Vertragsbeendigung führen können, betreffen Finanzierungsvereinbarungen von in Summe rund EUR 105 Mio. sowie das Schuldscheindarlehen in Höhe von EUR 8,5 Mio. 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 Übernahmeangebots.

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. 36
1.3 Strategie. 41
1.4 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen. 58

2 Umweltinformationen. 70

2.1 Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-Verordnung). 70
2.2 Klimawandel (ESRS E1). 86
2.3 Umweltverschmutzung (ESRS E2). 100
2.4 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5). 102

3 Sozialinformationen. 107

3.1 Arbeitskräfte des Unternehmens (ESRS S1). 107
3.2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2). 127
3.3 Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3). 132

4 Governance-Informationen. 136

4.1 Unternehmensführung (ESRS G1). 136

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 oben angeführt berichtet Kapsch TrafficCom die relevanten Informationen – wenngleich noch nicht verpflichtend – 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 auch 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).

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

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

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

Bei der Ermittlung der Kennzahlen von Scope-1, -2- und -3-Emissionen sowie Kennzahlen der Kreislaufwirtschaft wurden Schätzungen, Annahmen sowie Hochrechnungen angewandt, sofern keine Primärdaten vorhanden waren. Davon ausgenommen waren die Scope-3-Kategorien 2 und 6, da hier vollständige Daten verfügbar sind.

Für die erworbenen Waren und Dienstleistungen in Kategorie 1 und 11 wurden Primärdaten von repräsentativen Stichproben ausgewertet und hochgerechnet. In Bezug auf die Emissionen durch pendelnde Mitarbeiter*innen wurden fundierte Annahmen zu den Arbeitsgewohnheiten der Mitarbeiter*innen getroffen. Weiters wurden die Scope-1- und -2-Emissionen zu rund 80 % direkt erhoben und danach basierend auf historischen Daten für die restlichen Standorte hochgerechnet. 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.

Die Nachhaltigkeitserklärung über das Geschäftsjahr 2024/25 wurde erstmalig gemäß den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) inklusive der darin vorgegebenen Kennzahlen erstellt. Daher wurden die Kennzahlen zu den Mitarbeiter*innen im Berichtszeitraum an die Definitionen gemäß den ESRS angepasst und erweitert. Ebenso wurden alle Angaben zu Umweltthemen in Bezug auf die neuen Anforderungen aus den ESRS geprüft und bei Bedarf angepasst. Als Erweiterung zum Vorjahresbericht werden in der vorliegenden Erklärung neben den Scope-1- und Scope-2-Daten auch alle für Kapsch TrafficCom wesentlichen Kategorien von Scope 3 berichtet. Aufgrund der Erstanwendung der ESRS stehen für die Vergleichsperiode keine Kennzahlen zur Verfügung.

In dieser Nachhaltigkeitserklärung enthaltene Verweise.
Zur Vermeidung von Redundanzen verweist die Nachhaltigkeitserklärung bei Bedarf auf andere Teile des Konzernlageberichts 2024/25 („Lagebericht"), die Erläuterungen zum Konzernabschluss 2024/25 („Konzernabschluss"), den konsolidierten Corporate-Governance-Bericht 2024/25 („CG-Bericht") und den Vergütungsbericht 2024/25 („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)	Corporate-Governance-Bericht, Kapitel 3 und 4
Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme (ESRS 2, GOV-3)	Vergütungsbericht, Kapitel 3.2.2
Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette (ESRS 2, SBM-1)	Lagebericht, Kapitel 1.1.2 „Marktdefinition und Produkte"

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 2024/25 aus zwei (2) geschäftsführenden Vorständen: Herr Georg Kapsch, Vorsitzender des Vorstands, und Herr Alfredo Escribá Gallego, Mitglied des Vorstands. Der Aufsichtsrat der Kapsch TrafficCom AG setzte sich aus sechs (6) Mitgliedern zusammen, wovon vier Personen von der Hauptversammlung gewählt und zwei 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 Frau 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 2024/25 setzte sich der Vorstand aus zwei männlichen Vertretern (100 % männlich; 0 % weiblich) zusammen. Der Aufsichtsrat bestand bis zur Hauptversammlung am 4. September 2024 aus zwei Frauen und vier Männern (66,6 % männlich; 33,3 % weiblich). Nach den am 4. September 2024 stattgefundenen Aufsichtsratswahlen gehörten dem Gremium drei Frauen und drei Männer an (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 die Abteilungen Umweltnachhaltigkeit, Personalwesen, Recht & Compliance sowie Produktion und Finanzen. Durch diese Mandate kann er die Themenbereiche inhaltlich steuern, und Strategien und Richtlinien unterliegen seiner Freigabe.

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

Zusätzlich zu der quartalsweisen Berichterstattung über den aktuellen Status der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen kann der Vorstandsvorsitzende die wesentlichen zuständigen Abteilungen in seiner Berichtslinie nach Bedarf im Tagesgeschäft adressieren.

Aufsichtsrat								
Georg Kapsch (CEO)								Alfredo Escribá (CTO)
Investor Relations und ESG*	Personal	Recht & Compliance	Finanzen/ Risiko-management	EU-Angelegen-heiten	Umwelt-nachhaltig-keit	Produktion	Einkauf	HSSEQ

ESG-Taskforce-Mitglieder
* ESG Officer

Stand 31. März 2025

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 über seine bestehenden Berichtslinien mit ESG-Agenden 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 zuvor beschriebener Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat und dieser Selbstevaluierung sind im Aufsichtsrat ausreichend Fähigkeiten und nachhaltigkeitsbezogene Fachkenntnisse verfügbar. Zudem gehört Sonja Wallner wie oben 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, EcoDesign-Richtlinie, CBAM, CSDDD.

- 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 dazu bei. Das entsprechende Fachwissen der Organe ist durch die berufliche Erfahrung bzw. Verantwortlichkeiten sowie durch Trainings der Mitglieder gegeben.

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, jedoch noch nicht strukturiert im Sinne einer eigenständigen Berichterstattung. 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.

Für das kommende Wirtschaftsjahr ist die Einführung einer strukturierten und umfassenden Berichterstattung vorgesehen. Diese wird durch den Head of Group Risk & Internal Audit sowie Umweltnachhaltigkeit verantwortet und quartalsweise in Form eines schriftlichen Berichts sowie einer begleitenden Präsentation an den Prüfungsausschuss erfolgen. Der Bericht wird künftig folgende Inhalte umfassen:

- Bewertung wesentlicher Nachhaltigkeitsauswirkungen, -risiken und -chancen auf Basis der etablierten Wesentlichkeitsanalyse.
- Ergebnisse des Verfahrens zur Sorgfaltspflicht im Bereich Nachhaltigkeit.
- Bewertung der Wirksamkeit umgesetzter Strategien, Maßnahmen, Parameter und Ziele sowie erforderliche Anpassungen.
- Übersicht über relevante regulatorische Entwicklungen.

Damit wird im kommenden Berichtsjahr eine systematische und umfassende Information der Leitungs- und Aufsichtsorgane sichergestellt.

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, wesentliche Transaktionen und Risikomanagement integriert.

Ein strukturierter Prozess zur expliziten Berücksichtigung von wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in den Entscheidungsprozessen der Organe ist noch nicht implementiert. Für das kommende Wirtschaftsjahr ist vorgesehen, diesen Prozess zu etablieren. Konkret wird angestrebt, dass

- die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen regelmäßig in den Vorlagen und Diskussionen der Leitungs- und Aufsichtsorgane berücksichtigt werden.
- bei Investitionsentscheidungen, Fusionen und Übernahmen Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen systematisch in die Vorlagen für die Organe integriert werden.
- im Enterprise Risk Management Nachhaltigkeitsaspekte vierteljährlich in die Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat aufgenommen werden.
- bei Zielkonflikten, insbesondere zwischen ökonomischen und nachhaltigkeitsbezogenen Zielen, die Abwägung und Entscheidung durch die zuständigen Organe dokumentiert wird.

Damit soll im kommenden Berichtsjahr eine strukturierte Berücksichtigung der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen in den Entscheidungsprozessen der Leitungs- und Aufsichtsorgane sichergestellt werden.

Im Berichtszeitraum wurden aber die identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen bzw. die Wesentlichkeitsgrenze vom für ESG-Agenden zuständigen Vorstand im Februar 2024 freigegeben und in der Sitzung

des Prüfungsausschusses im Juni 2024 behandelt. Die im Rahmen dieser Sitzung diskutierten Themen umfassten insbesondere

- klimabezogene Risiken und Chancen,
- Reputationsrisiken im Zusammenhang mit sozialen und ökologischen Faktoren,
- regulatorische Risiken in Bezug auf Nachhaltigkeitsanforderungen,
- Chancen aus nachhaltigen Produkten und Dienstleistungen,
- Risiken aus der Wertschöpfungskette, insbesondere im Hinblick auf soziale und ökologische Standards.

Für die zukünftige Berichterstattung ist vorgesehen, die Diskussion im Prüfungsausschuss auf IROs mit einer Wesentlichkeit von größer/gleich 8 zu fokussieren, um die Aufmerksamkeit gezielt auf die relevantesten Themen zu lenken.

Eine Beschreibung der Wesentlichkeitsgrenzen findet sich unter >> *„Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-1)“* in diesem Abschnitt.

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 2024/25 betreffenden mehrjährigen Ziele umfassten

- die Reduktion des Corporate Carbon Footprint um 14 % und
- die Verbesserung des CDP-Rating auf Bewertung A-.

Die auf ein Jahr ausgelegten Ziele waren

- ein Anteil von Frauen in Führungspositionen von zumindest 30 % und
- die Absolvierung des Kapitalmarkt Compliance Online Training von mindestens 95 % der dazu aufgeforderten Mitarbeiter*innen.

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

Der Anteil der gesamten variablen Vergütung für den Vorstand betrug im Geschäftsjahr 2024/25 1,3 % der Gesamtvergütung und erfolgte zur Gänze im Zusammenhang mit den nachhaltigkeitsbezogenen Zielen des Vorjahres. 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 2024/25 betraf das die beiden mehrjährigen Ziele für den Vorstand, die Reduktion des Corporate Carbon Footprint und die Verbesserung des CDP-Rating auf Bewertung A- bis Ende des Geschäftsjahres 2025/26. Da beide Ziele nicht erreicht wurden, betrug der Anteil der klimabezogenen variablen Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2024/25 0 % der Gesamtvergütung.

Erklärung zur Sorgfaltspflicht (GOV-4).

Kapsch TrafficCom erfüllt ihre Sorgfaltspflicht auch 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 Auswirkungen, Risiken und Chancen
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	siehe Abschnitte zu Management von Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie Kennzahlen und Ziele

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

Für die Nachhaltigkeitsberichterstattung werden das bestehende Enterprise Risk Management (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. Das interne Kontrollsystem beinhaltet klare Prozesse zur Datenerhebung, Validierung und Qualitätssicherung. Diese 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,
- sowie die finale Konsolidierung und Freigabe der Angaben zur Nachhaltigkeitsberichterstattung durch das zuständige zentrale Berichtsteam.

Dadurch wird sichergestellt, dass die Nachhaltigkeitsberichterstattung den Anforderungen an Vollständigkeit, Zuverlässigkeit und Einhaltung regulatorischer Fristen entspricht. Kontrollen wurden im Berichtszeitraum etabliert, deren Wirksamkeit wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst werden.

Im Rahmen des bestehenden Enterprise Risk Management 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 bewerten 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 und laufend überwacht. Das Risikoregister wird regelmäßig aktualisiert und in die Unternehmensberichterstattung an die Leitungs- und Aufsichtsorgane eingebunden.

Im Rahmen der aktuellen Entwicklung des Risikomanagementsystems für die Nachhaltigkeitsberichterstattung wurden die folgenden generischen Hauptrisiken identifiziert, die potenziell Auswirkungen auf die Qualität und Vollständigkeit der Berichterstattung haben können:

- 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 werden bereits die folgenden Maßnahmen ergriffen:

- Verankerung der Datenerhebung und Validierung in den bestehenden internen Kontrollsystemen.
- Einsatz der standardisierten Bewertungsmethodik des ERM zur Priorisierung und Überwachung 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.

Während die Risikoidentifikation und -bewertung im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung bereits systematisch im Rahmen des bestehenden Enterprise Risk Managements 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 Umweltnachhaltigkeit, 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.

Ebenso wird die Einbindung wesentlicher Ergebnisse in die Berichterstattung an die Leitungs- und Aufsichtsorgane im Zuge der weiteren Systematisierung umgesetzt.

Für das kommende Geschäftsjahr 2025/26 ist vorgesehen, im Rahmen der bestehenden Risikoberichterstattung an den Prüfungsausschuss auch die spezifischen Risiken und Kontrollen im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung zu integrieren. 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 Anwendungsbereichen Maut und Mautdienstleistungen sowie Verkehrsmanagement und Demand Management. 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. Die beiden bedeutenden Segmente sind:

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

Segment Verkehrsmanagement. Errichtung von Verkehrsmanagementsystemen bestehend aus Hard- und Software-Komponenten 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 Produkte“*). 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.

Interne und externe Studien[1)] beziffern die Auswirkungen wie folgt: In der Europäischen Union verursacht der Straßenverkehr 17 % aller Treibhausgasemissionen, in urbanen Gebieten verantwortet Straßenverkehr weltweit 25 % der Luftverschmutzung. Intelligente Verkehrssysteme sind eine der Schlüsseltechnologien, um dieses Problem zu adressieren. Als Schlüsselakteur 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	
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 Distanz-basierter Mautlösungen mittels GNSS-Technologie
Standalone Components	MLFF- und GNSS-Komponenten
Verkehrsmanagement	Lösungen für Verkehrsmanagement im urbanen Raum, sowie in Tunnel, auf Brücken und Autobahnen
Demand Management	Kombinierte Lösung aus Maut- und Verkehrsmanagementkomponenten, um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer positiv 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 Produkte“* beschrieben. Die größten Kundensegmente sind staatliche Behörden und Autobahnbetreiber, die Mautsysteme oder Lösungen für interurbane Mobilität betreiben, sowie Städte und Kommunen, die Verkehrsmanagementlösungen für urbane Mobilität beauftragen. Dies ist unverändert gegenüber dem Vorjahr.

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

- Region EMEA: 1.688 Mitarbeiter*innen
- Region Americas: 1.271 Mitarbeiter*innen
- Region APAC: 82 Mitarbeiter*innen

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

[1)] Weitere Details unter https://www.kapsch.net/_Resources/Persistent/473e0364850980c6b396031f618311fa19b6316c/Kapsch_ITS_in_EU_Taxonomy_Regulation_WP_2025_EN.pdf und https://www.kapsch.net/_Resources/Persistent/463f1b0c2ec9bc01e6d2689c-c2152378125a56e7/KTC7035_Factsheet_Sustainable_Future.pdf

Ambition und Nachhaltigkeitsziel.
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 eine Ambition definiert:

Nachhaltiges Unternehmen.
Reduktion des CO_2-Fußabdrucks um 42 %.

Kapsch TrafficCom hat die Ambition, bis 2030 den unternehmensweiten CO_2-Fußabdruck[1] im Vergleich zum Geschäftsjahr 2019/20 um 42 % zu reduzieren.

[1] gemäß ISO 14064-1:2018, Greenhouse Gas Protocol und in Anlehnung an den 1,5-Grad-Pfad

Im laufenden Geschäftsjahr 2025/26 wird daran gearbeitet, diese Ambition zum Ziel zu formalisieren und mit qualitätsgesicherten Daten zu unterlegen.

Zudem hat Kapsch TrafficCom bereits folgendes Ziel (gemäß ESRS) definiert:

Nachhaltiges Portfolio.
Erhöhung des Anteils taxonomiekonformer[2] 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.

[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“.

Ambition und Ziel wurden im Rahmen des Nachhaltigkeitskonzeptes („Sustainability Vision“) festgelegt und in der Unternehmensstrategie verankert. Sie umfassen grundsätzlich alle Produkt- und Servicegruppen gleichermaßen; es wird nicht nach Kundenkategorien, geografischen Gebieten oder Stakeholder-Kategorien differenziert.

Der Fokus zur Erreichung des Nachhaltigkeitszieles lag bisher auf On-Board Units, da diese das höchste Potenzial für Taxonomiekonformität gemäß den technischen Prüfkriterien (Wirtschaftsaktivität 3.6) haben: Sie weisen alle klar definierte Märkte auf und die für die Berechnung der konservativen unteren Schranke des CO_2-Fußabdrucks relevanten Daten der Konkurrenzprodukte liegen zumeist in öffentlich verfügbaren Produktdatenblättern vor. Produkte von Kapsch TrafficCom erfüllen dann das Kriterium „leistungsfähigstes Produkt“ am Markt, wenn der CO_2-Fußabdruck des Produktes kleiner ist als die konservative untere Schranke der Alternativprodukte und dies auch unabhängig bestätigt wurde. Für die Bewertung der „Do No Significant Harm“-Kriterien ist jährlich zu prüfen, ob diese noch zutreffend sind. Zudem fokussiert sich Kapsch TrafficCom auf den europäischen Markt, da hier auch kundenseitig besonderes Interesse an Klimaschutz besteht.

Für das Maut- und Verkehrsmanagement-Portfolio wurden bereits technische Prüfkriterien (Wirtschaftsaktivität 4.1) überprüft. Der Fokus liegt künftig auf der Erbringung der noch fehlenden Nachweise zur Taxonomiekonformität.

Klimaschutz ist nicht nur ein Nachhaltigkeitsziel, sondern ein Kernelement der Unternehmensstrategie 2027, 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 CO_2-Fußabdruck zu reduzieren,
- Verkehrsemissionen mit dem Portfolio von Kapsch TrafficCom einzusparen und
- nachhaltige Innovationen zu schaffen.

In Bezug auf das Unternehmen werden darin die

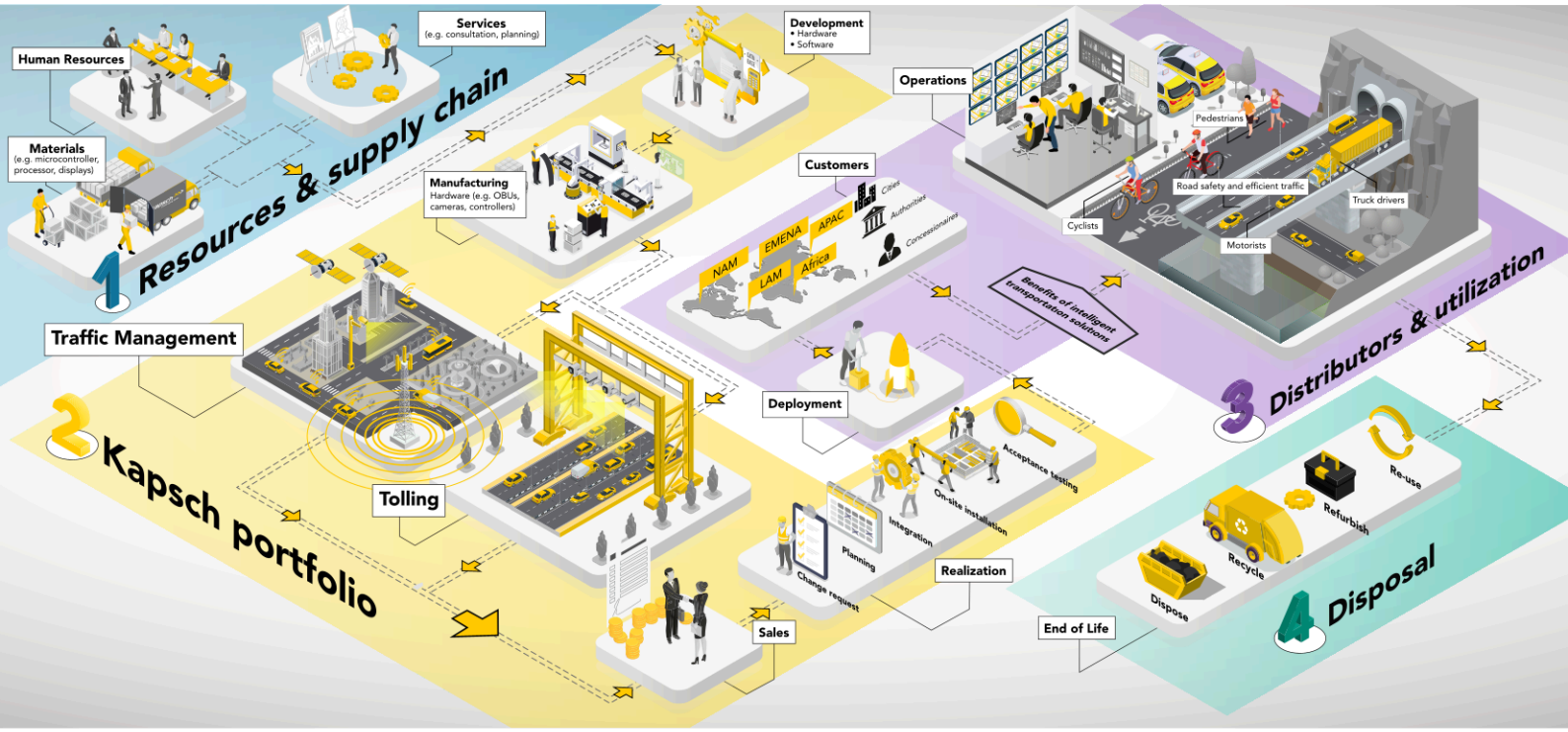
- Quellen von Treibhausgasemissionen sowie
- die Reduktion des CO_2-Fußabdrucks des Unternehmens

angeführt. In den nächsten Jahren werden die Ziele sukzessive um weitere Kennzahlen und Bereiche erweitert werden.

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 IAO-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 Betriebsservices an. Die Wertschöpfungskette lässt sich gliedern in

1. Ressourcen und Lieferkette,
2. Kapsch Portfolio,
3. Vertrieb und Nutzung,
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 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 zu dem 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 zur Verfügung stehen sowie auf ausreichenden Lagerbestand, 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 wie in der People Strategy festgeschrieben intern und extern, 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 instandzuhalten 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 Service-Team 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 am Stand der Technik.

Bei der Hardware-Entwicklung 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. Software-seitig 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 kontinuierlich 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 Hardware-Entwicklung hat den Vorteil, rascher auf geänderte Standards, gesetzliche Anforderungen oder auch sich ändernde Kundenpräferenzen eingehen zu können. Weiters erlaubt die eigene Hardware-Entwicklung die optimale Integration zwischen Kapsch Hardware und Software und ist eine wichtige Voraussetzung für 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 Spediteuren 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, der Präsentation von Lösungen und der Schaffung von Mehrwert für Kunden. Ziel ist eine für beide Seiten gewinnbringende Lösung. Das Kundenbeziehungsmanagement (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 Durchführung des Projektes. Etwaige **Änderungsanfragen** während des Projektverlaufes werden auf ihre Auswirkungen analysiert und erst danach implementiert.

Lösungen umfassen Hardware-, Software- bzw. Dienstleistungskomponenten, die integriert werden müssen, 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: 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 funktioniert.

Um gleichbleibende Qualität und die Erfüllung der Kundenanforderungen sicherzustellen, hat Kapsch TrafficCom eine globale Projektmanagement-Organisation. 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 sowie 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 eventuellen Verbesserungen und kann für drei bis 15 Jahre oder 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, der erhöhten Verkehrssicherheit und nicht zuletzt 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. Ein Beispiel sind die On-Board Units, deren Gehäuse aus Kunststoff geschreddert und anderweitig wiederverwendet wird. Auch andere recyclebare 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.

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 angeführt sowie die Kanäle, über die Kapsch TrafficCom mit ihnen hauptsächlich kommuniziert. „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 ▪ Interne soziale Medien ▪ Mitarbeitergespräche ▪ Mitarbeiterbefragung ▪ Betriebsrat ▪ OpenLine2CEO (auch mit Regionalleiter*innen) ▪ Let‘s talk Tech
Kunden	▪ Qualität ▪ Preis ▪ Verlässlichkeit ▪ Innovation ▪ Nachhaltige Geschäftspraktiken	▪ Direkter Kontakt ▪ Messen und Konferenzen ▪ Kundenbefragung ▪ Jahresgespräch ▪ Soziale Medien ▪ Website des Unternehmens
Lieferanten	▪ Zeitgerechte Bezahlung ▪ Planbarkeit der Abnahmen ▪ Nachhaltige Geschäftspraktiken	▪ Lieferantenplattform ▪ Direkter Kontakt
Geschäftspartner	▪ Verlässlichkeit ▪ Geschäftsmöglichkeiten ▪ Compliance ▪ Innovation ▪ Strategie ▪ Nachhaltige Geschäftspraktiken	▪ Direkter Kontakt ▪ Website des Unternehmens ▪ Soziale Medien

Interessensgruppen	deren Interessen	Kommunikationskanäle
Verbände	■ Regulatorische und juristische Themen ■ Intelligente Verkehrssysteme ■ Nachhaltige Geschäftspraktiken	■ Teilnahme von Expert*innen von Kapsch TrafficCom an Arbeitsgruppen und in Komitees ■ Mitgliedschaft in Verbänden und Teilnahme an Initiativen
Standardisierungs-gremien	■ 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 des Unternehmens ■ Nachhaltige Geschäftspraktiken ■ Corporate Governance ■ Vergütung ■ Ausblick	■ Investor Relations ■ Aktionärstelefon ■ Website des Unternehmens ■ Roadshows ■ Investorenkonferenzen ■ Aussendungen, Mailings ■ Hauptversammlung ■ Traditionelle Medien ■ Soziale Medien
Fremdkapitalgeber	■ Erfüllen der finanziellen Verpflichtungen ■ Einhalten der Covenants ■ Strategie ■ Transparenz ■ Finanzielle und nichtfinanzielle Entwicklung des Unternehmens ■ Nachhaltige Geschäftspraktiken ■ Ausblick	■ Direkter Kontakt ■ Website des Unternehmens ■ Aussendungen, Mailings ■ Traditionelle Medien ■ Soziale Medien
Finanzanalysten	■ Strategie ■ Dividendenpolitik ■ Finanzielle und nichtfinanzielle Entwicklung des Unternehmens ■ Nachhaltige Geschäftspraktiken ■ Transparenz ■ Ausblick	■ Investor Relations ■ Analystencalls ■ Website des Unternehmens ■ Investorenkonferenzen ■ Aussendungen, Mailings ■ Traditionelle Medien ■ Soziale Medien
Lokale Gemeinschaften	■ Lokale Geschäftstätigkeit von Kapsch TrafficCom ■ Kapsch TrafficCom als Arbeitgeberin ■ Nachhaltige Geschäftspraktiken	■ Direkter Kontakt ■ Veranstaltungen ■ Presseaussendungen ■ Soziale Medien
NGOs (Non-Governmental Organizations)	■ Nachhaltige Geschäftspraktiken ■ Transparenz ■ Compliance ■ Informationssicherheit und Datenschutz	■ Direkter Kontakt ■ Veranstaltungen ■ Presseaussendungen ■ Soziale Medien
Industrieanalysten	■ Forschung und Entwicklung ■ Marktdaten ■ Marktentwicklungen ■ Innovation ■ Strategie	■ Direkter Kontakt ■ Konferenzen ■ Kooperationen ■ Aussendungen ■ 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 von Kunden durch die Abteilungen Umweltnachhaltigkeit und HSSEQ eingebracht, die an Angeboten und Kundenprojekten bei ESG-Themen mitarbeiten; von Verbänden über den Experten für EU-Angelegenheiten; von Aktionär*innen, Fremdkapitalgebern und Analysten über Investor Relations.

Zusätzlich zu der 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. Dies ist im Detail in >> *Abschnitt 1.4 „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“* beschrieben.

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.

Die Ergebnisse der Stakeholder-Befragung – Kapsch TrafficCom erhielt 327 Antworten – wurden zudem in die Analyse der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen miteinbezogen, indem die Auswertung zur Wichtigkeit der Themen mit der Wesentlichkeitsanalyse abgeglichen wurde. Zudem analysierte die ESG-Taskforce die textlichen Antworten im Hinblick auf die IROs. Details dazu sind im >> A*bschnitt „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 2024/25 zusätzlich zu dem erfolgten Strategie-Review kein weiterer 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 vom ESG Officer, der die ESG-Taskforce leitet, über die Detailergebnisse 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 am externen Arbeitsmarkt gewinnen zu können. Kapsch TrafficCom verbindet internationale Ausrichtung mit den Wurzeln eines modernen Familienunternehmens. Unternehmertum, marktnahe und schnelle Entscheidungen sowie überdurchschnittliches Engagement und Einsatz 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, sogenannte „OpenLines“ 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 Verkehrsmanagementsysteme 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 (IROs) im Umwelt-, Sozial- und Governance-Bereich im Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell auf Wesentlichkeit für das Unternehmen. Im Geschäftsjahr 2024/25 wurden diese im Zuge einer jährlichen Überprüfung an die aktuellen Gegebenheiten angepasst. 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“).

In Summe wurden 66 ökologische und soziale Auswirkungen (inside-out) und 120 finanzielle Chancen und Risiken (outside-in) identifiziert, davon wurden 25 bzw. 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 Wertschöpfungungskette (downstream)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wertschöpfungskette	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)	<<<	**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 Wert-schöp-fungskette	Beschreibung	Maßnahmen
Positive Auswirkung / Chance: Intelligente Verkehrssysteme, wie jene von Kapsch Traffic-Com, haben das Potenzial, verkehrsbedingte Treibhaus-gasemissionen 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. Bemautung kann auch einen Anreiz für neuere, emissions-ärmere Fahrzeuge bieten. (tatsächlich) **Outside-in:** Fokus auf emissionsreduzierende und -arme Produkte bietet Geschäfts-perspektiven für Kapsch TrafficCom, das ist v.a. bei staatsnahen Kunden relevant; ein nachhaltiges Portfolio kann Reputation und dadurch Absatzchancen und Finanzierungsmöglichkeiten positiv beeinflussen. (tatsächlich)	■ Demand Management ■ Traffic Management ■ Mautlösungen ■ infrastrukturreduzierte Lösungen ■ Nachhaltigkeitskommunikation
Negative Auswirkung / Risiko: Verursachung von hohen Emis-sionen durch eigene Prozesse sowie vor- und nachgelagerte Aktivitäten in der Wertschöp-fungskette – besonders eingekaufte Waren sowie Dienstleistungen bergen ein signifikantes Risiko. (kurz- bis langfristig)	<<< ***KTC*** >>>	**Inside-out:** Unzureichende Maßnahmen, um Treib-hausgasemissionen in der Wertschöp-fungskette vollumfänglich zu verhindern, fördern den Klimawandel. (tatsächlich) **Outside-in:** Erhöhte Transparenzanforderungen ver-langen die Publikation von verursachten Emissionen. Bei hohem Emissions-verbrauch kann neben den erhöhten operativen Kosten für Material, Energie und Transport auch durch Nichterfüllung von Reduktionszielen erheblicher Reputa-tionsschaden entstehen, der in weiterer Folge zu Kunden- oder Investorenverlust führen kann. (transitorisch)	■ Lieferantenbewertung ■ Lieferantenaudits ■ Green Gantry ■ Cloud-Lösungen ■ On-Board Unit Refurbishment ■ Unternehmensinternes Reparatur-service ■ Wiederverwendung von Plastikabfällen in der Produktion ■ Infrastrukturreduzierte Lösungen ■ Langlebige Produkte ■ 2-in-1-Kamera (VDX2i) ■ Umweltschonende Verpackungen ■ Nachhaltiges Produktdesign (Sustainable Portfolio Guideline) ■ Fernwartung und Remote Testing ■ Home-Office-Regelung ■ Reduktion Geschäftsreisen ■ Mobilitätsrichtlinie Österreich ■ Jobticket ■ Grüne Standortanforderungen ■ ÖkoWin-Teilnahme ■ CDP-Teilnahme
Chance: Hohe Reduktion der Emissionen durch eigene Prozesse sowie vor- und nachgelagerte Aktivitä-ten in der Wertschöpfungskette. (kurz- bis langfristig)	<<< ***KTC*** >>>	**Outside-in:** Verbesserung der Reputation durch Initiativen zur Reduktion von Treibhaus-gasemissionen.	

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wert-schöp-fungskette	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 Bemautung 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, insbesondere Demand Management und Umweltzonen ■ Nachhaltigkeitskommunikation
Kreislaufwirtschaft (ESRS E5)			
Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung			
Risiko: Disruption der Lieferkette durch die Einführung neuer Regulative zum Ressourcenverbrauch. (mittel- bis langfristig)	<<<	**Outside-in:** Neue Zölle, Importregelungen oder andere Ressourcen-basierte Gesetze können zu erhöhten Kosten, Lieferverzögerungen oder -ausfällen führen.	■ 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 ■ Inventurmanagement
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 ■ On-Board Unit Refurbishment ■ Unternehmensinternes Reparaturservice ■ Wiederverwendung von Plastikabfällen in der Produktion ■ Infrastrukturreduzierte Lösungen ■ Langlebige Produkte ■ 2-in-1-Kamera (VDX2i) ■ Green Gantry
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 ■ Traffic Management ■ Mautlösungen ■ Infrastrukturreduzierte Lösungen ■ Green Gantry ■ On-Board Unit Refurbishment ■ Unternehmensinternes Reparaturservice ■ Umweltschonende Verpackungen ■ Langlebige Produkte ■ 2-in-1-Kamera (VDX2i)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wert-schöp-fungskette	Beschreibung	Maßnahmen
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.	■ Green Gantry ■ On-Board Unit Refurbishment ■ Wiederverwendung von Plastikabfällen in der Produktion ■ Unternehmensinternes Reparatur-service ■ Umweltschonende Verpackungen ■ Nachhaltiges Produktdesign (Sustainable Portfolio Guideline) ■ Langlebige Produkte ■ 2-in-1-Kamera (VDX2i) ■ Infrastrukturreduzierte Lösungen
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: BefristeteArbeitsverhältnisse aufgrund des Projekt-geschäftes. (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 Arbeits-vermittlung
Chance: Verbesserung der Mitarbeiter-qualifikationen 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 Bildungs-einrichtungen und Partnern
Arbeitsbedingungen > Arbeitszeit			
Negative Auswirkung: Überlastung an Projektmeilen-steinen. (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			
Positive Auswirkung / Chance: Partizipative Entscheidungen durch sozialen Dialog zwischen Arbeitgeberin und Arbeit-nehmer*innen. (kurz- bis langfristig)	***KTC***	**Inside-out:** Höhere Zufriedenheit durch Anpassung der Arbeitsbedingungen an Bedürfnisse der Mitarbeiter*innen. (tatsächlich) **Outside-in:** Positive Auswirkungen auf Produktivi-tät 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 ■ Home-Office ■ Urlaubsangebote

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wert-schöp-fungskette	Beschreibung	Maßnahmen
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
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 außerhalb Europas. (potenziell)	■ Strikte Datenschutzrichtlinien ■ Kontinuierliche Überprüfung und Schulungen
Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)			
Arbeitsbedingungen > Gesundheitsschutz und Sicherheit			
Positive Auswirkung: Erhöhte Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen in der Lieferkette. (kurz- bis langfristig)	<<<	**Inside-out:** Sichere und gesunde Arbeitsumgebung für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette durch regelmäßigen Austausch zu Verbesserungsmaßnahmen und bewährte Verfahren zwischen Kapsch TrafficCom und Lieferanten. (tatsächlich)	■ 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

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wert-schöp-fungskette	Beschreibung	Maßnahmen
Sonstige arbeitsbezogene Rechte > Kinderarbeit und Zwangsarbeit			
Negative Auswirkung: Versteckte Kinderarbeit und/ oder Zwangsarbeit. (kurz- bis langfristig)	<<<	**Outside-in:** Risiko von Kinderarbeit und/oder Zwangsarbeit in den Betrieben der Lieferanten in Entwicklungsländern. (potenziell)	■ Lieferantenbeziehungsmanagement ■ Lieferantenaudits und Überprüfungsbesprechungen ■ Strenge Vorschriften für Lieferanten in Entwicklungsländern
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 Verkehrsmanagementsysteme. (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 Verkehrsmanagementsystemen 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 Mobiltelefone 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 anbieten ■ Vorführungen und Schulungen
Unternehmensführung (ESRS G1)			
Unternehmenskultur			
Negative Auswirkung / Risiko: Belastende, falsch ausgerichtete oder schlecht kommunizierte Unternehmenskultur. (kurz- bis langfristig)	<<<< ***KTC*** >>>	**Inside-out:** Verlust des Vertrauens der Bürger*innen in Unternehmen. (potenziell) **Outside-in:** Hohe Mitarbeiterfluktuation und infolgedessen hohe Einstellungs- und Ausbildungskosten, Produktivitätsverluste, interne Konflikte, Projektverzögerungen, potenzieller Imageschaden.	■ Klare Kommunikation der Unternehmenswerte ■ Schulungen für Führungskräfte ■ Regelmäßiges Mitarbeiterfeedback

[1] Die Auswirkungen 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-schöp-fungskette	Beschreibung	Maßnahmen
Positive Auswirkung / Chance: Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit und des Unternehmensimage durch ethische Unternehmenskultur und Geschäftspraktiken. (kurz- bis langfristig)	<<< ***KTC*** >>>	**Inside-out:** Unternehmenskultur und Geschäftspraktiken bilden solide Grundlage für erfolgreiche, vertrauensvolle und langfristige Beziehungen mit Mitarbeiter*innen, Kunden und Geschäftspartnern. (tatsächlich) **Outside-in:** Verbesserte Produktivität, Gewinnung und Bindung von Spitzentalenten, Innovation durch Kollaboration und Diversität, positives Image des Unternehmens.	■ People Strategy mit starkem Fokus auf Servant Leadership ■ Ethik, Diversität und Kooperation ■ Klare Kommunikation der Unternehmenswerte
Risiko: Verlust des Kundenvertrauens aufgrund eines Datenlecks. (kurz- bis langfristig)	***KTC*** >>>	**Outside-in:** Verlust von Kunden, rechtliche Sanktionen, Kosten für Datenwiederherstellung und PR-Management.	■ Umsetzung robuster Cybersicherheitsmaßnahmen ■ Regelmäßige Audits ■ Kommunikation mit Kunden
Risiko: Rechtliche Herausforderungen und Geldstrafen aufgrund von Nichteinhaltung von Datenschutzgesetzen. (mittel- bis langfristig)	***KTC*** >>>	**Outside-in:** Rechtskosten, Geldstrafen, potenzieller Imageschaden, betriebliche Unterbrechungen.	■ Regelmäßige Compliance Checks ■ Rechtliche Beratung ■ Einhaltung von Datenschutzgesetzen und -Best-Practices
Chance: Positive Auswirkungen durch den verantwortungsvollen Einsatz von 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
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

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wert-schöp-fungskette	Beschreibung	Maßnahmen
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 Kundenstammaufbau 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 sind in obiger Tabelle als „KTC“ angegeben.

