

Kapsch TrafficCom

Informe del Grupo 2024/25

a 31 de marzo de 2025.

*Informe de gestión consolidado y estados financieros
consolidados 2024/25.*

Índice de contenidos.

Datos clave seleccionados.	2
Kapsch TrafficCom 2024/25.	3
Carta del Consejero Delegado.	5
Quiénes somos.	7
Principales aspectos de la inversión.	8
Nuestra acciones.	9
INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO.	11
1 Evolución de la actividad y situación económica.	11
1.1 Evolución de la actividad.	11
1.2 Indicadores de resultados financieros.	17
1.3 Investigación y desarrollo.	22
2 Evolución prevista y riesgos.	24
2.1 Perspectivas hasta el ejercicio 2024/25.	24
2.2 Informe de riesgos.	25
2.3 Sistema de control interno del proceso contable.	32
3 Otras informaciones.	33
3.1 Información sobre capital, acciones, derechos de voto y de control y acuerdos relacionados.	33
3.2 Informe de gobierno corporativo.	33
4 Estado no financiero consolidado.	34
4.1 Información general (ESRS 2).	35
4.2 Información medioambiental.	70
4.3 Información social.	108
4.4 Información sobre gobernanza.	137
ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS.	146
Principales.	146
Estado consolidado del resultado global.	146
Balance consolidado.	147
Estado consolidado de cambios en el patrimonio neto.	148
Estado consolidado de flujos de tesorería.	149
Notas a los estados financieros consolidados.	150
DECLARACIÓN DE TODOS LOS MIEMBROS DEL JUNTA EJECUTIVA.	227
INFORME DEL AUDITOR.	228
INFORME DE FIABILIDAD INDEPENDIENTE.	235
Glossario.	239
Calendario financiero, datos de contacto para los inversores.	240

Datos clave seleccionados.

2024/25, 2023/24 y 2022/23: se refieren al ejercicio financiero respectivo (del 1 de abril al 31 de marzo)

PP: puntos porcentuales

Salvo indicación contraria, todos los valores se expresan en millones de euros.

Datos de beneficios	2022/23	2023/24	2024/25	+/-
Ingresos	553,4	538,8	530,3	-1,6%
Cuota del segmento de peaje	72,9%	70,2%	74,1%	3,9 PP
Cuota del segmento de gestión del tráfico	27,1%	29,8%	25,9%	-3,9 PP
EBITDA ¹⁾	27,1	88,5	29,0	-67,2%
Margen EBITDA	4,9%	16,4%	5,5%	-11,0 PP
EBIT	5,2	70,3	12,6	-82,1%
Margen EBIT	0,9%	13,0%	2,4%	-10,7 PP
Resultado antes de impuestos	-9,9	36,9	-4,3	—
Resultado del periodo	-24,2	22,3	-3,1	—
Resultado del periodo atribuible a los accionistas	-24,8	23,2	-6,9	—
Beneficio por acción en EUR	-1,91	1,72	-0,48	—
Sectores de actividad	2022/23	2023/24	2024/25	+/-
Peaje				
Ingresos	403,4	378,3	393,0	3,9%
EBIT	-9,3	54,3	12,0	-77,9%
Margen EBIT	-2,3%	14,4%	3,1%	-11,3 PP
Gestión del tráfico				
Ingresos	150,0	160,5	137,3	-14,5%
EBIT	14,6	15,9	0,5	-96,7%
Margen EBIT	9,7%	9,9%	0,4%	-9,5 PP
Ingresos por región	2022/23	2023/24	2024/25	+/-
EMEA	49,3%	51,7%	48,5%	-3,2 PP
América	45,0%	43,1%	47,0%	3,9 PP
APAC	5,7%	5,2%	4,5%	-0,7 PP
Datos del balance	31 de marzo de 2023	31 de marzo de 2024	31 de marzo de 2025	+/-
Activo total	480,1	443,7	454,4	2,4%
Total de fondos propios ²⁾	51,3	83,4	91,0	9,1%
Ratio de fondos propios ²⁾	10,7%	18,8%	20,0%	1,2 PP
Deuda neta ³⁾	186,3	106,0	101,5	-4,3%
Apalancamiento ⁴⁾	363,1%	127,1%	111,5%	-15,6 PP
Capital circulante neto ⁵⁾	79,4	78,5	72,0	-8,3%
Flujo de tesorería	2022/23	2023/24	2024/25	+/-
Inversiones netas ⁶⁾	3,3	4,9	7,6	56,0%
Flujo de caja libre ⁷⁾	2,5	105,7	21,2	-79,9%
Otros datos	2022/23	2023/24	2024/25	+/-
Empleados, fin de periodo	4.039	4.054	3.041	-25,0%
Unidades embarcadas, en millones de unidades	9,23	8,50	7,91	-6,9%

¹⁾ Resultado de explotación antes de amortizaciones y depreciaciones

²⁾ Incluidas participaciones no dominantes

³⁾ Efectivo y equivalentes de efectivo + otros activos financieros corrientes - pasivos financieros - pasivos por arrendamiento financiero

⁴⁾ Deuda neta / fondos propios

⁵⁾ Existencias + deudores comerciales y otros activos corrientes + activos por contratos corrientes + deudores fiscales corrientes - acreedores comerciales - pasivos por contratos corrientes - pasivos fiscales corrientes - provisiones corrientes - otros pasivos corrientes e ingresos diferidos

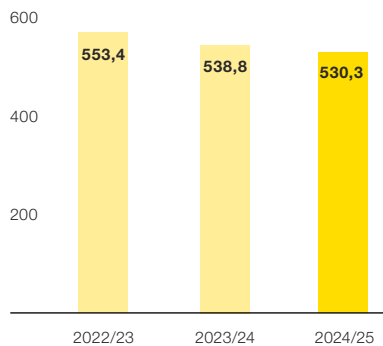
⁶⁾ Gastos de capital e ingresos por enajenación de inmovilizado material e inmaterial

⁷⁾ Flujo de caja de las actividades de explotación + flujo de caja de las actividades de inversión; valor ajustado para el ejercicio 2022/23

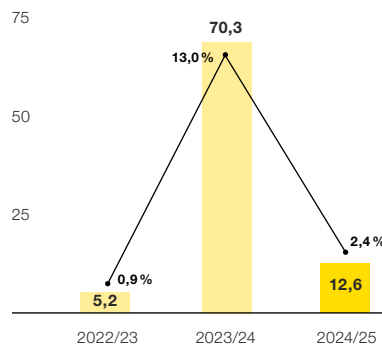
Kapsch TrafficCom 2024/25.

Kapsch TrafficCom es un proveedor de renombre mundial de soluciones de transporte para la movilidad sostenible. Las soluciones innovadoras en los campos de aplicación del peaje y la gestión del tráfico contribuyen a un mundo sano y sin atascos.

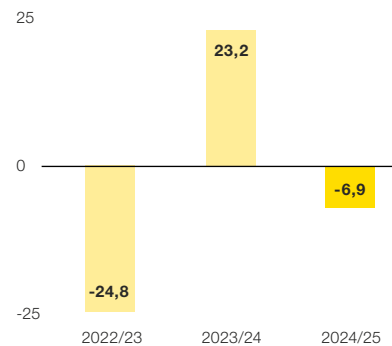
Ingresos
en millones EUR.



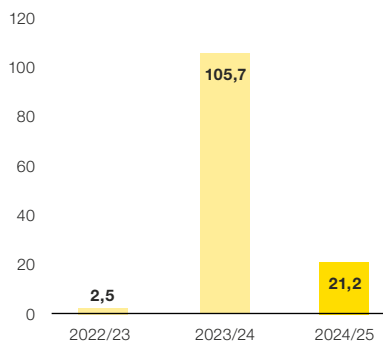
EBIT (en millones EUR) y Margen EBIT (en %)



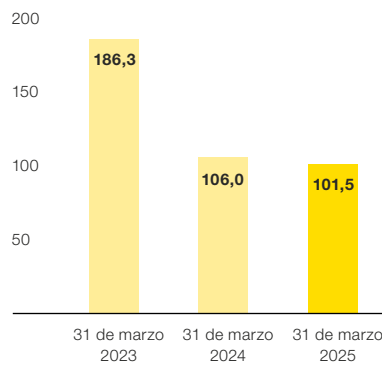
Resultado del periodo atribuible a los accionistas en millones EUR.



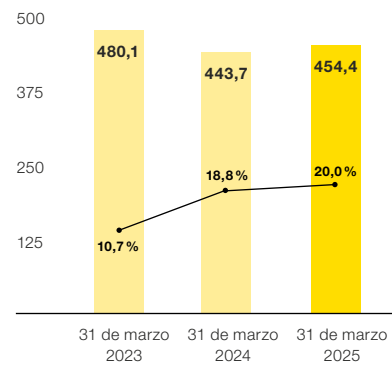
Flujo de caja libre
en millones EUR.



Deuda neta
en millones EUR.



Activos totales (en millones EUR) y ratio de fondos propios (en %)



Titulares 2024/25.

La evolución del negocio muestra una ligera mejora.

- La desconsolidación de varias empresas y la consiguiente pérdida de ingresos de 22 millones de euros en comparación con el año anterior tuvieron un impacto significativo en los resultados.
- Los ingresos descendieron un 2% interanual, hasta 530 millones de euros, debido a la pérdida de ingresos. Los descensos fueron visibles en ambos segmentos.
- Las regiones EMEA y APAC retroceden, la región de las Américas muestra un crecimiento con gran potencial.
- Entrada de pedidos alentadora de 802 millones de euros, en parte procedentes de proyectos a largo plazo

El resultado de explotación (EBIT) alcanzó los 13 millones de euros.