Im Berichtszeitraum wurden keine wesentlichen Risiken oder Chancen identifiziert, die kurzfristig materielle finanzielle Auswirkungen auf die Finanzlage, finanzielle Leistungsfähigkeit oder Cashflows des Unternehmens haben. Ebenso bestehen keine wesentlichen Risiken, die im nächsten Berichtszeitraum eine erhebliche Anpassung der Buchwerte von Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten im Konzernabschluss erforderlich machen könnten.

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.

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“* unter „Resilienzanalyse“. Durch die halbjährliche Mitarbeiterbefragungen wird die Zufriedenheit der Belegschaft abgefragt, um auch die soziale Resilienz des Geschäftsbetriebes zu überwachen. Weiters hat Kapsch TrafficCom auch im

Bereich Informationssicherheit ein Kontinuitätsmanagementkonzept etabliert, um betriebskritische Geschäftsfunktionen zu prüfen und auch in herausfordernden Zeiten erhalten zu können.

Jährliche Überprüfung der Wesentlichkeitsanalyse.
Die wesentlichen Stakeholder, Trends, Auswirkungen, Risiken und Chancen werden jährlich überprüft und gegebenenfalls aktualisiert. Eine vollständige Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse ist alle drei Jahre geplant.

Alle Auswirkungen, Risiken und Chancen sind von den Angabepflichten der ESRS abgedeckt, sodass keine unternehmensspezifischen Angaben ergänzt wurden.

1.4 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Angaben zum Verfahren für die Wesentlichkeitsanalyse.

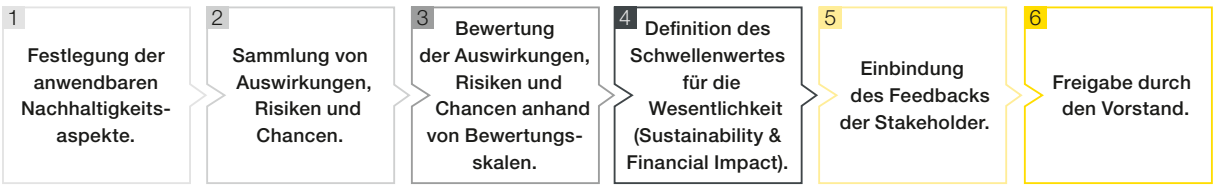
Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-1).

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

- Kapsch TrafficCom existiert in seiner aktuellen Form weiter als Anbieter von Maut- und Verkehrsmanagementsystemen.
- 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 Überprüfung wurden von der Kapsch TrafficCom ESG-Taskforce durchgeführt, die sich aus acht Personen unterschiedlicher Unternehmensbereiche mit globaler Verantwortung unter Leitung eines 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 ESRS-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 Unumkehrbarkeit negativer Auswirkungen (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, errechnet sich aus der Eintrittswahrscheinlichkeit summiert mit dem Mittelwert aus Ausmaß, Umfang und Unumkehrbarkeit.

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.

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. Umweltnachhaltigkeit, 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 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 Verbesserungsvorschlage 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.

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 – Geschäftsprinzipien	Ja	Ja

✓ Wesentlich Umwelt Soziales Unternehmensführung

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.

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,
- Plausibilitätsprüfung, insbesondere bei Schätzungen und modellbasierten Annahmen.

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

Im Berichtszeitraum gab es keine wesentlichen Änderungen am Verfahren zur Ermittlung, Bewertung und Priorisierung von Nachhaltigkeitsauswirkungen, -risiken und -chancen. Eine Überprüfung und gegebenenfalls Überarbeitung des Verfahrens ist für das kommende Wirtschaftsjahr vorgesehen, insbesondere im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Wesentlichkeitsanalyse und die Integration zusätzlicher Datenquellen. Ziel ist es, die Methodik an sich verändernde regulatorische Anforderungen und interne Erfahrungswerte anzupassen. Der nächste Überprüfungszeitpunkt ist für das Ende des Wirtschaftsjahres 2025/26, somit per 31. März 2026, geplant.

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 THG-Emissionsquellen 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 Protocol bewertet wurden. Scope 1 und Scope 2 sind mit dem eigenen Betrieb verbunden, bei dem es sich hauptsächlich um Bürotätigkeiten handelt. Bei der 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 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-Worst-Case-Szenario SSP5-8.5 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 Risiko-basierten 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 Produktionsanlagen im Falle von klimabedingten Gefahren nicht einfach an andere Standorte verlegt werden. Um das damit verbundene Risiko abzuschätzen, hat Kapsch TrafficCom bewertet, wie gut die Städte Wien und Mississauga in Bezug auf den Klimaschutz und das aktuelle und potenzielle zukünftige Risikoniveau vorbereitet sind. Das Ergebnis war, dass beide Städte aufgrund ihrer geografischen Lage keine hohen klimabedingten physischen Risiken tragen und darüber hinaus ausreichende Maßnahmen zur Mitigation aller wesentlichen physischen Klimarisiken umgesetzt haben, wie sie in den Klimaaktionsplänen der Städte ausgearbeitet 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 zu der 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 im Bereich Maut- und Verkehrsmanagement.

Die Szenarioanalyse berücksichtigt die prognostizierten Einflüsse des IPCC Szenarios SSP 5-8.5.

Die obigen Ergebnisse unter Berücksichtigung des IPCC Szenarios SSP 5-8.5 wurden in zwei physischen Klimarisken zusammengefasst. Das Risiko betreffend einer potenziellen Disruption der Lieferkette 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 Klimarisken 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 Übergangsereignisse 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 IPCC Szenarios SSP 1-1.9 wurden in sieben transitorischen Klimarisken 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 dargelegt. In der finanziellen Berichterstattung wurden keine zusätzlichen klimabezogen Annahmen getätigt, die den obigen Klimaszenarien widersprechen würden.

Die klimabedingten Gefahren wurden entlang der in ESRS E1-1 AR 11 genannten Angaben analysiert und basierend auf dem IPCC Szenario SSP5-8.5 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) geführt, 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) geführt, 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 tragen Maut- und Verkehrsmanagementlösungen nachweislich zur Verbesserung der Luftqualität bei.

Im Rahmen der Stakeholder-Befragung wurden die Einordnung der Wichtigkeit und Zufriedenheit sowie Verbesserungsvorschläge abgefragt.

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

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 Abflüsse 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.

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.

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.

Es wurden negative Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit elektronischen Bauteilen identifiziert, die jedoch als unwesentlich bewertet wurden. Darüber hinaus wurden keine wesentlichen systemischen Risken entlang der Wertschöpfungskette identifiziert und auch keine weiteren Abhängigkeiten von der biologischen Vielfalt und von Ökosystemen und deren Leistungen.

Im Rahmen der Stakeholder-Befragung wurden die Einordnung der Wichtigkeit und Zufriedenheit sowie Verbesserungsvorschläge abgefragt.

Die Büro- und Produktionsstandorte befinden sich im städtischen Umfeld und infolgedessen nicht in Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität; Kapsch TrafficCom ist zu dem 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.

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)	36
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)	41
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)	58
In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung abgedeckte Angabepflichten (IRO-2)	65
2 Umweltinformationen	**70**
2.1 Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-Verordnung)	***70***
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)	88
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)	91
Energieverbrauch und Energiemix (E1-5)	91
Treibhausgas-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie Treibhausgas-Gesamtemissionen (E1-6)	92
2.3 Umweltverschmutzung (ESRS E2)	***100***
Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung (E2-1)	100
Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung (E2-2)	100
Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung (E2-3)	101
Luftverschmutzung (E2-4)	101
2.4 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5)	***102***
Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-1)	103
Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-2)	103
Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-3)	104
Ressourcenzuflusse (E5-4)	104
Ressourcenabflusse (E5-5)	106
3 Sozialinformationen	**107**
3.1 Arbeitskräfte des Unternehmens (ESRS S1)	***107***
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (ESRS 2 SBM-3)	108
Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens (S1-1)	110
Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen (S1-2)	114
Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanale, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können (S1-3)	116
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)	118
Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen (S1-5)	121
Merkmale der Arbeitnehmer*innen von Kapsch TrafficCom (S1-6)	122
Merkmale der Fremdarbeitskräfte von Kapsch TrafficCom (S1-7)	123

Angabepflicht	Seite
Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog (S1-8)	123
Diversitätskennzahlen (S1-9)	124
Menschen mit Behinderungen (S1-12)	124
Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit (S1-14)	124
Vergütungskennzahlen (S1-16)	126
Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten (S1-17)	126
3.2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)	***127***
Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (ESRS 2 SBM-3)	127
Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette (S2-1)	128
Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen (S2-2)	129
Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können (S2-3)	129
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)	130
Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen (S2-5)	131
3.3 Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3)	***132***
Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (ESRS 2 SBM-3)	133
Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften (S3-1)	134
Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen (S3-2)	134
Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können (S3-3)	135
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)	135
Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen (S3-5)	135
4 Governance-Informationen	**136**
4.1. Unternehmensführung (ESRS G1)	***136***
Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur (G1-1)	138
Management der Beziehungen zu Lieferanten (G1-2)	141
Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung (G1-3)	141
Fälle von Korruption oder Bestechung (G1-4)	142
Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten (G1-5)	142
Zahlungspraktiken (G1-6)	143

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-Klima-gesetz Referenz[4)]	Wesentlich-keit
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 **ESRS E1-9** Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischen 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
ESRS E3-1 Wasser- und Meeresressourcen, Absatz 9	X				nicht wesentlich

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz[1)]	Säule-3-Referenz[2)]	Benchmark-Verordnungs Referenz[3)]	EU-Klima-gesetz Referenz[4)]	Wesentlich-keit
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 m^3 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-Klima-gesetz Referenz[4]	Wesentlich-keit
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 (Whistleblower), 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 Nachhaltigkeits- bzw. 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.

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 Anwendungsbereichen Maut, Mautdienstleistungen, Verkehrsmanagement und Demand Management tragen zu nachhaltiger Mobilität, 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.

Maut und Verkehrsmanagement sind notwendige Instrumente, um eine besonders große und komplexe Quelle von Treibhausgasemissionen und Umweltverschmutzung in Angriff zu nehmen: die Mobilität. Die technischen Bewertungskriterien der delegierten Verordnungen benennen jedoch nur Veränderungen der Fahrzeugflotte, nicht des Mobilitätsverhaltens. Sie berücksichtigen auch nicht explizit die Verminderung der Umweltverschmutzung durch Maut- und Verkehrsmanagementsysteme.

Kapsch TrafficCom beteiligt sich direkt und über Wirtschaftsverbände an dem 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 CO_2-armer Technologien
  - 6.15 Infrastruktur für einen CO_2-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr

  Die Zuordnung 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

Nebengeschäftstätigkeiten von Kapsch TrafficCom sind zudem im Umweltziel Klimaschutz der Wirtschaftstätigkeit 5.3 „Bau, Erweiterung und Betrieb von Abwassersammel- und -behandlungssystemen“ sowie im Umweltziel Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft unter 3.4 „Wartung von Straßen und Autobahnen“ einzuordnen.

Zu dem 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 EU Affairs und Environmental Sustainability unter Verwendung der konzernweit abgestimmten Marktsegmente, denen alle Kapsch TrafficCom Dienstleistungen und Produkte zugeordnet sind. Dabei wurde die Klassifikationsmethode im Geschäftsjahr 2024/25 verfeinert: Sie erfolgt nun auf Basis der vertriebstechnischen Sub-Segmente statt „nur“ auf Basis der Geschäftssegmente, und ist damit nochmals granularer. Etwaige regionsspezifische Maut- und Verkehrsmanagementlösungen werden nun standardmäßig im Zuordnungsprozess abgefragt, der dadurch standardisiert und stabilisiert wurde. Ebenso ist dadurch sichergestellt, dass auch 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 Errichtung und 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 CO_2-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“. Diese Dienstleistungen integrieren oder nutzen Produkte von Kapsch TrafficCom. Des Weiteren verfolgen die Dienstleistungen auch das Umweltziel Kreislaufwirtschaft und sind taxonomiefähig unter Wirtschaftsaktivität 4.1 „Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen“.

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:

- CSC/Commercial Standalone; ein Angebot an Mautservicebereitsteller und Mautverrechner ohne Infrastruktur.
- Tag Issuer; ein Angebot von On-Board Units und Transceivern direkt an die Endnutzer.
- Öffentlicher Verkehr; eine App für den öffentlichen Verkehr einschließlich Fahrkartenverkauf.
- Consulting Services; Beratungsleistungen im Bereich Maut und Verkehrsmanagement.
- Betrieb von Verkehrsmanagementzentralen; Personalbereitstellung für Straßenüberwachung und Störungsmanagement.
- Plaza Tolling: die Errichtung von Mautstellen (Toll Plazas).
- Non Traffic SCADA und Traffic Maintenance Services, die Nebengeschäftstätigkeiten darstellen: In wenigen Projekten werden Kapsch TrafficCom Produkte für die Steuerung von Abwassersystemen eingesetzt. Zusätzlich bietet Kapsch TrafficCom Dienstleistungen im Bereich Wartung von Straßeninfrastruktur an.

	Taxonomiefähig unter				Taxonomiekonform unter			
Umweltziel	**Klimaschutz**		**Kreislaufwirtschaft**		**Klimaschutz**		**Kreislaufwirtschaft**	
Wirtschaftstätigkeit	3.6	6.15	1.2	4.1	3.6	6.15	1.2	4.1
Dienstleistungen (auf Basis von Marktsegmenten):								
RF / All Electronic Tolling		X		X				
Urban Access / Congestion Mgt / CAZ		X		X				
Standalone OBO / IPS		X		X				
Standalone CBO		X		X				
GNSS-based Tolling		X		X				
Road User Charging (RUC) / Vehicles Miles Travelled (VMT)		X		X				
Tolling as a Service „Components“		X		X				
MLFF Components		X		X				
GNSS Components		X		X				
Urban		X		X				
Highway ATMS		X		X				
Bridges / Tunnels		X		X				
C-ITS / Orchestrated Corridor		X		X				
Data Hub / Traffic Insights		X		X				
Traffic-related Demand Management		X		X				
Tolling-related Demand Management		X		X				
Tolling Services Europe		X		X				
Tolling Services North America		X		X				

Umweltziel	Taxonomiefähig unter Klimaschutz		Taxonomiefähig unter Kreislaufwirtschaft		Taxonomiekonform unter Klimaschutz		Taxonomiekonform unter Kreislaufwirtschaft	
Wirtschaftstätigkeit	3.6	6.15	1.2	4.1	3.6	6.15	1.2	4.1
Non Traffic SCADA[1]								
CSC / Commercial Standalone		X		X				
TMC Operations		X		X				
Tag Issuer		X		X				
Road Safety Enforcement								
Technology Services								
Consulting Services		X		X				
Commercial Vehicle Enforcement								
Traffic Maintenance Services[2]								
Plaza Tolling		X		X				

[1] Taxonomiefähig unter Klimaschutz 5.3
[2] Taxonomiefähig unter Kreislaufwirtschaft 3.4

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 zu dem Umweltziel Klimaschutz bei und ist taxonomiefähig unter der Wirtschaftsaktivität 3.6 „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien“. 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 taxonomiekonform sind, werden innerhalb dieser Gruppen hervorgehoben.

Umweltziel	Taxonomiefähig unter Klimaschutz		Taxonomiefähig unter Kreislaufwirtschaft		Taxonomiekonform unter Klimaschutz		Taxonomiekonform unter Kreislaufwirtschaft	
Wirtschaftstätigkeit	3.6	6.15	1.2	4.1	3.6	6.15	1.2	4.1
Produktfamilie:								
915 MHz On-Board Unit	X	X	X	X				
5.8 GHz CEN DSRC On-Board Unit	X	X	X	X				
TRP-4010 5.8 GHz DSRC Transponder	X	X	X	X	X			
GNSS On-Board Unit	X	X	X	X				
OBU-5310 GNSS/5.8 CEN/UNI DSRC On-Board Unit	X	X	X	X	X			
Roadside Radiofrequency	X	X	X	X				
Roadside Video (inkl. DLVP tolling)	X	X	X	X				
Vehicle Enforcement	X	X	X	X				
Smart Toll	X	X	X	X				
Operational Backoffice / Image Processing Suite		X		X				
Enforcement Backoffice		X		X				
Commercial Backoffice		X		X				
Geo Location Platform		X		X				
EcoTrafiX Controller	X	X	X	X				
5.9 GHz C-ITS Roadside Unit, C-ITS On-Board Unit	X	X	X	X				
C-ITS Platform, Connected Mobility Control Center		X		X				
Mobility Data Platform		X		X				
DLVP Traffic		X		X				
EcoTrafiX Platform		X		X				
DYNAC		X		X				

Nicht taxonomiefähige Dienstleistungen und Produkte.
Die Wirtschaftstätigkeiten von Kapsch TrafficCom umfassen Lösungen für die Überwachung der Verkehrssicherheit und die Kontrolle von Nutzfahrzeugen. Da Straßenverkehrssicherheit noch nicht durch die delegierten Verordnungen zur EU-Taxonomie abgedeckt ist, sind diese Wirtschaftsaktivitäten nicht taxonomiefähig.

Entsprechend der Detailanalyse sind folgende Dienstleistungen von Kapsch TrafficCom nicht taxonomiefähig:

- Commercial Vehicle Enforcement
- Road Safety Enforcement und
- Technology Services

Taxonomiefähige Investitions- und Betriebsausgaben.

Beinahe alle taxonomiefähigen Investitions- und Betriebsausgaben sind den jeweiligen umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten (6.15, 3.6) zugeordnet. Sie umfassen angemietete Gebäude, firmeneigene Produktionsanlagen und Forschung und Entwicklung hinsichtlich der Weiterentwicklung der Produkte.

Einzig der Fuhrpark von Kapsch TrafficCom wird separat unter Wirtschaftsaktivität 6.5 ausgewiesen, er besteht aus firmeneigenen und geleasten Fahrzeugen.

Identifikation der taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten.

Klimaschutz, Wirtschaftstätigkeit 3.6.
Kapsch TrafficCom analysierte ihr Komponentengeschäft auf Konformität mit den unter Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO_2-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“*.

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, der Group Compliance Officer, Datenschutzbeauftragte und Chief Security Advisor sowie 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 CO_2-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 CO_2-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 CO_2-Fußabdruck zudem jährlich analysiert und reduziert gemäß dem OekoWin-Programm. 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 in dem 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 CO_2-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 Ingenieurtätigkeiten 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 CO_2-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 CO_2-Abgasemissionen ist. Die delegierte Verordnung 2021/2139 zählt darunter folgende Infrastruktur: Stromladestationen, Modernisierung des Netzanschlusses, Wasserstofftankstellen oder elektrische Straßensysteme. Letztere werden weder von der delegierten Verordnung noch von der Bekanntmachung C/2023/267 definiert. Somit ist ungewiss, ob Maut- bzw. Verkehrsmanagementlösungen Teil dieser Straßeninfrastruktur sind. 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. Des Weiteren ist nachzuweisen, dass die Straßeninfrastruktur nicht für den Transport oder die Lagerung fossiler Brennstoffe bestimmt ist. Diese Anforderung konnte für alle Verkaufsregionen nachgewiesen werden, in denen Kapsch TrafficCom Maut- und Verkehrsmanagementlosungen vertreibt.

Aus Sicht von Kapsch TrafficCom wäre eine Konformität gegeben, unter der Annahme, dass die Bekanntmachung C/2023/267 die Geschäftstätigkeiten im Bereich Maut- und Verkehrsmanagement unter Wirtschaftsaktivität 6.15 einordnet und die technischen Bewertungskriterien für die Aktivitäten von Kapsch TrafficCom anwendbar sind.

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“*. 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“*. 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 (Health, Safety, Security, Environment & Quality) und Umweltnachhaltigkeit sowie dem Experten für EU-Angelegenheiten. Insbesondere zur Überprüfung des Mindestschutzes wurden zudem die Personalabteilung, der Group Compliance Officer, Datenschutzbeauftragte und Chief Security Advisor sowie 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 in dem 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 CO_2-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 dediziert referenziert, weist Kapsch TrafficCom derzeit Maut- und Verkehrsmanagementlösungen nicht als taxonomiekonform unter Wirtschaftsaktivität 6.15 aus.

Klimaschutz, Wirtschaftstätigkeit 5.3.
Die Wirtschaftsaktivitäten von Kapsch TrafficCom entsprechen nicht den unter 5.3 „Bau, Erweiterung und Betrieb von Abwassersammel- und -behandlungssystemen“ genannten Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz. Sie gelten somit nicht als taxonomiekonform unter dieser Wirtschaftstätigkeit.

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 Dienstleistungen bzw. Lösungen im Bereich Maut- und Verkehrsmanagement ebenfalls auf Konformität mit den unter Wirtschaftstätigkeit 4.1 „Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen“ genannten technischen Bewertungskriterien. Nachdem der vollständige Nachweis aller Kriterien noch nicht erbracht werden konnte, gelten derzeit Maut- und Verkehrsmanagementlösungen nicht als taxonomiekonform unter dieser Wirtschaftstätigkeit.

Kreislaufwirtschaft, Wirtschaftstätigkeit 3.4
Die Wirtschaftsaktivitäten von Kapsch TrafficCom entsprechen nicht den unter 3.4 „Wartung von Straßen und Autobahnen“ genannten Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft. Sie gelten somit nicht als taxonomiekonform unter dieser Wirtschaftstätigkeit.

Eine Doppelzählung bei der Zuordnung der taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten kann somit ausgeschlossen werden, da die konformen Produkte ausschließlich im Bereich Klimaschutz (3.6) liegen.

Taxonomiekonforme Investitions- und Betriebsausgaben.
Die Investitions- und Betriebsausgaben, die der umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivität 3.6 zugeordnet werden können, sind taxonomiekonform. Sie umfassen angemietete Gebäude, firmeneigene Produktionsanlagen und Forschung und Entwicklung hinsichtlich der Weiterentwicklung der Produkte.

Tätigkeiten in den Bereichen Kernenergie und fossiles Gas.

Tätigkeiten im Bereich Kernenergie	
Das Unternehmen ist im Bereich Erforschung, Entwicklung, Demonstration und Einsatz innovativer Stromerzeugungsanlagen, die bei minimalem Abfall aus dem Brennstoffkreislauf Energie aus Nuklearprozessen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	nein
Das Unternehmen ist im Bau und sicheren Betrieb neuer kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme — auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstofferzeugung — sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung mithilfe der besten verfügbaren Technologien tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	nein
Das Unternehmen ist im sicheren Betrieb bestehender kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme — auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstofferzeugung — sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	nein
Tätigkeiten im Bereich fossiles Gas	
Das Unternehmen ist im Bau oder Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	nein
Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Kraft-Wärme/Kälte-Kopplung mit fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	nein
Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Wärmegewinnung, die Wärme/Kälte aus fossilen gasförmigen Brennstoffen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	nein

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 die Wirtschaftsaktivität 6.15 präferiert, die das gesamte Maut- und Verkehrsmangement-Portfolio abdeckt. Weiters sind im Gegensatz zum Vorjahr Nebengeschäftstätigkeiten in den Wirtschaftsaktivitäten 5.3 sowie 3.4 separat ausgewiesen. Somit sind lediglich Umsätze aus Dienstleistungen ausgenommen, die der Überwachung der Verkehrssicherheit und der Kontrolle von Nutzfahrzeugen dienen, da die Straßenverkehrssicherheit noch nicht durch die delegierten Verordnungen abgedeckt ist.

In diesem Geschäftsjahr wurde die Taxonomiefähigkeit entlang der Marktsubsegmente analysiert. Dementsprechend wurden die Segmente „Commercial Vehicle Enforcement“, „Road Safety Enforcement“ und „Technology Services“ als nicht taxonomiefähig eingestuft. Die im Vorjahr ausgewiesenen Wirtschaftsaktivitäten „KTC USA: Commercial vehicle enforcement“ und „Schweden: licences smart tachograph“ sind darin enthalten.

Der Umsatz im Zähler beinhaltet Umsatzerlöse aus dem Komponentengeschäft mit den beiden On-Board Units TRP-4010 und OBU-5310. Diese Aktivität liegt im Definitionsbereich 3.6 „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien“. Um Doppelzählungen in der Tabellenangabe zu vermeiden, wurden die taxonomiekonformen Umsätze aus der Wirtschaftsaktivität 3.6 aus der taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivität 6.15 abgezogen. Die Umsätze der Wirtschaftsaktivität 4.1 wurden ebenfalls gänzlich der Wirtschaftsaktivität 6.15 zugeordnet.

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

CapEx (Investitionsausgaben).

Die Investitionsausgaben im Nenner entsprechen den gesamten Investionsausgaben gemäß IFRS wie im >> *Konzernabschluss, Erläuterung 2“* beschrieben.

Der taxonomiefähige Teil der Investitionsausgaben beinhaltet alle Investionsausgaben, die den Geschäftsfeldern Maut- und Verkehrsmanagement unter Wirtschaftsaktivität 6.15 zuordenbar sind. Dies entspricht den gesamten CapEx-Ausgaben, da alle anderen taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten (5.3, 3.4) nicht zu zusätzlichen Investitionsausgaben führen. Um Doppelzählungen in der Tabellenangabe zu vermeiden, wurden die taxonomiekonformen Investitionsausgaben aus der Wirtschaftsaktivität 3.6 abgezogen. Einzig die Investitionsausgaben für den Fuhrpark wurden exkludiert und unter Aktivität 6.5 separat ausgewiesen.

Der taxonomiekonforme Teil der Investitionsangaben (Zähler) umfasst die anteiligen Ausgaben für Produktionsanlagen sowie die anteiligen Gebäudeausgaben der Produktionsstätte, in der die taxonomiekonformen Produkte (On-Board Units TRP-4010 und OBU-5310) hergestellt werden. Deren Anteil wird anhand eines Kostenschlüssels, der als Gesamtprojektkosten der Produktionsstätte im Vergleich zum Projektkostenanteil der taxonomiekonformen Produkte definiert ist, ermittelt und unter Wirtschaftsaktivität 3.6 ausgewiesen.

Im Gegensatz zum Vorjahr werden die taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Investitionsausgaben nunmehr den umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten zugeordnet. Weiters wird der Fuhrpark nicht mehr als taxonomiekonform ausgewiesen, da es keine produktionsbezogenen Fahrzeuge gibt. Die taxonomiekonformen Investitionsausgaben für Gebäude stammen ausschließlich aus der Produktionsstätte der taxonomiekonformen Produkte.

Im Geschäftsjahr 2024/25 wurden drei wesentliche Zugänge bei Sachanlagen über einem Wert von EUR 1.000.000 verzeichnet. Dabei handelt es sich um die Aktivierung von On-Board Units im Anlagevermögen sowie den Abschluss neuer Mietverträge für eine neue Produktionsstätte in Mississauga (Kanada) sowie die Bürostandorte Duluth, Irving, Kingston und Kirkland in den USA. Diese Verträge müssen gemäß IFRS aktiviert werden.

OpEx (Betriebsausgaben).

Die Betriebsausgaben im Nenner entsprechen den gesamten Betriebsausgaben gemäß IFRS wie im >> *Konzernabschluss, „Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung“* ausgewiesen und im >> *Lagebericht, Kapitel 1.2 „Finanzielle Leistungsindikatoren“* beschrieben.

Der taxonomiefähige Teil der Betriebsausgaben beinhaltet alle Betriebsausgaben, die der generischen Forschung & Entwicklung, Gebäuden und Produktionsanlagen für die taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten unter 3.6, 6.15, 1.2, 4.1, sowie 5.3 zuordenbar sind. Bei Mehrfachzuordnung sind diese unter Wirtschaftsaktivität 6.15 ausgewiesen. Um Doppelzählungen in der Tabellenangabe zu vermeiden, wurden die taxonomiekonformen Betriebsausgaben aus der Wirtschaftsaktivität 3.6 abgezogen. Weiters wurden Betriebsausgaben für den Fuhrpark unter Aktivität 6.5 ausgewiesen.

Der taxonomiekonforme Teil der Betriebsausgaben (Zähler) umfasst die Betriebsausgaben, die den taxonomiekonformen Produkten On-Board Units TRP-4010 und OBU-5310 zuordenbar sind und anhand eines Kostenschlüssels anteilig errechnet wurden. Diese umfassen Betriebsausgaben für die generische Forschung & Entwicklung, Produktionsstätte sowie Produktionsanlagen und werden unter der Wirtschaftsaktivität 3.6 ausgewiesen.

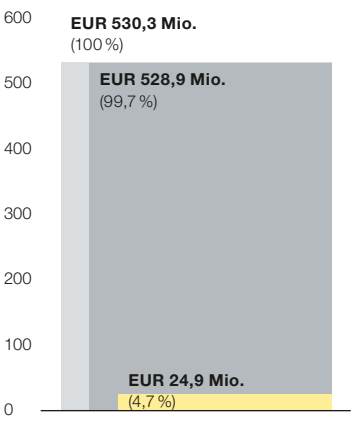
Analog zu den Investitionsausgaben wurden auch die Betriebsausgaben nunmehr den umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten zugeordnet. Betriebsausgaben im Zusammenhang mit dem Fuhrpark werden nicht mehr als taxonomiekonform ausgewiesen, da es keine produktionsbezogenen Fahrzeuge gibt. Die taxonomiekonformen Betriebsausgaben für Gebäude stammen ausschließlich aus der Produktionsstätte der taxonomiekonformen Produkte.

Aufgrund der Zuordnung zu den umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten ergibt sich als wesentliche Anpassung, dass nunmehr auch Forschung und Entwicklung hinsichtlich der Weiterentwicklung der Produkte und Lösungen in den Betriebsausgaben berücksichtigt werden konnten. Nicht taxonomiefähig ist somit die kundenspezifische Forschung und Entwicklung, während im Vorjahr die gesamte Forschung und Entwicklung angegeben war.

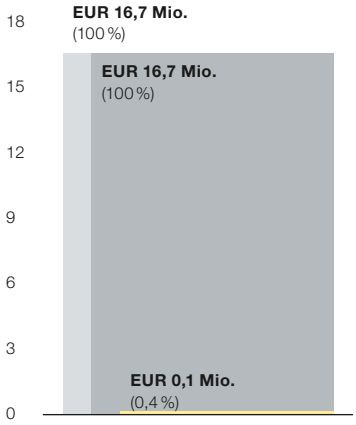
Die Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Sachanlagen umfassen nicht aktivierte kurzfristige bzw. geringwertige Leasingkosten für Mieten und Fuhrpark sowie wesentliche Instandhaltungskosten für Gebäude in Österreich, Kanada sowie in den USA. Taxonomiekonform sind nur die Instandhaltungskosten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

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

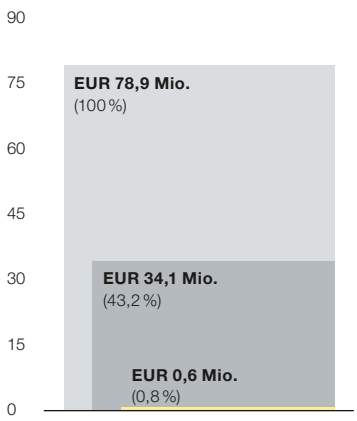
Umsätze.
in EUR Mio. (in %)



CapEx.
in EUR Mio. (in %)



OpEx.
in EUR Mio. (in %)



Gesamt
Taxonomiefähig (eligible)
Taxonomiekonform (aligned)

Umsatz.

	Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	Absoluter Umsatz (3)	Umsatzanteil (4)	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag: Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresressourcen (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung"): Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)	Mindestschutz (17)	Taxonomiekonformer Umsatzanteil Jahr 2024/25	Taxonomiekonformer Umsatzanteil Jahr 2023/24 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten (19)	Kategorie Übergangstätigkeiten (20)
			in EUR Mio.	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	E[1]	T[2]
A	**TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN**																				
A.1	**Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)**																				
	3.6 Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	CCM 3.6	24,92	4,7 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	4,7 %	5,8 %	E[1]	
	Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		**24,92**	**4,7 %**	**4,7 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**4,7 %**	**5,8 %**		
	Davon ermöglichende Tätigkeiten		24,92	100,0 %	100,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	J	J	J	J	J	J	J	100,0 %	100,0 %	E[1]	
	Davon Übergangstätigkeiten		0,00	0,0 %	0,0 %						J	J	J	J	J	J	J	0,0 %	0,0 %		T[2]
A.2	**Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)**																				
			in EUR Mio.	%	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL								%	%		
	6.15 Infrastruktur für einen CO_2-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr[3]	CCM 6.15	494,05	93,2 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %	0,0 %		
	4.1 Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen[3]	CE 4.1	0,00	0,0 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								0,0 %	0,0 %		
	3.6 Herstellung anderer CO_2-armer Technologien[3]	CCM 3.6	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %	0,0 %		
	1.2 Herstellung von Elektro- und Elektronikgeräten[3]	CE 1.2	0,00	0,0 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								0,0 %	0,0 %		
	5.3 Bau, Erweiterung und Betrieb von Abwassersammel- und -behandlungssystemen	CCM 5.3	6,84	1,3 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %	0,0 %		
	3.4 Wartung von Straßen und Autobahnen	CE 3.4	3,05	0,6 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								0,0 %	0,0 %		
	Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten (A.2)		**503,95**	**95,0 %**	**94,5 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,6 %**	**0,0 %**								**0,0 %**	**0,0 %**		
A	**Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)**		**528,87**	**99,7 %**	**99,2 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,6 %**	**0,0 %**								**4,7 %**	**5,8 %**		
B	**NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN**																				
	Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		**1,44**	**0,3 %**																	
	Gesamt (A + B)		**530,32**	**100,0 %**																	

[1] E = Ermöglichende Tätigkeit
[2] T = Kategorieübergangstätigkeit
[3] Um Doppelzählungen zu vermeiden, sind die Umsätze der Wirtschaftsaktivitäten CE 4.1, CE 1.2 und CCM 3.6 in der Wirtschaftsaktivität CCM 6.15 ausgewiesen.

CapEx.

	Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	Absoluter CapEx (3)	Anteil CapEx (4)	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag: Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresressourcen (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung"): Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)	Mindestschutz (17)	Taxonomiekonformer CapEx-Anteil Jahr 2024/25	Taxonomiekonformer CapEx-Anteil Jahr 2023/24 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten (19)	Kategorie Übergangstätigkeiten (20)
			in EUR Mio.	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	E[1]	T[2]
A	**TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN**																				
A.1	**Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)**																				
	3.6 Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	CCM 3.6	0,07	0,4 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,4 %	4,6 %[3]	E[1]	
	CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		**0,07**	**0,4 %**	**0,4 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**0,4 %**	**4,6 %**		
	Davon ermöglichende Tätigkeiten		0,07	100,0 %	100,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	J	J	J	J	J	J	J	100,0 %	100,0 %	E[1]	
	Davon Übergangstätigkeiten		0,00	0,0 %	0,0 %						J	J	J	J	J	J	J	0,0 %	0,0 %		T[2]
A.2	**Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)**																				
			in EUR Mio.	%	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL								%	%		
	6.15 Infrastruktur für einen CO_2-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr[4]	CCM 6.15	15,30	91,6 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %	0,0 %		
	4.1 Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen[4]	CE 4.1	0,00	0,0 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								0,0 %	0,0 %		
	3.6 Herstellung anderer CO_2-armer Technologien[4]	CCM 3.6	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %	0,0 %		
	1.2 Herstellung von Elektro- und Elektronikgeräten[4]	CE 1.2	0,00	0,0 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								0,0 %	0,0 %		
	6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	1,33	8,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %	0,0 %		
	CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		**16,63**	**99,6 %**	**99,6 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**0,0 %**	**0,0 %**		
A	**CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)**		**16,70**	**100,0 %**	**100,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**0,4 %**	**4,6 %**		
B	**NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN**																				
	CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		**0,00**	**0,0 %**																	
	Gesamt (A + B)		**16,70**	**100,0 %**																	

1) E = Ermöglichende Tätigkeit
2) T = Kategorieübergangstätigkeit
3) Anpassung Vorjahr: Ausweis der anteiligen taxonomiekonformen Investitionsausgaben für Produktionsanlagen und Gebäude der Produktionsstätte unter Wirtschaftsaktivität CCM 3.6.
4) Um Doppelzählungen zu vermeiden, sind die Investitionsausgaben der Wirtschaftsaktivitäten CE 4.1, CE 1.2 und CCM 3.6 in der Wirtschaftsaktivität CCM 6.15 ausgewiesen.

OpEx.

	Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	Absoluter OpEx (3)	Anteil OpEx (4)	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag: Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresressourcen (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung"): Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)	Mindestschutz (17)	Taxonomiekonformer OpEx-Anteil Jahr 2023/24	Taxonomiekonformer OpEx-Anteil Jahr 2022/23 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten (19)	Kategorie Übergangstätigkeiten (20)
			in EUR Mio.	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	E[1]	T[2]
A	**TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN**																				
A.1	**Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)**																				
	3.6 Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	CCM 3.6	0,64	0,8 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,8 %	0,7 %[3]	E[1]	
	OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		**0,64**	**0,8 %**	**0,8 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**0,8 %**	**0,7 %**		
	Davon ermöglichende Tätigkeiten		0,64	100,0 %	100,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	J	J	J	J	J	J	J	100,0 %	100,0 %	E[1]	
	Davon Übergangstätigkeiten		0,00	0,0 %	0,0 %						J	J	J	J	J	J	J	0,0 %	0,0 %		T[2]
A.2	**Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)**																				
			in EUR Mio.	%	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL								%	%		
	6.15 Infrastruktur für einen CO_2-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr[4]	CCM 6.15	29,42	37,3 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %	0,0 %		
	4.1 Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen[4]	CE 4.1	0,00	0,0 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								0,0 %	0,0 %		
	3.6 Herstellung anderer CO_2-armer Technologien[4]	CCM 3.6	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %	0,0 %		
	1.2 Herstellung von Elektro- und Elektronikgeräten[4]	CE 1.2	0,00	0,0 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								0,0 %	0,0 %		
	6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	4,03	5,1 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %	0,0 %		
	OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		**33,45**	**42,4 %**	**42,4 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**0,0 %**	**0,0 %**		
A	**OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)**		**34,10**	**43,2 %**	**43,2 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**0,8 %**	**0,7 %**		
B	**NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN**																				
	OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		**44,77**	**56,8 %**																	
	Gesamt (A + B)		**78,86**	**100,0 %**																	

1) E = Ermöglichende Tätigkeit
2) T = Kategorieübergangstätigkeit
3) Anpassung Vorjahr: Ausweis der anteiligen taxonomiekonformen Betriebsausgaben für Produktionsanlagen und Gebäude der Produktionsstätte sowie generische Forschung & Entwicklung unter Wirtschaftsaktivität CCM 3.6.
4) Um Doppelzählungen zu vermeiden, sind die Betriebsausgaben der Wirtschaftsaktivitäten CE 4.1, CE 1.2 und CCM 3.6 in der Wirtschaftsaktivität CCM 6.15 ausgewiesen.

Taxonomiefähigkeit und -konformität je Umweltziel.

	Umsatzanteil		Anteil CapEx		Anteil OpEx	
	fähig	konform	fähig	konform	fähig	konform
Klimaschutz	99,2 %	4,7 %	100,0 %	0,4 %	42,4 %	0,8 %
Anpassung an den Klimawandel	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Wasser- und Meeres-ressourcen	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Kreislaufwirtschaft	98,4 %	0,0 %	92,0 %	0,0 %	37,3 %	0,0 %
Umweltverschmutzung	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Biologische Vielfalt	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

2.2 Klimawandel (ESRS E1).

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wert-schöp-fungskette	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. Bemautung kann auch einen Anreiz für neuere, emissionsärmere Fahrzeuge bieten. (tatsächlich) **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)	■ Demand Management ■ Traffic Management ■ Mautlösungen ■ 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) **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 ■ Green Gantry ■ Cloud-Lösungen ■ On-Board Unit Refurbishment ■ Unternehmensinternes Reparaturservice ■ Wiederverwendung von Plastikabfällen in der Produktion ■ Infrastrukturreduzierte Lösungen ■ Langlebige Produkte ■ 2-in-1-Kamera (VDX2i) ■ Umweltschonende Verpackungen ■ Nachhaltiges Produktdesign (Sustainable Portfolio Guideline) ■ Fernwartung und Remote Testing ■ Home-Office-Regelung ■ Reduktion Geschäftsreisen ■ Mobilitätsrichtlinie Österreich ■ Jobticket ■ Grüne Standortanforderungen ■ ÖkoWin-Teilnahme ■ CDP-Teilnahme
Chance: Hohe Reduktion der Emissionen durch eigene Prozesse sowie vor- und nachgelagerte Aktivitäten in der Wertschöpfungskette. (kurz- bis langfristig)	<<<< ***KTC*** >>>	**Outside-in:** Verbesserung der Reputation durch Initiativen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen.	

<<<<< vorgelagerte Wertschöpfungskette (upstream)
KTC im Unternehmen
>>> nachgelagerte Wertschöpfungungskette (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 für die Definition der signifikanten Treibhausgashebel die prognostizierten Einflüsse des IPCC Szenarios SSP5-8.5 in Bezug auf physische Klimarisiken betrachtet. Hinsichtlich transitorischer Risiken wurde das IPCC Szenario SSP1-1.9 zur Analyse hinzugezogen. Auf dieser Basis wurde die Resilienzanalyse unter weiterer Berücksichtigung der identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen der Wesentlichkeitsanalyse im März 2025 durchgeführt. 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 identifiziert.

Die wesentlichen Risikobereiche, die für die Organisation unmittelbar relevant sind, sind einerseits potenzielle regulatorische Anforderungen oder höhere Kosten aufgrund der Nichteinhaltung von Nachhaltigkeitsgesetzen sowie die Anfälligkeit für Unterbrechungen der Lieferkette oder Schäden an Einrichtungen aufgrund der zunehmenden Wahrscheinlichkeit extremer Wetterereignisse. Andererseits konzentrieren sich die wesentlichen Chancen von Kapsch

TrafficCom auf die Fähigkeit des Unternehmens, seinen Ruf oder Marktanteil zu verbessern, indem es die Leistung steigert oder die Treibhausgasemissionen durch innovative nachhaltige Lösungen reduziert.

Ein wichtiger Aspekt, der ebenfalls aus der Wesentlichkeitsanalyse hervorgegangen ist, 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.

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 die Umweltbelastung reduzieren.

Da Kapsch TrafficCom kein energieintensives Unternehmen ist, werden keine Änderungen im 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.

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 aufweist.

Kapsch TrafficCom fokussiert sich schon jetzt auf die Bereitstellung von Lösungen, die einen positiven Einfluss auf die Umwelt haben, wenn sie in Betrieb sind. 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, und die Umweltaspekte werden aktiv kommuniziert. Es adressiert auch die sich ändernden Kundenanforderungen in Bezug auf nachhaltige Kriterien.

Gegenwärtig erfordern die Lösungen in einigen Aspekten noch ein gewisses Maß an Infrastruktur. Eine diesbezügliche Anpassung wird Zeit brauchen, zumal Alternativen aufgrund fehlender Technologie oft noch nicht verfügbar sind und auch erhebliche Investitionssummen dafür nötig wären. Die Optimierung des Produktportfolios hin zu infrastrukturreduzierten und virtualisierten Lösungen nimmt in den nächsten Jahren eine zentrale Rolle für das Unternehmen ein. Kapsch TrafficCom hofft, mit den Bemühungen nicht nur die Risiken und Chancen des Geschäftsmodells anzugehen, 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.

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.

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 ist. Die Datenbasis des Basisjahres befindet sich aktuell in Überarbeitung und wird voraussichtlich im Geschäftsjahr 2025/26 fertiggestellt. Allerdings gibt es eine konkrete Ambition zur Reduktion der Treibhausgasemissionen. Weiters wurden Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgase identifiziert.

Kapsch TrafficCom arbeitet bereits an einem Übergangsplan für den Klimaschutz, wird diesen beschließen und spätestens, wenn dies verpflichtend ist, veröffentlichen.

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 das übergeordnete Ziel zur Taxonomiekonformität (siehe >> *Abschnitt 1.3 „Strategie"*) sowie die im folgenden Abschnitt beschriebene Klimaambition zu erreichen.

Das übergeordnete Ziel sowie die Klimaambition 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 CO_2-Fußabdrucks im Vergleich zum Geschäftsjahr 2019/20 um 42 % bis 2030.

Die Ambition zur Reduktion der Treibhausgase von Kapsch TrafficCom wurde nicht von der Science Based Targets Initiative geprüft. Ambition und Ziel orientieren sich an dem 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 die Ambition „Nachhaltiges Unternehmen" sowie das übergeordnete Taxonomieziel „Nachhaltiges Portfolio" zu erreichen:

- Scope 1: Weitere Senkung des Kraftstoffverbrauchs der Firmenfahrzeuge.
- Scope 2: Verringerung der durch den Energieverbrauch verursachten Emissionen an Kapsch TrafficCom Standorten.
- Scope 3:
  - Reduzierung von Rohstoffen (mit hohem CO_2-Fußabdruck) durch Virtualisierung des Portfolios, um den CO_2-Fußabdruck eingekaufter Artikel zu verringern (Kategorie 1).
  - Ressourcennutzung verbessern (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 Home-Office, wie die Bereitstellung von adäquaten Tools für die Zusammenarbeit, verringern den Bedarf des Pendelns (Kategorie 7).

Das Ziel Nachhaltiges Portfolio wird vor allem durch die Reduktion der Produkt-CO_2-Fußabdrücke in Scope 3 adressiert.

Das Konzept umfasst das gesamte Unternehmen und betrifft in Bezug auf Ambition und Ziel 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 zu dem 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:

- 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 CO_2-Fußabdruck einer Lösung im Vergleich zu On-Premise-Lösungen erheblich, da der Einsatz von Hardware und der Stromverbrauch optimiert werden. Eine Studie von Microsoft[1)] hat gezeigt, dass zwischen 72 % und 98 % der CO_2-Emissionen eingespart werden können, wenn man sich für eine Cloud-Lösung entscheidet. Die Palette der Cloud-Lösungen wird im Unternehmen laufend erweitert; Kapsch TrafficCom sieht daher die Umstellung auf Cloud-Lösung als vielversprechendes Instrument, um die Scope-3-Emissionen zu reduzieren. Das tatsächliche Einsparungspotenzial wird akuell noch ermittelt.
- Reduktion von Stromverbrauch: Es wird eine globale Analyse der hochemittierenden Standorte durchgeführt, um Einsparungspotenzial zu identifizieren und zu realisieren. Die mögliche Einsparung beläuft sich auf mehr als 50 % der Scope-2-Emissionen im aktuellen Berichtsjahr, da das in absoluten Zahlen emissionsintensivste Kundenprojekt der Gesellschaft ETC in Südafrika im Berichtsjahr abgeschlossen wurde.
- Umweltschonende Verpackungen (in Umsetzung): Kapsch TrafficCom hat im Berichtsjahr 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 CO_2-Fußabdruck, sondern auch einfachere Recyclingmöglichkeiten auf. Die Einsparung pro Jahr wird sich auf 10 t CO_2e belaufen.

Alle Maßnahmen nutzen die Hebel der Materialreduktion sowie der Reduktion des Stromverbrauchs von Lösungen und hochemittierenden Standorten. Sie umfassen naturbasierte Anpassungen sowie technologische Lösungen. Von derzeit neun Software-Produktfamilien sind bereits sieben als Cloud-Lösung verfügbar. Diese werden auch standardmäßig in Kundenprojekten angeboten und nur nach explizitem Kundenwunsch als On-Premise-Lösung realisiert. Die Cloud-Lösung einer weiteren Produktfamilie wird derzeit entwickelt.

Aktuell stehen keine qualitätsgesicherten Daten zur Verfügung, um das Treibhausgasreduktionspotenzial weiterer Maßnahmen zu quantifizieren. Das Unternehmen arbeitet daran, die zugehörigen Daten zu erheben, um dieses Potenzial zu berechnen. 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.

---

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

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, Mautbrücken aus Holz statt aus Stahl/Aluminium), zu Cloud-basierten Lösungen (statt On-Premise-Lösungen) sowie zu weiterer Virtualisierung von Hardware-Produkten 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 der folgenden Klimaambition des Unternehmens:

Nachhaltiges Unternehmen. Reduktion des CO_2-Fußabdrucks um 42 %.
Kapsch TrafficCom hat die Ambition, bis 2030 den unternehmensweiten CO_2-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.

Zum Basisjahr liegen derzeit keine qualitätsgesicherten Daten vor, daher werden sie in diesem Jahr noch nicht berichtet. Kapsch TrafficCom arbeitet intensiv an der Verbesserung der Datenqualität und zielt darauf ab, diese Daten in der Nachhaltigkeitserklärung 2025/26 zu veröffentlichen. Daraus ergibt sich die Treibhausgasbilanz für das Geschäftsjahr 2019/20, sodass die Klimaambition in ein Emissionsreduktionsziel umformuliert werden kann.

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 erwähnten Ziel, zwischen 2020 und 2030 42 % der Treibhausgasemissionen einzusparen.

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 dem Energiemix überwacht.

Berechnungs- und Messmethoden.
Der Konsolidierungskreis für den Energieverbrauch entspricht dem finanziellen Konsolidierungskreis. Die Daten für den Energieverbrauch wurden für die Standorte und Gesellschaften mit dem höchsten Verbrauch erhoben. Diese umfassen 77 % des Gesamtenergieverbrauchs. Der übrige Energieverbrauch wurde basierend auf den Mitarbeiterzahlen proportional hochgerechnet. Außer der des Wirtschaftsprüfers wurde keine zusätzliche Validierung der Kennzahl durch eine externe Stelle durchgeführt.

Energieverbrauch und Energiemix.

Energieverbrauch und Energiemix (in MWh)	2024/25
Gesamter Energieverbrauch	**34.373,63**
Fossile Energiequellen	
Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	-
Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen (Diesel, Heizöl, Benzin)	11.872,38
Brennstoffverbrauch aus Erdgas	3.075,77
Brennstoffverbrauch aus anderen fossilen Quellen	-
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus fossilen Quellen	16.969,74
Gesamtverbrauch fossiler Energie	**31.917,89**
Anteil aus fossilen Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)	**92,9 %**
Nukleare Energiequellen	
Verbrauch aus nuklearen Quellen	15,82
Anteil aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)	**0,0 %**
Erneuerbare Energiequellen	
Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse	1.411,24
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus erneuerbaren Quellen	1.028,67
Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	-
Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie	**2.439,92**
Anteil aus erneuerbaren Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)	**7,1 %**
Energieintensität basierend auf dem Umsatz aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren (in MWh/EUR)	**0,000056**

Kapsch TrafficCom hat ihre Wirtschaftsaktivitäten entlang der Produkte und Dienstleistungen analysiert und den entsprechenden NACE-Codes zugeordnet. Folgende dieser NACE-Codes sind als klimaintensive Sektoren klassifiziert:

- C.26.30 – Herstellung von Geräten und Einrichtungen der Telekommunikationstechnik
- C.27.9 – Herstellung von sonstigen elektrischen Ausrüstungen und Geräten a.n.g.
- H.52.21 – Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Landverkehr

Bei der Berechnung der Energieintensität werden die Energieverbräuche der beiden Produktionsstandorte Wien, Österreich, und Mississauga, Kanada, den Umsätzen der zugeordneten Produkte und Dienstleistungen aus klimaintensiven Sektoren 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
Nettoumsatzerlöse aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren, die zur Berechnung der Energieintensität herangezogen werden	85.403.531
Nettoumsatzerlöse (sonstige)	444.912.000
Gesamtnettoumsatzerlöse (Abschluss)	530.315.531

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.

Treibhausgasemissionen – Scope 1, Scope 2 und Scope 3.

in tCO_2e	2024/25
Scope-1-Treibhausgasemissionen	
Scope-1-THG-Bruttoemissionen	3.345,42
Prozentsatz der Scope-1- Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen (in %)[1]	0 %
Scope-2-Treibhausgasemissionen	
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	11.112,32
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	10.841,63
Signifikante Scope-3-THG-Bruttoemissionen	
Gesamte indirekte (Scope-3-) THG-Bruttoemissionen	104.747,19
1. Erworbene Waren und Dienstleistungen	47.685,45
2. Investitionsgüter	7.961,98
3. Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)	2.684,78
4. Vorgelagerter Transport und Vertrieb[2]	-
5. Abfallaufkommen in Betrieben[2]	-
6. Geschäftsreisen	1.470,13
7. Pendelnde Arbeitnehmer	2.618,57
8. Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter[2]	-
9. Nachgelagerter Transport[2]	-
10. Verarbeitung verkaufter Produkte[2]	-
11. Verwendung verkaufter Produkte	42.326,28
12. Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer[2]	-
13. Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter[2]	-
14. Franchises[2]	-
15. Investitionen[2]	-
THG-Emissionen insgesamt	
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen)	119.204,93
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen)	118.934,24

[1] Kapsch TrafficCom ist nicht reguliert durch Emissionshandelssysteme.
[2] Gemäß ISO 14064 als unwesentlich bewertet.

Der absolute Anteil der biogenen Scope-1-Emissionen beträgt 3,58 t CO_2e. Der absolute Anteil der biogenen Scope-2-Emissionen beträgt 196,09 t CO_2e. Gegenüber dem Nichtfinanziellen Bericht 2023/24 wurde die Treibhausgasbilanzberechnung um die Scope-3-Kategorien 1 und 11 erweitert. Die Scope-1- und Scope-2-Daten werden nun mit der im Folgenden beschriebenen Erhebungsmethode ermittelt. Dadurch wurde die Datenqualität gesteigert. 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 und 2 wurden für die meist-emittierenden Standorte und Gesellschaften erhoben, dies umfasst 79 % der Scope-1-Emissionen und 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 (CO_2, CH_4, N_2O, HFKW, PFC, SF_6 und NF_3) bewertet und in Tonnen CO_2e 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 des Tools „easy!sustain“ gesammelt. Dieses Tool wurde von der Beratungsgesellschaft ***denkstatt*** entwickelt und 2024 bei Kapsch TrafficCom eingeführt. Zu Validierungszwecken wird MS Excel eingesetzt. 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 in das Tool eingegeben. 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 zentral im Tool validiert und genehmigt.

Darüber hinaus werden die Emissionsfaktoren für jede Aktivität und jeden Standort in das Tool eingegeben, 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 2023 verwendet. Die verwendeten Emissionsfaktoren inkludieren bereits biogene Emissionen. Die Emissionsfaktoren inkludieren zudem andere Emissionen wie CH_4 und N_2O und ermöglichen daher die Berechnung von CO_2e.

Jegliche Leckagen von Kältemitteln werden im Rahmen der jährlichen Wartung der Klimaanlagen 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 verbundenen Emissionen zu quantifizieren. Wenn kein Nachweis oder keine Rechnung über eine Nachfüllung vorliegen, wird davon ausgegangen, dass keine Nachfüllung vorgenommen wurde; 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 des Tools „easy!sustain“ gesammelt. Lediglich für die Datenvalidierung kommt

MS Excel zum Einsatz. 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 in das Tool eingegeben. Zur Erleichterung der Validierung muss das entsprechende Nachweisdokument ebenfalls hinzugefügt werden. Mithilfe dieses Nachweises sowie einiger jährlicher Abweichungsanalysen werden die Datenpunkte dann zentral im Tool validiert und genehmigt.

Darüber hinaus werden die Emissionsfaktoren für jede Aktivität und jeden Standort in das Tool eingegeben, 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 sogar 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 2024. Die Emissionsfaktoren für Fernwärme wurden aus den UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting aus dem Jahr 2023, 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 CH_4 und N_2O und ermöglichen daher die Berechnung von CO_2e.

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.

Die gesamte Treibhausgasemissionsbilanz wird für dieses Geschäftsjahr erstmalig gemäß ESRS berichtet.

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 6,0 %.

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-CO_2-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 bisherigen Berechnungen des Produkt-CO_2-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.
- Kategorie 15, Investitionen: Es gab keine signifikanten Emissionen aus Investitionen, diese Kategorie ist daher nicht wesentlich.

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

Scope-3-Berichterstattungsgrenzen, Berechnung und Schätzung.
Für alle wesentlichen Scope-3-Kategorien wurden die Emissionen des Konsolidierungskreises auf Basis verfügbarer Daten ermittelt.

Bei der Bewertung der **Scope-3-Emissionen der Kategorien 1** (Erworbene Waren- und Dienstleistungen) **und 11** (Verwendung verkaufter Produkte) wurden nur Materialien sowie Stromverbräuche von Produkten berücksichtigt, die direkt von Kapsch TrafficCom bestellt und bezahlt wurden. Die gesamten Kategorie-1-Emissionen werden auf

Basis von Materialkäufen von Kundenreferenzprojekten wie folgt hochgerechnet:

1. Im Allgemeinen werden Kosten als relevanter Faktor für die Schätzung der Emissionen erachtet, die durch eingekaufte Materialien und den Stromverbrauch während der Nutzungsphase von Kapsch TrafficCom verursacht werden.
2. Auf der Grundlage der Gewinn- und Verlustrechnung wurden die größten Kosten ermittelt.
   a. Die Kosten für Kundenprojekte machen den größten Teil aus (im Vergleich zu internen Projekten und Kostenstellen).
   b. Für die Berechnung der Kategorien 1 und 11 werden relevante Kostenarten im Rahmen von Kundenprojekten berücksichtigt: Erhöhung/Verminderung der Vorräte, Materialaufwand und bezogene Leistungen sowie Sonstige betriebliche Aufwendungen.
   c. Personalaufwand und Abschreibungen sind nicht wesentlich, da sie entweder nicht mit Kategorie 1 oder 11 in Verbindung stehen oder in ihrer Höhe unbedeutend sind.
3. Kundenprojekte werden nach Marktteilsegmenten kategorisiert. Die Wesentlichkeit aller Marktteilsegmente wurde analysiert. Der Schwellenwert für die Wesentlichkeit liegt bei 10 % der Kosten, da so sichergestellt wird, dass die Kernsegmente Maut und Verkehrsmanagement mit Referenzprojekten abgedeckt sind. Daher sind die Teilsegmente „RF / All Electronic Tolling“, „MLFF Components“ und „Urban“ wesentlich.
4. Methode zur Extrapolation der Emissionsdaten auf Basis von Referenzprojekten aus dem zu berichtenden Geschäftsjahr bzw. Referenzprodukten für Emissionen der Kategorie 1:
   a. Für die wesentlichen Teilsegmente „RF / All Electronic Tolling“ und „Urban“ wurden die zwei Referenzprojekte (jene mit den höchsten Kosten, zu denen Daten von ausreichender Qualität zur Verfügung stehen) aus den Phasen „Errichtung“ bzw. „Betrieb“ ausgewählt.
   b. Für das Materialsegment „MLFF Components“ stellen zwei Produkte die überwiegende Mehrheit aller MLFF-Komponenten. Diese beiden wurden daher als Referenzprodukte ausgewählt, um die damit verbundenen Emissionen für alle MLFF-Komponenten näherungsweise zu bestimmen. Die Emissionen der Material- und Nutzungsphase dieser beiden Produkte werden gemäß ihrem Anteil an der Gesamtproduktion aller MLFF-Komponenten auf 100 % hochgerechnet.
   c. Für jedes Referenzprojekt werden die Emissionen hinsichtlich des Materialverbrauchs bewertet. Auf der Grundlage dieser Zahlen werden die gesamten Scope-3-Emissionen der Kategorie 1 für das entsprechende Teilsegment auf der Grundlage ihres Kostenanteils im Vergleich zu den Gesamtkosten in diesem Segment hochgerechnet. Es wurde eine Differenzierung innerhalb der Lösungssegmente (Maut und Verkehr) sowie der Projektphase (Errichtung und Betrieb) vorgenommen.
   d. In einem letzten Schritt werden die maut- und verkehrsbezogenen Emissionen der Kategorie 1 entsprechend ihrem Kostenanteil auf alle Kosten des zu berichtenden Geschäftsjahres hochgerechnet.
5. Methode zur Extrapolation der Emissionsdaten auf Basis von Referenzprojekten aus dem zu berichtenden Geschäftsjahr bzw. Referenzprodukten für Emissionen der Kategorie 11:
   a) Es wurden drei Referenzprojekte aus der Phase „Betrieb“ gewählt.
   b) MLFF-Komponenten wurden nicht berücksichtigt, da die zugehörigen Referenzprodukte keine Kategorie-11-Emissionen verursachen.
   c) In allen weiteren Aspekten wurde die Bewertung analog zur Ermittlung der Kategorie-1-Emissionen durchgeführt.

Die Emissionen der Materialien werden über Emissionsfaktoren berechnet. Diese wurden, falls dort vorhanden, aus der Emissionsdatenbank IDEMAT entnommen. Als alternative Quellen wurden Carbonsaver sowie Online-Recherche angewandt. Die gesamten Kategorie-11-Emissionen werden über die Stromverbräuche der verkauften Produkte in den – basierend auf dem oben beschriebenen Referenzprojektauswahlverfahren – gewählten Kundenreferenzprojekten hochgerechnet. Die Emissionen der Stromverbräuche werden über den globalen Durchschnittsemissionsfaktor für Strom (Quelle: IDEMAT – Electricity General) berechnet.

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 angewendet. Die ausgabenbasierten Emissionsfaktoren wurden aus zwei wissenschaftlichen Studien entnommen. Die Emissionsfaktoren für Land/Gebäude und technische Ausrüstung/Maschinen stammen aus der Studie „Implementation of the Harmonised Model for Carbon Footprint Calculation on Example of the Energy Institute in Croatia“ von Juric et al., während die Emissionsfaktoren für andere

Ausrüstungen, Fabrik- und Büroausstattungen und andere Mietverhältnisse aus der Studie „Scope 3 Greenhouse Gas Emissions Calculation: Guidance for the Pharmaceutical Industry“ von PSCI entnommen wurden.

Da keine Abschreibungslogik verwendet wird, um die Emissionen von Anlagegütern zu berücksichtigen, werden die gesamten Emissionen eines Zugangs zu den Anlagegütern im ersten Jahr berücksichtigt. Die Werte der Zugänge zu den Anlagegütern wurden aus dem Konzernabschluss entnommen. Diese Vorgangsweise wird als angemessen angesehen, da die meisten Anschaffungen lediglich von geringem Wert sind. Im Geschäftsjahr 2024/25 wurden drei wesentliche Zugänge über einem Wert von EUR 1.000.000 verzeichnet. Dabei handelt es sich um die Aktivierung von On-Board Units im Anlagevermögen sowie den Abschluss neuer Mietverträge für eine neue Produktionsstätte in Mississauga (Kanada) sowie die Bürostandorte Duluth, Irving, Kingston und Kirkland in den USA. Diese Verträge müssen gemäß IFRS aktiviert werden und repräsentieren daher einen Teil der emissionsverursachenden Anlagen im Unternehmen.

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 Kommission 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.

In Bezug auf den größten Unsicherheitsfaktor, das verwendete Verkehrsmittel, wurde ein konservativer Ansatz gewählt: Nur Büros in Stadtzentren mit guter öffentlicher Verkehrsanbindung wurden als Standorte ausgewiesen, an denen die Mehrheit öffentliche Verkehrsmittel nutzen würde. Zusätzlich wurde für diese Bürostandorte auch ein Anteil der Autonutzung von 20 % berücksichtigt. An allen Standorten, an denen Unsicherheit über die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bestand, wurde das höhere Emissionspotenzial der Autonutzung als Berechnungsbasis verwendet.

Basierend auf anonymisierten Personaldaten wurde die Entfernung der jeweiligen Wohnadresse der einzelnen Mitarbeiter*innen zu ihrem Bürostandort berechnet. 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. Für Büros, bei denen das Auto als Hauptverkehrsmittel angenommen wird, wird davon ausgegangen, dass 100 % der Gesamtkilometer mit dem Auto gefahren werden, da dies einen konservativen Ansatz darstellt. An den Bürostandorten, an denen öffentliche Verkehrsmittel das Standardverkehrsmittel sind, wurde angenommen, dass dennoch ein kleiner Anteil der Mitarbeiter*innen das Auto nutzt. Daher wurden 20 % der insgesamt zurückgelegten Kilometer als Autopendeln berücksichtigt.

Jede Mitarbeiter*in hat Anspruch auf 60 % Home-Office-Arbeit. Als konservative Annäherung wurde davon ausgegangen, dass jede 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 dann mit dem jeweiligen Emissionsfaktor des zugewiesenen Verkehrsmittels multipliziert. Für die verwendeten Emissionsfaktoren wurden die UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting von 2023 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 Verbrennungs-Emissionen hinzugefügt.

Da sich die Lage der Bürostandorte im Jahresvergleich nicht gravierend ändert und damit die durchschnittlichen Arbeitswege sowie die präferierten Verkehrsmittel großteils 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 Personal-Team 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 Umweltnachhaltigkeitsteam 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 der Datenverarbeitungsdienst von Google Maps mithilfe eines Excel-Makros verwendet. Da der Quellcode von Google Maps nicht im Detail öffentlich verfügbar ist, sind die detaillierten Datenflüsse nicht bekannt. Dennoch handelt es sich um ein anerkanntes ISO-zertifiziertes Tool.

Treibhausgasintensität.

THG-Gesamtemissionen pro Nettoerlös.

	2024/25
Umsatzerlöse (in EUR Mio.)	530,32
THG-Gesamtemissionen (standortbezogen) pro Nettoerlös in tCO_2e/EUR	0,000225
THG-Gesamtemissionen (marktbezogen) pro Nettoerlös in tCO_2e/EUR	0,000224

Die Nettoeinnahmen, die zur Ermittlung der Treibhausgasintensität herangezogen werden, entsprechen dem Konzernumsatz, der im >> *Konzernabschluss, „Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung“* angeführt ist. Er beträgt EUR 530,3 Mio.

2.3 Umweltverschmutzung (ESRS E2).

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wert-schöp-fungskette	Beschreibung	Maßnahmen
Luftverschmutzung			
Positive Auswirkung / Chance: Intelligente Verkehrssysteme, wie jene von Kapsch Traffic-Com, 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 Bemautung 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, insbesondere Demand Management und Umweltzonen ■ Nachhaltigkeitskommunikation

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

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung (E2-1).

Das in Kapitel Klimawandel beschriebene Konzept „Sustainability Vision“ sieht im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung die Reduktion von Luftemissionen (z.B. NO_x, PM10, PM2,5) durch das Portfolio vor. Dies adressiert die wesentliche Auswirkung in diesem Bereich – das Potenzial der Luftemissionsreduktion durch die Lösungen. 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 fördern. 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 Stadtbereiche 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 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, welche nur in enger Zusammenarbeit mit dem Kunden nach deren Prioritäten und Anforderungen durchgeführt werden können.

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 zu keinen direkten Emissionen im Bereich des eigenen Betriebs. Kapsch TrafficCom verursacht keine Verschmutzungen von Luft, Wasser und Boden durch deren eigenen Betrieb, da im Produktionsprozess lediglich Strom benötigt wird. Somit entsteht kein Feinstaub durch etwaige Verbrennungsprozesse sowie kein Abwasser durch die Nutzung wasserbasierter Prozesse. 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 Wert-schöp-fungskette	Beschreibung	Maßnahmen
Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung			
Risiko: Disruption der Lieferkette durch die Einführung neuer Regulative zum Ressourcenverbrauch. (mittel- bis langfristig)	<<<	**Outside-in:** Neue Zölle, Importregelungen oder andere Ressourcen-basierte Gesetze können zu erhöhten Kosten, Lieferverzögerungen oder -ausfällen führen.	■ 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 ■ Inventurmanagement
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 ■ On-Board Unit Refurbishment ■ Unternehmensinternes Reparaturservice ■ Wiederverwendung von Plastikabfällen in der Produktion ■ Infrastrukturreduzierte Lösungen ■ Langlebige Produkte ■ 2-in-1-Kamera (VDX2i) ■ Green Gantry
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 ■ Traffic Management ■ Mautlösungen ■ Infrastrukturreduzierte Lösungen ■ Green Gantry ■ On-Board Unit Refurbishment ■ Unternehmensinternes 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-Prinzipen 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.	■ Green Gantry ■ On-Board Unit Refurbishment ■ Wiederverwendung von Plastikabfällen in der Produktion ■ Unternehmensinternes Reparaturservice ■ Umweltschonende Verpackungen ■ Nachhaltiges Produktdesign (Sustainable Portfolio Guideline) ■ Langlebige Produkte ■ 2-in-1-Kamera (VDX2i) ■ Infrastrukturreduzierte Lösungen

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

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-1).

Das in Abschnitt 2.2 „Klimawandel“ beschriebene Konzept „Sustainability Vision“ sieht im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft die Reduktion von Rohstoffen mit hohem CO_2-Fußabdruck vor.

Kapsch TrafficCom berücksichtigt beim Produktdesign die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft. Gemäß 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 CO_2-Fußabdruck, wie Holz statt Stahl, sowie 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 Hardware-Produkte aus eigener Produktion befolgt und die gesetzlichen Vorgaben RoHS, REACH und WEEE zur Reduktion von Schadstoffen und Elektronikschrott werden eingehalten.

Das Konzept adressiert die Reduktion der Nutzung von Primärrohstoffen im Zuge der Gesamtreduktion von Rohstoffen durch die Verwendung von bestehender oder schlanker Infrastruktur.

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).
Kapsch TrafficCom arbeitet stetig an Innovationen in den Bereichen Maut und Verkehrsmanagement, die die Notwendigkeit von physischer Infrastruktur verringern. Beispielsweise werden Lösungen mit Smartphone-Applikationen und Satelliten-basierte Lösungen entwickelt. Da die physische Infrastruktur einen großen Anteil des CO_2-Fußabdrucks verursacht, haben diese Innovationen zusätzlich auch einen großen Hebel in der Reduktion der durch die Lösungen verursachten Treibhausgasemissionen.

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 nach oft mehr als sieben Jahren Betrieb die Batterie der begrenzende Faktor. Deshalb erhalten die Produkte mit der Refurbishment-Initiative 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.

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 weitgehend durch das nachwachsende Material Holz ersetzt werden.

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 hat sich Kapsch TrafficCom keine Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft 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, an neue Aktivitäten und Produktentwicklungsinitiativen eingeordnet. 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.

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, Capacitors, 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 z.B. 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 Batterieeinlötung 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 2024/25: 5.194 Tonnen. 90,8 % dieser Materialzuflüsse sind technische Materialien, 9,2 % biologische Materialien. Die biologischen Materialien stammen ausschließlich aus Verpackungsmaterialien.

Das absolute Gewicht der wiederverwendeten oder recycelten Sekundärkomponenten, sekundären Zwischenprodukte und sekundären Materialien, die zur Herstellung der Produkte und Dienstleistungen des Unternehmens verwendet wurden, konnte für das Geschäftsjahr 2024/25 nicht ermittelt werden, da diese Daten nicht von den Lieferanten erhoben wurden.

Das Refurbishment der 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.

Das Gewicht der Ressourcenzuflüsse des Unternehmens wurde durch die Bewertung aller Einkäufe der Produktionsstätten in Wien und Mississauga, sowie der gesamten Einkäufe für Kundenprojekte berechnet. Basierend auf dem allgemeinen Einkaufsprozess in der Produktionsstätte Wien wird das Gewicht standardmäßig im ERP-Tool eingetragen. Für die Positionen, die keine Gewichte vorweisen konnten, wurde ein Gewicht basierend auf dem durchschnittlichen Stückgewicht in der jeweiligen Produktgruppe zugewiesen. Um sicherzustellen, dass Ausreißer die verwendeten Durchschnittswerte nicht wesentlich beeinflussen, wurden die Produktgruppen untersucht, die eine Varianz von über 1 für das Attribut Nettogewicht aufwiesen. Falls die Produktgruppe einen Ausreißer enthielt, der mehr als zehnmal höher war als der Rest der Werte, wurden diese für die Berechnung der Durchschnittswerte ausgeschlossen. Für die Berechnung des Gesamtgewichts wurden diese Positionen natürlich dennoch berücksichtigt. Da die Gewichte der Einkäufe in Mississauga standardmäßig nicht eingetragen werden und nur punktuell vorhanden sind, wurde hier bezüglich der fehlenden Gewichte analog vorgegangen. Da die Art und der Aufbau der Produkte, die in Wien und Mississauga hergestellt werden, ähnlich sind und dieselben Produktgruppen verwendet

werden, wird dieser Ansatz als angemessen bewertet. Die Ressourcenzuflüsse für Kundenprojekte wurden analog zur Vorgehensweise für die projektabhängigen Treibhausgasemissionen (Scope 3 Kategorie 1) ermittelt. Daher wurden die Gewichte der eingekauften Materialien der gewählten Referenzprojekte auf Basis der Kosten hochgerechnet.

Diese Kennzahlen werden im Jahresvergleich überprüft, um zu sehen, wie effektiv die zukünftigen 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. Da das ERP-System, das der zentrale Informationspunkt für alle Einkäufe beider Produktionsstätten ist, als Quelle aller Ressourcenzuflüsse in dieser Berechnung dient, wird eine doppelte Erfassung vermieden.

Ressourcenabflüsse (E5-5).

Produkte und Materialien.
Das Portfolio von Kapsch TrafficCom gliedert sich in Produktfamilien, die den Bereichen Maut und Verkehrsmanagement zugeordnet sind. Die Kurzbeschreibungen der Software- und Hardware-Produktfamilien befinden sich im >> *Lagebericht, Kapitel 1.1.2 „Marktdefinition und Produkte“*. 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 geringeren CO_2-Emissionen, 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. Produkte entsprechen den gesetzlichen Anforderungen, wie z.B. RoHS, REACH und WEEE. Die RoHS-Richtlinie (Restriction of Hazardous Substances) beschränkt die Verwendung bestimmter gefährlicher Stoffe in Elektro- und Elektronikgeräten, um die Umwelt und die menschliche Gesundheit zu schützen. Die REACH-Verordnung (Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals) stellt ein hohes Schutzniveau für die menschliche Gesundheit und die Umwelt durch die Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe sicher. Die WEEE-Richtlinie (Waste Electrical and Electronic Equipment Directive) fördert die Wiederverwendung, das Recycling und andere Formen der Verwertung von Elektro- und Elektronik-Altgeräten, um die Menge des zu entsorgenden Abfalls zu reduzieren.