- Las cifras del año anterior no son comparables debido al efecto de Alemania.
- La venta de TMT en Sudáfrica tuvo un impacto negativo de 7 millones de euros en los resultados.
- Los efectos de valoración positivos relacionados con los proyectos y dependientes de las estimaciones se consideraron inherentes a las actividades de explotación.
- La reducción de los gastos confirma la mejora de las operaciones.

Las principales cifras financieras muestran una base sólida para el futuro.

- El coeficiente de fondos propios aumentó al 20%.
- La deuda neta disminuyó, el ratio de apalancamiento se redujo al 111%.
- Flujo de caja libre positivo de 21 millones de euros.
- Financiación a largo plazo garantizada.

Se completa la revisión de la estrategia y se desarrolla la gestión de la sostenibilidad.

- Fijada la senda estratégica y confirmado el ulterior desarrollo del peaje y la gestión del tráfico.
- En consonancia con la estrategia, entre los principales proyectos nuevos figuran las soluciones urbanas y las aplicaciones para vehículos conectados.
- Se amplió la gestión de la sostenibilidad.

Perspectivas hasta el ejercicio 2025/26.

- Ingresos previstos de unos 510 millones de euros.
- Se espera un aumento del EBIT en comparación con el año anterior; es posible que se produzcan efectos puntuales positivos adicionales.
- Continuación de la gestión de costes y nuevas medidas para aumentar la eficiencia a fin de incrementar la competitividad y la rentabilidad.

Carta del Consejero Delegado.

Estimados accionistas,



En el pasado ejercicio 2024/25 pudimos consolidar las bases para un futuro de éxito en el Grupo Kapsch TrafficCom. En general, volvimos a registrar una ligera mejora. Pusimos en marcha importantes proyectos, ganamos otros nuevos y completamos con éxito los ya existentes. Las medidas adoptadas en los últimos años para mejorar el rendimiento se reflejan, entre otras cosas, en el hecho de que los márgenes en los proyectos en EE.UU. fueron significativamente mejores que en el año anterior.

**Ejercicio 2024/25:
Ligera mejora y bases
consolidadas para el futuro.**

Hitos.

Después de que los resultados del año anterior estuvieran dominados por la resolución del procedimiento de arbitraje relativo al contrato de peaje rescindido en Alemania -que se reflejó en el EBIT en 79 millones de euros-, en el primer trimestre registramos el efecto de desconsolidación de la venta de la empresa sudafricana TMT, que tuvo un impacto negativo de unos 7 millones de euros en el EBIT. En enero de 2025, también transferimos la mayoría de los derechos de voto y el control de Kapsch Telematic Services IOOO en Bielorusia, que explota el exitoso proyecto de peaje en Bielorusia. Llevábamos tiempo queriendo hacerlo, dada la situación política. Por un lado, esto significa que ya no se generarán los correspondientes ingresos, pero por otro lado, hemos logrado conservar un elevado interés económico.

Otro hito poco antes del cierre del ejercicio fue el acuerdo de financiación a largo plazo hasta marzo de 2030 con nuestros principales bancos. Esto asegura nuestra liquidez y, sobre todo, nos da de nuevo más libertad empresarial.

La financiación es también una cuestión importante para nuestros clientes, entre los que figuran ciudades y operadores de carreteras. Durante el periodo de referencia, ganamos un proyecto de peaje a largo plazo basado en un modelo de financiación a 50 años desarrollado por el cliente, una asociación público-privada. Además, seguimos observando una tendencia hacia la gestión del tráfico urbano y las aplicaciones relacionadas con los vehículos conectados.

Desarrollo financiero.

A la luz de los acontecimientos mencionados, las cifras de beneficios del ejercicio 2024/25 no son comparables con las del año anterior. Ajustada por la pérdida de ingresos de 22 millones de euros de TMT y la empresa bielorrusa, la cifra del año anterior fue de 517 millones de euros. Con 530 millones de euros, los ingresos atribuibles al periodo de referencia son un 3% superiores a esta cifra calculada para el año anterior.

El EBIT alcanzó los 13 millones de euros tras los 70 millones del ejercicio 2023/24. En el ejercicio anterior, registramos un EBIT ajustado a los efectos operativos y no operativos de 15 millones de euros. En el periodo de referencia, el efecto de la desconsolidación de TMT redujo el EBIT en 7 millones de euros. Los efectos relacionados con proyectos y los efectos de valoración basados en estimaciones registrados como otros ingresos de explotación se consideraron inherentes a las actividades de explotación. Como aspecto positivo, el deterioro de los márgenes de los proyectos de implementación en la región de América, que tuvieron una importante. El impacto negativo en los beneficios de años anteriores ya no tuvo ningún efecto material en el ejercicio 2024/25.

**Mejora operativa:
Ingresos comparables,
menores gastos.**

Esta evolución demuestra las mejoras operativas que hemos logrado. Con ingresos comparables, registramos menores gastos por servicios adquiridos. Esto significa que nos hemos vuelto más eficientes en la ejecución de nuestros proyectos.

El flujo de caja de las actividades de explotación ascendió a 28 millones de euros en el periodo de referencia, frente a los 62 millones del año anterior. El flujo de caja libre fue de 21 millones de euros; sin el efecto Alemania, habría sido negativo en -5 millones de euros el año anterior.

Las cifras financieras claves también muestran una mejora continua: los fondos propios aumentaron de 83 millones de euros a 91 millones de euros a 31 de marzo de 2025. La ratio de fondos propios era del 20% en la fecha del balance. La deuda neta se redujo de 106 a 101 millones de euros, y el apalancamiento bajó al 111%. Sigue siendo alto, pero representa una mejora significativa en comparación con el 363% de dos años antes y el 127% del año anterior.

Progresos estratégicos.

También hemos llevado a cabo una revisión exhaustiva de nuestra estrategia. Ésta confirmó esencialmente nuestro planteamiento de seguir desarrollando el peaje y la gestión del tráfico. En el segmento del peaje, afianzaremos nuestro liderazgo tecnológico mediante la innovación y la ampliación y el desarrollo de los conocimientos técnicos. Para los servicios de peaje asociados, sin embargo, buscaremos asociaciones estratégicas en el futuro.

En el ámbito de la gestión del tráfico, seguiremos desarrollando sistemas convencionales para convertirlos en sistemas inteligentes, conocidos como “gestión inteligente del tráfico”. La gestión de la demanda y la optimización asociada del comportamiento de los usuarios son cada vez más realistas gracias a la inteligencia artificial y el análisis predictivo, que pueden prever los acontecimientos esperados. Ampliaremos este negocio. En las ciudades en particular, la gestión del tráfico también apoya las aspiraciones de sostenibilidad de las comunidades afectadas.

También hemos seguido desarrollando nuestras propias normas de sostenibilidad. Nuestra visión de la sostenibilidad -segura, eficiente y respetuosa con el medio ambiente con las soluciones de Kapsch- está vinculada tanto a la ampliación de nuestra gestión de la sostenibilidad como a la reducción de nuestra huella. Por último, pero no por ello menos importante, este enfoque se refleja en la exhaustiva declaración de sostenibilidad, que ya cumple los requisitos de la Directiva europea sobre informes de sostenibilidad corporativa..

Perspectivas.

Para el ejercicio 2025/26, esperamos unos ingresos inferiores debido a la desconsolidación de varias empresas en el pasado ejercicio. No obstante, el EBIT debería superar la cifra del ejercicio anterior, con la posibilidad de efectos puntuales positivos adicionales.

***Perspectivas 2025/26:
Menores ingresos, no obstante,
el EBIT aumentará con respecto
al año anterior.***

Samuel Kapsch se incorporó a nuestro Comité Ejecutivo como Director de Operaciones (COO) en abril. Como miembro de la quinta generación de la familia de empresarios Kapsch, ha contribuido con éxito a la expansión de la región de Latinoamérica desde 2022. Estoy encantado de darle la bienvenida al equipo.

En primer lugar, sin embargo, me gustaría dar las gracias a mi compañero de junta Alfredo Escribá por su excelente cooperación y su enfoque visionario de la tecnología y la innovación, así como a nuestros empleados en todo el mundo por su compromiso con nuestro desarrollo continuo y su lealtad. También me gustaría dar las gracias a nuestro Consejo de Supervisión por su cooperación y su valioso intercambio de ideas y, por supuesto, a nuestros inversores a largo plazo, que nos acompañan y apoyan en nuestro camino, por su confianza en Kapsch TrafficCom.

Atentamente,



Georg Kapsch
Consejero Delegado

Sobre nosotros.

Kapsch TrafficCom es un proveedor líder mundial de soluciones de transporte para la movilidad sostenible. Sus soluciones innovadoras en las áreas de peaje y gestión del tráfico contribuyen a un mundo más sano y sin atascos.

Nuestros productos y soluciones ayudan a,

- mantener y ampliar las infraestructuras viarias existentes
- utilizar eficientemente las vías de tráfico existentes
- reducir el impacto ambiental del transporte (especialmente las emisiones de gases de efecto invernadero, partículas y ruido)
- controlar el comportamiento de los usuarios de carretera y
- aumentar la seguridad vial.

Modelo de negocio sostenible.

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

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

Las soluciones de Kapsch TrafficCom para la movilidad sostenible incluyen:



Peaje. La tarificación basada en la distancia y las medidas financiadas por los ingresos del peaje pueden mejorar la eficiencia del transporte y contribuir al ahorro de CO₂.



Gestión del tráfico. La gestión del tráfico urbano permite reducir el tráfico de parada y arranque, lo que a su vez reduce las emisiones de CO₂.



Zonas de bajas emisiones. Las zonas verdes, en las que sólo pueden entrar vehículos respetuosos con el medio ambiente (de forma gratuita), pueden contribuir a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.



Gestión de la demanda. Solución combinada de peaje y gestión del tráfico para influir positivamente en el comportamiento de los usuarios. La gestión selectiva de la movilidad puede reducir significativamente las emisiones.

Objetivo y ambición de sostenibilidad.

Cartera sostenible.

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

Kapsch TrafficCom se ha fijado el objetivo de lograr la alineación taxonómica del 50% de todos los productos y servicios de toda su cartera para 2030.

Empresa sostenible.

Reducción de la huella de CO₂ en un 42%.

Kapsch TrafficCom tiene como objetivo reducir su huella de CO₂ en toda la empresa en un 42% para 2030 en comparación con el ejercicio 2019/20.

La sostenibilidad social es un factor igualmente importante para un medio ambiente sano. Por eso contribuimos activamente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU. El Código de Conducta del Grupo Kapsch contiene los principios y directrices que rigen nuestras acciones. Para ello, tenemos en cuenta los intereses, expectativas y requisitos de los distintos grupos de interés.

Estrategia.

Mayor desarrollo del negocio existente.

Centrándonos en nuestras competencias básicas.

Papel activo en la transformación de la industria.

Con soluciones y tecnologías innovadoras.

Tecnología, innovación y liderazgo intelectual.

Dar forma al futuro ecosistema de soluciones.

Encontrará más información sobre el modelo de negocio y la estrategia en el sitio web de la empresa >>> <https://www.kapsch.net>.

Principales aspectos de la inversión.

01

Proveedor mundial de sistemas de transporte inteligentes.

Proveedor líder en las áreas de peaje y gestión del tráfico, con alcance mundial, décadas de experiencia, gran notoriedad de marca y reputación de líder en calidad.

02

Soluciones integrales con una exigencia de tecnología, innovación y liderazgo intelectual.

Proveedor de soluciones integrales, desde el diseño y la construcción hasta la explotación y el mantenimiento, con muchos años de experiencia en el sector en soluciones estándar y especiales, utilizando todas las tecnologías habituales, con una pretensión de liderazgo en tecnología, innovación y pensamiento.

Modelo de negocio sostenible.

Las soluciones abordan los principales retos en los ámbitos del transporte y las infraestructuras viarias, la eficiencia, el impacto medioambiental y la seguridad.

03

En-crecimiento de ventas.

Un mercado en rápida expansión con un crecimiento medio de alrededor del 8% ofrece un importante potencial adicional a través de la integración vertical (peaje como servicio) y la entrada en mercados pioneros (gestión de la demanda de vehículos conectados).

04

Mayor rendimiento y métricas financieras más sólidas.

La estabilidad de las actividades operativas y las posibles entradas de efectivo de las iniciativas en curso están conduciendo a una mejora significativa de los indicadores financieros y a una reducción de la deuda. Es posible que se produzcan efectos puntuales positivos adicionales.

05

Equipo directivo experimentado.

Empresa gestionada por sus propietarios que cotiza en bolsa: directivos con muchos años de experiencia en el sector y un fuerte compromiso, que combinan la orientación internacional con las raíces de una empresa familiar. La cultura empresarial se caracteriza por su espíritu emprendedor, sus decisiones oportunas y orientadas al mercado y un compromiso superior a la media.

Nuestra parte.

Kapsch TrafficCom AG cotiza en la Bolsa de Viena en el segmento de mercado preferente desde el 26 de junio de 2007. Las acciones están incluidas en los índices austriacos, así como en el índice de sostenibilidad VÖNIX.

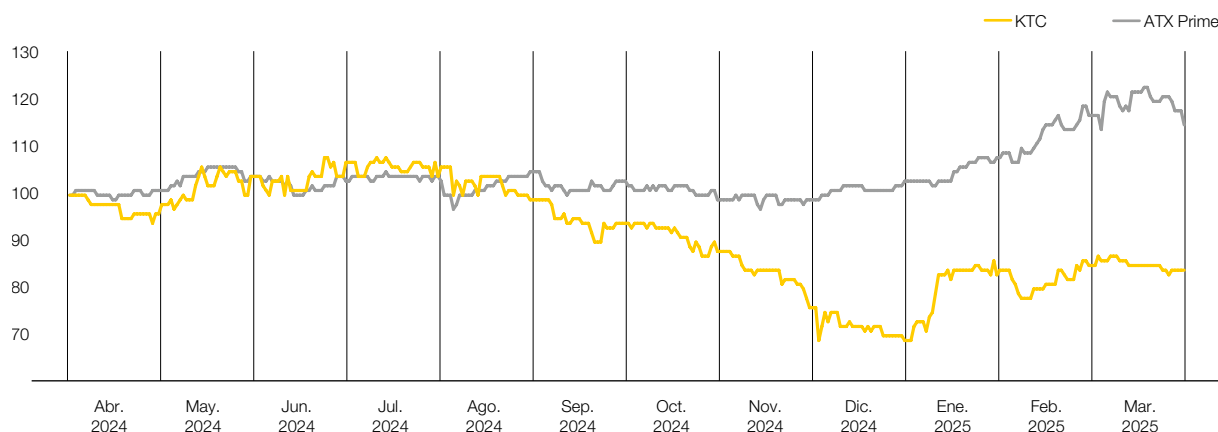
Actividades de relaciones con los inversores en el ejercicio 2024/25.

Además de las publicaciones periódicas y ocasionales, el equipo de relaciones con inversores de Kapsch TrafficCom está disponible para atender las consultas de los inversores y aprovecha activamente las oportunidades para intensificar el contacto con los participantes en el mercado de capitales. En el período de referencia, esto incluyó la participación en cuatro conferencias de inversores, así como numerosas reuniones directas, llamadas telefónicas y correos electrónicos.

Evolución de la cotización.

El precio de las acciones de Kapsch TrafficCom subió inicialmente en el ejercicio 2024/25, partiendo de un precio de cierre de 8,50 euros el 28 de marzo de 2024 y alcanzando un máximo de 9,28 euros el 24 de junio de 2024. A continuación se produjo un descenso constante hasta el 30 de diciembre de 2024, cuando se alcanzó el precio más bajo (intradía) de 5,72 euros. A principios de año, la cotización se recuperó ligeramente y cerró a 7,16 EUR el 31 de marzo de 2025, un 15,8% menos que un año antes. El índice de referencia ATX Prime registró un aumento del 15,3% en el periodo de referencia.

Evolución de las acciones de Kapsch TrafficCom y ATX Prime en el ejercicio 2024/25.



Indicadores de acciones.

en EUR, salvo indicación contraria	2023/24	2024/25
Beneficio por acción	1,72	-0,48
Máximo (intradía)	13,65	9,28
Mínimo (intradía)	8,14	5,72
Precio de cierre el 31 de marzo	8,50	7,16
Evolución de la acción	-32,0%	-15,8%
Ø volumen negociado (acciones, doble cómputo)	17.690	10.620

Analistas.

En el periodo de referencia, las siguientes instituciones financieras publicaron informes sobre la acción de Kapsch TrafficCom (por orden alfabético):

- Erste Group Bank
- ODDO BHF

En el ejercicio 2025/26, una tercera institución financiera informará sobre la acción Kapsch TrafficCom.

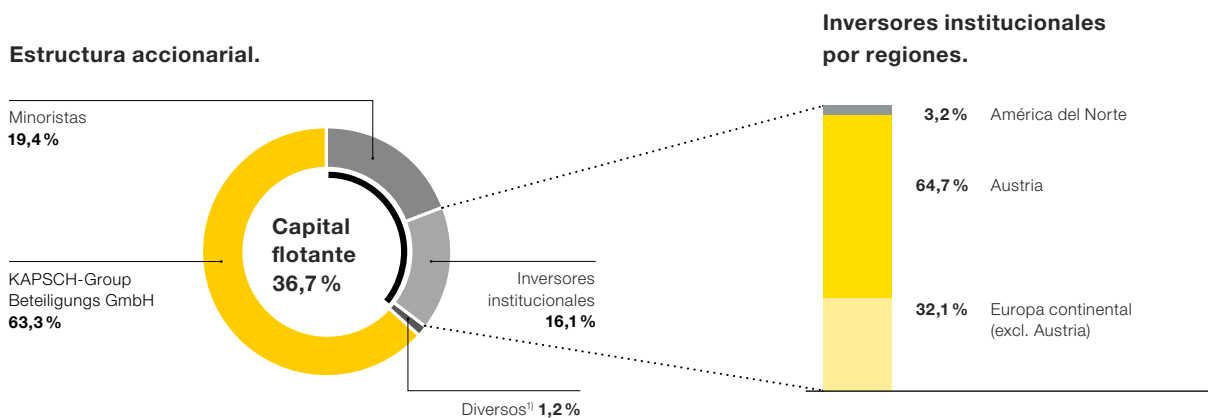
Dividendos.

De conformidad con el acuerdo de reestructuración de la financiación, el Consejo Ejecutivo propondrá a la Junta General de Accionistas de 2025 que no se distribuya dividendo alguno para el ejercicio 2024/25 y que los beneficios retenidos se trasladen a una nueva cuenta. Kapsch TrafficCom tiene como objetivo reanudar el pago de dividendos tan pronto como sea económicamente justificable y también permisible desde la perspectiva de la empresa e idealmente volver a la política de dividendos suspendida en 2020. El núcleo de esta política era el pago de un dividendo mínimo de 1,00 euros por acción o un tercio de los beneficios consolidados por acción, el que fuera más alto.

Estructura accionarial.