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 kreislauforientierten 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 Berichtsjahr 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 CO_2-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. Sie 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 abgesehen 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 Hardware-Modul eines Produktes (ausgenommen sind nur On-Board Units) kann am Produktionsstandort entweder repariert oder ersetzt werden. Software-Fehler können über ein Software-Update behoben werden.

Produktfamilie		Erwartete Haltbarkeit[1]	Reparierbarkeits-grad
Mautprodukte.			
915 MHz On-Board Unit	On-Board Units	10 Jahre	Hoch
	Infrastrukturkomponenten	15-20 Jahre	Sehr 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
Roadside Radiofrequency (RF)		13-15 Jahre	Sehr hoch
Roadside Video (inkl. DLVP tolling)		10 Jahre	Sehr hoch
Vehicle Enforcement		10-15 Jahre	Sehr hoch
Smart Toll		8-10 Jahre	Sehr hoch
Verkehrsmanagementprodukte.			
EcoTrafiX™ Controller		15-20 Jahre	Sehr hoch
5.9 GHz Connected Vehicle (C-ITS) On-Board Unit, C-ITS Roadside Unit	On-Board Units	5-10 Jahre	Hoch
	Straßenseitige Infrastruktur	10-15 Jahre	Sehr hoch

[1] Die erwartete Haltbarkeit entspricht der durchschnittlichen Haltbarkeit in der Branche für vergleichbare Produkte

Der recycelbare Anteil in den Produkten beträgt 74,2 %, der recycelbare Anteil in den Produktverpackungen beträgt 90,1 %.

Berechnungsmethoden.
In den Berechnungen wurden die Recyclingraten der letzten drei Jahre des Entsorgers der Produktionsanlage des TRP-4010 in Wien sowie öffentliche Quellen berücksichtigt und gemäß der Produktmengen im Umlauf angewandt. Mehr als 99,9 % der produzierten Produkte am Standort Wien sind TRP-4010. Die Auswertung für TRP-4010 ist somit repräsentativ für die gesamte Produktion in Wien. Das Kernprodukt am Produktionsstandort Mississauga ist in Produktaufbau und Verpackung vergleichbar zu TRP-4010. Daher sind auch die Recyclingfähigkeitsraten vergleichbar.

Es gilt jedoch zu bedenken, dass die tatsächliche Recyclingfähigkeit stark vom Land bzw. der Einrichtung des Recyclingunternehmens 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 am 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-schöp-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			
Positive Auswirkung / Chance: Partizipative Entscheidungen durch sozialen Dialog zwischen Arbeitgeberin und Arbeitnehmer*innen. (kurz- bis langfristig)	***KTC***	**Inside-out:** Höhere Zufriedenheit durch Anpassung der Arbeitsbedingungen an Bedürfnisse der Mitarbeiter*innen. (tatsächlich) **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 ■ Home-Office ■ Urlaubsangebote
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

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 außerhalb Europas. (potenziell)	■ Strikte Datenschutzrichtlinien ■ Kontinuierliche Überprüfung und Schulungen

<<< vorgelagerte Wertschöpfungskette (upstream)
KTC im Unternehmen
>>> nachgelagerte Wertschöpfungungskette (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. Positive Auswirkungen hingegen entstehen durch die People Strategy, die gleichzeitig dazu beiträgt, 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 2025 waren in der Kapsch TrafficCom Group 3.041 Personen beschäf-

tigt, darunter Angestellte, Arbeiter*innen, Lehrlinge, 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 in der Produktion 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 und unterschiedliche Gesetzgebungen und Sozialsysteme (Versicherung, Gehaltsberechnungen etc.) könnten sich Mitarbeiter*innen im Vergleich zu anderen ungerecht bezahlt fühlen. Ein weiterer systemischer Faktor ist das IT-getriebene Geschäft des Unternehmens, das möglicherweise zu einer Verletzung der Privatsphäre durch Datenschutzverletzungen führen kann. 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, partizipative Entscheidungen durch sozialen Dialog zwischen Arbeitgeberin und Arbeitnehmer*innen, Work-Life-Balance (flexible Arbeitszeiten, Home-Office, Urlaubsangebot), Kompetenzentwicklung und -stärkung der Mitarbeiter*innen durch individuelle Weiterbildungsmöglichkeiten, 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 Angestellte 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.

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 alle 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 gelten gesetzlich strenge Regeln zur Arbeitssicherheit, weshalb dort keine wesentlichen Risiken für Arbeiter*innen identifiziert wurden. 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 (PSA).

Die wesentlichen Chancen für Kapsch TrafficCom beziehen sich nicht nur auf einzelne Gruppen, sondern auf alle Mitarbeiter*innen des Unternehmens.

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 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. 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) 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 ist auf den nächsten 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 „maßgeschneidert“ für die Anforderungen von Kapsch TrafficCom. 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 Semesterzeugnisse der Lehrlinge werden kontrolliert, 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 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 sieben Trainees bei Kapsch TrafficCom tätig. Der Graduate Trainee Programm 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 verringern und so zum Wohlbefinden der Mitarbeiter*innen beizutragen. Zudem unterstützen interne und externe Programme zur Gesundheitsförderung und Prävention und fachkundige Beratung den ganzheitlichen Ansatz für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz. 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. Arbeitssicherheit in der Wertschöpfungskette wird seitens der Abteilung Supply Chain Management in Audits geprüft. Die Arbeitssicherheitsrichtlinie von Kapsch TrafficCom gilt für alle Mitarbeiter*innen wie auch Subunternehmen, die für Kapsch TrafficCom an den Standorten und Projekten arbeiten.

Kapsch Group Verhaltenskodex.
Der für die gesamte Kapsch Group gültige Verhaltenskodex (Code of Conduct) beschreibt die Prinzipien, Werte und Verhaltensgrundsätze, nach denen bei Kapsch gehandelt werden soll. Dabei werden die Interessen, Erwartungen und Anforderungen der verschiedenen Interessengruppen, 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.
- 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 die Kapsch TrafficCom an internationalen Standards und Konventionen. Dies ist im Verhaltenskodex verankert.

Mitarbeiter*innen können sich mit Anliegen oder Fragen 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 wenden. Zudem sind elektronische Hinweisgebersysteme eingerichtet, zweimal jährlich 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 IAO-Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und 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 kontinuierliche 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 kontinuierliche 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. Durch das erweiterte Nachhaltigkeits-Reporting wurde bewusst, dass politische Meinung nicht explizit als Diskriminierungsgrund genannt ist. Dies wird in eine aktualisierte Version des Verhaltenskodex aufgenommen. 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 Mitarbeiter-Feedback 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 Eignung gleichermaßen berücksichtigt werden. Grundsätzlich nehmen alle Bewerber*innen 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 Personalverantwortlichen, Talentakquisiteuren und Kolleg*innen einbezieht.

Inklusion.
In einigen Ländern, wie 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.

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 in der Kapsch Group 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 Schulungsprogrammen wieder. 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.

Verantwortungsvolle Annotation.
Seit 2019 besteht bei Kapsch TrafficCom in Wien, Österreich, 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 Anbringen von Informationen und Labels an 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 100 Personen ein Arbeitstraining absolviert und 14 Personen eine Anstellung gefunden.

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 wird derzeit 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".

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, Gespräch zur Leistungsbeurteilung, Mitarbeiterbefragung. 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 Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung und Maßnahmen finden über die Mitglieder der ESG-Taskforce auch im Management von wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen Berücksichtigung.

Auch die zugrundeliegende People Strategy selbst ist das Ergebnis von Co-Creation-Workshops, die mit sieben globalen Mitarbeiter-Fokusgruppen durchgeführt wurden und in denen mehr als 400 Rückmeldungen gesammelt wurden. Der Prozess diente dazu, die wahren Bedürfnisse der Mitarbeiter*innen zu verstehen. Er führte auch zu wirksamen Veränderungen in der Budgetplanung, der Anpassung von Prozessen und der Entwicklung von Führungskräften.

Ziel der Strategie ist es seither, ein Umfeld zu schaffen, das Zusammenarbeit, Innovation und (persönliches) Wachstum fördert. Insbesondere folgende Ansätze unterstützen Engagement und Einbeziehung der Mitarbeiter*innen:

Mitarbeiterbefragung.
Alle sechs Monate führt Kapsch TrafficCom eine Mitarbeiterbefragung durch. Das Management erfährt dadurch, was die Mitarbeiter 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 nur 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 letzte Umfrage im September 2024 ergab einen „Engagement-Index" von 81 % und einen eNPS von 16.

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*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. Neu an diesem Ansatz ist auch, dass neben dem Feedback der Führungskraft auch das Feedback verschiedener Stakeholder im Unternehmen einbezogen wird, 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 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), die vom Personalleiter geleitet wird.

Abgesehen von dem Verhaltenskodex und 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 halbjährlich 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, Krankheiten oder Minderjährigen, ist kein konzernweiter standardisierter Austausch etabliert, wenngleich jedoch 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") zielt darauf ab, eine faire und konsistente Vergütung nach innen sowie wettbewerbsfähige Gehälter nach außen hin zu gewährleisten. Die Bezahlung erfolgt unabhängig von der hierarchischen Position und basiert auf Leistung, die als Kombination aus Ergebnissen und Anstrengungen definiert wird. Innerhalb der jährlichen Gehaltsrunde werden Gehaltsdaten sowie externe Marktdaten aufbereitet, um etwaige Anpassungen vorzunehmen und so das Ziel einer harmonisierten Gehaltsstruktur zu verfolgen. Der wirtschaftliche Erfolg wird mit allen Mitarbeiter*innen geteilt, statt mehrere individuelle Anreizprogramme zu nutzen. Die Leistungen sind flexibel und werden den Anforderungen des Unternehmens und der Mitarbeiter*innen angepasst. Alle Vergütungssysteme sind transparent und leicht verständlich, und das gesamte Vergütungspaket wird allen Mitarbeiter*innen klar kommuniziert. Im allgemeinen Kennzahlenplan der Personalabteilung sind zwei Werte zur Überprüfung der fairen Gehaltsstruktur und der jährlichen Bonusauszahlung enthalten; diese können somit als interne Überprüfungsmechanismen genutzt werden.

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 Mitarbeiter-Feedback und -Einbindung.
  - Globale Umfrage zur Mitarbeitereinbindung, die alle sechs 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 OpenLine2 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 Hinweisgeber-Mechanismen.
  - 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.
- HR & Employee Relations-Unterstützung.
  - Engagierte Personalvertreter*innen dienen als direkte Ansprechpartner und bieten Hilfestellung bei Problemen am Arbeitsplatz, bei der Karriereentwicklung und bei Initiativen zum Wohlbefinden.
- Zusammenarbeit mit Arbeitnehmervertretern.
  - 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 werden gemäß einem festgelegten Verfahren (Hinweisgebersystem) 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 disziplinäre 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 Auswirkungen – 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 Beschäftigen (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 2024/25“* 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 die mit Projektgeschäft verbundenen 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:

Fernarbeit. Mitarbeiter*innen sollen 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 dem Betrieb der Kapsch TrafficCom Systeme. Auch die folgenden genannten Maßnahmen können nicht in allen Tätigkeitsbereichen gleichermaßen angeboten werden.

Fokus-Freitag. Jeden Freitag werden Kalender von internen Besprechungen freigehalten. Dieser Tag kann dazu genutzt werden, Dinge vor dem Wochenende abzuarbeiten, Zeit in Lernaktivitäten zu investieren oder Konzepte und neue Ideen zu entwickeln.

Verkürzte Wochenarbeitszeit. Als Pilotprojekt 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 plant, Arbeitsplätze zu schaffen bzw. zu ermöglichen, die von zwei Teilzeitbeschäftigten geteilt werden können. Dies wird die Flexibilität als Unternehmen erhöhen (so gibt es dadurch mehr als nur eine Wissensquelle) und mehr Talente anziehen.

Berufliche Mobilität. Das Karrieremobilitäts-Team 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-Karrierepfad: 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 (Communiy of Experts), die den Wissensaufbau und -transfer sicherstellt.

Resilienz- und 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 Inititative WellBe (von „Wellbeing“, Wohlbefinden) startete in der Region EMENA (EMEA exklusive Südafrika) 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. Sie wird künftig auch Gesundheitsberatung, Aktivitäten für mentales Wohlbefinden, Sport und mehr umfassen. 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 wichtigsten Initiativen in dieser Hinsicht. 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:
- Globale Ausschreibungen für Frauen
- Spezielle LinkedIn Lernpfade für Frauen
- Geschlechtsspezifische Kennzahlen für Geschäftsleitungsmitglieder
- Gender-Berichte
- Analyse des geschlechtsspezifischen Lohngefälles
- Diversitäts- und Inklusions-Leitfäden für Führungskräfte
- Rekrutierungspolitik
- Frauenbeauftragte
- „Flashlight Session“ mit Vorträgen (z.B. Altersarmut)

Die Rekrutierungspolitik zielt darauf ab, den Anteil von Frauen in allen Funktionen, einschließlich Führungspositionen, zu erhöhen. Das Personal-Team, Personalvermittler und einstellenden 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.

Die Koordination der Maßnahmen speziell für Frauen wurde zuletzt einem neuen Team an Mitarbeiter*innen übergeben, in diesem Zusammenhang wird auch die Effektivität der Maßnahmen erneut überprüft werden.

Lernen und Wissensaustausch. Kapsch TrafficCom bietet ihren Mitarbeiter*innen strukturierte Schulungsprogramme, Mentorenschaften und Initiativen zur Entwicklung von Führungskräften im Rahmen innovativer Lernformate, virtueller und präsenzbasierter Inhalte und Ressourcen. Die Lernangebote werden durch eine „Learning Partner Community“ gestaltet, die diesbezügliche Beratung berücksichtigt Ressourcen und Ansätze gemäß der KTC Servant Leadership Philosophie. Zudem können die Mitarbeiter*innen ihre digitalen Fähigkeiten und ihr berufliches Wachstum mit den KI-gestützten myWorkday Career Hub-Entwicklungsangeboten ausbauen.

Objektive Rollenanforderungen stellen sicher, dass die Auswahl von Talenten unabhängig von Alter, Geschlecht, Religion, Weltanschauung, sexueller Orientierung 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 wird dafür zurzeit 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 beschrieben wird diese im Abstand von sechs Monaten über eine Befragung 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, Engagement für ethische Standards am Arbeitsplatz und Beschwerdemechanismen: Die halbjährlich durchgeführte 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 Councelor, 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 kann. 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 Juni 2023 zeigten die Ergebnisse einen eNPS von 5, in der zuletzt durchgeführten Umfrage im September 2024 lag der Wert bei 16. Der „Engagement Index“ lag im Juni 2023 bei 76 % und zuletzt bei 81 %.

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 den letzten Umfragen lag die Beteiligung bei etwa 70 %.

Ein weiteres Ziel betrifft den Anteil weiblicher Mitarbeiter: Kapsch TrafficCom strebt eine Frauenquote in Führungspositionen von 30 % an, dieses Ziel ist aktuell ohne zeitliche Begrenzung definiert. Am 31. März 2025 lag der Anteil bei 27 %.

Alle genannten Ziele richten sich an die globalen Ergebnisse ohne zeitliche Richtwerte. Die Ziele im Zusammenhang mit der Mitarbeiterumfrage wurden auf Basis der historischen Ergebnisse festgelegt und angepasst durch die Projektleitung. Zweimal jährlich, mit jeder Umfrage, 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 der 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 am 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 findet ein Termin zum aktuellen Frauenbericht (Frauenquoten Kapsch TrafficCom) statt, unterjährige Treffen gibt es nach Bedarf.

Merkmale der Arbeitnehmer*innen von Kapsch TrafficCom (S1-6).

Mitarbeiter*innen nach Geschlecht.

Personenanzahl	31. März 2025
Männlich	2.137
Weiblich	896
Sonstige	0
Nicht angegeben	8
Gesamt	3.041

Mitarbeiter*innen nach Land.

Personenanzahl	31. März 2025
Österreich	644
Spanien	466
Südafrika	373
USA	588
Andere	970

Mitarbeiter*innen nach Vertragsart und Geschlecht.

	31. März 2025				
Personenanzahl	Gesamt	Weiblich	Männlich	Sonstige	Keine Angabe
Mitarbeiter*innen	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

	31. März 2025			
Personenanzahl	Gesamt	EMEA	Americas	APAC
Mitarbeiter*innen	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
Gesamtanzahl der freiwilligen Mitarbeiteraustritte	102
Quote der freiwilligen Mitarbeiterfluktuation	3,4 %
Gesamtanzahl der Mitarbeiteraustritte	359
Quote der Mitarbeiterfluktuation	11,8 %

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 Langzeitkrankenstände. Je nach abgefragtem Wert wurde die Summe bzw. Anzahl angegeben, Mittelwert/Median oder prozentueller Anteil berechnet. Es wurden keine Schätzungen vorgenommen, wobei Kapsch TrafficCom davon Gebrauch macht, bestimmte Werte noch nicht zu berichten, da dies noch nicht möglich ist. Mitarbeiterzahlen werden als Personenzahl (Headcount) per Stichtag 31. März 2025 berichtet. In vielen (besonders europäischen) Ländern ist die Mitarbeiteranzahl gering, und sie werden daher bei der Angabe nach Ländern nicht angeführt. Dies trifft auf alle angegebenen Kennzahlen (S1-x) zu, wenn nicht anders angegeben. Die Anzahl der Mitarbeiter*innen ist im >> *Lagebericht, Kapitel 1.2.1 „Ertragslage“* angegeben.

Die Mitarbeiterfluktuation berechnet sich aus der Anzahl freiwilliger Mitarbeiteraustritte im Verhältnis zu der Gesamtanzahl der Mitarbeiter*innen.

Merkmale der Fremdarbeitskräfte von Kapsch TrafficCom (S1-7).

Nicht angestellte Beschäftigte.

Personenanzahl	31. März 2025
Leihmitarbeiter*innen	309

Fremdarbeitskräfte werden bei Eintritt im IT-System des Unternehmens registriert. Sie werden als Personenzahl (Headcount) per Stichtag 31. März 2025 berichtet, wie auch die eigenen Mitarbeiter*innen. Leihmitarbeiter*innen sind Personen, die im Rahmen von Body Leasing (Personal-Leasing oder Arbeitnehmerüberlassung) 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.

	Tarifvertäge		Sozialer Dialog (Betriebsrat)
	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	Arbeitsplätze in EWR-Ländern mit mehr als 10 % der Gesamtbelegschaft
0-19 %		USA, Südafrika	
20-39 %			
40-59 %			
60-79 %			
80-100 %	Österreich, Spanien		Österreich, Spanien

	31. März 2025
Mitarbeiter*innen die von Tarifverträgen abgedeckt sind[1)]	87,2 %
Mitarbeiter*innen die von Arbeitnehmervertreter*innen abgedeckt sind[1)]	84,1 %

[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.

	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 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
Mitarbeiter*innen mit Behinderungen	1,0 %

In Nordamerika ist das Offenlegen einer Behinderung nicht verpflichtend, weshalb diese Daten auch nicht gesammelt werden. Die Prozentangabe wurde aus der Anzahl der Mitarbeiter*innen mit Behinderung mit offiziellem Nachweis im Verhältnis zu der Gesamtanzahl der Mitarbeiter*innen berechnet.

Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit (S1-14).

Gesundheitsschutz und Sicherheit.

	2024/25
Mitarbeiter*innen, die vom Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem abgedeckt werden[1]	100 %
Zahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen und arbeitsbedingter Erkrankungen	0
Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle[2]	15
Rate der meldepflichtigen Arbeitsunfälle[3]	2,49
Anzahl der meldepflichtigen arbeitsbedingen Erkrankungen	0
Rate der meldepflichtigen arbeitsbedingen Erkrankungen	0
Zahl der Ausfalltage aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen und Todesfälle infolge von Arbeitsunfällen, arbeitsbedingter Erkrankungen und von Todesfällen infolge von Erkrankungen	400

[1] Alle Mitarbeiter*innen sind durch ein Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem abgedeckt, das durch interne Audits überprüft wird. Bei 29 % der Mitarbeiter*innen ist das System zusätzlich formal nach ISO 45001 zertifiziert.
[2] davon 15 meldepflichtige arbeitsbedingte Verletzungen (Verletzung, die eine medizinische Behandlung erfordert)
[3] Anzahl der Unfälle *1.000.000 / Summe der gesamten Arbeitsstunden (6.027.435 Stunden)

Mitarbeiter*innen, die vom Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem abgedeckt werden.
Vom Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem der Kasch TrafficCom Group sind alle Mitarbeiter*innen

abgedeckt, für die das Kapsch TrafficCom Group Managementsystem bzw. die „Company Policy“ gilt. Dies wird in FTEs berechnet. In dieser Zahl sind nicht angestellte Beschäftigte, die unter der Verantwortung der Kapsch TrafficCom Group tätig sind, nicht abgedeckt.

Zahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen und arbeitsbedingter Erkrankungen.
Alle Arbeitsunfälle innerhalb der Kapsch TrafficCom Group 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 die Abwesenheit von Vorfällen 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 2024/25 wurden für Fremdarbeitskräfte keine Arbeitsunfälle gemeldet.

Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle.
Meldepflichtige Arbeitsunfälle innerhalb der Kapsch TrafficCom Group werden im System myWorkday mit den Incident Types „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 Arbeitssicherheitspartnern der Unternehmenseinheiten – unabhängig davon, ob die betroffenen Mitarbeiter*innen selbst in myWD registriert sind. In Fällen, in denen keine Arbeitsunfälle gemeldet wurden, wird eine schriftliche Bestätigung des zuständigen Arbeitssicherheitspartners per E-Mail eingeholt, um die Abwesenheit von Vorfällen zu verifizieren. Diese Vorgehensweise gewährleistet eine vollständige und nachvollziehbare Dokumentation aller meldepflichtigen Ereignisse im Rahmen des Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystems von Kapsch TrafficCom. Im Geschäftsjahr 2024/25 wurden für Fremdarbeitskräfte keine Arbeitsunfälle gemeldet.

Rate der meldepflichtigen Arbeitsunfälle.
Die Rate der meldepflichtigen Arbeitsunfälle wird berechnet, indem die Anzahl der in myWorkday dokumentierten Arbeitsunfälle mit den Incident Types „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 (Full-Time Equivalents) des jeweiligen Geschäftsjahresjahres, wobei Urlaube sowie durchschnittliche Abwesenheiten in dieser Hochrechnung entsprechend berücksichtigt werden. Diese Methodik gewährleistet eine international vergleichbare Kennzahl zur Bewertung der Arbeitssicherheit innerhalb der Kapsch TrafficCom Group.

Anzahl der meldepflichtigen arbeitsbedingten Erkrankungen.
Im Berichtszeitraum wurden keine derartigen Fälle dokumentiert oder gemeldet. Die Erfassung arbeitsbedingter Gesundheitsereignisse erfolgt im Rahmen des integrierten HSSEQ-Managementsystems, wobei alle relevanten Vorfälle durch die zuständigen Arbeitssicherheitspartner überwacht und – sofern erforderlich – in myWorkday dokumentiert werden. Sollten sich die Definition oder Meldepflicht in Zukunft ändern, wird das Verfahren entsprechend angepasst und in den bestehenden Prozessen berücksichtigt werden.

Rate der meldepflichtigen arbeitsbedingten Erkrankungen.
Die Rate der meldepflichtigen arbeitsbedingten Erkrankungen wird berechnet, indem die Anzahl der gemeldeten arbeitsbedingten Erkrankungen mit 1 Million mulitipliziert 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 (Full-Time Equivalents) 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, arbeitsbedingter Erkrankungen und von Todesfällen infolge von Erkrankungen.
Die Ausfalltage werden systematisch im Tool myWorkday erfasst und in Kalendertagen berechnet. Die Zählung beginnt am Tag des Unfalls bzw. der Erkrankung und endet mit dem letzten Tag des dokumentierten Krankenstan-

des. 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
Geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle im Detail (strukturgewichteter Gender-Pay-Gap - unternehmensspezifische freiwillige Zusatzangabe)[1]	12 %
ESRS Geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle	21 %
Verhältnis Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median aller Mitarbeiter*innen	21

[1] um Verzerrungen durch sehr große Länder mit niedrigem Lohnniveau und hohem Headcount zu vermeiden, wurde der Gender-Pay-Gap auf Länderebene berechnet und zu einem gewichteten Durchschnitt zusammengeführt

Das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle wurde auf Stundenlohnbasis unter Berücksichtigung der vertraglich geregelten Gehaltsbestandteile sowie unregelmäßig ausgezahlten Einmalzahlungen (im System myWorkday) berechnet. Die dargestellte Methodik ist aus Sicht des Unternehmens geeignet, ein realistisches Abbild der Vergütungsstruktur und geschlechtsspezifischen Verdienstunterschiede zu geben.

Das Verhältnis der Gesamtvergütung wurde auf Jahreslohnbasis unter Berücksichtigung der vertraglich geregelten Gehaltsbestandteile sowie unregelmäßig ausgezahlten Einmalzahlungen (im System myWorkday) berechnet.

In den Berechnungen wurden alle Arbeitnehmer*innen von Kapsch TrafficCom berücksichtigt, dies beinhaltet auch besondere Arbeitsverhältnisse und -situationen, wie Lehrlinge, Trainees, Auszubildende, karenzierte Mitarbeiter*innen sowie Langzeitkrankenstände.

Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten (S1-17).

Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten.

	2024/25
Anzahl der gemeldeten Diskriminierungsvorfälle (einschließlich Belästigung)	0
Anzahl der Beschwerden, die über alle verfügbaren Kanäle eingereicht wurden	0
Gesamtbetrag der Geldstrafen, Bußgelder und Schadenersatzzahlungen i.Z.m. den genannten Vorfällen und Beschwerden (in EUR Mio.)	
Anzahl schwerwiegender Menschenrechtsverletzungen i.Z.m. eigenen Arbeitskräften	0
davon Anzahl der Vorfälle, die gegen die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die IAO-Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen verstoßen	0
Gesamtbetrag der Geldstrafen, Bußgelder und Schadenersatzzahlungen i.Z.m. schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen (in EUR Mio.)	

3.2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2).

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wert-schöp-fungskette	Beschreibung	Maßnahmen
Arbeitsbedingungen > Gesundheitsschutz und Sicherheit			
Positive Auswirkung: Erhöhte Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen in der Lieferkette. (kurz- bis langfristig)	<<<	**Inside-out:** Sichere und gesunde Arbeitsumgebung für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette durch regelmäßigen Austausch zu Verbesserungsmaßnahmen und bewährte Verfahren zwischen Kapsch TrafficCom und Lieferanten. (tatsächlich)	■ 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)	<<<	**Outside-in:** 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 Wertschöpfungungskette (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 in Entwicklungsländern.

Basierend auf den Berichten von UNICEF und der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) 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 Risko einer Lieferkettenstörung entsteht nicht durch Auswirkungen seitens Kapsch TrafficCom. Eher im Gegenteil: Kapsch TrafficCom sorgt in ihrer Lieferkette bei direkten Lieferanten für Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen, indem die Einhaltung der gesetzlichen Standards sowie – als übergeordnetes Konzept – des Verhaltenskodex für Lieferanten (Supplier Code of Conduct) erwartet werden. Dies wirkt sich positiv auf die Arbeitskräfte aus. Dennoch besteht für Kapsch TrafficCom (Outside-in) potenziell das Risiko einer Verzögerung oder

Unterbrechung der vorgelagerten Wertschöpfungskette aufgrund möglicher Arbeitsprobleme bei Lieferanten, was zu Verzögerungen, erhöhten Kosten bzw. Umsatzverlust führen könnte.

Von dem 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 und muss ab Mitte des Geschäftsjahres 2025/26 von neuen Geschäftspartnern bei deren Aufnahme zur Kenntnis genommen werden. Für bestehende Geschäftspartner wird die Implementierung im Geschäftsjahr 2025/26 im Detail definiert. 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 Re-Evaluierungs-Audits 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, und er ist in englischer Sprache 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 IAO-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 Re-Evaluierungs-Audits 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. Audit-Berichte 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 zu der 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 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, so dass 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 Re-Evaluierungs-Audit 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 von dem 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; oder der Lieferant hat spezifische Umweltmaßnahmen definiert oder bereits im Umsetzung; oder der Lieferant kann andere Auszeichnungen für seine Umweltaktivitäten vorweisen. Dadurch gewährleistet das Unternehmen einen transparenten Prozess und über den Kapsch Group Verhaltenskodex 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 Wert-schöp-fungskette	Beschreibung	Maßnahmen[1]
Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften > Angemessene Unterbringung			
Positive Auswirkung / Chance: Reduktion von Umweltverschmutzung, Feinstaub sowie Lärm durch Maut und Verkehrsmanagementsysteme. (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 Verkehrsmanagementsystemen 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 Mobiltelefone 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 anbieten ■ Vorführungen und Schulungen

[1] Die Auswirkungen 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 Wertschöpfungungskette (downstream)

Strategie.

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

Kapsch TrafficCom Produkte und Dienstleistungen dienen dem Allgemeinwohl, die Kunden bzw. Auftraggeber des Unternehmens agieren im Namen der öffentlichen Hand und setzen verkehrspolitische Ziele um. Auch die Nutzer der Straße sind demnach keine direkten „Verbraucher und Endnutzer" (gemäß ESRS S4) der Lösungen von Kapsch TrafficCom, sondern zählen zu den betroffenen Gemeinschaften.

Die betroffenen Gemeinschaften von Maut- oder Verkehrsmanagementsystemen 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.

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 Mautsystem kann der Zugang von Kunden durch veränderte Mobilitätsmuster beeinträchtigt werden, ebenso der Zugang für Lieferungen.

Die Wertschöpfung eines Maut- oder Verkehrsmanagementsystems liegt in seiner Fähigkeit, Infrastrukturkosten einzuheben 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 Verkehrsmanagementsystemen sind mobilitätspolitische und öffentliche Entscheidungen. Sie betreffen Nutzer des Straßenraumes, von privaten Autofahrern, über Radfahrer und Fußgänger und öffentlichem 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, 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 Verkehrsmanagementsysteme 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 dem für Vertrieb verantwortlichen Vorstand.

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 jeglichen 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. 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 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-schöp-fungskette	Beschreibung	Maßnahmen
Unternehmenskultur			
Negative Auswirkung / Risiko: Belastende, falsch ausgerichtete oder schlecht kommunizierte Unternehmenskultur. (kurz- bis langfristig)	<<< ***KTC*** >>>	**Inside-out:** Verlust des Vertrauens der Bürger*innen in Unternehmen. (potenziell) **Outside-in:** Hohe Mitarbeiterfluktuation und infolgedessen hohe Einstellungs- und Ausbildungskosten, Produktivitätsverluste, interne Konflikte, Projektverzögerungen, potenzieller Imageschaden.	■ Klare Kommunikation der Unternehmenswerte ■ Schulungen für Führungskräfte ■ Regelmäßiges Mitarbeiterfeedback
Positive Auswirkung / Chance: Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit und des Unternehmensimage durch ethische Unternehmenskultur und Geschäftspraktiken. (kurz- bis langfristig)	<<< ***KTC*** >>>	**Inside-out:** Unternehmenskultur und Geschäftspraktiken bilden solide Grundlage für erfolgreiche, vertrauensvolle und langfristige Beziehungen mit Mitarbeiter*innen, Kunden und Geschäftspartnern. (tatsächlich) **Outside-in:** Verbesserte Produktivität, Gewinnung und Bindung von Spitzentalenten, Innovation durch Kollaboration und Diversität, positives Image des Unternehmens.	■ People Strategy mit starkem Fokus auf Servant Leadership ■ Ethik, Diversität und Kooperation ■ Klare Kommunikation der Unternehmenswerte
Risiko: Verlust des Kundenvertrauens aufgrund eines Datenlecks. (kurz- bis langfristig)	***KTC*** >>>	**Outside-in:** Verlust von Kunden, rechtliche Sanktionen, Kosten für Datenwiederherstellung und PR-Management.	■ Umsetzung robuster Cybersicherheitsmaßnahmen ■ Regelmäßige Audits ■ Kommunikation mit Kunden
Risiko: Rechtliche Herausforderungen und Geldstrafen aufgrund von Nichteinhaltung von Datenschutzgesetzen. (mittel- bis langfristig)	***KTC*** >>>	**Outside-in:** Rechtskosten, Geldstrafen, potenzieller Imageschaden, betriebliche Unterbrechungen.	■ Regelmäßige Compliance Checks ■ Rechtliche Beratung ■ Einhaltung von Datenschutzgesetzen und -Best-Practices
Chance: Positive Auswirkungen durch den verantwortungsvollen Einsatz von 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
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)	■ Expert*innen für Standardisierungsaktivitäten und EU-Angelegenheiten

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Position in Wert-schöp-fungskette	Beschreibung	Maßnahmen
		Outside-in: Langlebigkeit unserer Investitionen in Anlagen und Fachkenntnisse unserer Mitarbeiter*innen durch Festlegung und Durchsetzung eines nachhaltigen Rechts-rahmens im Bereich der interoperablen Frequenzregulierung und Standar-disierung. Ziel ist es, Technologien nachhaltig zu modernisieren und dabei zu vermeiden, dass bestehende Lösungen frühzeitig veralten, da sie inkompatibel mit neuen Technologien sind.	
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 Bezie-hungen 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 ge-meinsame Projekte.	■ Förderung von Transparenz ■ Business Partner Screening ■ Langfristige Zusammenarbeit ■ Wahrung ethischer Standards
Korruption und Bestechung > Vermeidung und Aufdeckung, einschließlich Schulung			
Chance: Branchenweit korrektes Ver-halten im Zusammenhang mit Korruption und Bestechung. (kurz- bis langfristig)	<<< ***KTC***	**Outside-in:** Positives Image des Unternehmens und infolgedessen Gewinnung von ethischen Geschäftspartnern sowie Kundenstam-maufbau 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 Ausschreibun-gen aufgrund Korruptions- oder Bestechungsverurteilungen. (kurz- bis langfristig)	<<<< ***KTC*** >>>	**Inside-out:** Verlust des Vertrauens der Bürger*innen in Behörden; Wettbewerbsbeeinträchti-gung. (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 Wertschöpfungungskette (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 Interessengruppen, 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
- 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-Plattform zur Verfügung. Für alle enthaltenen Themen stehen Ansprechpersonen, wie der Group Compliance Officer, die Frauenbeauftrage, 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- and Bedrohungs-Analyse wird ein strategischer und ein operativer Risikomanagement-Prozess 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. 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 der Kapsch TrafficCom auszutesten. Die kontinuierliche Sicherheitsüberwachung ist eine Maßnahme, die sich aus dem Risikomanagement abgeleitet hat und im Managementsystem entsprechend integriert ist.
- **Betriebliches Kontinuitätsmanagement.** Kapsch TrafficCom hat ein Kontinuitätsmanagementkonzept samt Organisation etabliert und in das Managementsystem für Informationssicherheit integriert, um betriebskritische Geschäftsfunktionen auch in herausfordernden Zeiten erhalten zu können. Das Ziel der Business-Continuity-Tätigkeiten 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 & 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 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.

Hinweisgeber*innen, die Meldungen über vermutete Rechtsverletzungen oder Verstöße gegen interne Compliance-Richtlinien abgeben, werden vor negativen Konsequenzen geschützt, sofern es hinreichenden Grund zur Annahme gibt, dass die gemeldeten Informationen zum Zeitpunkt der Meldung der Wahrheit entsprachen. 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 Personalstelle oder die Frauenbeauftrage 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 zur Verfügung, auch für anonyme Meldungen. Ein solches System ist in allen europäischen Ländern verfügbar, in denen Geschäftstätigkeit besteht. Es basiert auf der EU-Hinweisgeber-Richtlinie und ist zudem bezüglich der Meldekategorien noch einmal erweitert. In Nordamerika besteht ebenfalls ein solches 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.

Hinweisgeber*innen sind vor Repressalien und Benachteiligungen geschützt. 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. Durch diese jährliche mehrmonatige Trainingsphase wird auch sichergestellt, dass neu eingestellte Mitarbeitende zeitnah umfangreich geschult werden.

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, haben.

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) im Rahmen öffentlicher Vergabeverfahren häufig in direktem Behördenkontakt stehen. 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-, ethnische, 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 diese bei Bedarf. Kapsch TrafficCom ist es unter anderem wichtig, auch die fälligen Rechnungen pünktlich 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 Antikorruptionsbericht 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 Bruttorisiken werden in Verbindung mit risikomitigierenden Maßnahmen schließlich finale Nettorisiken 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 einem elektronischen Compliance-Screening-Tool 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 Chief Executive Officer 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, 82 % der risikobehafteten Funktionen sind vom Schulungsprogramm abgedeckt.

Im Berichtszeitraum wurden alle Vorstände sowie fünf von sechs Aufsichtsratsmitglieder mittels einem Antikorruptions-Online-Training über gesellschaftliche Implikationen, wesentliche Grundsätze und Definitionen im Rahmen der Korruptionsbekämpfung sowie über die Inhalte der gruppenweiten Rahmenrichtlinie zur Korruptionsvermeidung einschließlich den im Rahmen des Compliance-Systems vorgeschriebenen Umgang mit Geschenken und Einladungen geschult. Ab dem Wirtschaftsjahr 2024/25 werden die Mitglieder des Vorstand sowie des Aufsichtsrats jährlich einer korruptionsbezogenen Schulung unterzogen.

Kennzahlen und Ziele.

Fälle von Korruption oder Bestechung (G1-4).

Im Berichtszeitraum gab es 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, inklusive Vertriebsaktivitäten im öffentlichen Bereich.

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.

Im Geschäftsjahr 2024/25 bezahlte Kapsch TrafficCom für gesetzlich vorgeschriebene und freiwillige Mitgliedschaften folgende Mitglieds- bzw. Interessenbeiträge:

in TEUR	2024/25
ASECAP (Association Européenne des Concessionnaires d'Autoroutes et d'ouvrages à Péage)	21
ERTICO (European Road Transport Telematics Implementation Coordination Organisation)	29
Car 2 Car Communication Consortium	28
Industriellenvereinigung	55
Fachverband der Elektro- und Elektronikindustrie	13
DSRC Interest Group	1

ASCEAP ist der Europäische Verband der Mautkonzessionäre, Kapsch TrafficCom ist hier beratendes Mitglied. Der Verband ERTICO organisiert EU-Forschungskooperationen zu intelligenten Verkehrssystemen, Car 2 Car erarbeitet federführend die Spezifikationen für Vernetzte Fahrzeuge-Anwendungen.

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 Regulierungsbehörden inne.

Zahlungspraktiken (G1-6).

Kapsch TrafficCom vereinbart mit ihren Lieferanten individuelle Zahlungsfristen, die in der Regel zwischen 30 und 60 Tagen liegen und sich nicht nach der Größe der Lieferanten unterscheiden. Allerdings versucht das Unternehmen, besonders Klein- und Mittelunternehmen möglichst früh und teilweise vor Fälligkeit einer Rechnung in den regelmäßigen Zahlungsläufen zu berücksichtigen.

Für die Berechnung der Daten wurden für sämtliche Gesellschaften, die das konzernweite ERP-System verwenden, sowie alle Rechnungen herangezogen, die im Geschäftsjahr 2024/25 beglichen wurden. Somit ist eine repräsentative Abdeckung sämtlicher diesbezüglicher Konzerntranskationen gewährleistet.

Im Berichtszeitraum gelang es aus Cash-Management-Gründen nicht immer, dem eigenen Anspruch nach pünktlicher Zahlung gerecht zu werden. Es wurde allerdings versucht, proaktiv mit den Lieferanten zu kommunizieren und bestmöglich Lösungen oder Zahlungspläne zu vereinbaren. Im März 2025 konnte der Konzern die Finanzierung langfristig absichern, was das Liquiditätsmanagement entsprechend erleichtert. Es wird erwartet, dass künftig alle Lieferantenrechnungen weitgehend pünktlich bezahlt werden. Ebenso wird Kapsch TrafficCom künftig vermehrt auf die Inanspruchnahme von gewährten Skonti bei vorzeitiger Zahlung achten.

	2024/25
Zahl der anhängigen Gerichtsverfahren wegen Zahlungsverzugs	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

	2024/25
≤ 30 Tage vor Fälligkeit	1 %
zwischen 30 Tagen vor und 30 Tagen nach Fälligkeit	80 %
zwischen 30 Tagen und 60 Tagen nach Fälligkeit	11 %
zwischen 60 Tagen und 90 Tagen nach Fälligkeit	4 %
≥ 90 Tage nach Fälligkeit	4 %

Wien, am 24. Juni 2025

Der Vorstand

Georg Kapsch Vorsitzender des Vorstands	Alfredo Escribá Gallego Mitglied des Vorstands	Samuel Kapsch Mitglied des Vorstands (seit 1. April 2025)

KONZERNABSCHLUSS.

Hauptabschlussbestandteile.

Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung.

in EUR	Erläuterung	2023/24	2024/25
Umsatzerlöse	2	538.842.108	530.315.531
Sonstige betriebliche Erträge	3	81.292.935	31.436.960
Veränderung des Bestandes an Fertigerzeugnissen und unfertigen Erzeugnissen	4	1.320.048	1.421.969
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	5	-232.724.043	-198.649.575
Personalaufwand	6	-242.393.932	-250.582.421
Sonstige betriebliche Aufwendungen	7	-73.221.236	-90.546.199
Anteiliges Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	14	15.418.236	5.647.543
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit vor Abschreibungen und Wertminderungen (EBITDA)		**88.534.115**	**29.043.806**
Aufwand für planmäßige Abschreibungen	8	-18.255.154	-16.489.060
Wertminderungen und Wertaufholungen	8	-21.165	0
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT)		**70.257.796**	**12.554.747**
Finanzerträge	9	6.392.857	5.356.835
Finanzaufwendungen	9	-36.538.746	-22.258.523
Finanzergebnis		**-30.145.889**	**-16.901.689**
Anteiliges Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen als Finanzinvestitionen	14	-3.236.073	0
Ergebnis vor Steuern		**36.875.835**	**-4.346.942**
Ertragsteuern	10	-14.611.402	1.243.681
Periodenergebnis		**22.264.434**	**-3.103.261**
davon den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar		23.182.648	-6.858.455
davon nicht beherrschende Anteile	31	-918.215	3.755.194
Periodenergebnis je Aktie, den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar			
verwässert = unverwässert		1,72	-0,48
Sonstiges Ergebnis			
Währungsumrechnungsdifferenzen		-715.017	4.803.166
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb		141.388	-24.726
Steuern betreffend Posten, die in das Periodenergebnis umgegliedert werden		-32.519	5.687
Summe der Posten, die anschließend in das Periodenergebnis umgegliedert werden		**-606.148**	**4.784.127**
Summe der Posten, die anschließend nicht in das Periodenergebnis umgegliedert werden		**-1.041.296**	**-922.800**
Sonstiges Ergebnis der Periode nach Steuern	11	**-1.647.444**	**3.861.328**
Gesamtergebnis der Periode		**20.616.988**	**758.066**
davon den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar		22.343.580	-1.075.638
davon nicht beherrschende Anteile	31	-1.726.592	1.833.704

Konsolidierte Bilanz.

in EUR	Erläuterung	31. März 2024	31. März 2025
AKTIVA			
Sachanlagen	12	45.959.877	43.058.062
Immaterielle Vermögenswerte	13	27.874.809	27.135.848
Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	14	3.591.926	18.676.639
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen		4.134.592	3.419.026
Langfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	20	2.603.473	846.599
Sonstige langfristige Vermögenswerte[1)]	16	5.979.542	5.707.025
Latente Steueransprüche	17	45.568.104	53.359.425
Langfristige Vermögenswerte		**135.712.324**	**152.202.624**
Vorräte	18	47.811.046	49.031.685
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte[1)]	19	131.474.320	120.558.888
Kurzfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	20	77.953.504	73.037.459
Kurzfristige Steuerforderungen		5.004.682	5.479.596
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte		1.375.033	1.358.103
Liquide Mittel	21	33.376.358	47.805.545
Als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	22	10.991.002	4.947.796
Kurzfristige Vermögenswerte		**307.985.945**	**302.219.072**
SUMME AKTIVA		**443.698.269**	**454.421.695**
EIGENKAPITAL			
Grundkapital	23	14.300.000	14.300.000
Kapitalrücklage	23	127.686.238	127.686.238
Konzernbilanzgewinn/-verlust und sonstige Rücklagen	23	-51.865.563	-52.941.200
Kapital und Rücklagen, die den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar sind		**90.120.675**	**89.045.038**
Nicht beherrschende Anteile	23	-6.697.811	1.970.933
SUMME EIGENKAPITAL		**83.422.864**	**91.015.970**
VERBINDLICHKEITEN			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	24	91.905.548	96.413.049
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	25	26.932.207	24.579.863
Langfristige Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer	26	21.162.293	21.253.071
Langfristige Rückstellungen	27	1.809.756	1.564.681
Langfristige Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen	20	6.719.115	8.745.446
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten		421.771	255.062
Latente Steuerschulden	17	1.263.221	1.357.916
Langfristige Verbindlichkeiten		**150.213.911**	**154.169.088**
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	24	12.751.305	21.977.192
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	25	9.158.250	7.674.129
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		62.912.990	58.794.215
Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen	20	41.797.751	43.569.341
Kurzfristige Rückstellungen	27	22.447.249	20.387.903
Kurzfristige Steuerverbindlichkeiten		4.997.090	6.558.772
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	28	51.991.923	46.797.175
Als zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	22	4.004.937	3.477.909
Kurzfristige Verbindlichkeiten		**210.061.494**	**209.236.637**
SUMME VERBINDLICHKEITEN		**360.275.405**	**363.405.725**
SUMME PASSIVA		**443.698.269**	**454.421.695**

[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.

Konsolidierte Eigenkapitalveränderungsrechnung.

in EUR	Grund-kapital	Kapital-rücklage	Sonstige Rücklagen	Konzern-bilanz-gewinn/ -verlust	Den An-teils-eignern der Gesell-schaft zurechen-bar	Nicht be-herrschen-de Anteile	Summe Eigen-kapital
Stand 31. März 2023	**13.000.000**	**117.508.771**	**-45.087.063**	**-29.122.081**	**56.299.627**	**-4.993.721**	**51.305.907**
Periodenergebnis				**23.182.648**	**23.182.648**	**-918.215**	**22.264.434**
Sonstiges Ergebnis der Periode:			**-839.067**		**-839.067**	**-808.377**	**-1.647.444**
Währungsumrechnungsdifferenzen			202.229		202.229	-808.377	-606.148
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses			-1.041.296		-1.041.296		-1.041.296
Transaktionen mit den Eigentümern:	**1.300.000**	**10.177.467**			**11.477.467**	**22.501**	**11.499.968**
Kapitalerhöhung	1.300.000	10.177.467			11.477.467		11.477.467
Effekte aus der Veränderung des Konsolidierungskreises						22.501	22.501
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				**-6.858.455**	**-6.858.455**	**3.755.194**	**-3.103.261**
Sonstiges Ergebnis der Periode:			**5.782.818**		**5.782.818**	**-1.921.490**	**3.861.328**
Währungsumrechnungsdifferenzen			6.705.618		6.705.618	-1.921.490	4.784.127
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses			-922.800		-922.800		-922.800
Transaktionen mit den Eigentümern:	**0**	**0**			**0**	**6.835.040**	**6.835.040**
Effekte aus der Veränderung des Konsolidierungskreises						6.835.040	6.835.040
Stand 31. März 2025	**14.300.000**	**127.686.238**	**-40.143.311**	**-12.797.890**	**89.045.038**	**1.970.933**	**91.015.970**

Die Details zum Eigenkapital sind in Erläuterung 23 sowie Informationen zum Konsolidierungskreis in Erläuterung 30 enthalten.

Konsolidierte Kapitalflussrechnung.

in EUR	Erläuterung	2023/24	2024/25
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		**70.257.796**	**12.554.747**
Planmäßige Abschreibungen	8	18.255.153	16.489.060
Wertminderungen und Wertaufholungen	8	21.166	0
Veränderung Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses		-1.546.766	-1.709.756
Veränderung langfristiger Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, langfristiger Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen und sonstiger langfristiger Vermögenswerte		1.955.092	2.008.787
Veränderung langfristiger Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, langfristiger Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen und sonstiger langfristiger Verbindlichkeiten und Rückstellungen		6.179.293	1.613.173
Nettozahlungen von Ertragsteuern		-8.766.313	-2.590.921
Zinseinzahlungen		1.971.198	1.257.159
Sonstige (netto)[1]		-21.361.078	-4.377.325
Cashflow aus dem Ergebnis		**66.965.541**	**25.244.924**
Veränderung des Nettoumlaufvermögens:			
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, kurzfristiger Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen und sonstiger kurzfristiger Vermögenswerte		-16.766.233	8.056.173
Veränderung Vorräte		-2.708.186	-1.584.872
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, kurzfristiger Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten		10.571.046	-2.014.853
Veränderung kurzfristiger Rückstellungen		3.827.515	-2.030.300
Veränderung des Nettoumlaufvermögens		**-5.075.858**	**2.426.148**
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit		**61.889.683**	**27.671.072**
Ankauf von Sachanlagen	12	-5.740.577	-6.162.347
Ankauf von immateriellen Vermögenswerten	13	-272.338	-1.551.054
Ankauf von Wertpapieren, Beteiligungen und sonstigen langfristigen Finanzanlagen		-2.457.690	-1.202.920
Auszahlungen für den Erwerb von Gesellschaften (abzüglich der liquiden Mittel dieser Gesellschaften)		27.550	0
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an at-equity-konsolidierten Gesellschaften		-549.531	-78.604
Zahlungen aus dem Verkauf von Anteilen und der Liquidation von Tochterunternehmen		20.600	-1.457.585
Einzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen		1.152.329	132.822
Einzahlungen aus dem Verkauf von immateriellen Vermögenswerten		0	234
Einzahlungen aus dem Verkauf von Wertpapieren und sonstigen finanziellen Vermögenswerten		21.600.547	1.364.527
Dividenden aus at-equity einbezogenen Gesellschaften		30.000.000	2.500.000
Cashflow aus Investitionstätigkeit		**43.780.889**	**-6.454.927**
Free Cashflow[2]		**105.670.572**	**21.216.145**
Einzahlungen von Anteilseignern bei Tochterunternehmen		4.072.420	0
Zunahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	24	880.000	47.110.538
Zunahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	24	27.428.560	5.632.606
Abnahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	24	-105.504.444	-37.474.824
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	25	-11.791.475	-9.972.719
Bezahlte Zinsen		-26.692.646	-11.826.261
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit		**-111.607.585**	**-6.530.660**
Anfangsbestand Finanzmittel		45.227.819	33.376.358
Veränderung des Finanzmittelbestandes[3]		-5.937.012	14.685.486
Auswirkungen von Wechselkursänderungen		-2.985.719	8.947
Als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	22	-2.928.730	-265.246
Endbestand Finanzmittel	21	**33.376.358**	**47.805.545**

1) Im Geschäftsjahr 2024/25 ist hier im Wesentlichen das anteilige Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen von TEUR 5.648 enthalten (2023/24: im Wesentlichen das Ergebnis von dem Gemeinschaftsunternehmen autoTicket GmbH, Deutschland, von TEUR 15.498).

2) Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit + Cashflow aus Investitionstätigkeit

3) Free Cashflow + Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Übersicht.

Allgemeines **151**
1 – Allgemeine Informationen 151

Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung **153**
2 – Segmentinformation 153
3 – Sonstige betriebliche Erträge 155
4 – Veränderungen des Bestandes an Fertigerzeugnissen, unfertigen Erzeugnissen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen 155
5 – Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen. 155
6 – Personalaufwand. 156
7 – Sonstige betriebliche Aufwendungen. 156
8 – Aufwand für planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen. 157
9 – Finanzergebnis. 157
10 – Ertragsteuern. 158
11 – Sonstiges Ergebnis der Periode. 158

Konsolidierte Bilanz **159**
12 – Sachanlagen. 159
13 – Immaterielle Vermögenswerte. 160
14 – Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen. 164
15 – Finanzinstrumente. 170
16 – Sonstige langfristige Vermögenswerte. 172
17 – Latente Steueransprüche/-schulden. 173
18 – Vorräte. 174
19 – Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte. 174
20 – Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten. 176
21 – Liquide Mittel. 176
22 – Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Verbindlichkeiten 177
23 – Eigenkapital. 178
24 – Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten. 179
25 – Leasingverbindlichkeiten. 182
26 – Langfristige Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer. 183
27 – Rückstellungen. 186
28 – Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen. 188
29 – Eventualschulden und sonstige Haftungsverhältnisse sowie Angaben zur Infrastrukturabgabe Deutschland. 188

Sonstiges **189**
30 – Anteile Tochterunternehmen. 189
31 – Nicht beherrschende Anteile. 196
32 – Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen. 199
33 – Risikomanagement. 202
34 – Kapitalmanagement. 205
35 – Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. 207
36 – Ergebnis je Aktie. 224
37 – Ereignisse nach dem Bilanzstichtag. 224
38 – Zusatzangaben. 225

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 2025 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 2025 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 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.

1.4.1 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.

1.4.2 Geschätzte Wertminderungen des Firmenwerts.

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.

1.4.3 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 substanzielle Hinweise vorliegen, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis zur Nutzung dieser Verlustvortäge in Zukunft zur Verfügung stehen wird. Dafür müssen Annahmen getroffen und zugrunde gelegt werden. Die Sensitivitäten sind in Erläuterung 17 angeführt.

1.4.4 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 (ua. auch die Bewertung von Kaufpreisbestandteilen), die Annahme des Vorliegens von Vorraussetzungen 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. 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:

	2023/24			2024/25		
	Maut	**Verkehrs-management**	**Konzern**	**Maut**	**Verkehrs-management**	**Konzern**
Fakturierte Umsatzerlöse	396.491	161.339	557.831	404.498	135.326	539.824
Umsatzabgrenzung	-18.190	-798	-18.989	-11.482	1.973	-9.509
Umsatzerlöse	**378.301**	**160.541**	**538.842**	**393.016**	**137.300**	**530.316**
Errichtung	96.681	55.870	152.551	104.621	56.827	161.448
Betrieb	207.730	93.210	300.940	205.584	79.322	284.907
Komponenten	73.890	11.461	85.351	82.811	1.151	83.961
Sonstige betriebliche Erträge	77.500	3.793	81.293	23.147	8.290	31.437
Veränderung des Bestandes an Fertigerzeugnissen und unfertigen Erzeugnissen	3.180	-1.860	1.320	-3.089	4.511	1.422
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	-178.032	-54.692	-232.724	-146.636	-52.013	-198.650
Personalaufwand	-178.849	-63.545	-242.394	-188.921	-61.661	-250.582
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-47.432	-25.789	-73.221	-56.136	-34.411	-90.546
Anteiliges Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	15.418	0	15.418	4.893	755	5.648
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit vor Abschreibungen und Wertminderungen (EBITDA)	**70.085**	**18.449**	**88.534**	**26.274**	**2.770**	**29.044**
Aufwand für planmäßige Abschreibungen	-15.757	-2.498	-18.255	-14.250	-2.240	-16.489
Wertminderungen und Wertaufholungen	0	-21	-21	0	0	0
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT)	**54.328**	**15.930**	**70.258**	**12.024**	**530**	**12.555**
EBIT-Marge	**14,4 %**	**9,9 %**	**13,0 %**	**3,1 %**	**0,4 %**	**2,4 %**
Investitionen[1)]	8.013	5.222	13.235	13.588	3.112	16.700
Sonstige nicht zahlungswirksame Posten	-10.457	781	-9.676	1.939	565	2.504

[1)] Investitionen (Zugänge) enthalten auch Investitionen für Nutzungsrechte aus Leasingverträgen (siehe Erläuterung 12 und 13).

Die Geschäftstypen Errichtung, Betrieb und Komponenten entsprechen auch den Leistungsverpflichtungen gemäß IFRS 15.

Das EBIT im Segment Maut verzeichnete einen deutlichen Rückgang auf EUR 12,0 Mio. (Vorjahr: EUR 54,3 Mio.). Hauptgrund dafür ist die im Vorjahr erzielte Einigung in Deutschland bezüglich der Beendigung des Betreibervertrags für die Erhebung der Infrastrukturabgabe, die das Vorjahresergebnis mit EUR 72,0 Mio. positiv beeinflusste.

Das EBIT im Segment Verkehrsmanagement betrug 2024/25 EUR 0,5 Mio. (Vorjahr: EUR 15,9 Mio.). Der wesentlichste Grund für diese Entwicklung ist der Verkauf der TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Südafrika, welcher einerseits im Jahr 2023/2024 noch positiv zum Umsatz und zum Ergebnis beigetragen hat und andererseits in 2024/25 zum negativen Entkonsolidierungseffekt geführt hat.

Die Vermögenswerte und Schulden zum Bilanzstichtag betrugen:

	31. März 2024			31. März 2025		
	Maut	**Verkehrs-manage-ment**	**Konzern**	**Maut**	**Verkehrs-manage-ment**	**Konzern**
Segmentvermögen	218.517	110.242	328.758	219.458	82.663	302.120
Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	3.592	0	3.592	18.677	0	18.677
Segmentschulden	158.117	94.308	252.424	181.699	58.481	240.180

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 Verkehrsmanagement) zuzurechnen und im Segmentvermögen- bzw. den -schulden enthalten.

Die Segmentschulden 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 2024/25 gab es keinen Kunden, der mehr als 10 % zu den Konzernumsätzen beigetragen hat. Im Vorjahr lag ein Kunde über der 10 %-Grenze im Segment Maut.

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. Die Werte für den Berichtszeitraum und das vorangegangene Geschäftsjahr betrugen:

	Umsatzerlöse		Langfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	
	2023/24	**2024/25**	**31. März 2024**	**31. März 2025**
Österreich	13.053	14.940	26.540	24.906
EMEA (exklusive Österreich)[1]	265.664	242.418	7.023	5.102
Americas[2]	232.423	248.953	32.024	31.918
APAC[3]	27.703	24.004	8.248	8.268
Gesamt	**538.842**	**530.316**	**73.835**	**70.194**

[1] EMEA: Europa, Mittlerer Osten, Afrika
[2] Americas: Nord-, Mittel-, Südamerika
[3] APAC: Asien-Pazifik

3 Sonstige betriebliche Erträge.

	2023/24	2024/25
Erträge aus der Entkonsolidierung von Gesellschaften	0	14.794
Operative Fremdwährungsgewinne	10.218	6.059
Erträge aus der anteiligen Kostenübernahme für Beratungskosten	0	2.760
Entschädigung aus einem Gerichtsverfahren	0	2.194
Erträge aus Forschungs- und Forschungsförderungsprämien	2.092	1.130
Mieterträge aus der Vermietung von On-Board Units	0	1.108
Ausschüttung aus joint operation	0	969
Erträge aus Versicherungsvergütungen	1.333	170
Erträge aus Verkauf von Anlagen	71	114
Einigung Infrastrukturabgabe Deutschland	66.291	0
Erträge aus Vergütungen betreffend COVID-19-Pandemie	259	0
Übrige betriebliche Erträge	1.029	2.139
Gesamt	**81.293**	**31.437**

Die Erträge aus der Entkonsolidierung von Gesellschaften stammen im Geschäftsjahr 2024/25 im Wesentlichen aus dem Abgang der Kapsch Telematic Services IOOO, Weißrussland, und der Parat Ltd., Abu Dhabi.

Die operativen Fremdwährungsgewinne betrafen im Wesentlichen Wechselkursschwankungen des US-Dollars gegenüber dem Euro. Im Vorjahr beruhten diese hauptsächlich auf Wechselkursschwankungen des argentinischen Pesos und dem kanadischen Dollars gegenüber dem US-Dollar und dem Euro.

Unter den sonstigen betrieblichen Erträgen wurden im Geschäftsjahr 2024/25 unter anderem die anteilige Kostenübernahme in Höhe von TEUR 2.760 von einem Joint Venture Partner für von der Kapsch TrafficCom getragenen Beratungsleistungen in Zusammenhang mit einem Rechtsstreit und Entschädigungen aus einem Gerichtsverfahren in Spanien in Höhe von TEUR 2.194 erfasst.

Anfang Juli 2023 konnte im Zusammenhang mit der Kündigung des Betreibervertrages zur Erhebung der Infrastrukturabgabe, der Pkw-Maut in Deutschland, eine vergleichsweise Einigung erziehlt werden. Die autoTicket GmbH, ein Joint Venture von Kapsch TrafficCom und CTS EVENTIM, erhielt demnach von der Bundesrepublik Deutschland einen Betrag in Höhe von EUR 243 Mio. Im Vorjahr wurde in den sonstigen betrieblichen Erträgen davon ein Betrag in Höhe von EUR 66,3 Mio. erfasst.

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten diverse Verrechnungen und Abgrenzungen.

4 Veränderung des Bestandes an Fertigerzeugnissen, unfertigen Erzeugnissen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen.

	2023/24	2024/25
Bestandsveränderung unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen	595	-797
Bestandsveränderung fertige Erzeugnisse	725	2.219
Gesamt	**1.320**	**1.422**

Details zu den Vorräten sind in Erläuterung 18 zu finden.

5 Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen.

	2023/24	2024/25
Materialaufwand	-103.155	-90.277
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-129.569	-108.372
Gesamt	**-232.724**	**-198.650**

Der Materialaufwand sank um TEUR 12.878 vor allem aufgrund von Effizienzsteigerungen in den USA. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind um TEUR 21.196 vor allem in den USA, Südafrika und Spanien gesunken.

6 Personalaufwand.

	2023/24	2024/25
Löhne, Gehälter und andere Vergütungen	-200.099	-202.967
Sozialabgaben und lohnabhängige Steuern	-29.293	-32.089
Aufwendungen für Abfertigungen (siehe Erläuterung 26)	-629	-512
Aufwendungen für Altersvorsorge (siehe Erläuterung 26)	-17	-15
Beiträge an Pensionskassen und andere externe Fonds	-3.195	-3.779
Restrukturierungskosten Personal betreffend	24	2
Sonstige freiwillige Sozialaufwendungen	-9.185	-11.223
Gesamt	**-242.394**	**-250.582**

Der Personalstand zum 31. März 2025 betrug 3.041 Personen (31. März 2024: 4.054 Personen) und während des Geschäftsjahres 2024/25 durchschnittlich 3.548 Personen (2023/24: 4.040 Personen).

Der Personalaufwand stieg im Geschäftsjahr 2024/25 um TEUR 8.188 aufgrund von Gehaltserhöhungen sowie Verschiebungen der Mitarbeiterzahlen zwischen Ländern mit niedrigeren zu höheren Personalkosten.

Die sonstigen freiwilligen Sozialaufwendungen wurden vorrangig in den USA gewährt.

7 Sonstige betriebliche Aufwendungen.

	2023/24	2024/25
Kommunikations- und IT-Aufwand	-15.069	-16.143
Rechts- und Beratungsaufwand	-15.130	-10.605
Operative Fremdwährungsverluste	-7.889	-8.650
Verluste aus der Entkonsolidierung von Gesellschaften	-479	-8.645
Reisekosten	-7.157	-7.366
Lizenz- und Patentaufwand	-4.420	-6.358
Steuern und Abgaben	-3.535	-4.845
Kfz-Aufwand	-4.356	-4.030
Instandhaltung	-5.369	-3.714
Versicherungsaufwand	-3.369	-3.714
Mieten und Gebäudeaufwand	-4.656	-3.647
Wertberichtigungen zu Forderungen	-1.146	-2.601
Marketing- und Werbekosten	-2.989	-2.592
Bankspesen	-2.241	-2.318
Büroaufwendungen	-2.033	-1.561
Ausbildungskosten	-1.328	-801
Transportkosten	-770	-657
Mitgliedsbeiträge	-497	-542
Gewährleistungen und Garantien	-394	-313
Schadensfälle	-89	-8
Auflösung der Wertberichtigung zu Forderungen	10.149	0
Übriger betrieblicher Aufwand	-453	-1.436
Gesamt	**-73.221**	**-90.546**

Der Kommunikations- und IT-Aufwand stieg im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 1.074 hauptsächlich in Österreich. Die Rechts- und Beratungskosten reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 4.526, was primär auf im Vorjahr entstandene Rechtsanwaltskosten im Zusammenhang mit der Restrukturierungsvereinbarung zurückzuführen ist.

Die operativen Fremdwährungsverluste haben sich mit TEUR 8.650 im Vergleich zum Vorjahr etwas erhöht (TEUR -7.889) und resultieren im Wesentlichen aus Wechselkursschwankungen des US-Dollars gegenüber dem Euro. Im Vorjahr waren die operativen Fremdwährungsverluste primär auf die Wechselkursschwankungen des argentinischen Pesos, des chilenischen Pesos und des südafrikanischen Rand gegenüber dem Euro und dem US-Dollar zurückzuführen.

Die Verluste aus der Entkonsolidierung von Gesellschaften stammten aus dem Verkauf der TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika, (siehe Erläuterung 30) sowie aus der Liquidation von Gesellschaften in

Russland und in Österreich. Im Vorjahr resultierten die Verluste aus der Entkonsolidierung von Gesellschaften im Wesentlichen aus der Liquidation von Streetline Inc., Foster City, USA.

Nachdem eine Einigung betreffend überfällige Forderungen mit einem Kunden erzielt wurde, erfolgte im Vorjahr die Auflösung der Wertberichtigung für diese Forderungen in Höhe von EUR 10,1 Mio. Die Einigung beinhaltete zum einen eine Ratenzahlungsvereinbarung in Höhe von EUR 4,5 Mio. und zum anderen eine Gutschrift der Forderungen in Höhe von EUR 5,6 Mio., welche ebenfalls im Umsatz des Vorjahres erfasst wurde.

8 Aufwand für planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen.

	2023/24	2024/25
Abschreibungen auf Sachanlagen	-14.064	-14.300
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	-4.191	-2.189
Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte	-21	-0
Gesamt	**-18.276**	**-16.489**

Die Abschreibungen auf Sachanlagen enthalten auch Abschreibungen auf Nutzungsrechte aus Leasingverträgen (TEUR 9.635). Details sind in Erläuterung 12 zu finden. Der Rückgang der Abschreibungen aus immateriellen Vermögenswerten betrifft vor allem Abschreibungen auf IT-Anwendungen und geringwertige Wirtschaftsgüter sowie Abschreibungen auf Lizenzen und Rechte.

9 Finanzergebnis.

	2023/24	2024/25
Zinsertrag	1.838	1.121
Zinsertrag aus Leasingverträgen	14	20
Erträge aus Wertpapieren, erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	118	115
Erträge aus Beteiligungen, erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	153	193
Erträge aus der Aufzinsung langfristiger Forderungen	156	124
Gewinne aus derivativen Finanzinstrumenten	1.206	1.546
Finanzielle Fremdwährungsgewinne	2.907	2.237
Finanzerträge	**6.393**	**5.357**
Zinsaufwand	-23.951	-10.052
Zinsaufwand aus Leasingverträgen	-1.477	-1.420
Aufwendungen aus Beteiligungen, erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-11	0
Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Verbindlichkeiten	-452	0
Verluste aus von derivativen Finanzinstrumenten	-1.804	-1.814
Aufwendungen aus Hyperinflation	-7.007	-4.829
Finanzielle Fremdwährungsverluste	-3.402	-2.751
Zinsaufwand aus Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses (siehe Erläuterung 25)	-710	-654
Zinsaufwand aus Jubiläumsgeldverpflichtungen (siehe Erläuterung 25)	-51	-46
Aufwand aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	-24	-694
Auflösung von Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten	2.350	3
Finanzaufwendungen	**-36.539**	**-22.259**
Finanzergebnis	**-30.146**	**-16.902**

Der Zinsaufwand konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr von TEUR 23.951 auf TEUR 10.052 reduziert werden. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf den Wegfall von im Vorjahr erfassten Einmaleffekten im Zusammenhang mit der damaligen Restrukturierungsvereinbarung mit den Banken und auf einen deutlichen Rückgang des Zinsniveaus zurückzuführen.

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 Tochtergesellschaften in Brasilien (brasilianischer Real gegenüber Euro) und in Argentinien (argentinischer Peso gegenüber US-Dollar).

Der Konzern bediente sich im Geschäftsjahr 2024/25 derivativer Finanzinstrumente, um das Zinsrisiko abzusichern bzw. zu minimieren. Im Vorjahr setzte der Konzern derivative Finanzinstrumente ein, um sowohl Zins- als auch Währungsrisiken abzusichern.

10 Ertragsteuern.

	2023/24	2024/25
Laufende Gewinnsteuern	-11.888	-7.006
Veränderung latenter Steueraufwendungen/-erträge	-2.724	8.250
Gesamt	**-14.611**	**1.244**
davon Aufwand/Ertrag aus Gruppenbesteuerung	0	0

Die Ursachen für den Unterschied zwischen dem theoretischen Steueraufwand, basierend auf dem österreichischen Körperschaftsteuersatz von 23 % (2023/24: 23 %), und dem ausgewiesenen Steueraufwand stellen sich wie folgt dar:

	2023/24	2024/25
Ergebnis vor Steuern	36.876	-4.347
Theoretischer Steueraufwand/-ertrag	-8.481	1.000
Auswirkungen von unterschiedlichen Steuersätzen im Konzern	-1.029	-2.286
Nicht angesetzte latente Steuererträge für laufende Verluste und Abschreibung von bisher angesetzten Verlusten	-4.853	-5.914
Latente Steuererträge für bisher nicht angesetzte Verluste	4.518	19.245
Änderung des Steuersatzes	0	0
Geltend gemachte Steuerfreibeträge und andere permanente Steuerdifferenzen	-12.130	-9.484
Nicht steuerpflichtige Erträge und Aufwendungen und sonstige Differenzen	7.216	-2.746
Steuereffekte betreffend Vorperioden	147	1.430
Ausgewiesener Steueraufwand/-ertrag	**-14.611**	**1.244**

Nicht angesetzte latente Steuern für laufende Verluste beziehen sich vor allem auf nicht angesetzte Verluste in den USA und in Österreich. Diese können, basierend auf den Planungen für die nächsten Jahre, voraussichtlich nicht zur Gänze genutzt werden. Latente Steuererträge für bisher nicht angesetzte Verluste betrafen im Geschäftsjahr 2024/25 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.

	2023/24			2024/25		
	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	-1.346	305	-1.041	-1.147	224	-923
Währungsumrechnungsdifferenzen	-715	0	-715	4.803	0	4.803
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb	141	-33	109	-25	6	-19
Im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	**-1.919**	**272**	**-1.647**	**3.632**	**229**	**3.861**

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.

	Grundstücke und Bauten	Nutzungsrecht Gebäudeleasing	Technische Anlagen und Maschinen	Anlagen in Bau	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Nutzungsrecht 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
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 Veräußerung 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**

	Grundstücke und Bauten	Nutzungsrecht Gebäudeleasing	Technische Anlagen und Maschinen	Anlagen in Bau	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Nutzungsrecht sonstiges Leasing	Summe
Buchwert zum 31. März 2023	**1.564**	**39.089**	**2.589**	**947**	**5.381**	**2.559**	**52.130**
Währungsumrechnungsdifferenzen	-8	-277	-6	-15	-159	-279	-744
Umgliederung	0	0	1.041	-1.050	9	0	0
Zugang	533	5.821	1.266	2.124	1.818	1.379	12.941
Abgang	0	-1.304	-229	-695	-193	-289	-2.710
Planmäßige Abschreibungen	-727	-8.495	-1.468	0	-1.813	-1.562	-14.064
Umgliederung zu „als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“	-19	0	-242	-915	-417	0	-1.594
Buchwert zum 31. März 2024	**1.344**	**34.835**	**2.951**	**395**	**4.627**	**1.808**	**45.960**
Anschaffungs-/Herstellungskosten	12.017	74.846	38.689	395	26.573	4.145	156.665
Kumulierte Abschreibungen	-10.673	-40.011	-35.738	0	-21.946	-2.337	-110.706
Buchwert zum 31. März 2024	**1.344**	**34.835**	**2.951**	**395**	**4.627**	**1.808**	**45.960**

Nutzungsrechte aus sonstigem Leasing betreffen vor allem Kfz-Leasing. Die Leasingverbindlichkeiten sind in Erläuterung 25 dargestellt.

Zum 31. März 2025 wurden Umgliederungen von Sachanlagen in Höhe von TEUR -753 (31. März 2024: TEUR -1.594) gem. IFRS 5 in „zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte“ vorgenommen. Informationen dazu sind in Erläuterung 22 dargestellt.

13 Immaterielle Vermögenswerte.

	Aktivierte Entwicklungskosten	Lizenzen und Rechte	Firmenwert	In Fertigstellung befindliche immaterielle Vermögenswerte	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
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**

	Aktivierte Entwicklungskosten	Lizenzen und Rechte	Firmenwert	In Fertigstellung befindliche immaterielle Vermögenswerte	Summe
Buchwert zum 31. März 2023	**1.824**	**7.095**	**22.735**	**102**	**31.756**
Währungsumrechnungsdifferenzen	2	28	0	0	30
Zugang	0	79	21	194	294
Planmäßige Abschreibungen	-381	-3.810	0	0	-4.191
Wertberichtigungen			-21		-21
Umgliederung zu „als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“	-3	0	0	0	-3
Buchwert zum 31. März 2024	**1.442**	**3.403**	**22.735**	**295**	**27.875**
Anschaffungs-/Herstellungskosten	12.847	98.742	60.267	295	172.152
Kumulierte Abschreibungen	-11.405	-95.340	-37.532	0	-144.277
Buchwert zum 31. März 2024	**1.442**	**3.403**	**22.735**	**295**	**27.875**

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.

Zum 31. März 2025 gab es analog zum Vorjahr weder Wertminderungen noch Zuschreibungen.

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 2024	31. März 2025
ZGE **Tolling-Americas**: Americas	11.771	11.771
ZGE **Tolling-EMEA**: Europa, Mttlerer Osten und Afrika	0	0
ZGE **Tolling-APAC**: Asien-Pazifik	7.371	7.371
ZGE **TM-Americas**: Americas	3.364	3.364
ZGE **TM-EMEA**: Europa, Mttlerer Osten und Afrika	0	0
ZGE **TM-APAC**: Asien-Pazifik	230	230
Firmenwert gesamt	**22.735**	**22.735**

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:

	2023/24	2024/25
Bestimmung des erzielbaren Betrages	Nutzungswert	Nutzungswert
Detailplanungsjahre	6 Jahre	6 Jahre
Wachstumsrate ewige Rente	2,00 %	2,00 %
Marktrisikoprämie	6,08 %	5,64 %
Risikofreier Zinssatz	2,42 %	2,61 %

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. Das Management geht davon aus, dass diese verstärkte Nachfrage die geplanten umsatzseitigen Entwicklungen absichert und möglicherweise sogar dazu führt, dass diese Erwartungen auch übertroffen werden.