Al final del ejercicio 2024/25, KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH poseía el 63,3% de las acciones como accionista de referencia, al igual que en el ejercicio anterior. En el ejercicio 2023/24, KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH pignoró todas sus acciones de Kapsch TrafficCom AG a los bancos financiadores en relación con una refinanciación. El 26 de marzo de 2025, Kapsch TrafficCom AG acordó una nueva financiación a largo plazo con sus bancos propios hasta 2030, y se liberó la prenda de todas las acciones que KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH poseía en la Sociedad.

El capital flotante ascendía al 36,7%, con alrededor del 16,1% en manos de inversores institucionales, principalmente de Europa continental (incluida Austria), y alrededor del 19,4% en manos de inversores minoristas, según la información de una identificación de accionistas a 31 de marzo de 2025.



¹⁾ Posiciones comerciales y accionistas no identificados

Contacto para inversores.

Equipo de relaciones con los inversores	Marcus Handl, Teresa Hartlieb
Teléfono de atención al accionista	+43 50 811 1122
Correo electrónico	IR.kapschtraffic@kapsch.net
Página web	www.kapsch.net

INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO.

1 Resultados empresariales y situación económica.

1.1 Resultados empresariales.

1.1.1 Entorno económico.

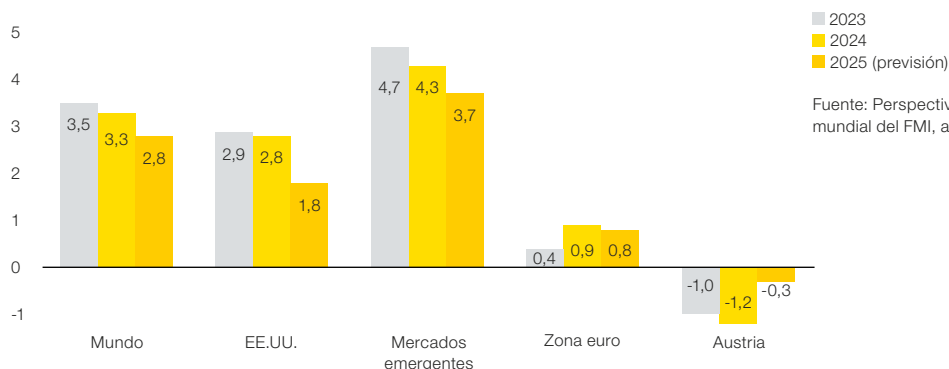
- Los precios de la energía y los conflictos comerciales tuvieron un impacto negativo en la economía, especialmente en la zona euro.
- Los recortes de los tipos de interés por parte de los bancos centrales siguieron a la ralentización de la inflación.
- Las cadenas de suministro se estabilizaron, pero siguieron siendo vulnerables debido a las tensiones geopolíticas y a las nuevas barreras comerciales.

Resultados económicos mundiales.

En el ejercicio 2024/25, la economía mundial se mantuvo estable a pesar de las incertidumbres existentes. El Fondo Monetario Internacional (FMI) estimó el crecimiento del PIB mundial en un 3,3% para 2024, tras el 3,5% del año anterior. Mientras que Estados Unidos y los principales mercados emergentes siguieron registrando sólidas tasas de crecimiento, la economía de la zona euro se mantuvo moderada. La debilidad de la demanda de los consumidores y el clima poco propicio a la inversión tuvieron aquí un efecto moderador. Además, las crecientes tendencias proteccionistas y las nuevas barreras comerciales entre las principales áreas económicas lastraron el clima de inversión mundial. El FMI prevé un crecimiento económico mundial del 2,8% para 2025.

Crecimiento del PIB 2023-2025.

(en %)



Fuente: Perspectivas de la economía mundial del FMI, abril de 2025

Cadenas de suministro.

La situación de la cadena de suministro mundial siguió estabilizándose a lo largo de 2024. Sin embargo, los continuos conflictos en el Mar Rojo y una grave sequía en el Canal de Panamá provocaron importantes perturbaciones en dos rutas marítimas clave. El tráfico marítimo a través del Canal de Suez disminuyó un 50% por motivos de seguridad. Debido a la sequía, en octubre de 2023 se introdujeron importantes restricciones en el paso diario de buques por el Canal de Panamá. Además, el aumento de las tensiones comerciales -en particular una crisis arancelaria entre las principales economías- provocó incertidumbre en los mercados mundiales de compras y ventas. Para Kapsch TrafficCom, la situación de la cadena de suministro en relación con la disponibilidad de componentes para la producción desempeñó un papel importante.

Tipos de interés.

En respuesta a la desaceleración económica, tanto el Banco Central Europeo (BCE) como la Reserva Federal (FED) decidieron volver a bajar los tipos de interés oficiales tras una fase de subidas de tipos. En Europa, el tipo de interés de las operaciones principales de refinanciación, en vigor desde septiembre de 2023, así como los tipos de interés de la facilidad marginal de crédito y de la facilidad de depósito, se redujeron en varias etapas del 4,50%, 4,75% y 4,00% al 2,65%, 2,9% y 2,5% en marzo de 2025. En septiembre, la FED bajó su principal tipo de interés por primera vez en cuatro años, de una horquilla del 5,25% al 5,50% al 4,75% al 5,00%, y en diciembre de 2024 efectuó un nuevo

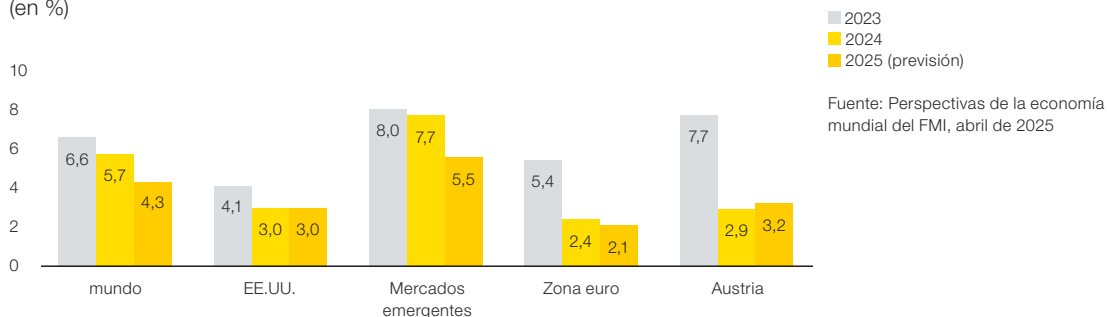
recorte del tipo de interés a una horquilla del 4,25% al 4,50%. Los tipos de interés son especialmente importantes para Kapsch TrafficCom en términos de costes de financiación.

Inflación.

Las tasas de inflación siguieron bajando en el ejercicio 2024/25. Según el Fondo Monetario Internacional (FMI), la tasa media de inflación mundial bajó al 5,7% en 2024, frente al 6,6% de 2023. En Austria, la inflación bajó del 7,7% en 2023 al 2,9% en 2024 y se espera que descienda al 2,7% en 2025, según las previsiones de la WIFO. A pesar de este descenso, la inflación se mantuvo elevada en algunas zonas, lo que siguió pesando sobre los consumidores y las empresas en particular. La inflación desempeña un papel importante para Kapsch TrafficCom, sobre todo en relación con los costes de personal.

Inflación 2023–2025.

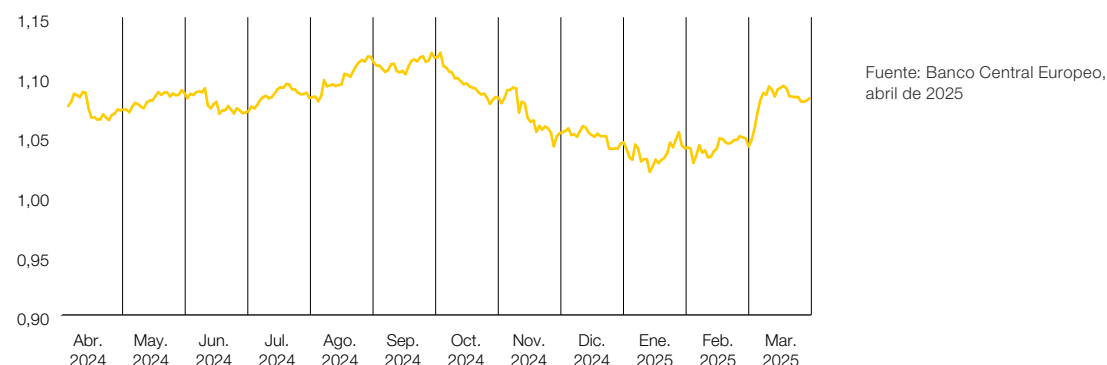
(en %)



Divisas.

En los mercados de divisas, la evolución del dólar estadounidense (USD) es especialmente importante para Kapsch TrafficCom. La influencia de esta divisa en el desarrollo del negocio se debe a la naturaleza internacional del Grupo, con un gran número de proyectos y ubicaciones en EE.UU. y otros países donde las transacciones se liquidan en USD. En el ejercicio 2024/25, el euro (EUR) fluctuó dentro de un rango moderado frente al dólar estadounidense. El tipo de cambio medio fue de 1,07 EUR/USD (año anterior: 1,08). El máximo se alcanzó el 30 de septiembre de 2024, a 1,12 EUR/USD, mientras que el mínimo fue de 1,02 EUR/USD el 13 de enero de 2025.

Evolución del EUR/USD.



Austria.

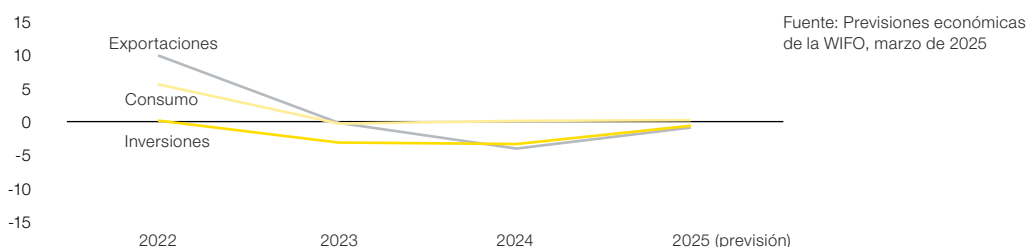
La economía austriaca registró un descenso del 1,2% del producto interior bruto en 2024, lo que la convierte en la economía más rezagada de la UE. Las causas principales fueron la debilidad de la demanda de los consumidores y el descenso de la inversión, sobre todo en el sector de la construcción.

Las exportaciones también cayeron bruscamente, un 4,3%.

PIB de Austria en 2024: -1,2%.

Crecimiento de las exportaciones, la inversión y el consumo en Austria 2022-2025.

(en %)



1.1.2 Definición de mercado y productos.

Esta información cumple con los requisitos de ESRS 2 SBM-1 en la Declaración no financiera 2024/25.

Kapsch TrafficCom es un proveedor de renombre mundial de soluciones de transporte para la movilidad sostenible. Las soluciones innovadoras en las áreas de peaje y gestión del tráfico contribuyen a un mundo más sano y sin atascos.

Visión y misión.

La misión de Kapsch TrafficCom es desarrollar soluciones de transporte innovadoras para una movilidad sostenible. Los usuarios de la carretera deben poder llegar a su destino de forma cómoda, segura, eficiente y puntual con un impacto medioambiental mínimo.

Mercado.

Kapsch TrafficCom se dirige al mercado de los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS). Éstos apoyan y optimizan el tráfico (incluida la infraestructura, los vehículos, los usuarios y la industria) y utilizan para ello tecnologías de la información y la comunicación.

Grand View Research estima el tamaño del mercado mundial en 2024 en 30.600 millones de euros (31.790 millones de dólares, convertidos a un tipo de cambio de 0,9626 a 31 de diciembre de 2024) y prevé una tasa de crecimiento anual compuesto (TCAC) del 8,3% de 2025 a 2030.

El mercado de los sistemas de transporte con un volumen de 30.600 millones de euros en el año 2024.

Dentro del mercado de ITS, Kapsch TrafficCom aborda las áreas de peaje y gestión del tráfico. Las regiones principales de sus actividades empresariales son EMEA (Europa, Oriente Medio y África), América (América del Norte, Central y del Sur) y APAC (Asia-Pacífico). Los seis segmentos restantes del mercado de ITS no están actualmente cubiertos. Esto da como resultado un mercado direccionable con un tamaño de mercado global de 14.100 millones de euros según Grand View Research, con una tasa media de crecimiento anual prevista del 7,8%.

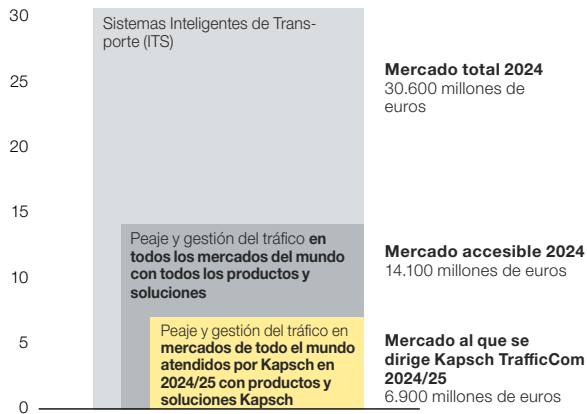
Mercado al que puede dirigirse Kapsch TrafficCom.

El mercado al que se dirige la empresa (todos los mercados del mundo a los que Kapsch se dirige en 2024/25 con todos los productos y soluciones de Kapsch) tenía un tamaño de mercado de 6.900 millones de euros en el ejercicio 2024/25 según cálculos internos. Kapsch TrafficCom espera que el mercado crezca a un ritmo medio del 8,1% anual hasta alcanzar los 8.700 millones de euros en el ejercicio 2027/28.

Enfoque en un nicho de mercado con un tamaño de mercado de 6.900 millones de euros (2024/25).

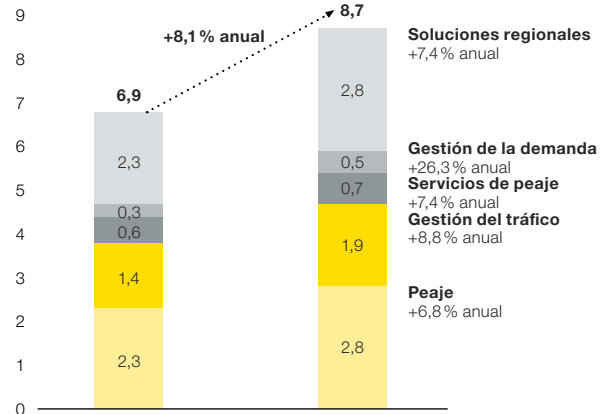
Mercado 2024/25.

(en miles de millones de euros)



Mercado al que se dirige Kapsch TrafficCom 2024/25-2027/28.

(en miles de millones de euros)



Impulsores del mercado.

Kapsch TrafficCom ha identificado los siguientes impulsores del mercado:

Protección del medio ambiente. El Acuerdo de París es un importante acuerdo mundial de protección del clima y se adoptó en diciembre de 2015 en la Conferencia sobre el Cambio Climático de París. La Comisión Europea (como parte del "Acuerdo Verde Europeo") y los Estados Unidos persiguen una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. El tráfico por carretera desempeña aquí un papel importante, ya que es responsable de una parte sustancial de las emisiones de gases de efecto invernadero. Tanto la gestión del tráfico como las soluciones de peaje son herramientas reconocidas para influir en el tráfico y los medios de transporte.

Necesidad de infraestructuras de tráfico y su mantenimiento. Los estudios prevén no sólo un aumento de la población mundial, sino también más vehículos privados en las carreteras. A medida que crezca el volumen de vehículos, será inevitable aumentar las inversiones en construcción y mantenimiento de carreteras. Esto suele ser extremadamente caro. Al mismo tiempo, el creciente número de vehículos híbridos o eléctricos está teniendo un impacto negativo en los ingresos fiscales procedentes de los hidrocarburos. Esto significa que un aumento de la necesidad de modelos de financiación alternativos, incluidas las soluciones de peaje.

Urbanización. El porcentaje de personas que viven en ciudades está aumentando. Mientras que en el año 1800 sólo el 2% de la población mundial era urbana, en 2007 por primera vez más de la mitad de la población mundial vivía en ciudades. Partiendo de una cifra actual de alrededor del 56%, las Naciones Unidas prevén que la población urbana representará más del 60% de la población en 2030 y casi el 70% en 2050. Al mismo tiempo, la población mundial pasará de los 8.200 millones de habitantes actuales a 8.600 millones en 2030 y 9.700 millones en 2050. Es precisamente en las zonas urbanas donde la movilidad privada y profesional plantea grandes retos. Al fin y al cabo, las casas no pueden desplazarse simplemente para dejar paso a carreteras más anchas o a nuevas construcciones. Además, a medida que crezca la población urbana, aumentará el volumen de negocios dentro de una ciudad, así como con socios comerciales fuera de ella. Dado que los productos deben ser entregados, un aumento de la población urbana tiende a conducir a mayores volúmenes de transporte.

Nuevos medios de transporte y servicios. Los analistas prevén que el tráfico urbano de pasajeros se duplique con creces de aquí a 2050. Los vehículos autónomos podrían intensificar esta tendencia. La infraestructura viaria existente no podrá satisfacer estas necesidades. De ello se derivan dos consecuencias: un mayor uso del transporte público y de los medios de transporte compartidos y, si no se toman las medidas adecuadas, una mayor congestión. Además, continuará la tendencia hacia los vehículos eléctricos. Si bien esto reduce las emisiones inmediatas de CO₂, el problema de las partículas persistirá.

Vehículos conectados. Los avances tecnológicos en el intercambio de información entre vehículos (vehículo a vehículo, V2V), entre vehículos e infraestructura de tráfico (vehículo a infraestructura, V2I) y en el ámbito de la conducción autónoma son rápidos. Ya hoy, estos avances permiten aplicaciones cada vez mejores y más amplias para mejorar el confort y aumentar la seguridad de la conducción. Además, los nuevos canales de comunicación y los enormes volúmenes de datos permiten mejoras sustanciales en la gestión del tráfico.

Datos e inteligencia artificial. Los datos abiertos y las interfaces abiertas permiten aplicaciones de mayor rendimiento. Los vehículos conectados son una importante fuente de datos. El aprendizaje automático y la inteligencia artificial crean nuevas oportunidades de análisis, simulación, previsión y gestión de datos.

Seguridad y protección de datos. Debido al uso de grandes cantidades de datos, la protección de los datos personales y la forma en que se manejan es cada vez más importante.

Cambios fundamentales en el entorno empresarial de Kapsch TrafficCom. Los impulsores del mercado mencionados anteriormente ya han desencadenado las siguientes tendencias:

- Mientras que en el pasado el sector ITS se basaba en gran medida en el hardware, cada vez se orienta más hacia las plataformas de software. Las soluciones modulares y las aplicaciones en la nube desempeñan un papel cada vez más importante.
- La oferta de servicios (cualquier cosa como servicio) se centra en el usuario.
- Las opciones de pago se integrarán en las soluciones de movilidad y entrarán en el mercado nuevas tecnologías de pago.
- La infraestructura de tráfico inteligente puede lograrse con sensores, módulos y tecnologías de conexión más asequibles. Sin embargo, los conocimientos específicos del sector y la necesidad de soluciones específicas para cada cliente siguen siendo importantes.
- Las nuevas soluciones pueden implantarse cada vez más a escala mundial.