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. Dies ist auch in den geplanten Entwicklungsbudgets entsprechend 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 nach ihrer Wahrscheinlichkeit beurteilt werden und entsprechend 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 Mittleren Osten in diesen ZGEs enthalten sind. In der **ZGE Tolling-EMEA** gibt es aktuell eine starke Nachfrage nach Mautsystemen, nicht zuletzt aufgrund der Budgetknappheit vieler öffentlicher Haushalte. In die Planung werden bereits gewonnene,

vorbereitete oder mögliche Errichtungs- und Betriebsprojekte sowie deren Erweiterungen gemäß ihrer Wahrscheinlichkeit inkludiert. 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 in der Ukraine und deren potenziellen Auswirkungen auf das Geschäft der Gruppe in den umliegenden Ländern Russland und Belarus (hier werden überwiegend Projekte im Bereich der ZGE Tolling-EMEA abgewickelt) ist festzuhalten, dass in Russland aktuell keine Aktivitäten stattfinden und für Belarus im laufenden Wirtschaftsjahr die Kontrolle abgegeben wurde und daher die Planungen entsprechend angepasst wurden.

13.2.2 Peer Group.

Die für die Werthaltigkeitsüberprüfung herangezogene Peer Group umfasst elf Unternehmen, wobei für die Ermittlung der Parameter im Geschäftsjahr 2024/25 letztlich nur sechs Unternehmen relevant waren (2023/24: elf Unternehmen – davon sieben relevant). Die Zusammensetzung der für die Berechnung der Parameter relevanten Unternehmen der Peer Group hat sich im Vergleich zum Vorjahr von sieben auf sechs Unternehmen verringert. Die Debt/Equity Ratio der Peer Group lag im Geschäftsjahr 2024/25 bei 16,8 % (2023/24: 22,5 %), der unlevered Betafaktor bei 0,88 (2023/24: 0,80).

13.2.3 Ergebnisse des Werthaltigkeitstests.

	Tolling-			TM-		
2024/25	**Americas**	**EMEA**	**APAC**	**Americas**	**EMEA**	**APAC**
Der ZGE zugeordneter Buchwert des Firmenwerts	11.771	0	7.371	3.364	0	230
Der ZGE zugeordneter Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	1.561	0	0	167	0
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 %

Die Werthaltigkeit aller Firmenwerte zum 31. März 2025 wurde durch die Impairmenttests bestätigt. Die Buchwerte in allen ZGEs zeigen eine stabile Entwicklung.

	Tolling-			TM-		
2023/24	**Americas**	**EMEA**	**APAC**	**Americas**	**EMEA**	**APAC**
Der ZGE zugeordneter Buchwert des Firmenwerts	11.771	0	7.371	3.364	0	230
Der ZGE zugeordneter Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	232	0	0	64	0
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	70.154	95.027	50.006	39.656	55.161	27.729
Buchwert der ZGE	45.871	75.613	10.908	26.210	30.701	469
Diskontierungszinssatz	9,0 %	14,1 %	8,2 %	17,0 %	9,3 %	8,1 %
Diskontierungszinssatz vor Steuern	12,3 %	18,7 %	10,9 %	23,1 %	12,0 %	10,3 %
Break-even-Diskontierungszinssatz vor Steuern	18,2 %	24,0 %	112,2 %	36,8 %	34,6 %	187,2 %

13.2.4 Sensitivitätsanalyse mit Auswirkung auf den Nutzungswert (Value in Use).

Die nachstehende Tabelle zeigt die Nutzungswertentwicklung, wenn sich jeweils ein Parameter um +/- 10 % bzw. das Wachstum in der ewigen Rente um +/- 0,5 Prozentpunkte verändert.

2024/25	**Erhöhung der Annahme**	Tolling-			TM-		
		Americas	**EMEA**	**APAC**	**Americas**	**EMEA**	**APAC**
Diskontierungs-zinssatz	+ 10 %	-12.345	-3.690	-3.547	-3.540	-2.848	-4.842
Umsatzwachstum	+ 10 %	4.288	3.746	835	2.170	2.094	5.215
EBITDA-Marge der Detailplanung	+ 10 %	4.901	2.777	1.165	2.001	1.345	1.245
Wachstumsrate ewige Rente	+ 0,5 PP	6.671	1.802	2.035	845	1.430	2.845
	Verringerung der Annahme		**Tolling-**			**TM-**	
		Americas	**EMEA**	**APAC**	**Americas**	**EMEA**	**APAC**
Diskontierungs-zinssatz	- 10 %	16.090	4.713	4.608	4.436	3.658	6.315
Umsatzwachstum	- 10 %	-4.198	-3.619	-820	-2.085	-2.013	-4.823
EBITDA-Marge der Detailplanung	- 10 %	-4.901	-2.881	-1.165	-2.001	-1.345	-1.245
Wachstumsrate ewige Rente	- 0,5 PP	-5.766	-1.575	-1.729	-779	-1.236	-2.410

2023/24	Erhöhung der Annahme	Tolling-			TM-		
		Americas	EMEA	APAC	Americas	EMEA	APAC
Diskontierungs-zinssatz	+ 10 %	-7.053	-7.755	-4.881	-3.596	-3.379	-3.361
Umsatzwachstum	+ 10 %	1.610	3.517	2.301	814	909	3.246
EBITDA-Marge der Detailplanung	+ 10 %	4.574	6.526	964	1.971	1.643	818
Wachstumsrate ewige Rente	+ 0,5 PP	3.329	1.764	2.821	693	1.530	1.973
	Verringerung der Annahme	Tolling-			TM-		
		Americas	EMEA	APAC	Americas	EMEA	APAC
Diskontierungs-zinssatz	- 10 %	8.975	9.569	6.360	4.531	4.284	4.385
Umsatzwachstum	- 10 %	-1.594	-3.445	-2.251	-805	-901	-3.101
EBITDA-Marge der Detailplanung	- 10 %	-4.574	-6.526	-964	-1.971	-1.643	-818
Wachstumsrate ewige Rente	- 0,5 PP	-2.887	-1.625	-2.398	-649	-1.333	-1.672

Eine Sensitivitätsanalyse der oben beschriebenen ZGEs hat ergeben, dass bei einer Erhöhung des Abzinsungssatzes um einen Prozentpunkt die Buchwerte der ZGEs noch immer gedeckt sind und kein Abwertungsbedarf gegeben ist. Weiters hat die Cashflow-Sensitivitätsbetrachtung ergeben, dass bei einer Verringerung der Cashflows um 10 % die Buchwerte der Einheiten ebenfalls noch immer gedeckt sind. Werden im Rahmen der Sensitivitätsbetrachtung die EBITDA-Margen um einen Prozentpunkt reduziert, sind die Buchwerte der oben beschriebenen ZGEs noch immer gedeckt. Weiters hat die Sensitivitätsbetrachtung ergeben, dass bei einer Verringerung der Wachstumsrate in der ewigen Rente um einen halben Prozentpunkt die Buchwerte der Einheiten ebenfalls noch immer gedeckt sind.

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 2024/25 auf TEUR 70.247 (2023/24: TEUR 79.977). Im Geschäftsjahr 2024/25 waren davon TEUR 44.768 (2023/24: TEUR 55.441) kundenspezifische Entwicklungskosten, die an die Kunden weiterverrechnet wurden. Der restliche Betrag von TEUR 25.479 (2023/24: TEUR 24.536) wurde als Aufwand erfasst.

14 Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

	2023/24	2024/25
Buchwert zum 31. März des Vorjahres	**24.736**	**3.592**
Zugang	550	12.020
Abgang	-6.272	0
Umgliederung	-1	0
Anteiliges Periodenergebnis das Kerngeschäft betreffend	15.368	5.631
Anpassungen aus Zwischengewinneliminierung	50	17
Anteiliges Periodenergebnis aus Finanzinvestitionen	-1.006	0
Ausschüttungen	-30.000	-2.500
Währungsumrechnungsdifferenzen	167	-82
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	**3.592**	**18.677**
davon Anteile an assoziierten Unternehmen	0	16.247
davon Anteile an Gemeinschaftsunternehmen	3.592	2.430

Im Geschäftsjahr 2024/25 gab es Zugänge in Höhe von TEUR 12.020 (2023/24: TEUR 550). Diese betreffen im Wesentlichen die assoziierten Unternehmen Parat Ltd, Abu Dhabi, mit TEUR 9.357 und Kapsch Telematic Services IOOO, Weißrussland, mit TEUR 2.554. Weitere Zugänge in Höhe von TEUR 30 betreffen das assoziierte Unternehmen Electolling ETC Del. Ecuador. Zudem resultieren Zugänge in Höhe von TEUR 79 aus einer weiteren Kapitalisierung des Gemeinschaftsunternehmens Copiloto Colombia S.A.S., Kolumbien.

Im Geschäftsjahr 2024/25 gab es keine Abgänge. Der Abgang im Vorjahr in Höhe von TEUR 6.272 entsprach dem abgegangenen Buchwert des assoziierten Unternehmens Traffic Technology Services, Inc., USA, welches im Geschäftsjahr 2023/24 verkauft wurde.

Assoziierte Unternehmen.

Die assoziierten Unternehmen umfassen Electolling ETC Del. Ecuador, Parat Ltd, Abu Dhabi, und Kapsch Telematic Services IOOO, Weißrussland. Diese Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert.

Electolling ETC Del. Ecuador.
Zum Stichtag 31. März 2025 hielt Kapsch TrafficCom 23 %. Das Unternehmen wird nach der Equity-Methode bilanziert und der Buchwert des Anteils zum 31. März 2025 betrug TEUR 28. Das anteilige Ergebnis aus diesem assoziierten Unternehmen betrug im Geschäftsjahr 2024/25 TEUR -2 und wird im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammenfassenden Finanzinformationen der Gesellschaft.

	31. März 2024	31. März 2025
Langfristige Vermögenswerte	n.a.	30
Kurzfristige Vermögenswerte	n.a.	115
Langfristige Schulden	n.a.	-19
Kurzfristige Schulden	n.a.	-2
Nettovermögen	**n.a.**	**123**
Liquide Mittel	n.a.	92
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)	n.a.	0
	2023/24	**2024/25**
Umsatz	n.a.	0
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	n.a.	-7
Sonstiges Ergebnis	n.a.	0
Gesamtergebnis	**n.a.**	**-7**

Überleitung	**31. März 2024**	**31. März 2025**
Nettovermögen zu Beginn des Geschäftsjahres	n.a.	130
Gesamtergebnis	n.a.	-7
Nettovermögen zum 31. März des Geschäftsjahres	**n.a.**	**123**
Anteil von Kapsch TrafficCom (23 %)	n.a.	28
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	**n.a.**	**28**

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) von April 2024 bis März 2025:

	31. März 2024	31. März 2025
Langfristige Vermögenswerte	n.a.	0
Kurzfristige Vermögenswerte	n.a.	4.208
Langfristige Schulden	n.a.	0
Kurzfristige Schulden	n.a.	-961
Nettovermögen	**n.a.**	**3.248**
Liquide Mittel	n.a.	1.738
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)	n.a.	0
	2023/24	**2024/25**
Umsatz	n.a.	4.578
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	n.a.	3.248
Sonstiges Ergebnis	n.a.	0
Gesamtergebnis	**n.a.**	**3.248**

Das Gesamtergebnis der Parat Ltd. für die Monate Jänner bis März 2025 betrug TEUR 3.248, der Kapsch TrafficCom zurechenbar Anteil TEUR 2.436. 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, Weißrussland.

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, Weißrussland. 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 zurückbehaltenen Anteile wurde vollständig dem anteiligen Reinvermögen zugeordnet, ein Firmenwert wurde nicht identifiziert.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammenfassenden Finanzinformationen der Gesellschaft von April 2024 bis März 2025:

	31. März 2024	31. März 2025
Langfristige Vermögenswerte	n.a.	1.777
Kurzfristige Vermögenswerte	n.a.	8.483
Langfristige Schulden	n.a.	-953
Kurzfristige Schulden	n.a.	-4.001
Nettovermögen	**n.a.**	**5.307**
Liquide Mittel	n.a.	2.780
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)	n.a.	0
	2023/24	**2024/25**
Umsatz	n.a.	39.328
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	n.a.	3.634
Sonstiges Ergebnis	n.a.	0
Gesamtergebnis	**n.a.**	**3.634**

Das auf das laufende Geschäftsjahr 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 von Jänner bis März 2025 betrug TEUR 1.872. Dieser Betrag setzt sich aus dem Ergebnis aus dem direkten Anteilsverhältnis durch Kapsch TrafficCom (TEUR 751) und dem indirekten Anteilsverhältnis, welches über die Parat Ltd. gehalten wird, (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 2024	31. März 2025
Buchwert von Kapsch TrafficCom an Parat Ltd. sowie Kapsch Telematic Services IOOO	n.a.	11.911
Anteiliges Gesamtergebnis Parat Ltd., Jänner bis März 2025	n.a.	2.436
Direktes anteiliges Gesamtergebnis Kapsch Telematic Services IOOO, Jänner bis März 2025	n.a.	751
Indirektes anteiliges Gesamtergebnis Kapsch Telematic Services IOOO, Jänner bis März 2025	n.a.	1.121
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	**n.a.**	**16.219**

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 (2024/25: TEUR 1.191 und 2023/24: TEUR 29.498) im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen (Position „Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“). Der Ergebniszuwachs im letzten Geschäftsjahr war auf die Einigung aus dem Schiedsgerichtsverfahren mit der Bundesrepublik Deutschland zurückzuführen.

Weitere Informationen sind in Erläuterung 29 enthalten.

Im Geschäftsjahr 2024/25 wurde die Ausschüttung einer Dividende beschlossen, die zu gleichen Teilen auf die Gesellschafter aufgeteilt wurde. Die anteilige Dividende von Kapsch TrafficCom betrug TEUR 2.500 (2023/24: TEUR 30.000) und reduzierte den Buchwert der Beteiligung entsprechend. Der Buchwert zum 31. März 2025 betrug TEUR 852 (31. März 2024: TEUR 2.161).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammenfassenden Finanzinformationen der Gesellschaft.

	31. März 2024	31. März 2025
Langfristige Vermögenswerte	216	362
Kurzfristige Vermögenswerte	24.208	1.493
Langfristige Schulden	-60	-19
Kurzfristige Schulden	-20.042	-133
Nettovermögen	**4.321**	**1.703**
Liquide Mittel	24.183	1.461
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)	-60	-19
	2023/24	**2024/25**
Umsatz	33	28
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	58.996	2.382
Sonstiges Ergebnis	0	0
Gesamtergebnis	**58.996**	**2.382**

Überleitung	**31. März 2024**	**31. März 2025**
Nettovermögen zu Beginn des Geschäftsjahres	33.325	4.321
Gesamtergebnis	58.996	2.382
Dividendenzahlungen	-39.444	-5.000
Kapitalherabsetzung	-48.556	0
Nettovermögen zum 31. März des Geschäftsjahres	**4.321**	**1.703**
Anteil von Kapsch TrafficCom (50 %)	2.161	852
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	**2.161**	**852**

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 2024/25 auf TEUR 106 (2023/24: TEUR -130). 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 2025 betrug TEUR 1.155 (31. März 2024: TEUR 1.036).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammenfassenden Finanzinformationen der Gesellschaft.

	31. März 2024	31. März 2025
Langfristige Vermögenswerte	842	998
Kurzfristige Vermögenswerte	2.195	2.844
Langfristige Schulden	-41	-60
Kurzfristige Schulden	-891	-1.472
Nettovermögen	**2.105**	**2.310**
Liquide Mittel	1.034	1.571
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)	0	-1.441
	2023/24	**2024/25**
Umsatz	454	381
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-259	212
Sonstiges Ergebnis	0	0
Gesamtergebnis	**-259**	**212**

Überleitung	31. März 2024	31. März 2025
Nettovermögen zu Beginn des Geschäftsjahres	1.472	2.105
Erhöhung Nominalkapital und Kapitalrücklage	559	157
Gesamtergebnis	-259	212
Währungsumrechnungsdifferenzen	334	-165
Nettovermögen zum 31. März des Geschäftsjahres	**2.105**	**2.310**
Anteil von Kapsch TrafficCom (50 %)	1.053	1.155
Anpassungen aus Zwischengewinneliminierung	-16	0
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	**1.036**	**1.155**

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 2025 TEUR 298 (31. März 2024: TEUR 270).

	31. März 2024	31. März 2025
Langfristige Vermögenswerte	0	337
Kurzfristige Vermögenswerte	540	1.484
Langfristige Schulden	0	0
Kurzfristige Schulden	0	-1.225
Nettovermögen	**540**	**596**
Liquide Mittel	540	801
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)	0	-7
		2024/25
Umsatz	0	1.233
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0	56
Sonstiges Ergebnis	0	0
Gesamtergebnis	**0**	**56**

Überleitung	31. März 2024	31. März 2025
Nettovermögen zu Beginn des Geschäftsjahres	0	540
Einzahlung Nominalkapital	540	0
Gesamtergebnis	0	56
Nettovermögen zum 31. März des Geschäftsjahres	**540**	**596**
Anteil von Kapsch TrafficCom (50 %)	270	298
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	**270**	**298**

Gemeinschaftliche Tätigkeiten.

Kapsch TrafficCom hatte im Geschäftsjahr 2024/25 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 2024/25 ist keine dieser gemeinschaftlichen Tätigkeiten einzeln für die Gruppe wesentlich. Anteilige Umsätze in Höhe von TEUR 14.261 (2023/24: TEUR 16.011) und anteilige Ergebnisse in Höhe von TEUR 1.049 (2023/24: TEUR 928) sind in die jeweiligen Positionen im Konzernabschluss inkludiert. Bei den für das Vorjahr berichteten Beträgen handelt es sich aufgrund nachträglich aktualisierten Daten um entsprechend angepasste Zahlen, welche im Konzernabschluss 2023/24 ursprünglich mit TEUR 11.656 und TEUR 58 ausgewiesen waren.

15 Finanzinstrumente.

Finanzinstrumente nach Kategorie		31. März 2024		31. März 2025	
	Fair Value Level	Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige und langfristige Vermögenswerte		**137.454**	**—**	**126.266**	**—**
Fortgeführte Anschaffungskosten		**101.574**	**—**	**89.784**	**—**
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (lang- und kurzfristig)[1]	Level 3	101.574	—	89.784	—
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert		**86**	**86**	**0**	**0**
Derivative Finanzinstrumente	Level 2	86	86	0	0
Sonstige nicht finanzielle Vermögenswerte[2]		**35.793**	**—**	**36.482**	**—**
Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen (lang- und kurzfristig) zu fortgeführten Anschaffungskosten[1]	**Level 3**	**80.557**	**—**	**73.884**	**—**
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen (lang- und kurzfristig)		**5.510**	**—**	**4.777**	**—**
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert		**3.204**	**3.204**	**2.473**	**2.473**
Wertpapiere	Level 1	3.167	3.167	2.411	2.411
Beteiligungen	Level 3	38	38	62	62
Beteiligungen (mit Optierung erfolgsneutraler Bewertung)	Level 3	0	—	0	—
Fortgeführte Anschaffungskosten[1]		**2.305**	**—**	**2.304**	**—**
Sonstige finanzielle Forderungen und Ausleihungen (langfristig)	Level 3	930	—	946	—
Sonstige finanzielle Forderungen und Ausleihungen (kurzfristig)	Level 3	1.375	—	1.358	—
Liquide Mittel zu fortgeführten Anschaffungskosten[1]	**Level 3**	**33.376**	**—**	**47.806**	**—**
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig) zu fortgeführten Anschaffungskosten		**104.657**	**103.046**	**118.390**	**107.463**
Schuldscheindarlehen	Level 2	8.494	8.330	8.494	8.358
Projektfinanzierung	Level 2	28.668	27.524	1.102	1.104
Betriebsmittelkredite	Level 2	58.097	56.806	100.440	89.643
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	Level 2	6.238	10.386	8.354	8.358
Leasingverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig) zu fortgeführten Anschaffungskosten		**36.090**	**—**	**32.254**	**—**
Leasingverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)[3]	—	36.090	—	32.254	—
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zu fortgeführten Anschaffungskosten[1]	**Level 3**	**62.913**	**—**	**58.794**	**—**
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen (lang- und kurzfristig)		**52.414**	**—**	**47.052**	**—**
Fortgeführte Anschaffungskosten[1]		**422**	**—**	**255**	**—**
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	Level 3	422	—	255	—
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert		**0**	**—**	**319**	**—**
Derivative Finanzinstrumente	Level 2	0	—	319	—
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten[2]		**51.992**	**—**	**46.478**	**—**

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.

Veränderungen und beizulegender Zeitwert.
Im Geschäftsjahr 2024/25 wurden keine Umgliederungen zwischen den Hierarchiestufen vorgenommen.

Wertpapiere zum 31. März 2025 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:

	2023/24	2024/25
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte Kredite und Forderungen	-3.167	-4.768
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten	-25.879	-11.473
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	-389	-7
Gesamt	**-29.435**	**-16.248**

Der signifikante Rückgang der Finanzaufwendungen zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten ist auf Zinsaufwendungen für Kredite in Österreich 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 1.546 bzw. TEUR -1.814 (2023/24: TEUR 1.206 bzw. TEUR -1.804) 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 2025 sind Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von TEUR 0 (31. März 2024: TEUR 86) in „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte“ sowie Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von TEUR 319 (31. März 2024: TEUR 0) in „Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen“ enthalten, welche zur Gänze im nächsten Jahr zahlungswirksam werden.

Zur Absicherung des Fremdwährungsrisikos können derivative Finanzinstrumente als Hedges designiert werden, wobei es sich dabei meist um Devisenterminkontrakte mit unterschiedlichen Laufzeiten und in verschiedenen Währungen handelt. Zum 31. März 2025 gab es, wie im Vorjahr, keine offenen Cashflow Hedges.

Die Wertpapiere sind vor allem aufgrund der Veräußerung in Südafrika gesunken.

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 2025 in den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Lieferantenfinanzierungsvereinbarung betragen TEUR 4.217, davon wurden bereits TEUR 896 von den Banken an die Lieferanten erstattet. Darüber hinaus sind in den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten zum Bilanzstichtag Lieferantenfinanzierungen in Höhe von TEUR 1.538 enthalten, die Umgliederung resultiert aus einzelnen Vereinbarungen.

Umgliederung zu „als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte & Verbindlichkeiten“
Zum 31. März 2025 wurde ein Teil der Beteiligungen erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von TEUR 1, ein Teil der Sonstigen finanzielle Forderungen und Ausleihungen (langfristig) in Höhe von TEUR 37, ein Teil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 2.530, ein Teil der Sonstigen nicht finanziellen Vermögenswerte in Höhe von TEUR 1.346, ein Teil der liquiden Mittel in Höhe von TEUR 265, ein Teil der langfristigen Leasingverbindlichkeiten in Höhe von TEUR 209, ein Teil der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 1.570, ein Teil der kurzfristigen Rückstellungen in Höhe von TEUR 73 und ein Teil der Sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 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 2024	31. März 2025
Langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.530	4.888
Langfristige Leasingforderungen	225	615
Sonstige langfristige Forderungen	225	204
Gesamt	**5.980**	**5.707**

Die langfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betreffen die Forderungen gegenüber einem langjährigen Kunden in EMEA und Forderungsansprüche aus einem Projekt in EMEA.

Für Details zu den langfristigen Leasingforderungen siehe Erläuterung 25.

Die sonstigen langfristigen Forderungen beinhalten Mietgarantien für Gebäude, hauptsächlich der spanischen Gesellschaften. Die Restlaufzeit beträgt mehr als ein Jahr, aber weniger als drei Jahre ab dem Bilanzstichtag.

Die Bruttocashflows der sonstigen langfristigen Vermögenswerte mit Laufzeiten von bis zu zwei Jahren betrugen TEUR 4.549 (31. März 2024: TEUR 5.050), mit Laufzeiten zwischen zwei und drei Jahren TEUR 753 (31. März 2024: TEUR 996) und mit Laufzeiten von über drei Jahren TEUR 0 (31. März 2024: TEUR 457).

17 Latente Steueransprüche/-schulden.

	31. März 2024	31. März 2025
Latente Steuerforderungen, die nach mehr als 12 Monaten realisiert werden	40.633	47.770
Latente Steuerforderungen, die innerhalb von 12 Monaten realisiert werden	4.935	5.589
Latente Steuerforderungen	**45.568**	**53.359**
Latente Steuerverbindlichkeiten, die nach mehr als 12 Monaten realisiert werden	420	868
Latente Steuerverbindlichkeiten, die innerhalb von 12 Monaten realisiert werden	844	490
Latente Steuerverbindlichkeiten	**1.263**	**1.358**
Latente Steuerforderungen (+) / Steuerverbindlichkeiten (-) netto	**44.305**	**52.002**

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 305.331 (31. März 2024: TEUR 370.281) aufgrund der unsicheren Verwertungsmöglichkeit durch künftige steuerpflichtige Erträge nicht angesetzt. Die nicht angesetzten Verlustvorträge betreffen in geringem Ausmaß Österreich und vor allem ausländische Tochtergesellschaften in Spanien, in den USA und in Brasilien. Sie verfallen zum überwiegenden Teil nicht oder nicht vor dem Jahr 2031. 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 +4.490 bzw. TEUR -4.490 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 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**

	31. März 2023	Abgang aus Verkauf von Unternehmen	Aufwand/ Ertrag im Periodenergebnis erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Währungsumrechnungsdifferenzen	Umgliederung und Saldierung	31. März 2024
Steuerliche Verlustvorträge	38.460	0	-1.622	0	25	0	36.863
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	1.795	0	-349	305	77	0	1.827
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	1.387	0	-243	0	0	0	1.144
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	8.135	0	-805	-33	-468	-1.096	5.734
Latente Steueransprüche	**49.777**	**0**	**-3.019**	**272**	**-366**	**-1.096**	**45.568**
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	21	0	-6	0	-1	-157	-143
Gewinne aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert	971	0	0	0	0	0	971
Sonstige (passive Abgrenzungen)	659	0	-289	0	66	0	436
Latente Steuerschulden	**1.651**	**0**	**-295**	**0**	**65**	**-157**	**1.263**
Saldierte Werte	**48.126**	**0**	**-2.724**	**272**	**-431**	**-939**	**44.305**

Im Vorjahr war in der Position „Umgliederung und Saldierung“ zusätzlich die Umgliederung der latenten Steueransprüche an zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte enthalten. Im laufenden Geschäftsjahr ist keine Umgliederung enthalten.

18 Vorräte.

	31. März 2024	31. März 2025
Bezogene Teile und Handelswaren, zu Anschaffungskosten	19.599	16.608
Unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen, zu Herstellungskosten	4.491	3.694
Fertigerzeugnisse, zu Herstellungskosten	23.160	27.933
Anzahlungen auf Vorräte	561	797
Gesamt	**47.811**	**49.032**

Die Vorräte stiegen um TEUR 1.221 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 2025 in Höhe von TEUR 10.728 (31. März 2024: TEUR 19.479) berücksichtigt. Der Rückgang der Wertberichtigungen ist insbesondere auf die Verwendung der Wertberichtigungen aufgrund von Lagerbereinigungen zurückzuführen. Wären die getroffenen Annahmen für die Wertminderungen der Vorräte um 10 % höher oder niedriger gewesen, wäre der Effekt TEUR -4.903 bzw. TEUR +4.903 (31. März 2024: TEUR -4.781 bzw. TEUR +4.781) gewesen.

Zum 31. März 2025 wurde ein Teil der Vorräte in Höhe von 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 2024	31. März 2025
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	98.489	86.690
Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-2.670	-1.998
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – netto	**95.819**	**84.692**
Forderungen gegenüber dem Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	15.228	15.889
Kurzfristige Leasingforderungen	474	148
Übrige Forderungen und Abgrenzungen	19.953	19.829
Gesamt	**131.474**	**120.559**

Für Details zu den kurzfristigen Leasingforderungen siehe Erläuterung 25.

In den übrigen Forderungen und Abgrenzungen sind im Wesentlichen aktive Rechnungsabgrenzungen in Höhe von TEUR 15.948 (31. März 2024: TEUR 12.331), übrige erhaltene Anzahlungen in Höhe von TEUR 1.352 (31. März 2024: TEUR 5.506) sowie Kautionen in Höhe von TEUR 1.366 (31. März 2024: TEUR 2.031) enthalten.

Zum 31. März 2025 wurde ein Teil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 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:

	Wertberich-tigungen	ECL nach IFRS 9	31. März 2024	Wertberich-tigungen	ECL nach IFRS 9	31. März 2025
Stand zum 31. März des Vorjahres	**-11.637**	**-1.781**	**-13.418**	**-1.574**	**-1.096**	**-2.670**
Änderungen des Konsolidierungskreises	0	0	0	317	0	317
Zuführung	-456	-78	-535	-783	-39	-822
Verbrauch	12	764	776	832	203	1.034
Auflösung	10.201	0	10.201	50	0	50
Währungsumrechnungsdifferenzen	69	0	69	21	0	21
Umgliederung zu „als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte"	238	0	238	31	40	71
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	**-1.574**	**-1.096**	**-2.670**	**-1.107**	**-892**	**-1.998**

Fälligkeitsstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

	31. März 2024	31. März 2025
Noch nicht fällig	61.323	57.515
Überfällig		
1-30 Tage	9.387	6.604
31-60 Tage	5.459	2.814
61-90 Tage	2.438	4.765
91-180 Tage	7.240	3.757
181-270 Tage	3.930	552
über 271 Tage	8.712	10.683
Gesamt	**98.489**	**86.690**

Von den Gesamtforderungen sind 74,0 % noch nicht fällig oder innerhalb von 30 Tagen überfällig (31. März 2024: 73,0 %). 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 2024	31. März 2025
Kurzfristige Vertragsvermögenswerte	78.335	73.419
Wertberichtigung zu kurzfristigen Vertragsvermögenswerten	-382	-382
Summe kurzfristige Vertragsvermögenswerte	**77.954**	**73.037**
Langfristige Vertragsvermögenswerte	2.603	847
Wertberichtigung zu langfristigen Vertragsvermögenswerten	0	0
Summe langfristige Vertragsvermögenswerte	**2.603**	**847**
Summe Vertragsvermögenswerte	**80.557**	**73.884**
Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten	41.798	43.569
Langfristige Vertragsverbindlichkeiten	6.719	8.745
Summe Vertragsverbindlichkeiten	**48.517**	**52.315**

Im Geschäftsjahr 2024/25 wurden keine wesentlichen Margenanpassungen vorgenommen. Im Vorjahr gab es in den USA negative Margenanpassungen in Höhe von insgesamt TEUR 25.272.

Wertberichtigungen zu Vertragsvermögenswerten betrugen zum 31. März 2025 TEUR 382 (31. März 2024: TEUR 382) und betrafen die erwarteten Wertberichtigungen nach IFRS 9. In der Gewinn- und Verlustrechnung 2024/25 wurde ein Ertrag in Höhe von TEUR 0 (2023/24: TEUR 26) berücksichtigt.

Von den Vertragsverbindlichkeiten zum 31. März 2024 in Höhe von TEUR 48.517 wurden TEUR 45.158 im Geschäftsjahr 2024/25 als Umsatzerlöse erfasst (2023/24: TEUR 28.777).

Die zukünftigen Umsatzerlöse aus nicht erfüllten Leistungsverpflichtungen betrugen zum Bilanzstichtag:

	2023/24	2024/25
Zukünftige Umsatzerlöse	**1.360.948**	**1.248.867**
Bis zu 1 Jahr	368.044	322.602
Zwischen 1 und 2 Jahren	201.584	139.892
Zwischen 2 und 3 Jahren	152.610	95.010
Zwischen 3 und 4 Jahren	122.543	65.830
Zwischen 4 und 5 Jahren	90.012	184.473
Über 5 Jahre	426.155	441.060

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 +5.168 bzw. TEUR -4.704 (2023/24: TEUR +5.520 bzw. TEUR -4.939) abweichen würde.

21 Liquide Mittel.

	31. März 2024	31. März 2025
Kassa	32	40
Guthaben bei Kreditinstituten	33.344	47.766
Gesamt	**33.376**	**47.806**

Die Buchwerte dieses Postens stellen auch den Finanzmittelbestand der Geldflussrechnung zum Ende der Berichtsperiode dar.

Zum 31. März 2025 wurde ein Teil der liquiden Mittel in Höhe von 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. 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 galten kurz vor dem Bilanzstichtag als erfüllt, sodass laufende Abschreibungen aus dem Geschäftsjahr 2024/25 bis zum Bilanzstichtag zur Gänze noch erfasst wurden. Eine vorzeitige Beendigung der laufenden Abschreibungen hat aus Unwesentlichkeitsgründen nicht stattgefunden. Zum Bilanzstichtag lagen keine Indizien für einen Wertminderungsbedarf der langfristigen Vermögenswerte vor.

Die zum 31. März 2024 zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sind der im Geschäftsjahr 2024/25 entkonsolidierten Tochtergesellschaft TMT Services and Supplies Proprietary Limited, Südafrika, zuzurechnen.

Eine Übersicht der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten findet sich in der folgenden Tabelle:

	31. März 2024	31.März 2025
Sachanlagen	1.594	753
Immaterielle Vermögenswerte	3	0
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen	292	38
Latente Steueransprüche	939	0
Vorräte	0	15
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	4.814	3.877
Kurzfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	348	0
Kurzfristige Steuerforderungen	74	0
Liquide Mittel	2.929	265
Als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	**10.991**	**4.948**
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	140	87
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	1.931	0
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	149	122
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	979	1.570
Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen	2	0
Kurzfristige Rückstellungen	276	73
Kurzfristige Steuerverbindlichkeiten	0	1
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	529	1.626
Als zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	**4.005**	**3.478**

23 Eigenkapital.

Grundkapital.
Das eingetragene Grundkapital der Gesellschaft beträgt EUR 14.300.000 (31. März 2024: EUR 14.300.000 nach einer im November 2023 durchgeführten Kapitalerhöhung). Das Grundkapital wurde vollständig eingezahlt und verteilt sich auf 14.300.000 Stückaktien (31. März 2024: 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 kein bedingtes Kapital, das den Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats ohne (neuerliche) Befassung der Hauptversammlung zur Ausgabe von Aktien ermächtigt.

Kapitalerhöhung.
Im Geschäftsjahr 2023/24 wurde eine Kapitalerhöhung durchgeführt. Am 21. November 2023 endete die Angebotsfrist für die an diesem Tag beschlossene Kapitalerhöhung, in der insgesamt 1.300.000 neue auf Inhaber lautende stimmberechtigte Stückaktien (Stammaktien) ausgegeben wurden, davon 477.217 Aktien gegen Bareinlagen und 822.783 Aktien gegen Sacheinlagen. Der Ausgabe- und Bezugspreis betrug EUR 9,00 je junger Aktie und der Bruttoerlös EUR 11,7 Mio. An Transaktionskosten wurden EUR 0,2 Mio. von der Kapitalrücklage in Höhe von EUR 10,4 Mio. in Abzug gebracht.

Ermächtigung zum Aktienrückkauf.
Eine Ermächtigung zum Aktienrückkauf der Hauptversammlung vom 10. September 2019 lief am 10. März 2022 aus. Zum 31. März 2025 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 2024/25 wurde, wie im Vorjahr, von der Kapsch TrafficCom AG keine Dividende ausgeschüttet. An nicht beherrschende Anteile wurden im Geschäftsjahr 2024/25, 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 2024/25, 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 2024	31. März 2025
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	91.906	96.413
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	12.751	21.977
	104.657	**118.390**

Die Bewegungen stellen sich wie folgt dar:

	31. März 2024	Umgliederung	Aufnahme	Rückzahlung	Sonstige Veränderungen	Währungsumrechnungsdifferenzen und Zinsabgrenzungen	31. März 2025
Schuldscheindarlehen	8.494	0	0	0	0	0	8.494
Kredite für Akquisitionen	3.159	-5.880	2.721	0	0	0	0
Kredite zur Projektfinanzierung	24.050	-24.204	0	0	0	154	0
Betriebsmittelkredite	56.203	-10.718	44.390	0	0	-1.617	87.919
Darlehen von verbundenen Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	**91.906**	**-40.802**	**47.111**	**0**	**0**	**-1.463**	**96.413**
Schuldscheindarlehen	0	0	0	0	0	0	0
Kredite für Akquisitionen	0	5.880	0	-3.159	0	0	2.721
Kredite zur Projektfinanzierung	4.618	24.204	0	-27.665	0	-54	1.102
Betriebsmittelkredite	1.644	10.716	352	-689	0	498	12.520
Sonstige kurzfristige Kredite	6.489	2	5.281	-5.962	0	18	5.633
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	**12.751**	**40.802**	**5.633**	**-37.475**	**0**	**462**	**21.977**
Gesamt	**104.657**	**0**	**52.743**	**-37.475**	**0**	**-1.002**	**118.390**

	31. März 2023	Umgliederung	Aufnahme	Rückzahlung	Sonstige Veränderungen	Währungsumrechnungsdifferenzen und Zinsabgrenzungen	31. März 2024
Schuldscheindarlehen	8.491	0	0	0	0	3	8.494
Kredite für Akquisitionen	0	3.159	0	0	0	0	3.159
Kredite zur Projektfinanzierung	0	23.978	0	0	0	72	24.050
Betriebsmittelkredite	44.981	11.185	880	0	-1.010	168	56.203
Darlehen von verbundenen Unternehmen	5.000	0	0	0	-5.000	0	0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	**58.472**	**38.321**	**880**	**0**	**-6.010**	**242**	**91.906**
Schuldscheindarlehen	22.766	0	0	-22.766	0	0	0
Kredite für Akquisitionen	5.354	-3.159	0	-2.195	0	0	0
Kredite zur Projektfinanzierung	44.052	-23.978	8.642	-24.350	0	252	4.618
Betriebsmittelkredite	47.502	-12.067	17.388	-50.487	-44	-398	1.894
Sonstige kurzfristige Kredite	11.495	882	1.399	-5.912	-1.931	305	6.238
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	**131.170**	**-38.321**	**27.429**	**-105.710**	**-1.975**	**159**	**12.751**
Gesamt	**189.642**	**-0**	**28.309**	**-105.710**	**-7.985**	**402**	**104.657**

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.