Productos.

La cartera de Kapsch TrafficCom se divide en los siguientes grupos de productos, que se asignan a los segmentos de peaje y gestión del tráfico:

Grupo de productos	Descripción breve
Productos de peaje.	
Unidad de a bordo de 915 MHz	Unidad de a bordo para sistemas de peaje de carreteras en Norteamérica basados en detectores de tráfico. Componentes de infraestructura para sistemas de peaje de carreteras en Norteamérica basados en detectores de tráfico.
Unidad de a bordo CEN DSRC de 5,8 GHz	Unidad de a bordo para servicios de peaje e ITS en todo el mundo de acuerdo con las normas CEN europeas CEN. El producto TRP-4010, alineado con la taxonomía, forma parte de este grupo de productos.
GNSS y CEN DSRC de 5,8 GHz Unidad de a bordo	Unidad de a bordo GNSS para sistemas de peaje basados en datos de geolocalización de un sistema mundial de navegación por satélite (GNSS). El producto alineado con la taxonomía OBU 5310 forma parte de este grupo de productos.
Radiofrecuencia en carretera (RF)	Infraestructura al borde de la carretera con un subsistema de radiofrecuencia para detectar, identificar y clasificación de vehículos para cobrar peajes o aplicar un régimen de peaje específico.
Vídeo en carretera (incl. DLVP)	Solución para el cobro electrónico de peajes y su aplicación en varios carriles sin interrumpir el flujo de tráfico (multi-lane free-flow, MLFF). Esta infraestructura de carretera integra un subsistema de vídeo o un subsistema de radiofrecuencia para detectar, identificar y clasificar vehículos con el fin de cobrar peajes o aplicar un régimen específico. La plataforma versátil de aprendizaje profundo (DLVP) para aplicaciones de peaje procesa y analiza secuencias de vídeo (en directo o sin conexión) para traducir entradas visuales en información que mejore las operaciones de peaje. Esto permite el análisis en tiempo real y la detección de eventos, como la detección automática de vehículos/objetos, el seguimiento y la clasificación, y la detección de eventos y situaciones definidos.
Control de vehículos	Garantiza el cumplimiento de los peajes identificando y gestionando las transacciones de peaje impagadas mediante la detección automática de vehículos, el reconocimiento de matrículas y el procesamiento de infracciones.
Peaje inteligente	Un sistema de cobro de peajes que mejora simultáneamente la funcionalidad en los cinco niveles de peaje (vía, estación, gestión de operaciones, gestión de clientes e interoperabilidad).
Backoffice operativo (OBO)/Suite de procesamiento de imágenes (IPS)	Elemento central de la cadena de valor en el sector del peaje. Crea transacciones facturables a partir de los datos recogidos por la infraestructura de carretera y las envía al back office comercial.
Backoffice de aplicación (EBO)	Un elemento central para las soluciones de peaje y acceso urbano. Con el EBO, las infracciones de peaje o acceso son detectadas por una estación de control. Una lógica de procesos flexible y basada en reglas permite adoptar medidas para cobrar peajes o restringir el acceso a los vehículos que no cumplan los criterios definidos.

Grupo de productos	Descripción breve
Backoffice comercial (CBO)	Sistema central electrónico de cobro de peajes que procesa y gestiona los ingresos procedentes de transacciones desde un back office operativo (OBO). Las relaciones con los clientes pueden gestionarse a través de centros de atención al cliente, centros de llamadas o incluso tiendas minoristas.
Plataforma de geolocalización (GLP)	Permite el cobro de peajes por satélite, la tarificación del uso de las carreteras y las aplicaciones para autoridades de peaje, proveedores de servicios de peaje y proveedores de servicios de flotas. GLP genera ingresos de peaje a partir de datos de localización.
Productos para la gestión del tráfico.	
Controlador EcoTrafiX™ (ETX)	Un dispositivo de control de tráfico que tiene el menor consumo de energía en comparación con los dispositivos convencionales de control de tráfico.
Unidad de a bordo del vehículo conectado (C-ITS) de 5,9 GHz, unidad de carretera C-ITS	La caja de comunicación a bordo V2X (ComBox) permite la comunicación inalámbrica para los estándares ETSI ITS G5 e IEEE WAVE para aplicaciones en el entorno ITS cooperativo (C-ITS) y otras aplicaciones ITS. La infraestructura de carretera C-ITS permite la comunicación inalámbrica C-V2X para los estándares IEEE WAVE para estas mismas aplicaciones.
Plataforma de vehículo conectado (C-ITS), centro de control de movilidad conectada	El Centro de Control de Movilidad Conectada (CMCC) de Kapsch permite ampliar la gestión de la conducción conectada tal y como se utiliza en las ciudades inteligentes. La Connected Suite permite la supervisión y la gestión en un entorno en el que la infraestructura y los usuarios de la carretera están conectados (entorno de vehículo conectado).
Plataforma de Datos de Movilidad (MDP)	Esta plataforma de datos utiliza datos de las autoridades públicas y sus socios para generar inteligencia en la toma de decisiones. Esto les permite participar en un ecosistema de movilidad conectada.
Plataforma versátil de aprendizaje profundo (DLVP) Tráfico	La plataforma versátil de aprendizaje profundo (DLVP) procesa y analiza secuencias de vídeo (en directo o sin conexión) para traducir entradas visuales en información que permita mejorar la gestión del tráfico. Proporciona análisis en tiempo real y detección de eventos, como detección automática de vehículos/objetos, seguimiento y clasificación, así como detección de eventos y situaciones definidos.
Plataforma EcoTrafiX™ (ETX)	Solución de gestión de la movilidad que utiliza mapas para registrar situaciones y la gestión del tráfico. La detección automática de incidentes, las predicciones sobre el estado futuro del tráfico y las herramientas de apoyo a la toma de decisiones hacen posible una estrategia de movilidad proactiva.
DYNAMIC Advanced Control (DYNAC)	Sistema avanzado de gestión del tráfico para gestionar y supervisar el funcionamiento de puentes túneles. Los datos en tiempo real y las herramientas de apoyo a la toma de decisiones ayudan a mejorar la fluidez y la seguridad del tráfico.

1.1.3 Evolución de la actividad en 2024/25.

En el ejercicio 2024/25, Kapsch TrafficCom fue capaz de reforzar las bases para un futuro de éxito. En general, la empresa registró una ligera mejora en su rendimiento empresarial.

Desde el punto de vista estratégico, el año estuvo marcado por una revisión exhaustiva de la estrategia y la desconsolidación de varias empresas. Esto afectó a TMT Services and Supplies Proprietary Limited (TMT) en Sudáfrica a principios del ejercicio y a Kapsch Telematic Services IOOO en Bielorrusia en el cuarto trimestre.

La situación geopolítica siguió siendo inestable durante el periodo de referencia, por lo que la cadena de suministro requirió especial atención. No obstante, Kapsch TrafficCom registró una nueva mejora de su situación financiera y patrimonial, que también se refleja en las cifras clave correspondientes. En marzo, la empresa también acordó una financiación a largo plazo con sus principales socios bancarios, lo que asegura su liquidez.

Evolución de los proyectos. Los proyectos operativos siguieron funcionando bien, y varios proyectos de implantación entraron en fase operativa o vieron ampliada su vida útil. Además, la entrada de pedidos fue muy alentadora, con 802 millones de euros (año anterior: 734 millones de euros).

Por un lado, cabe destacar el aumento de los proyectos de gestión del tráfico urbano. En enero, entró en funcionamiento un importante proyecto de peaje urbano en Gotemburgo (Suecia). Se trata de un sistema de peaje de flujo libre multicarril (MLFF) para el centro de la ciudad con identificación automática de vehículos. Kapsch TrafficCom también recibió un pedido en Guatemala para una solución de gestión de movilidad urbana que incluye el control de semáforos para 511 intersecciones.

Por otra parte, Kapsch TrafficCom ahora puede señalar proyectos de referencia en América del Norte, Europa y la región APAC, así como grandes despliegues de aplicaciones para vehículos conectados. En este sentido, cabe destacar el mayor proyecto europeo de sistemas de transporte inteligentes cooperativos (C-ITS) en el tráfico regular de autopistas en Alemania y la finalización de dos proyectos en España que incluyen aplicaciones para vehículos conectados. El primer corredor conectado de España en el área metropolitana de Bilbao, que permite la comunicación entre vehículos e infraestructuras, y el sistema de peaje MLFF en la región de Bizkaia con unidades adicionales en carretera para aplicaciones de vehículos conectados en un corredor C-ITS. Todos estos sistemas permiten transmitir información sobre el tráfico o situaciones de peligro directamente a los vehículos o a los conductores.

El funcionamiento del sistema de peaje en la provincia sudafricana de Gauteng se prorrogó de nuevo durante el periodo de referencia, pero finalizó a finales de marzo de 2025. Aunque el sistema de peaje nacional de Bielorrusia sigue funcionando, Kapsch TrafficCom cedió la mayoría de los derechos de voto y el control de la empresa operadora Kapsch Telematic Services IOOO durante el periodo de referencia.

1.2 Indicadores de resultados financieros.

1.2.1 Resultados de las operaciones.

Ingresos. Kapsch TrafficCom generó unos ingresos de 530,3 millones de euros en el ejercicio 2024/25, lo que representa un descenso del 1,6% (8,5 millones de euros) en comparación con el ejercicio anterior. Sin embargo, si se excluye la contribución a los ingresos de la TMT vendida el año anterior, los ingresos del ejercicio 2024/25 habrían sido aproximadamente 3,5 millones de euros superiores a los del año anterior.

Los ingresos facturados¹⁾ ascendieron a 539,8 millones de euros, por debajo de los 557,8 millones del año anterior. La dinámica general del negocio se mantuvo estable, aunque la evolución regional varió: la región EMEA experimentó descensos debidos a desinversiones, y los ingresos en la región APAC también disminuyeron en comparación con el año anterior. Por el contrario, la región de América registró un crecimiento de los ingresos. En cuanto a las áreas de negocio, el segmento de Implementación logró un crecimiento del 5,8%, mientras que los segmentos de Operaciones (-5,3%) y Componentes (-1,6%) registraron descensos de ingresos.

Geográficamente, el desglose de los ingresos del Grupo fue el siguiente:

- Región EMEA (Europa, Oriente Medio y África): 48,5% (año anterior: 51,7%)
- Región de las Américas (Norteamérica, Centroamérica y Sudamérica): 47,0% (año anterior: 43,1%)
- Región APAC (Asia-Pacífico): 4,5% (año anterior: 5,2%)

Ingresos por regiones.

La región EMEA siguió generando la mayor parte de los ingresos, pero registró un descenso interanual del 7,7%. Sin el descenso relacionado con las cesiones, los ingresos en esta región se habrían mantenido al nivel del año anterior. En la región APAC, los ingresos también cayeron un 13,4%. En cambio, en la región de América los ingresos aumentaron un 7,1% con respecto al año anterior.

en millones de euros	2023/24	2024/25	+/-
EMEA	278,7	257,4	-7,7 %
Implementación	56,7	68,6	21,0 %
Operaciones	185,8	153,8	-17,2 %
Componentes	36,2	35,0	-3,4 %
América	232,4	249,0	7,1 %
Implementación	86,8	84,6	-2,5 %
Operaciones	105,2	121,8	15,8 %
Componentes	40,5	42,6	5,2 %
APAC	27,7	24,0	-13,4 %
Implementación	9,1	8,3	-8,8 %
Operaciones	9,9	9,3	-6,4 %
Componentes	8,7	6,4	-26,1 %
Total	538,8	530,3	-1,6 %

¹⁾ Ingresos facturados = ventas facturadas - deducciones de ingresos - notas de crédito - penalizaciones contractuales

En el ejercicio 2024/25, se vendieron 7,91 millones de unidades embarcadas, lo que representa una disminución del 6,9% con respecto al ejercicio anterior (8,50 millones de unidades). Mientras que las ventas disminuyeron en las regiones EMEA y APAC, se registró un crecimiento en la región de las Américas, especialmente en EE.UU., Costa Rica y Panamá.

Otros ingresos de explotación ascendieron a 31,4 millones de euros en el ejercicio 2024/25, lo que representa una disminución del 61,3% (49,9 millones de euros) en comparación con el ejercicio anterior. El resultado del ejercicio anterior se vio influido principalmente por un efecto puntual positivo derivado de la finalización de un procedimiento de arbitraje en Alemania (66,3 millones de euros). En el periodo de referencia, la mayor contribución, de 14,8 millones de euros, procedió de los ingresos relacionados con la desconsolidación de empresas.

Los gastos de materiales y otros servicios de producción disminuyeron significativamente en un 14,6% (34,1 millones de euros) hasta 198,6 millones de euros (año anterior: 232,7 millones de euros). La proporción de materiales y otros servicios de producción respecto a los ingresos disminuyó por tanto al 37,5% (año anterior: 43,2%), lo que indica que los proyectos de los clientes se ejecutaron con mayor eficacia.

Los gastos de personal aumentaron en 8,2 millones de euros hasta los 250,6 millones de euros en el ejercicio 2024/25 (ejercicio anterior: 242,4 millones de euros). Este aumento se debió principalmente a ajustes salariales y a un desplazamiento del número de empleados de países con menores costes de personal a otros con costes más elevados. A 31 de marzo de 2025, el Grupo Kapsch TrafficCom empleaba a un total de 3.041 personas, lo que representa un descenso en comparación con la fecha de referencia del año anterior. La mayor reducción se produjo en la región EMEA, debido principalmente a desinversiones y a la finalización de un proyecto de peaje en Sudáfrica. El ratio de personal (gastos de personal en porcentaje de los ingresos) fue del 47,3% (ejercicio anterior: 45,0%).

En el ejercicio 2024/25, **los otros gastos de explotación** aumentaron en 17,3 millones de euros hasta 90,5 millones de euros, lo que corresponde a un incremento del 23,7%. El aumento de los gastos en comparación con el ejercicio anterior se debió principalmente a las pérdidas derivadas de la desconsolidación de filiales, que ascendieron a 8,6 millones de euros. Además, la cifra del año anterior incluía la reversión de deterioros por un total de 10,1 millones de euros, que tuvo un efecto reductor de los costes.

El resultado proporcional de las empresas asociadas y conjuntas ascendió a 5,6 millones de euros (año anterior: 15,4 millones de euros), procedentes principalmente de Kapsch Telematic Services IOOO y Parat Ltd. (Alemania). En el ejercicio anterior, la cifra era atribuible principalmente a la empresa conjunta autoTicket GmbH en Alemania.

EBITDA. Los beneficios antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones (EBITDA) ascendieron a 29,0 millones de euros en el ejercicio 2024/25, frente a los 88,5 millones de euros del ejercicio anterior. En consecuencia, el margen EBITDA descendió al 5,5% (año anterior: 16,4%).

Los gastos de amortización y depreciación ascendieron a 16,5 millones de euros en el ejercicio 2024/25, por lo que fueron inferiores a los del ejercicio anterior (18,3 millones de euros).

EBIT. Los beneficios antes de intereses e impuestos (EBIT) ascendieron a 12,6 millones de euros, cifra significativamente inferior a la del año anterior (70,3 millones de euros). A diferencia del año anterior, en el que influyeron varios efectos puntuales significativos, el ejercicio 2024/25 no incluyó elementos no recurrentes importantes que afectaran a los beneficios, aparte del impacto de la venta de TMT. Los efectos de valoración relacionados con proyectos y estimaciones, consignados como otros ingresos de explotación, se consideraron inherentes a las actividades de explotación. Cabe destacar que el deterioro de los márgenes de los proyectos de implantación en América, que había afectado significativamente a los resultados en años anteriores, ya no tuvo ningún efecto notable en el ejercicio 2024/25.

El resultado financiero mejoró de -30,1 millones de euros en el ejercicio anterior a -16,9 millones de euros en el ejercicio 2024/25. Las diferencias más significativas se debieron a una disminución de los gastos por intereses y a la ausencia de costes extraordinarios registrados el año anterior en relación con el acuerdo de reestructuración con los bancos, lo que llevó a una mejora del resultado neto por intereses de -22,1 millones de euros a -8,9 millones de euros. Además, en el ejercicio 2024/25 se reconocieron ajustes por hiperinflación por valor de -4,8 millones de euros (ejercicio anterior: -7,0 millones de euros).

Resultado proporcional de asociadas y empresas conjuntas procedentes de inversiones financieras. La contribución a los beneficios ascendió a 0,0 millones de euros, frente a los -3,2 millones de euros del ejercicio anterior. La cifra del ejercicio anterior era atribuible a Traffic Technology Services, Inc. (TTS), EE.UU., cuyas acciones se vendieron en el ejercicio anterior.

Impuesto sobre beneficios. Los ingresos por impuestos sobre las ganancias ascendieron a 1,2 millones de euros en el periodo de referencia (año anterior: gasto de 14,6 millones de euros). Esto se debió a un resultado negativo antes de impuestos y a un aumento de los activos por impuestos diferidos sobre las pérdidas acumuladas.

El **resultado del periodo** fue negativo en -3,1 millones de euros (año anterior: beneficio de 22,3 millones). El resultado atribuible a los accionistas del Grupo fue de -6,9 millones de euros (23,2 millones el año anterior). Esto corresponde a un beneficio por acción de -0,48 euros (año anterior: 1,72 euros).

Otro resultado global. Esta partida incluye principalmente las diferencias de conversión de divisas y las revalorizaciones de las obligaciones por prestaciones post-empleo. Otros ingresos globales ascendieron a -3,9 millones de euros (año anterior: -1,7 millones de euros).

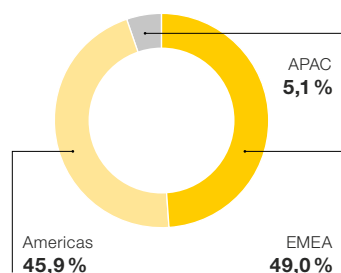
Resultado global total. La suma del resultado del periodo y otros ingresos globales ascendió a 0,8 millones de euros (año anterior: 20,6 millones de euros).

1.2.2 Resultados de las operaciones por segmento.

Peaje.

Ingresos. En el segmento del peaje, los ingresos aumentaron un 3,9%, pasando de 378,3 millones de euros a 393,0 millones de euros en el ejercicio 2024/25, lo que representa el 74,1% de los ingresos totales (ejercicio anterior: 70,2%).

Ingresos de peaje por regiones.



En el ejercicio 2024/25, los ingresos en la región EMEA aumentaron un 1,8% (+3,3 millones de euros) hasta los 192,6 millones de euros, lo que la convierte una vez más en la región con mayores ingresos en el segmento de peaje para Kapsch TrafficCom. Los mercados de Sudáfrica, Bielorrusia, España, Francia y Polonia registraron un descenso de los ingresos. Por el contrario, el negocio de implementación registró un aumento interanual de los ingresos, impulsado principalmente por un proyecto en Suiza. Además, los mercados de Bulgaria, Dinamarca, Alemania, Suecia y Austria registraron un crecimiento de los ingresos. Los ingresos del negocio de servicios (Tolltickets) también aumentaron significativamente, un 104,3%, impulsados por la fuerte demanda de unidades de a bordo para camiones.