Die nachfolgende Tabelle enthält Informationen zur Fristigkeit sowie zum Zinssatz der verbleibenden Tranche des im Juni 2016 begebenen Schuldscheindarlehens:

Tranche	Zinssatz	Zinsfestsetzung und Zinszahlung	Rückzahlung
EUR 8,5 Mio.	2,26 %	jährlich	16. Juni 2026

Die Bruttocashflows (inklusive Zinsen) der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten stellen sich zum Stichtag wie folgt dar:

2024/25	Schuld-schein-darlehen	Kredite für Akquisitionen	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**

2023/24	Schuld-schein-darlehen	Kredite für Akquisitionen	Kredite zur Projektfi-nanzierung	Betriebs-mittel-kredite	Sonstige Kredite	Gesamt
Im 1. Halbjahr des nächsten Geschäftsjahres	117	85	4.752	3.898	3.768	12.619
Im 2. Halbjahr des nächsten Geschäftsjahres	117	85	2.027	2.233	309	4.770
Gesamt bis zu 1 Jahr	**234**	**170**	**6.778**	**6.131**	**4.077**	**17.390**
Zwischen 1 und 2 Jahren	8.552	3.201	24.517	56.911	1.399	94.582
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	**8.787**	**3.371**	**31.296**	**63.042**	**5.476**	**111.971**

Die Verzinsung der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

	2023/24	2024/25
Fix verzinst	51.363	14.559
Variabel verzinst	53.294	103.832
Gesamte Finanzverbindlichkeiten	**104.657**	**118.390**
Durchschnittliche Zinssätze:		
Schuldscheindarlehen	2,26–6,632 %	2,26 %
Kredite für Akquisitionen	5,37 %	6,09 %
Kredite für Projektfinanzierung	6,60–7,20 %	13,50 %
Betriebsmittelkredite[1)]	5,30–14,00 %	5,38-12,94 %
Sonstige Kredite[1)]	5,20–10,50 %	1,25-5,50 %

[1)] Die höheren Zinssätze betreffen auch Finanzverbindlichkeiten in Ländern außerhalb Europas, meist mit hoher Inflation.

Am 21. März 2025 hat sich die Kapsch TrafficCom AG mit ihren Hausbanken auf eine neue langfristige Finanzierung geeinigt, die bis zum 29. März 2030 läuft. Die wesentlichen Ziele der auslaufenden Restrukturierungsvereinbarung wurden erreicht. Die während der Restrukturierung erfolgreich eingeleiteten Maßnahmen zur Prozessverbesserung, Optimierung der Beschaffung, vertriebsseitigen Optimierungen, Verbesserungen in der Projektabwicklung, Fokussierung auf und Verbesserung des Nettoumlaufvermögens sowie selektive Personalmaßnahmen sollen weiterhin fortgesetzt werden.

Die syndizierte Neufinanzierung wurde im Umfang von EUR 104,6 Mio. abgeschlossen. Im Zuge der neuen Finanzierung wurden bestehende Finanzierungen mit den Banken abgedeckt und der Gesamtkreditbetrag um EUR 21,1 Mio. erhöht. Zudem wurde im Zuge der neuen Finanzierung die bestehende Finanzierung der KTC USA Inc. in Höhe von USD 26 Mio. zurückgeführt und als Teil der neuen Finanzierung in EUR von der Kapsch TrafficCom AG übernommen. EUR 35 Mio. der Finanzierung wurden in Form eines revolvierenden Kredits abgeschlossen, der es der Kapsch TrafficCom AG ermöglicht, den Kreditrahmen abhängig von der Liquiditätssituation zu tilgen und wieder in Anspruch zu nehmen. Zum Bilanzstichtag wurde der Gesamtbetrag in Höhe von EUR 35 Mio. in Anspruch genommen. Diese Flexibilität wird die aktuelle Finanzierungsstruktur verbessern und optimieren.

Rund die Hälfte des Gesamtvolumens sind endfällig am 29. März 2030, die andere Hälfte ist durch halbjährliche Tilgungen beginnend mit 30. September 2025 an die Banken zurückzuführen. Die Kapsch TrafficCom AG verpflichtet sich, im Geschäftsjahr 2025/26 EUR 12,3 Mio. zu tilgen. Dieser Betrag kann sich aufgrund von außerordentlichen Sondereffekten durch eine vereinbarte Pflichtsondertilgung aufgrund von außerordentlichen Mittelzuflüssen auf bis zu EUR 15,0 Mio. erhöhen.

Die Finanzierung wurde zu marktüblichen Konditionen abgeschlossen und enthält neben einer Margin Grid Option auch übliche Covenants (Nettoverschuldung/EBITDA bzw. Eigenkapitalquote). Ein Teil des Zinsrisikos wurde mittels Zinsswaps abgesichert (siehe Erläuterung 33.2. Zinsrisiko). Die Einhaltung der Covenants wird regelmäßig an den Facility Agent berichtet. Neben den Covenants sind auch marktübliche Berichtspflichten Teil des neuen syndizierten Kredits.

Auch die österreichische Kontrollbank (OeKB) ist weiterhin ein wichtiger Partner dieser Finanzierungslösung und besichert einen Teil der neuen Finanzierung durch Wechselbürgschaftszusagen.

Im Zuge der Refinanzierung wurde seitens der Banken die Verpfändung der von der Hauptaktionärin KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH gehaltenen Aktien aufgehoben.

Die neue langfristige Finanzierung der Kapsch TrafficCom AG bis 2030 hat mehrere positive Auswirkungen auf das Unternehmen und bietet eine solide finanzielle Stabilität und Planungssicherheit. Der revolvierende Kreditrahmen von EUR 35 Mio. ermöglicht Flexibilität bei wirtschaftlichen Schwankungen. Durch die Ablösung bestehender Finanzierungen und die Erhöhung des Gesamtkreditbetrags um EUR 21,1 Mio. wird die Finanzierungsstruktur optimiert. Die während der Restrukturierung eingeleiteten Maßnahmen zur Prozessverbesserung und Optimierung der Beschaffung können weitergeführt werden, was langfristig zu Effizienzsteigerungen und Kosteneinsparungen führen dürfte. Die Einhaltung der vereinbarten Covenants und die regelmäßige Berichterstattung sorgen für kontinuierliche Überwachung und Transparenz. Die Tilgungsverpflichtung von EUR 12,3 Mio. im Geschäftsjahr 2025/26 zeigt das Engagement des Unternehmens, seine Schulden zu reduzieren und eine gesunde finanzielle Basis zu erhalten. Insgesamt stärkt die neue Finanzierung die finanzielle Position der Kapsch TrafficCom AG, bewahrt Flexibilität und unterstützt die Fortsetzung der Verbesserungsmaßnahmen.

25 Leasingverbindlichkeiten.

	31. März 2024	31. März 2025
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	26.932	24.580
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	9.158	7.674
	36.090	**32.254**

Die Bewegungen der Nutzungsrechte und Klassifizierungen sind in Erläuterung 12 zu Sachanlagen enthalten. Der Konzern tritt nur in unwesentlichem Umfang 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 2025 betrugen TEUR 615 (31. März 2024: TEUR 225) und die kurzfristigen Forderungen aus Leasingverträgen TEUR 85 (31. März 2023: TEUR 474).

Die Bewegungen stellen sich wie folgt dar:

	2023/24	2024/25
Stand am 1. April des Vorjahres	**43.794**	**36.090**
Abgang aus dem Verkauf von Unternehmen	0	-1.254
Neue Leasingverhältnisse (nicht zahlungswirksame Zugänge)	5.905	9.028
Abgang aus der Beendigung von Leasingverhältnissen	-290	-1.015
Tilgungsanteil (als Teil des Cashflows aus Finanzierungstätigkeit)	-11.791	-9.973
Zinszahlungen (als Teil des Cashflows aus Finanzierungstätigkeit)	-1.831	-1.814
Zinsaufwendungen	1.477	1.420
Währungsumrechnungsdifferenzen	-883	-21
Umgliederung zu „als zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten“	-288	-209
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	**36.090**	**32.254**
davon langfristige Leasingverbindlichkeiten	26.932	24.580

Die Cashflows der Leasingverbindlichkeiten stellen sich wie folgt dar:

	31. März 2024	31. März 2025
Im 1. Halbjahr des nächsten Geschäftsjahres	5.158	4.010
Im 2. Halbjahr des nächsten Geschäftsjahres	4.000	3.665
Gesamt bis zu 1 Jahr	**9.158**	**7.674**
Zwischen 1 und 2 Jahren	6.709	6.181
Zwischen 2 und 3 Jahren	5.003	5.093
Zwischen 3 und 4 Jahren	4.183	4.545
Zwischen 4 und 5 Jahren	3.407	3.145
Über 5 Jahre	7.630	5.616
Gesamt	**36.090**	**32.254**

Der gewichtete durchschnittliche Grenzkapitalzinssatz für die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten zum 31. März 2025 betrug 4,19 % (31. März 2024: 4,03 %). Bei einem um 0,5 Basispunkte höheren Zinssatz wären die Leasingverbindlichkeiten um TEUR 395 niedriger gewesen (31. März 2024: TEUR -485); bei einem um 0,5 Basispunkte niedrigeren Zinssatz wäre der Effekt auf die Leasingverbindlichkeiten TEUR +404 (31. März 2024: TEUR +444).

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:

	2023/24			2024/25		
	Mieten und Gebäude-aufwand	**IT-Aufwand**	**Kfz-Aufwand**	**Mieten und Gebäude-aufwand**	**IT-Aufwand**	**Kfz-Aufwand**
Aufwand geringwertiger Vermögenswerte	310	4.457	337	758	4.118	1.189
Aufwand kurzfristiger Leasingverträge	901	364	976	257	190	247
Variable Leasingzahlungen und Service-leistungen	3.444	7.767	3.042	1.563	9.240	2.594
Gesamt	**4.656**	**12.588**	**4.356**	**2.578**	**13.547**	**4.030**

26 Langfristige Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer.

	31. März 2024	**31. März 2025**
Anwartschaften auf Abfertigung	8.119	8.425
Ansprüche auf Altersvorsorge	11.224	11.177
Ansprüche auf Jubiläumsgelder	1.819	1.651
Gesamt	**21.162**	**21.253**

Parameter.
Für die Bewertung der Anwartschaften auf Abfertigung wurde in Österreich ein Zinssatz von 3,00–3,10 % (2023/24: 3,50 %), in Mexiko von 10,41 % (2023/24: 9,48 %) herangezogen sowie für die Bezugssteigerungen ein Prozentsatz von 3,00–6,00 % (2023/24: 3,00–5,50 %). Für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen für den Euroraum wurde ein Zinssatz von 3,10 % (2023/24: 3,50 %) angesetzt, für Kanada ein Zinssatz von 4,80 % (2023/24: 4,90 %) sowie für die Pensionserhöhungen ein Prozentsatz von 2,50–3,50 % (2023/24: 2,50–3,50 %). Für die Bewertung der Ansprüche auf Jubiläumsgelder wurde ein Zinssatz von 3,10–3,15 % (2023/24: 3,50–3,55 %) und 10,41 % in Mexiko (2023/24: 9,48 %) sowie für Gehaltssteigerungen ein Wert von 3,00–6,00 % (2023/24: 3,00–5,50 %) berücksichtigt. Weiters wurden der Berechnung das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen die Sterbetafeln AVÖ 2018-P ANG (2023/24: 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:

	2023/24	**2024/25**
Stand am 31. März des Vorjahres	**8.143**	**8.119**
Umbewertungen (versicherungsmathematische Gewinne / Verluste)	497	460
Laufender Dienstzeitaufwand	629	512
Zinsaufwand	265	238
Zahlungen	-1.624	-802
IC-Transfer	165	0
Währungsumrechnungsdifferenzen	43	-103
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	**8.119**	**8.425**
Gesamtaufwand, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 6)	629	512
Gesamtaufwand, im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 9)	265	238

Die Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses gliedern sich wie folgt auf:

	2023/24	2024/25
Umbewertungen aufgrund der Änderung demografischer Annahmen	26	0
Umbewertungen aufgrund der Änderung finanzieller Annahmen	205	211
Umbewertungen aufgrund sonstiger Änderungen (experience adjustments)	267	249
Gesamt	**497**	**460**

Die erwartete Dotierung für Anwartschaften auf Abfertigung für das Geschäftsjahr 2025/26 beträgt TEUR 327, die gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Duration) 6,4 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	-239	226
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 PP	31	-29
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 0,5 PP	-2	2
Auswirkung von Veränderung der Bezugssteigerungen			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 0,5 PP	209	-218
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 PP	6	-7
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 0,5 PP	2	-2
Auswirkung von Veränderung der Fluktuation			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 5 %	0	0
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:

	2023/24	2024/25
Stand am 31. März des Vorjahres	**10.907**	**11.224**
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	848	687
Laufender Dienstzeitaufwand	17	15
Zinsaufwand	445	416
Zahlungen	-1.003	-1.052
Währungsumrechnungsdifferenzen	9	-112
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	**11.224**	**11.177**
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 6)	17	15
Gesamt, im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 9)	445	416

Die Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses gliedern sich wie folgt auf:

	2023/24	2024/25
Umbewertungen aufgrund der Änderung demografischer Annahmen	0	0
Umbewertungen aufgrund der Änderung finanzieller Annahmen	288	295
Umbewertungen aufgrund sonstiger Änderungen	560	392
Gesamt	**848**	**687**

Die erwartete Dotierung für Ansprüche auf Altersvorsorge für das Geschäftsjahr 2025/26 beträgt TEUR 285, die gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Duration) beträgt 9,1 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	-313	296
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 PP	38	-35
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:

	2023/24	2024/25
Stand am 31. März des Vorjahres	**1.551**	**1.819**
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	82	107
Laufender Dienstzeitaufwand	296	106
Zinsaufwand	51	46
Zahlungen	-254	-362
IC-Transfer	67	0
Währungsumrechnungsdifferenzen	27	-66
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	**1.819**	**1.651**
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 6)	378	214
Gesamt, im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 9)	51	46

Die erwartete Dotierung für Ansprüche auf Jubiläumsgelder für das Geschäftsjahr 2025/26 beträgt TEUR 146, die gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Duration) beträgt 7,6 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	-52	49
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	40	-43
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 %	-25	24
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 5 %	-1	1
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 5 %	-2	2

Analyse der erwarteten Fälligkeit der undiskontierten Ansprüche.

	2025/26	2026/27	2027/28	2028/29	2029/30	Über 5 Jahre	Gesamt
Anwartschaften auf Abfertigung	950	938	713	443	638	6.371	10.053
Ansprüche auf Altersvorsorge	1.089	1.057	1.036	1.012	985	9.627	14.805
Ansprüche auf Jubiläumsgelder	154	169	174	94	111	2.589	3.292

27 Rückstellungen.

	31. März 2024	31. März 2025
Langfristige Rückstellungen	1.810	1.565
Kurzfristige Rückstellungen	22.447	20.388
Gesamt	**24.257**	**21.953**

Die Rückstellungen entwickelten sich wie folgt:

	31. März 2024	Zugang aus Aufzinsung	Zuführung	Verwendung	Auflösung	Umgliederung zu „als zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten“	Umgliederung	Währungsumrechnungsdifferenzen	31. März 2025
Garantien und Produkthaftungen	323	0	0	0	0	0	-113	0	209
Drohverlustrückstellung	0	0	105	0	0	0	0	0	105
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	25	0		0	0	0	-25	0	0
Sonstige langfristige Rückstellungen	1.462	124	341	-52	-498	0	-8	-119	1.250
Langfristige Rückstellungen	**1.810**	**124**	**446**	**-52**	**-498**	**0**	**-146**	**-119**	**1.565**
Garantien und Produkthaftungen	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 (ausgenommen Drohverluste)	1.541	0	108	-25	-588	0	1.108	-85	2.059
Rechts- und Prozesskosten, Vertragsrisiken	1.145	0	964	-1.045	-1	0	0	0	1.062
Restrukturierungsrückstellung	2	0	0	-2	0	0	0	0	0
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	1.131	0	1.635	-246	-560	-73	-1.075	-102	710
Kurzfristige Rückstellungen	**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**

	31. März 2023	Zugang aus Aufzinsung	Zuführung	Verwendung	Auflösung	Umgliederung zu „als zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten“	Umgliederung	Währungsumrechnungsdifferenzen	31. März 2024
Garantien und Produkthaftungen	271	0	0	0	0	0	51	0	323
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	50	0	0	0	0	0	-25	0	25
Restrukturierungsrückstellung	6	0	0	0	0	0	-6	0	-0
Sonstige langfristige Rückstellungen	1.127	157	824	-450	-147	0	-15	-32	1.462
Langfristige Rückstellungen	**1.454**	**157**	**824**	**-450**	**-147**	**0**	**5**	**-32**	**1.810**
Garantien und Produkthaftungen	1.517	0	0	0	-164	0	-51	1	1.303
Drohverlustrückstellung	12.586	0	7.622	-191	-2.739	0	0	48	17.326
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	897	0	1.189	-425	-97	0	25	-47	1.541
Rechts- und Prozesskosten, Vertragsrisiken	615	0	1.142	-225	-379	0	0	-8	1.145
Restrukturierungsrückstellung	204	0	0	-208	0	0	6	0	2
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	3.063	0	3.938	-2.036	-2.911	-276	15	-662	1.131
Kurzfristige Rückstellungen	**18.880**	**0**	**13.891**	**-3.085**	**-6.290**	**-276**	**-5**	**-667**	**22.447**
Summe	**20.334**	**157**	**14.715**	**-3.536**	**-6.438**	**-276**	**-0**	**-699**	**24.257**

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 32 im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025/26 verbraucht wird, TEUR 1.118 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 209 in den darauffolgenden Geschäftsjahren.

Für Drohverluste ist im Geschäftsjahr 2024/25 eine kurzfristige Rückstellung in Höhe von TEUR 15.408 berücksichtigt. Ein wesentlicher Teil betrifft diverse Errichtungsprojekte einer amerikanischen Tochtergesellschaft, die nicht gewinnbringend abgeschlossen werden können. Die Zuführungen zu kurzfristigen Drohverlustrückstellungen resultieren im Geschäftsjahr 2024/25 ebenso im Wesentlichen aus den USA. Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025/26 wird ein Verbrauch in Höhe von TEUR 1.315, im zweiten Halbjahr ein Verbrauch in Höhe von TEUR 14.093 und der restliche Teil in Höhe von TEUR 105 in den darauffolgenden Geschäftsjahren 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 1.059 im ersten Halbjahr und in Höhe von TEUR 1.000 im zweiten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025/26 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 531 im ersten Halbjahr und in Höhe von TEUR 532 im zweiten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025/26 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 498 im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025/26 verbraucht wird, TEUR 211 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 1.250 in den darauffolgenden Geschäftsjahren.

Im laufenden Geschäftsjahr wird die Umgliederung der sonstigen kurzfristigen Rückstellungen in die „zur Veräußerung gehaltenen Verbindlichkeiten" in einer separaten Spalte ausgewiesen (siehe dazu Erläuterung 35.1). Im Vorjahr hingegen war der Betrag der Umgliederung in die „zur Veräußerung gehaltenen Verbindlichkeiten" in der Spalte „Umgliederung" enthalten. Die Tabelle für das Vorjahr wurde daher entsprechend angepasst.

28 Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen.

	31. März 2024	31. März 2025
Sonstige Personalverbindlichkeiten	25.499	24.521
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber dem Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	9.007	12.206
Sonstige erhaltene Anzahlungen	10.019	5.745
Rückerstattungsverbindlichkeiten	114	114
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	7.354	4.211
Gesamt	**51.992**	**46.797**

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 2025 wurde ein Teil der sonstigen Verbindlichkeiten und Abgrenzungen in Höhe von 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 2024	31. März 2025
Nordamerika (Mautprojekte)	26.752	38.671
Australien (Mautprojekte)	14.271	8.378
Gesamt	**41.023**	**47.049**

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 176.508 (2023/24: TEUR 197.322) nicht in der Bilanz oder den Eventualschulden enthalten.

Vermögenswerte von Kapsch TrafficCom AB, Schweden, in Höhe von TEUR 11.061 (31. März 2024: TEUR 10.412) 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.

Im März 2022 erreichte Kapsch TrafficCom ein Zwischenschiedsspruch, der einen Entschädigungsanspruch von autoTicket gegen die Bundesrepublik Deutschland dem Grunde nach bejaht. In Folge erging im Juli 2023 ein Schiedsspruch mit vereinbartem Wortlaut, der die Bundesrepublik Deutschland zur Zahlung von TEUR 243.000 verpflichtete. Dieser Schiedsspruch führte im Geschäftsjahr 2023/24 zu einem einmaligen EBIT-Effekt in Höhe von EUR 79,5 Mio. sowie zu einem Mittelzufluss in Höhe von EUR 109,2 Mio.

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 werden durch die Auftragnehmerparteien (Kapsch TrafficCom AG und MTS) ebenfalls Ansprüche gegen die Bundesrepublik Deutschland geltend gemacht.

30 Anteile Tochterunternehmen.

Konsolidierungskreis.

Zum 31. März 2025 waren 56 Gesellschaften (inklusive Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG, Wien) in den Konsolidierungskreis einbezogen (31. März 2024: 59 Gesellschaften). Der Konsolidierungskreis entwickelte sich wie folgt:

	2023/24	2024/25
Anzahl Gesellschaften zu Beginn des Geschäftsjahres	59	59
Erstkonsolidierungen	3	2
Entkonsolidierungen	-3	-5
Anzahl Gesellschaften im Konsolidierungskreis	**59**	**56**

Die regionale Verteilung der Gesellschaften stellt sich wie folgt dar:

	2023/24	2024/25
Österreich	6	5
EMEA (exklusive Österreich)	29	26
Americas	21	22
APAC	3	3
Gesamt	**59**	**56**

Folgende vollkonsolidierten Tochtergesellschaften sind in den Konzernabschluss einbezogen:

	31. März 2024		31. März 2025	
Gesellschaft, Hauptniederlassung der Gesellschaft	**Konzern-anteil**	**Nicht beherr-schende Anteile**	**Konzern-anteil**	**Nicht beherr-schende Anteile**
ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien, Österreich[1)]	100,0 %	–	100,0 %	–
Consorcio ITS Parques del Rio (Konsortium), Bogotá, Kolumbien	60,0 %	40,0 %	60,0 %	40,0 %
Consorcio Medellin al Mar (Konsortium), Bogotá, Kolumbien	51,0 %	49,0 %	51,0 %	49,0 %
Consorcio Peaje AGR (Konsortium), Quito, Ecuador	51,0 %	49,0 %	51,0 %	49,0 %
Consorcio Túneles Al Nus (Konsortium), Bogotá, Kolumbien	51,0 %	49,0 %	51,0 %	49,0 %
Electronic Toll Collection (PTY) Ltd., Centurion, Südafrika	100,0 %	–	100,0 %	–
Intelligent Mobility Solutions Limited, Lusaka, Sambia[1)]	51,0 %	49,0 %	51,0 %	49,0 %
Kapsch Components GmbH & Co KG, Wien, Österreich	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch Components GmbH, Wien, Österreich	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch Road Services Sp. z o.o., Warschau, Polen	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland, Rosenheim, Deutschland	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, Österreich	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Weißrussland[1)8)]	100,0 %	–	49,8 %	50,2 %
Kapsch Telematic Services Sp. z o.o., Warschau, Polen	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch Telematic Services spol. s.r.o., Prag, Tschechien	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch Traffic Solutions (Konsortium), Sofia, Bulgarien	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE (Konsortium), Buenos Aires, Argentinien[3)]	50,0 %	50,0 %	50,0 %	50,0 %
Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Arce Sistemas S.A.U., Bilbao, Spanien	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Australia Pty Ltd, Melbourne, Australien	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Niederlande	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Canada Inc., Mississauga, Kanada	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Chile S.A., Santiago de Chile, Chile	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Dominican Republic S.R.L., Santo Domingo, Dominikanische Republik	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom France SAS, Paris, Frankreich	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Guatemala S.A., Guatemala-Stadt, Republik Guatemala[6)]	–		100,0 %	
Kapsch TrafficCom Holding Corp., Duluth, USA	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Holding II US Corp., Duluth, USA	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Inc., Duluth, USA	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Ireland Limited, Dublin, Irland	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Vilnius, Litauen[2)]	51,0 %	49,0 %	–	–
Kapsch TrafficCom Ltd., Middlesex, Großbritannien	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom México, S.A.P.I. de C.V., Mexico City, Mexiko	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom New Zealand Ltd., Auckland, Neuseeland	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Norway AS, Oslo, Norwegen[2)]	100,0 %	–	–	–
Kapsch TrafficCom Peru S.A.C., Lima, Peru	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom PTE. LTD., The Heeren, Singapur	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Riyadh Limited, Riad, Saudi-Arabien[6)]	–	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Russia OOO, Moskau, Russland[1)]	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom S.A.S., Bogotá, Kolumbien	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Saudi Arabia Co. Ltd., Dschidda, Saudi-Arabien	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Services Ukraine LLC, Kiew, Ukraine	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Services USA, Inc., Duluth, USA	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., Sunninghill, Südafrika	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom South Africa Holding (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,0 %	–	100,0 %	–

Gesellschaft, Hauptniederlassung der Gesellschaft	31. März 2024		31. März 2025	
	Konzern-anteil	Nicht beherr-schende Anteile	Konzern-anteil	Nicht beherr-schende Anteile
Kapsch TrafficCom Transportation Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Transportation Brasil Ltda., São Paulo, Brasilien	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Transportation Colombia S.A.S., Bogotá, Kolumbien	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Transportation S.A.U., Madrid, Spanien	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom USA, Inc., Duluth, USA	100,0 %	–	100,0 %	–
Kapsch TrafficCom Zagreb d.o.o, Zagreb, Kroatien	100,0 %	–	100,0 %	–
KTC-ZA HOLDING (Pty) Ltd, Kapstadt, Südafrika	100,0 %	–	100,0 %	–
KTS Beteiligungs GmbH, Wien, Österreich	100,0 %	–	100,0 %	–
MobiServe (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika[5]	100,0 %	–	100,0 %	–
MTS Maut & Telematik Services GmbH, Rosenheim, Deutschland	100,0 %	–	100,0 %	–
Streetline Inc., Foster City, USA[2]	97,0 %	3,0 %	–	–
TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika[1]	100,0 %	–	100,0 %	–
tolltickets GmbH, Rosenheim, Deutschland	100,0 %	–	100,0 %	–
Traffic AI Services sp. z o.o., Lublin, Polen[7]	80,0 %	20,0 %	80,0 %	20,0 %
Transport Telematic Systems - LLC, Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate[4]	49,0 %	51,0 %	49,0 %	51,0 %
Trust South Africa, Kapstadt, Südafrika[5]	100,0 %	–	100,0 %	–

1) Entkonsolidierung im Geschäftsjahr 2024/25
2) Entkonsolidierung im Geschäftsjahr 2023/24
3) Konsolidierung aufgrund Stimmrechtsvereinbarungen
4) Verfügungsmacht über die maßgeblichen Tätigkeiten des Unternehmens aufgrund substanzieller Rechte
5) IFRS 10 Beherrschung des Trust South Africa und daher Vollkonsolidierung mit 100 %
6) Gründung im Geschäftsjahr 2024/25
7) Erwerb von untergeordneter Bedeutung im Geschäftsjahr 2024/25
8) Wird ab Jänner 2025 als at Equity Gesellschaft dargestellt

Im Juli 2024 wurde Kapsch TrafficCom Guatemala S.A., Guatemala-Stadt, Republik Guatemala, gemeinsam durch Beteiligungen der Kapsch TrafficCom AG, Wien (99,0 % Beteiligung) und der Kapsch TrafficCom Chile S.A, Santiago de Chile (1,0 % Beteiligung) gegründet.

Parat Ltd., Abu Dhabi, wurde im September 2024 durch die Kapsch TrafficCom AG gegründet.

Kapsch TrafficCom Riyadh Limited, Riad, Saudi Arabien, wurde im März 2025 durch die Kapsch TrafficCom AG gegründet.

Im April 2024 wurden die Anteile der TMT Services and Supplies (PTY) Ltd, Kapstadt, Südafrika verkauft und im ersten Quartal 2024 die Intelligent Mobility Solutions Limited, Lusaka, Sambia (Konzernanteil: 51 %) entkonsolidiert.

Im August 2024 erfolgte die Liquidation der Kapsch TrafficCom Russia LLC., Moskau, Russland.

Per September 2024 wurde die Artibrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien, Österreich, liquidiert.

Kapsch TrafficCom veräußerte 75,5 % seiner Anteile in Parat Ltd. Abu Dhabi, die Anteilsübertragung wurde Anfang Jänner 2025 eingetragen. Durch die Veräußerung der Anteile an Parat Ltd. verlor Kapsch TrafficCom die Kontrolle über die Tochtergesellschaft Kapsch Telematic Serives IOOO, Minsk, Weißrussland.

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 TrafficCom Russia OOO, Moskau, Russland (31. Dezember)
- Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien (31. Dezember)
- Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Weißrussland (31. Dezember)
- KTS Beteiligungs GmbH, Wien (31. Dezember)

- Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Vilnius, Litauen (31. Dezember); veräußert 10. Juli 2023
- Kapsch TrafficCom México, S.A.P.I. de C.V., Mexiko (31. Dezember)
- Traffic AI Services sp. z o.o., Lublin, Polen (31. Dezember)

Entkonsolidierungen.

Folgende Gesellschaften wurden mit Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres 2024/25 nicht mehr vollkonsolidiert und daher entkonsolidiert:

TMT Services and Supplies Proprietary Limited, Südafrika.

Der Konzern hat im April 2024 seine Anteile an der TMT Services and Supplies Proprietary Limited, Südafrika, einem Anbieter von Lösungen zur Strafverfolgung im Bereich der Straßenverkehrssicherheit (Road Safety Law Enforcement) und zum automatischen Fahrgeldeinzug (Automatic Fare Collection) für öffentliche Verkehrsmittel veräußert und folglich entkonsolidiert. Die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der TMT Services and Supplies Proprietary Limited wurden zum 31. März 2024 im Konzernabschluss als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Verbindlichkeiten ausgewiesen (siehe Erläuterung 22). Das Nettovermögen der TMT Services and Supplies Proprietary Limited zum Entkonsolidierungszeitpunkt stellte sich wie folgt dar:

	April 2024
Sachanlagen	1.630
Immaterielle Vermögenswerte	3
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen	298
Latente Steueransprüche	960
Langfristige Vermögenswerte	**2.891**
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	4.917
Kurzfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	356
Kurzfristige Steuerforderungen	75
Liquide Mittel	2.796
Kurzfristige Vermögenswerte	**8.144**
SUMME AKTIVA	**11.035**
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	143
Langfristige Verbindlichkeiten	**143**
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	1.975
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	152
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.233
Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen	2
Kurzfristige Rückstellungen	282
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	413
Kurzfristige Verbindlichkeiten	**4.056**
SUMME VERBINDLICHKEITEN	**4.199**
NETTOVERMÖGEN	**6.835**
Verkaufspreis	2.775
Buchwert des veräußerten Nettovermögens	-6.835
Umgliederung der Währungsumrechnungsrücklage	-3.485
Veräußerungsverlust	**-7.545**

Der gesamte Ergebniseffekt aus dem Verkauf wurde im Entkonsolidierungszeitpunkt im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasst. Im Entkonsolidierungsergebnis war zudem die ergebniswirksame Auflösung der Währungsumrechnungsrücklage für das Tochterunternehmen in Höhe von TEUR -3.485 enthalten. Daher wurde ein Entkonsolidierungsverlust in Höhe von TEUR 7.545 ausgewiesen.

Die Zahlungsströme aus der Veräußerung sind in der Geldflussrechnung in der Position „Zahlungen aus dem Verkauf von Anteilen und der Liquidation von Tochterunternehmen“ im Cashflow aus Investitionstätigkeit ausgewiesen. Der zahlungswirksame Effekt aus der Entkonsolidierung der TMT Services and Supplies Proprietary Limited beträgt TEUR -440. Darin enthalten sind die bis zum 31. März 2025 bezahlten Erlöse in Höhe von TEUR 2.355 abzgl. dem abgegangenen Cashbestand der TMT Services and Supplies Proprietary Limited in Höhe von TEUR -2.796.

Intelligent Mobility Solutions Limited, Sambia.

Aufgrund des Verlusts der faktischen Kontrolle wurde die Gesellschaft im ersten Quartal 2024 entkonsolidiert. Der weiterhin formalrechtlich bestehende Anteil an der Gesellschaft wurde mit dem Fair Value bewertet und – mangels erwarteter künftiger Rückflüsse – mit Null angesetzt.

Das Ergebnis aus der Entkonsolidierung beträgt TEUR 1.772, welches unter den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst wurde.

Die Entkonsolidierung stellt sich wie folgt dar:

	1. Quartal 2024
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**
Fair Value Bewertung Anteil (annahmegemäß "Null")	0
Buchwert des Nettovermögens	13.178
Umgliederung Währungsumrechnungsrücklage 51 % in PL	3.914
Ausbuchung des bisherigen Minderheitenanteils	-6.835
Ergebniswirksame Rückdrehung Konzernbuchungen	-8.485
Gewinn aus dem Abgang der Gesellschaft	**1.772**

Kapsch TrafficCom Russia OOO, Russland.

Kapsch TrafficCom Russia OOO, Russland, wurde im August 2024 liquidiert und entkonsolidiert. Aus dem Abgang der Gesellschaft resultiert eine ergebniswirksame Ausbuchung der Währungsumrechnungsrücklage in Höhe TEUR 1.090, welche gemeinsam mit dem Abgang des Nettovermögens in den sonstigen Aufwendungen erfasst wurde. Die Vermögenswerte der Kapsch TrafficCom Russia OOO stellen sich zum Entkonsolidierungszeitpunkt wie folgt dar:

	August 2024
Sachanlagen	1
Langfristige Vermögenswerte	**1**
Liquide Mittel	2
Kurzfristige Vermögenswerte	**2**
SUMME AKTIVA	**3**
Langfristige Verbindlichkeiten	**0**
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	2
Kurzfristige Verbindlichkeiten	**2**
SUMME VERBINDLICHKEITEN	**2**
NETTOVERMÖGEN	**1**
Liquidation	0
Buchwert des veräußerten Nettovermögens	-1
Umgliederung der Währungsumrechnungsrücklage	-1.090
Verlust aus dem Abgang der Gesellschaft	**-1.091**

ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien.

Aus der Liquidierung der ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien, im September 2024 ging untenstehendes Nettovermögen aus dem Konzern ab. Dabei ergab sich ein Verlust aus der Entkonsolidierung in Höhe von TEUR -9, welcher unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst wurde.

	September 2024
Langfristige Vermögenswerte	**0**
Liquide Mittel	9
Kurzfristige Vermögenswerte	**9**
SUMME AKTIVA	**9**
Langfristige Verbindlichkeiten	**0**
Kurzfristige Verbindlichkeiten	**0**
SUMME VERBINDLICHKEITEN	**0**
NETTOVERMÖGEN	**9**
Liquidation	0
Buchwert des veräußerten Nettovermögens	-9
Verlust aus dem Abgang der Gesellschaft	**-9**

Parat Ltd, Abu Dhabi.

Parat Ltd., Abu Dhabi, wurde im September 2024 durch Kapsch TrafficCom gegründet. Das Gründungskapital belief sich auf USD 50.000.

Parat Ltd. erwarb 66,55 % der Anteile und damit die Mehrheit an Kapsch Telematic Services IOOO, Weißrussland. Die verbleibenden Anteile an Kapsch Telematic Services IOOO in Höhe von 33,45 % hält weiterhin Kapsch TrafficCom.

In weiterer Folge veräußerte Kapsch TrafficCom 75,5 % seiner Anteile in Parat Ltd. Die Anteilsübertragung wurde im Jänner 2025 im lokalen Register eingetragen. Die Effekte aus der Entkonsolidierung der Parat Ltd. werden gemeinsam mit jenen der Kapsch Telematic Services IOOO im nächsten Punkt erläutert.
Nach der Veräußerung verbleiben 24,5 % der Anteile in Parat Ltd. weiter bei Kapsch TrafficCom. Parat Ltd. wird seit Jänner 2025 als assoziiertes Unternehmen at equity bilanziert. Diesbezüglich wird auf Erläuterung 14 verwiesen.

Kapsch Telematic Services IOOO, Weißrussland.

Durch den Verkauf von 75,5 % der Anteile an Parat Ltd., Abu Dhabi, verlor Kapsch TrafficCom die Kontrolle über die Kapsch Telematic Services IOOO, Weißrussland. Diese wurde Anfang Jänner 2025 entkonsolidiert.

Die im Konzern verbleibenden Anteile an Kapsch Telematic Services IOOO, werden ab Jänner 2025 at equity im Konzernabschluss der Kapsch TrafficCom bilanziert. Diesbezüglich wird auf Erläuterung 14 verwiesen.

Zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung wurde das Nettovermögen der Kapsch Telematic Services IOOO vollständig aus dem Konzernabschluss zu folgenden Werten ausgebucht.

	Jänner 2025
Sachanlagen	1.640
Immaterielle Vermögenswerte	109
Latente Steueransprüche	584
Langfristige Vermögenswerte	**2.334**
Vorräte	350
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte [1)]	3.734
Kurzfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	29
Liquide Mittel	1.006
Kurzfristige Vermögenswerte	**5.119**
SUMME AKTIVA	**7.452**
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	1.101
Latente Steuerschulden	10
Langfristige Verbindlichkeiten	**1.111**
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	146
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.288
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	843
Kurzfristige Verbindlichkeiten	**3.277**
SUMME VERBINDLICHKEITEN	**4.388**
NETTOVERMÖGEN	**3.064**

Der Abgang des Nettovermögens aus Kapsch Telematic Services IOOO belastete daher die Gesamtergebnisrechnung in Höhe von TEUR -3.064. Gegenläufig sind die Effekte aus der Bewertung der direkt und indirekt zurückbehaltenen Anteile an der Kapsch Telematic Services IOOO sowie jener der Parat Ltd. ergebniswirksam erfasst. Das gesamte Entkonsolidierungsergebnis ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten (siehe Erläuterung 3).

Der Kaufpreis für den Verkauf der Anteile der Parat Ltd. setzte sich aus einem gestundeten Basiskaufpreis in Höhe von TEUR 2.800 sowie zusätzlichen Kaufpreiselementen zusammen und ist zum 31. März 2025 mit TEUR 4.174 in den sonstigen kurzfristigen Forderungen ausgewiesen.

31 Nicht beherrschende Anteile.

Die nicht beherrschenden Anteile umfassen die Fremdanteile am Eigenkapital vollkonsolidierter Tochtergesellschaften.

Angaben zur Bilanz.
Die folgenden Tabellen zeigen Angaben zur Bilanz vollkonsolidierter Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen und deren Buchwerte:

	Werte vor konzerninternen Eliminierungen					
2024/25	**Langfristige Vermögenswerte**	**Kurzfristige Vermögenswerte**	**Langfristige Schulden**	**Kurzfristige Schulden**	**Nettovermögen**	**Buchwert nicht beherrschende Anteile**
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 Services, Polen	219	22	0	308	-68	-14
Buchwert zum 31. März 2025						**1.971**

	Werte vor konzerninternen Eliminierungen					
2023/24	**Langfristige Vermögenswerte**	**Kurzfristige Vermögenswerte**	**Langfristige Schulden**	**Kurzfristige Schulden**	**Nettovermögen**	**Buchwert nicht beherrschende Anteile**
Consorcio ITS Parques del Rio, Kolumbien	0	281	11	373	-102	-41
Consorcio Medellin al Mar, Kolumbien	0	1.262	0	2.494	-1.233	-604
Consorcio Peaje AGR, Ecuador	2	633	0	717	-81	-40
Consorcio Túneles Al Nus, Kolumbien	0	431	0	121	310	145
Intelligent Mobility Solutions Limited, Sambia	0	133	8.929	5.251	-14.047	-7.261
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE, Argentinien	224	2.940	147	821	2.197	1.098
Traffic AI Services, Polen	102	70	0	152	20	4
Buchwert zum 31. März 2024						**-6.698**

Angaben zur Gesamtergebnisrechnung.
Die folgenden Tabellen zeigen Angaben zur Gesamtergebnisrechnung vollkonsolidierter Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen (Beträge vor der konzerninternen Eliminierung):

	Werte vor konzerninternen Eliminierungen				Den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesene Ergebnisbeiträge		
2024/25	**Umsatz**	**Jahres-über-schuss/ -fehlbetrag**	**Sonstiges Ergebnis**	**Gesamt-ergebnis**	**Perioden-ergebnis**	**Sonstiges Ergebnis**	**Gesamt-ergebnis**
Consorcio ITS Parques del Rio, Kolumbien	0	0	8	8	0	3	3
Consorcio Medellin al Mar, Kolumbien	455	-878	104	-774	-430	51	-379
Consorcio Peaje AGR, Ecuador	527	93	-1	92	46	-0	45
Consorcio 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 AI Services, Polen	91	-87	-1	-88	-17	-0	-18
Gesamt					**3.755**	**-1.921**	**1.834**

	Werte vor konzerninternen Eliminierungen				Den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesene Ergebnisbeiträge		
2023/24	**Umsatz**	**Jahres-über-schuss/ -fehlbetrag**	**Sonstiges Ergebnis**	**Gesamt-ergebnis**	**Perioden-ergebnis**	**Sonstiges Ergebnis**	**Gesamt-ergebnis**
Consorcio ITS Parques del Rio, Kolumbien	0	0	-18	-18	0	-7	-7
Consorcio Medellin al Mar, Kolumbien	690	-2.171	29	-2.141	-1.064	14	-1.049
Consorcio Peaje AGR, Ecuador	482	-183	0	-183	-90	0	-90
Consorcio Túneles Al Nus, Kolumbien	193	36	50	86	17	25	42
Intelligent Mobility Solutions Limited, Sambia	0	-1.961	2.235	273	-961	1.095	134
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE, Argentinien	5.965	2.399	-3.896	-1.497	1.200	-1.948	-748
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Litauen	0	-26	0	-26	-13	0	-13
Streetline Inc., USA	0	0	427	427	-13	13	0
Traffic AI Services, Polen	10	24	1	25	5	0	5
Gesamt					**-918**	**-808**	**-1.727**

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):

	Cashflow aus				
2024/25	**betrieblicher Tätigkeit**	**Investitions-tätigkeit**	**Finanzierungs-tätigkeit**	**Cash Netto-zu-/abnahme**	**Dividenden an nicht beherr-schende Anteile**
Consorcio Medellin al Mar, Kolumbien	-298	0	293	-5	0
Consorcio Peaje AGR, Ecuador	-51	50	0	0	0
Consorcio 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 AI Services, Polen	28	-102	44	-29	0
Gesamt					**0**

	Cashflow aus				
2023/24	**betrieblicher Tätigkeit**	**Investitions-tätigkeit**	**Finanzierungs-tätigkeit**	**Cash Netto-Zu-/Abnahme**	**Dividenden an nicht beherr-schende Anteile**
Consorcio Medellin al Mar, Kolumbien	-99	176	-351	-273	0
Consorcio Peaje AGR, Ecuador	-240	249	-9	0	0
Consorcio Túneles Al Nus, Kolumbien	-9	0	-0	-10	0
Intelligent Mobility Solutions Limited, Sambia	599	0	-599	0	0
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE, Argentinien	600	0	-74	526	0
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Litauen	-20	-8	0	-28	0
Streetline Inc., USA	0	-18	-0	-17	0
Traffic AI Services, Polen	78	-41	-0	-41	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:

	2023/24	2024/25
Muttergesellschaft		
Umsätze	65	70
Aufwendungen	-207	-104
Ertrag (+) / Aufwand (-) aus Steuerumlage	0	-36
Schwestergesellschaften		
Umsätze	314	262
Aufwendungen	-5.897	-3.178
Assoziierte Unternehmen		
Umsätze	204	0
Aufwendungen	120	0
Gemeinschaftsunternehmen		
Umsätze	53	1.836
Aufwendungen	0	0
Sonstige nahestehende Unternehmen und Personen		
Umsätze	0	0
Aufwendungen	-771	-93

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen:

	31. März 2024	31. März 2025
Muttergesellschaft		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	150	234
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	-4.418	-3.788
Forderungen (+) / Verbindlichkeiten (-) aus Steuerumlage	-26	0
Schwestergesellschaften		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	475	770
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	-2.786	-6.243
Assoziierte Unternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	0	51
Gemeinschaftsunternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	0	182
Sonstige nahestehende Unternehmen und Personen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	492	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten einschließlich Verpflichtungen aus Altersvorsorge	-9.224	-9.182

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. Der Verbrauch dieser Verlustvorträge wird unter den latenten Steueransprüchen/-schulden gezeigt.

Die Aufwendungen gegenüber der Muttergesellschaft sanken um TEUR 103, da Finanzverbindlichkeiten getilgt wurden, für die im Geschäftsjahr 2024/25 entsprechend keine Zinsaufwendungen mehr angefallen sind. Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger Verbindlichkeiten um TEUR 630 auf TEUR 3.788 resultiert aus der Rückzahlung von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH. Im Vorjahr bestand die Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten aus einer Abnahme der langfristigen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von TEUR 5.083 im Rahmen der Kapitalerhöhung und einer Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 4.418 gegenüber der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH.

Schwestergesellschaften.
Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffend der Lizenzverrechnung gegenüber der Kapsch Aktiengesellschaft stiegen um TEUR 3.456.

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 0,55 % der gesamten Nettoumsätze des Konzerns mit Dritten. Die hierfür angefallenen Aufwendungen betrugen im Geschäftsjahr 2024/25 TEUR 2.959 (Vorjahr: TEUR 2.696).

Leistungen im Bereich Human Resources (Lohnverrechnung, Administration, Recruiting, Beratung hinsichtlich Arbeitsrecht, Personalentwicklung und Personalentsendungen) und die Zurverfügungstellung von Lehrlingen und Trainees wurden am 1. März 2024 zentral für den Konzern von der Kapsch Partner Solutions GmbH, Wien, in die Kapsch TrafficCom AG eingebracht. Im Vorjahr fielen für die erbrachten Leistungen Aufwendungen in Höhe von TEUR 1.484 im Konzern an.

Weitere Aufwendungen des Konzerns aus Transaktionen mit Schwestergesellschaften betrafen Versicherungsverträge in Höhe von TEUR 10 (Vorjahr: TEUR 52), welche mehrere Konzerngesellschaften umfassen. Der Restbetrag der Aufwendungen gegenüber Schwestergesellschaften betraf sonstige an den Konzern erbrachte Lieferungen und Leistungen.

Die Aufwendungen aus Transaktionen mit Schwestergesellschaften betrafen im Geschäftsjahr 2024/25 die Kosten für die Bereitstellung des zentralen Konsolidierungssystems durch die Kapsch Aktiengesellschaft in Höhe von TEUR 138 (Vorjahr: TEUR 137). Der Restbetrag der Umsätze mit Schwestergesellschaften betraf sonstige Lieferungen und Leistungen.

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

Die Umsätze mit Gemeinschaftsunternehmen stiegen im Geschäftsjahr 2024/25 auf TEUR 1.836 aufgrund von Mieterträgen für die Vermietung von On-Board Units sowie diverser Warenlieferungen. Im Vorjahr betrugen die Umsätze mit den Gemeinschaftsunternehmen TEUR 53 und beinhalten im Wesentlichen Verrechnungen aus Zinsen an autoTicket GmbH, Deutschland.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte in Höhe von 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 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 2024/25 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 2024/25 betrugen die Verluste aus Hyperinflation TEUR 4.829 (2023/24: TEUR 7.007).

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.

	Auswirkung auf das Ergebnis vor Steuern			
	2023/24		2024/25	
Währung	**Veränderung +10 %**	**Veränderung -10 %**	**Veränderung +10 %**	**Veränderung -10 %**
USD	-7.322	8.950	-454	555
ZAR	1.129	-1.380	198	-242
SEK	331	-404	608	-743
GBP	-17	21	-314	384
BGN	1.113	-1.361	1.136	-1.388
EUR	4.339	-5.303	-623	762

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 verzinste 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 verzinster Finanzverbindlichkeiten (Finanzverbindlichkeiten und Leasingverbindlichkeiten) beträgt 90 %. Eine Veränderung des Marktzinsniveaus zum 31. März 2025 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.

Die laufende Überwachung, Kontrolle und Bewertung der Finanz- und Liquiditätsposition erfolgt auf Ebene der operativen Gesellschaften. Dies wird auf Konzernebene überwacht und optimiert.

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.

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.

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. Halbjahr 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.

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 Ausfallsrisiko zu beschränken. Kapsch TrafficCom ist bestrebt, das Zahlungsausfallsrisiko 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 Ausfallsrisiko 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 2024	31. März 2025
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen	4.135	3.419
Langfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	2.603	847
Langfristige Leasingforderungen	225	615
Sonstige langfristige Vermögenswerte	5.755	5.092
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	1.375	1.358
Kurzfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	77.954	73.037
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	131.000	120.410
Kurzfristige Leasingforderungen	474	148
Kurzfristige Steuerforderungen	5.005	5.480
Liquide Mittel	33.376	47.806
Gesamt	**261.902**	**258.212**

33.5 Klimabezogene Risiken.

Kapsch TrafficCom verfolgt ein ambitioniertes Nachhaltigkeitskonzept mit dem Ziel, Umweltauswirkungen systematisch zu reduzieren. Die Ambition ist, bis 2030 den unternehmensweiten CO_2-Ausstoß im Vergleich zum Basisjahr 2019/20 um 42 % zu senken. Zudem besteht das Ziel, für 50 % des Produkt- und Dienstleistungsportfolios die Taxonomiekonformität bis 2030 nachzuweisen.

Seit 2021 wird das Nachhaltigkeitskonzept kontinuierlich weiterentwickelt, um CO_2-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 2023/24 durchgeführt und 2024/25 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 Nichtfinanzielle Erklärung.

Berücksichtigung von klimarelevanten Schätzungen und Beurteilungen zum 31. März 2025

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 CO_2-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 CO_2-Zertifikate.

33.5.4 Forderungen aus Lieferung und Leistung

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. In den aktuellen Vereinbarungen mit den 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 beträgt der Schwellwert 22,5 % und ab dem 31. März 2027 gilt ein Schwellwert von mindestens 25,0 % als vereinbart.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2024/25 konnte der Konzern die Eigenkapitalquote von 18,8 % auf 20,0 % erhöhen.

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. Der Konzern muss die Einhaltung dieser Kennzahl quartalsweise, erstmalig mit dem 30. Juni 2025, erfüllen. Die aktuellen Schwellwerte wurden derzeit mit 4,25 und ab dem 31.März 2026 mit 3,75 vereinbart. Der Konzern prüft laufend die Einhaltung sämtlicher Covenants im Zusammenhang mit Kreditverträgen. Im abgelaufenen Wirtschaftsjahr betrug die Nettoverschuldung bezogen auf das EBITDA 3,49 (Vorjahr: 1,20). Mittelfristig strebt der Konzern einen Wert von unter 1,5 an.

Somit hat der Konzern im Wirtschaftsjahr 2024/25 sowohl die Eigenkapitalquote erhöhen können als auch den Schwellenwert für Nettoverschuldung bezogen auf das EBITDA klar unterschreiten können. Dafür waren mehrere Faktoren auschlaggebend: Einerseits hat der Konzern im abgelaufenen Geschäftsjahr ein stabiles Ergebnis erreicht (im Vorjahr war im EBITDA der positive Einmaleffekt in Zusammenhang mit deutschen Einigung enthalten), andererseits konnte der Konzern die Nettofinanzverbindlichkeiten trotz des höheren Finanzierungsvolumens nahezu unverändert halten.

Der Konzern geht davon aus, auch in Zukunft die vereinbarten Covenants deutlich einhalten zu können.

Der Fokus für das nächste Geschäftsjahr bleibt auf einer weiteren Verbesserung dieser Kennzahlen.

Ein wichtiges Ziel ist darüber hinaus die Sicherstellung von ausreichend Liquidität, die sowohl kurz- als auch langfristig notwendig ist, um eine erfolgreiche Unternehmensfortführung gewährleisten zu können. Wie auch schon in den letzten Jahren, so hat auch im Geschäftsjahr 2024/25 der Konzern dem aktiven Liquiditätsmanagement (sowohl durch tägliches Monitoring des konzernweiten Liquiditätsbestandes als auch durch eine signifikante Erhöhung der Zuverlässigkeit des wöchentlichen 12-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.

Am 21. März 2025 konnte mit den Hausbanken der Kapsch TrafficCom AG eine strategisch wichtige langfristige Refinanzierungsvereinbarung über EUR 104,6 Mio. abgeschlossen werden (siehe Erläuterung 24). Diese Vereinbarung sichert eine Finanzierung bis 2030, wobei die Hälfte endfällig und die andere Hälfte halbjählich zu tilgen ist. Ein Betrag von EUR 35 Mio. des neuen Gesamtvolumens kann beliebig und nach Bedarf getilgt und wieder in Anspruch genommen werden. Diese Struktur bietet eine stabile und gut planbare Lösung für die kommende Jahre, die auf der anderen Seite ein großes Maß an Flexibilität zur Optimierung der Kapitalstruktur schafft.

Der Cashbestand betrug am Bilanzstichtag EUR 47,8 Mio. Die damit verbundene Erhöhung zum Vorjahr (31. März 2024: EUR 33,4 Mio.) ist insbesondere auf die Ziehung von Kreditfazilitäten zurückzuführen und steht im Einklang mit den höheren Finanzverbindlichkeiten.

Neben den erwähnten kurz- und mittelfristigen Zielen auf der Liquiditäts-, Tilgungs- und Refinanzierungsseite sind mittel- und langfristig auch die Finanzierung des weiteren Wachstumskurses und die Aufrechterhaltung einer optimalen Kapitalstruktur wesentliche Ziele des Kapitalmanagements des Konzerns.

Die Nettoverschuldung, die Nettoverschuldung bezogen auf das EBITDA, der Verschuldungsgrad sowie die Eigenkapitalquote stellten sich zum 31. März 2025 und 31. März 2024 wie folgt dar:

	31. März 2024	31. März 2025
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	91.906	96.413
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	12.751	21.977
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	26.932	24.580
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	9.158	7.674
Summe Finanzverbindlichkeiten	**140.747**	**150.644**
Liquide Mittel und Bankguthaben	-33.376	-47.806
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	-1.375	-1.358
Nettoverschuldung	**105.996**	**101.481**
Eigenkapital	83.423	91.016
Verschuldungsgrad	**127,1 %**	**111,5 %**
EBITDA	88.534	29.044
Nettoverschuldung bezogen auf das EBITDA	**1,20**	**3,49**
Eigenkapitalquote	**18,8 %**	**20,0 %**

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“). Parteien 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 anteilsmäßig.

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. 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 eingestuften 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 Nettobetrages (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 Hochinflationsländern), 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 Hochinflationsländer 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 Hyperinflationsland 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:

	2023/24		2024/25	
	Durchschnittsdevisenkurs	Devisenkurs am Abschlussstichtag	Durchschnittsdevisenkurs	Devisenkurs am Abschlussstichtag
AUD	1,65	1,66	1,65	1,73
CAD	1,46	1,47	1,49	1,55
GBP	0,86	0,86	0,84	0,84
SEK	11,49	11,53	11,42	10,85
USD	1,08	1,08	1,07	1,08
ZAR	20,29	20,52	19,63	19,88

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 Geschäftsvorfalls 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 berichtigte) 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 großteils 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 wahrscheinlich 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 sechs Jahren (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 gebrauchs- 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 2024/25 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 tritt nur in unwesentlichem Umfang als Leasinggeber auf, sodass sich diesbezüglich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben.

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.

Bei Investitionen in Fremdkapitalinstrumente 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 2025 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 Ausfallsraten 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 2025 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 neu 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 substanzielle Hinweise vorliegen, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis zur Nutzung dieser Verlustvorträge in Zukunft zur Verfügung stehen wird. Dabei wird ein Planungshorizont von sechs Jahren herangezogen, wobei der Konzern in späteren Planungsperioden aufgrund größerer Unsicherheiten bei der Verwertung der Verlustvorträge entsprechende Abschläge 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 2024/25 erstmalig 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
IAS 1	Änderungen an IAS 1: Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig und langfristige Verbindlichkeiten mit Covenants	Jänner 2020	1. Jänner 2024	Keine
IFRS 16	Änderungen an IFRS 16: Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-lease-back-Transaktion	September 2022	1. Jänner 2024	Keine
IAS 7, IFRS 7	Änderungen an IAS 7: Kapitalflussrechnungen und IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben: Reverse-Factoring-Vereinbarungen	Mai 2023	1. Jänner 2024	Keine

Aus der Anwendung haben sich keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben.

Änderungen an IAS 1 Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig und langfristige Verbindlichkeiten mit Covenants stellen klar, dass sich die Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig nach den Rechten richtet, über die das Unternehmen am Abschlussstichtag verfügt.

Gemäß der Änderungen gilt Folgendes:
- Eine Schuld ist als langfristig einzustufen, wenn das bilanzierende Unternehmen am Abschlussstichtag ein substanzielles Recht besitzt, die Erfüllung um mindestens 12 Monate zu verschieben.
- Hängt das Recht, die Erfüllung der Schuld um mindestens 12 Monate zu verschieben, davon ab, dass innerhalb von 12 Monaten nach dem Abschlussstichtag Bedingungen erfüllt werden müssen, haben diese Bedingungen keinen Einfluss auf den Ausweis als kurz- oder langfristig.

Für als langfristig klassifizierte Schulden, die innerhalb von 12 Monaten nach dem Abschlussstichtag an die Einhaltung von Bedingungen anknüpfen, sind folgende Informationen anzugeben, die es den Abschlussadressaten ermöglichen sollen, etwaig bestehende Risiken einschätzen zu können:
- Informationen über die bestehenden Bedingungen (einschließlich ihrer Art und dem Zeitpunkt, zu dem das Unternehmen die Bedingung erfüllen muss).
- Buchwert der betroffenen Schulden.
- Sofern vorhanden: Tatsachen und Umstände, die darauf hinweisen, dass das Unternehmen Schwierigkeiten haben könnte, die Bedingungen zu erfüllen. Hierzu gehören z.B. sofern einschlägig – während oder nach der Berichtsperiode ergriffene Maßnahmen des Unternehmens, um die Bedingungen einzuhalten, sowie die Tatsache, dass die Bedingungen am Bilanzstichtag nicht eingehalten gewesen wären.

Bei der Beurteilung, ob ein (substanzielles) Recht vorhanden ist, ist nicht zu berücksichtigen, ob das Unternehmen sein Recht auch ausüben wird. Eine diesbezügliche Absicht des Managements hat somit keinen Einfluss auf die Klassifizierung.

Unverändert gilt für den Fall, dass, wenn bis zum Abschlussstichtag Darlehensklauseln (z. B. financial covenants) verletzt wurden, die den Gläubiger zur Fälligstellung binnen 12 Monaten nach dem Abschlussstichtag berechtigen, die Schuld als kurzfristig einzustufen ist; dies gilt auch dann, wenn seitens des Gläubigers nach dem Berichtszeitpunkt ein Verzicht auf die vorzeitige Fälligstellung erfolgt.

Aus heutiger Sicht sind keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zu erwarten.

Änderungen an IFRS 16 Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-lease-back-Transaktion: Die Änderungen legen fest, dass der Verkäufer/Leasingnehmer bei der Folgebewertung der Leasingverbindlichkeit „Leasingzahlungen“ und „geänderte Leasingzahlungen“ in einer Weise zu bestimmen hat, die die Erfassung eines Gewinns oder Verlusts in Bezug auf das zurückbehaltene Nutzungsrecht verhindert. Die Änderungen können sich insbesondere auf Sale-and-Leaseback-Transaktionen auswirken, bei denen die Leasingzahlungen variable Zahlungen enthalten, die nicht von einem Index oder einem Zinssatz abhängen.

Aus heutiger Sicht sind keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zu erwarten.

Änderungen an IAS 7 und IFRS 7 Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen: Die Änderungen fügen Angabevorschriften und ‚Wegweiser‘‘ innerhalb der bestehenden Angabevorschriften hinzuzufügen, mit denen die Unternehmen verpflichtet werden, qualitative und quantitative Informationen über Finanzierungsvereinbarungen mit Lieferanten zur Verfügung zu stellen zum Liquiditätsrisiko in IFRS 7.

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. Nähere Details dazu befinden sich unter Erläuterung 15, wobei im Jahr der Erstanwendung keine Angaben zur Vergleichsperiode gemacht wurden.

Die zugehörigen Zahlungsabflüsse werden im Rahmen der Kapitalflussrechnung – unter Beachtung des wirtschaftlichen Gehalts – dem Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit zugeordnet.

Aus heutiger Sicht sind keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zu erwarten.

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
IAS 21	Änderungen an IAS 21: Auswirkung von Wechselkursänderungen bei einem Mangel an Umtauschbarkeit	August, 2023	1. Jänner 2025	Keine
IFRS 9, IFRS 7	Änderungen an der Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten (Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7)	Mai 2025	1. Jänner 2026	Keine

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 sie es nicht ist. Die Änderungen erstrecken sich auch auf entsprechende Änderungen an IFRS 1, in dem die Umtauschbarkeit bisher zwar erwähnt, aber nicht definiert wurde.

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.

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 18	Darstellung und Angaben im Abschluss	April 2024	1. Jänner 2027	noch offen
IFRS 19	Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben	Mai 2024	1. Jänner 2027	noch offen
IFRS 9, IFRS 7	Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7: Verträge, die sich auf naturabhängigen Strom beziehen	Dezember 2024	1. Jänner 2026	noch offen
IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10, IAS 7	Jährliche Verbesserungen an den IFRS Rechnungslegungsstandards — Band 11	Juli 2024	1. Jänner 2026	noch offen

Der Konzern wendet diese neuen oder geänderten Standards und Interpretationen nicht vorzeitig an.

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.

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.

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.

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.

Standards und Interpretationen, die bereits vom IASB veröffentlicht, jedoch von der EU noch nicht übernommen sind: Diese Standards und Interpretationen bzw. Anpassungen der Standards und Interpretationen sind noch nicht verpflichtend anzuwenden und werden aus heutiger Sicht keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzern haben.

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 2025 hielt die Gesellschaft – wie im Vorjahr – keine eigenen Aktien. Es gab keine Verwässerungseffekte.

	31. März 2024	31. März 2025
Den Anteilseignern zurechenbares Periodenergebnis der Gesellschaft (in EUR)	23.182.648	-6.858.455
Gewichtete durchschnittliche Anzahl Aktien	13.454.645	14.300.000
Ergebnis je Aktie (in EUR)	**1,72**	**-0,48**

37 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Es gab keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, über die zu berichten wäre.

38 Zusatzangaben.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter*innen im Geschäftsjahr 2024/25 setzte sich aus 3.064 Angestellten und 484 Arbeiter*innen zusammen (2023/24: 3.500 Angestellte und 498 Arbeiter*innen).

Aufwendungen für den Abschlussprüfer.

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer beliefen sich auf TEUR 254 (2023/24: TEUR 227) für die Prüfung des Konzernabschlusses und untergliedern sich in folgende Tätigkeitsbereiche:

	2023/24	2024/25
Prüfung des Konzernabschlusses	227	254
Nachverrechnung Vorjahr	131	23
Andere Bestätigungsleistungen	150	240
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	5	0
Gesamt	**513**	**516**

Vergütungen und sonstige Zahlungen an Organe der Gesellschaft.

Der Vorstand setzte sich im Geschäftsjahr 2024/25 aus folgenden Personen zusammen:

- Georg Kapsch (Vorsitzender)
- Alfredo Escribá Gallego
- Samuel Kapsch (seit 1. April 2025)

Die laufenden Bezüge des Vorstands (inkl. Pensionskassenzahlungen) betrugen im Geschäftsjahr 2024/25 TEUR 1.783 (2023/24: TEUR 3.171). Die Gesamtvergütung des Vorstands sank um 43,8 %. Ausschlaggebend dafür war im Wesentlichen die in diesem Jahr nicht erreichte gewinnabhängige Vergütung sowie die Beendigung des Dienstvertrages von Andreas Hämmerle im Juni 2024. Die Aufwendungen für Abfertigungen und Pensionen für Vorstandsmitglieder beliefen sich auf TEUR 25 (2023/24: TEUR 32). In Summe ergeben sich daraus Gesamtbezüge des Vorstands (vor Verrechnung mit Rückstellungsbeträgen) im Geschäftsjahr 2024/25 in Höhe von TEUR 1.783 (2023/24: TEUR 3.171).

Der Aufsichtsrat setzte sich im Geschäftsjahr 2024/25 aus folgenden Personen zusammen:

- Franz Semmernegg (Vorsitzender bis 4. September 2024)
- Sonja Hammerschmid (Vorsitzende seit 4. September 2024)
- Harald Sommerer (Vorsitzender-Stellvertreter bis 4. September 2024)
- Monika Brodey (Vorsitzende-Stellvertreterin seit 4. September 2024)
- Sonja Wallner (seit 4. September 2024)
- Martin Fellendorf (seit 4. September 2024)

Vom Betriebsrat entsandt:

- Christian Windisch
- Robert Kutschera

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats wurden Aufsichtsratsvergütungen in Höhe von TEUR 142 (2023/24: TEUR 120) 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 2025 vorschlagen, keine Dividende für das Geschäftsjahr 2024/25 auszuschütten und den Bilanzgewinn auf neue Rechnung vorzutragen.

Zur Veröffentlichung genehmigt:

Wien, am 24. Juni 2025

Georg Kapsch Vorsitzender des Vorstands	Alfredo Escribá Gallego Mitglied des Vorstands	Samuel Kapsch Mitglied des Vorstands (seit 1. April 2025)

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 24. Juni 2025

Georg Kapsch Vorsitzender des Vorstands	Alfredo Escribá Gallego Mitglied des Vorstands	Samuel Kapsch Mitglied des Vorstands (seit 1. April 2025)

Bestätigungsvermerk.

Bericht zum Konzernabschluss.

Prüfungsurteil
Wir haben den Konzernabschluss der Kapsch TrafficCom AG, Wien, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der konsolidierten Gesamtergebnisrechnung, der konsolidierten Bilanz zum 31. März 2025, der konsolidierten Eigenkapitalveränderungsrechnung und der konsolidierten Kapitalflussrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr sowie den Erläuterungen zum Konzernabschluss (Konzernanhang), geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der beigefügte Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. März 2025 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind (IFRS), und den zusätzlichen Anforderungen des §245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil
Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr. 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungs-vermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte
Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein ge-sondertes 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 22.735 (Vorjahr: TEUR 22.735) ausgewiesen, die im Wesentlichen mit TEUR 11.771 (Vorjahr: TEUR 11.771) der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Tolling-Americas und mit TEUR 7.371 (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. Im Geschäftsjahr 2024/25 ergab sich auf Basis des Wertminderungstests kein Wertminderungsbedarf. Darüber hinaus werden im Konzernabschluss zum 31. März 2025 sonstige immaterielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 4.401 (Vorjahr: TEUR 5.140) und Sachanlagen in Höhe von TEUR 43.058 (Vorjahr: TEUR 45.960) ausgewiesen.

In der ZGE Tolling-Americas sind Firmenwerte zugeordnet, deren Werthaltigkeit wesentlich durch die Geschäftsentwicklung in Nordamerika bestimmt wird. In den vorangegangenen Geschäftsjahren sind signifikante Verluste in dieser Region angefallen, die überwiegend auf erhebliche Kostenüberschreitungen und Anpassungen der Plankosten und -margen in den wesentlichen Projekten zurückzuführen sind. Die vergangenen vom Management identifizierten, beschlossen und implementierten Maßnahmen führen im Geschäftsjahr 2024/25 insbesondere in Lateinamerika (Argentinien, Ecuador, Brasilien), aber auch in den USA zu einer höheren Profitabilität in den Kundenprojekten,

sodass die ZGE Tolling-Americas trotz der planmäßigen Umsatzentwicklung durch verbesserte Projektmargen eine deutliche EBIT-Steigerung in der Höhe von TEUR 9.222 (Vorjahr TEUR -13.192) erzielen konnte. Das Management sieht diese Entwicklung als nachhaltig an, was entsprechend in den zukünftigen Cashflows des Werthaltigkeitstest eingeflossen ist. Auf Basis des Wertminderungstests liegt in den ZGE Tolling-Americas und TM-Americas kein Wertminderungsbedarf vor, wobei die Werthaltigkeit von der Erreichung der künftig wieder 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, wo der Auftragseingang sehr volatil ist und die Vergabe der Projekte in der Regel auf Basis von Ausschreibungen erfolgt, was regelmäßig mit gewissen Unsicherheitsfaktoren verbunden ist. 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 teilweiser 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 risikoadäquates Diskontierungszinssatz und die Annahmen in Bezug auf die langfristige Wachstumsrate wurden anhand von externen Markt- und Branchendaten überprüft sowie das Berechnungsmodell rechnerisch nachvollzogen. 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 2024/25 wurden von den Gesamtumsatzerlösen in Höhe von TEUR 530.316 (Vorjahr: TEUR 538.843) Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 161.448 (Vorjahr: TEUR 152.551) aus der Errichtung von Maut- und Verkehrsmanagement-Systemen erzielt. Die lang und kurzfristigen Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen zum 31. März 2025 belaufen sich auf TEUR 73.884 (davon TEUR 10.839 aus Kapsch TrafficCom USA) und die lang- und kurzfristigen Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen auf TEUR 52.315 (davon TEUR 38.153 aus Kapsch TrafficCom USA). Weiters wurden Drohverlustrückstellungen in Höhe von TEUR 15.513 (davon TEUR 13.304 aus Kapsch TrafficCom USA) 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.

In Bezug auf die Projekte in Nordamerika (Tochtergesellschaft Kapsch TrafficCom USA) wurden wie im Vorjahr erweiterte Prüfungshandlungen durchgeführt. Insbesondere wurde die Wirksamkeit ausgewählter Schlüsselkontrollen zum Projektcontrolling überprüft sowie die Risikovorsorgen und Kostenanpassungen und die zuletzt genehmigte Planung der stichprobenartig geprüften Projekte mit dem lokalen Management und den zuständigen Projektmanagern besprochen und gewürdigt.

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 1.4.1 „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 53.359 (Vorjahr: TEUR 45.568) ausgewiesen, die im Wesentlichen mit TEUR 44.872 (Vorjahr: TEUR 36.863) auf steuerliche Verlustvorträge, vorwiegend aus Österreich in Höhe von TEUR 20.644 (Vorjahr: TEUR 20.192) (interner Verlustvortrag im Rahmen der Gruppenbesteuerung) und den USA in Höhe von TEUR 21.487 (Vorjahr: TEUR 9.615), 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 Schätzunsicherheiten 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 substanzielle 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 1.4.3. „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“.

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 International Financial Reporting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind (IFRS), 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 dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems 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 im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – auf vorgenommene Handlungen zur Beseitigung von Gefährdungen oder angewandte Schutzmaßnahmen auswirken.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde. Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält zutreffende Angaben nach §243a UGB und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung
Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 der EU-VO
Wir wurden von der ordentlichen Hauptversammlung am 4. September 2024 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 3. Oktober 2024 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
24. Juni 2025

PwC Wirtschaftsprüfung GmbH

Frédéric Vilain
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.

Kapsch TrafficCom AG
Mag. Georg Kapsch
Alfredo Escribá Gallego, MSc MBA
Samuel Kapsch
Am Europlatz 2
1120 Wien

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 2025 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 Taxonomie-Verordnung (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 (KFS/PG13) und ergänzender Stellungnahmen (KFS/PE28) 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.

Sonstiger Sachverhalt – Vergleichsangaben zum 31. März 2024

Angaben zum Vergleichszeitraum des Vorjahres wurden keiner vergleichbaren Prüfung unterzogen.

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 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 Abschnitt „Nachhaltigkeitserklärung“ aufgenommenen konsolidierten Nachhaltigkeitsberichterstattung haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob sie wesentliche Unstimmigkeiten zur 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 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 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

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. CO_2-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 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 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 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 in Anwendung des der Größenklasse der Gesellschaft entsprechenden Haftungshöchstbetrages des §275 Abs. 2 UGB mit dessen Hälfte auf EUR 4 Mio. begrenzt.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Frédéric Vilain.

Wien
24. Juni 2025

PwC Wirtschaftsprüfung GmbH

Frédéric Vilain
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 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, Mittlerer 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.

20. August 2025	Ergebnis Q1 2025/26
24. August 2025	Nachweisstichtag: Hauptversammlung
3. September 2025	Hauptversammlung
19. November 2025	Ergebnis H1 2025/26
27. Februar 2026	Ergebnis Q1–Q3 2025/26

Kontakt für Investoren.

Investor Relations Team	Marcus Handl, Teresa Hartlieb
ESG Officer	Doris Gstatter
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 der Gesellschaft wider. Die tatsächlichen Ereignisse können aufgrund einer Reihe von Faktoren wesentlich von der erwarteten Entwicklung abweichen. Die Leserin/Der Leser sollte daher nicht unangemessen 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 anwendbarem 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 Autoren 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 Männer, Frauen und Personen des dritten Geschlechts 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: 24. Juni 2025

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 Anwendungsbereichen 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 2024/25 erwirtschafteten über 3.000 Mitarbeiter*innen einen Umsatz von EUR 530 Mio.

>>> www.kapsch.net

Kapsch TrafficCom AG | Am Europlatz 2 | 1120 Wien | Österreich | www.kapsch.net
Investorenkontakt | Marcus Handl, Teresa Hartlieb | Telefon +43 50 811 1122 | IR.kapschtraffic@kapsch.net
Pressekontakt | Sandra Bijelic | Telefon +43 50 811 1720 | sandra.bijelic@kapsch.net

Bildmarke des Amtssiegels gemäß §13 Absatz 2 Notariatsordnung.

BILDLICHE DARSTELLUNG DER BEURKUNDUNGSSIGNATUR		
	Unterzeichner	Dr. Alexander Kemetter Notariatskandidat/in für Notariat Dr. Christoph Lehner
	Datum/Zeit (MEZ)	2025-10-01T10:18:25+02:00
	Aussteller-Zertifikat	a-sign-Premium-Sig-09
	Serien-Nr.	415691371
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.notar.at/signatur.