En el ejercicio 2024/25, se ajustó la estructura de segmentos dentro del Grupo. En este contexto, algunos proyectos se reasignaron a los segmentos de peaje o de gestión del tráfico, lo que afectó especialmente al negocio de componentes.

En la región de las Américas, los ingresos del segmento de peaje aumentaron un 9,2% hasta 180,4 millones de euros (año anterior: 165,2 millones de euros). Esta evolución se debe en gran parte al aumento de los ingresos de la actividad de explotación en Estados Unidos (+16,6 millones de euros). Además, el negocio de componentes registró un crecimiento de los ingresos en EE.UU., Panamá y Costa Rica. Por el contrario, los ingresos del negocio de implementación disminuyeron interanualmente, especialmente en Chile, EE.UU. y México.

En la región APAC, Kapsch TrafficCom registró un descenso de los ingresos del 16,1% en el ejercicio 2024/25, generando 20,0 millones de euros. Este descenso se atribuyó principalmente al negocio de componentes en Australia y Singapur. El negocio de operaciones también registró un descenso de los ingresos en Australia.

Segmento de peaje por tipo de actividad.

en millones de euros	2023/24	2024/25	+/-
Ingresos	378,3	393,0	3,9 %
Implementación	96,7	104,6	8,2 %
Operaciones	207,7	205,6	-1,0 %
Componentes	73,9	82,8	12,1 %
EBIT	54,3	12,0	-77,9 %

EBIT. El EBIT del segmento de peaje descendió significativamente a 12,0 millones de euros (año anterior: 54,3 millones de euros). La principal razón de este descenso fue el acuerdo alcanzado en Alemania el año anterior en

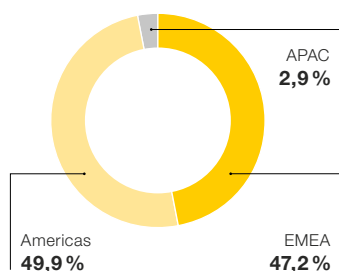
relación con la rescisión del contrato de operador para la recaudación de las tarifas de peaje. El principal motivo de este descenso fue el acuerdo alcanzado en Alemania el año anterior sobre la rescisión del contrato de operador para la recaudación del canon de infraestructura, que tuvo un impacto positivo de 79,0 millones de euros en el resultado del ejercicio anterior. Tras la confirmación del tribunal de arbitraje en marzo de 2022 de la indemnización y el reembolso de los costes de autoTicket GmbH, Kapsch TrafficCom pudo reconocer unos ingresos de más de 66 millones de euros en septiembre de 2023.

Otros ingresos de explotación y las participaciones en empresas conjuntas también disminuyeron un 75,1% y un 68,3%, respectivamente, en comparación con el año anterior, que había incluido la compensación y el reembolso de los costes de autoTicket GmbH. Los gastos de materiales y otros servicios de producción se redujeron un 17,6% durante el periodo de referencia, a pesar del aumento de los ingresos, principalmente en las áreas de negocio de implantación y operaciones, sobre todo en la región de América. Los gastos de personal aumentaron un 5,6%. Otros gastos de explotación aumentaron en 8,7 millones de euros hasta 56,1 millones, ya que el año anterior habían incluido un efecto positivo por la reversión de una pérdida de valor.

Gestión del tráfico.

Ingresos. En el segmento de gestión del tráfico, los ingresos ascendieron a 137,3 millones de euros en el ejercicio 2024/25, lo que representa una disminución del 14,5% en comparación con el ejercicio anterior (160,5 millones de euros), y representaron el 25,9% de los ingresos totales (ejercicio anterior: 29,8%). Los ingresos procedentes de proyectos de ejecución aumentaron un 1,7% interanual, especialmente en EE.UU., Guatemala, Reino Unido, Alemania y Chile.

Ingresos de gestión del tráfico por regiones.



En el negocio de operaciones, los ingresos disminuyeron principalmente debido a la venta de TMT, Sudáfrica, y a la interrupción de los proyectos relacionados, que habían contribuido con 12,0 millones de euros en el ejercicio anterior. Otros descensos se registraron en España, EE.UU. y Panamá.

La reasignación de proyectos individuales entre segmentos provocó cambios en la información del negocio de componentes. Teniendo en cuenta estos efectos, el negocio de componentes del segmento de gestión del tráfico registró un descenso de los ingresos, atribuible principalmente al mercado de Ecuador.

Segmento de gestión del tráfico por tipo de actividad.

en millones de euros	2023/24	2024/25	+/-
Ingresos	160,5	137,3	-14,5 %
Implementación	55,9	56,8	1,7 %
Operaciones	93,2	79,3	-14,9 %
Componentes	11,5	1,2	-90,0 %
EBIT	15,9	0,5	-96,7 %

EBIT. El EBIT del segmento de gestión del tráfico ascendió a 0,5 millones de euros en el ejercicio 2024/25 (ejercicio anterior: 15,9 millones de euros). La razón principal de esta evolución fue la venta de TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Sudáfrica, que, por una parte, tuvo un impacto positivo en los ingresos y beneficios en 2023/24 y, por otra, provocó un efecto negativo de desconsolidación en 2024/25.

1.2.3 Posición del activo neto.

El balance total de Kapsch TrafficCom a 31 de marzo de 2025 ascendía a 454,4 millones de euros (31 de marzo de 2024: 443,7 millones de euros).

Activos.

El inmovilizado material disminuyó de 46,0 millones de euros a 31 de marzo de 2024 a 43,1 millones de euros a 31 de marzo de 2025. Aunque se registraron adiciones durante el ejercicio, la depreciación programada y las enajenaciones tuvieron un impacto mayor que las adiciones. El inmovilizado inmaterial disminuyó ligeramente en 0,7 millones de euros.

Las participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas aumentaron en 15,1 millones de euros. Esta evolución se debió principalmente a las incorporaciones de Parat Ltd, Abu Dhabi, y Kapsch Telematic Services IOOO, Bielorrusia.

Otros activos financieros no corrientes e inversiones disminuyeron en un total de 0,7 millones de euros. Esta disminución se debió principalmente a una empresa de Sudáfrica.

Los activos por impuestos diferidos ascendían a 53,4 millones de euros a 31 de marzo de 2025 (31 de marzo de 2024: 45,6 millones de euros). La mayoría de los activos por impuestos diferidos correspondían a pérdidas acumuladas en EE.UU., Austria, Brasil y España.

Las existencias aumentaron en 1,2 millones de euros hasta los 49,0 millones de euros, en gran parte debido al aumento de las existencias en Austria.

Los deudores comerciales y otros activos corrientes disminuyeron en 10,9 millones de euros en comparación con el año anterior, debido principalmente a las menores ventas facturadas en el curso de las desconsolidaciones.

La tesorería y equivalentes ascendieron a 47,8 millones de euros, frente a los 33,4 millones del año anterior. Este aumento fue atribuible a la nueva financiación a largo plazo.

Se identificó un importe total de 4,9 millones de euros (31 de marzo de 2024: 11,0 millones de euros) como activos mantenidos para la venta de conformidad con la NIIF 5. Además de los activos materiales, se incluyeron específicamente los activos comerciales y los activos no corrientes. Además del inmovilizado material, se incluyeron créditos comerciales y efectivo y equivalentes de efectivo.

Pasivo y fondos propios.

El 21 de marzo de 2025, Kapsch TrafficCom AG llegó a un acuerdo con sus principales bancos sobre un nuevo acuerdo de financiación a largo plazo por un total de 104,6 millones de euros. La financiación estará vigente hasta el 29 de marzo de 2030. La evolución del pasivo financiero refleja esta nueva financiación a largo plazo. El pasivo financiero a largo plazo aumentó en 4,5 millones de euros con respecto al ejercicio anterior, situándose en 96,4 millones de euros. Los pasivos financieros corrientes aumentaron en 9,2 millones de euros interanuales hasta los 22,0 millones de euros.

A 31 de marzo de 2025, los pasivos por contratos de arrendamiento no corrientes ascendían a 24,6 millones de euros (31 de marzo de 2024: 26,9 millones de euros), mientras que los pasivos por contratos de arrendamiento corrientes sumaban 7,7 millones de euros (31 de marzo de 2024: 9,2 millones de euros).

Los pasivos por contratos corrientes y no corrientes aumentaron en 3,8 millones de euros debido al trabajo continuado en los proyectos en curso de los clientes.

Los acreedores comerciales se redujeron en 4,1 millones de euros, hasta los 58,8 millones de euros, y parte de estos pasivos se refieren a facturas aún no recibidas por servicios adquiridos.

Las provisiones corrientes disminuyeron en 2,1 millones de euros en comparación con el año anterior y ascendían a 20,4 millones de euros a 31 de marzo de 2025 (31 de marzo de 2024: 22,4 millones de euros). El descenso se debió principalmente a la reversión de provisiones para pérdidas inminentes relacionadas con proyectos.

Los fondos propios aumentaron en 7,6 millones de euros, situándose en 91,0 millones de euros a 31 de marzo de 2025. El ratio de fondos propios pasó del 18,8% del año anterior al 20,0% a 31 de marzo de 2025.

Se identificó un importe total de 3,5 millones de euros (31 de marzo de 2024: 4,0 millones de euros) como pasivos mantenidos para la venta de conformidad con la NIIF 5. En concreto, se incluían las deudas comerciales, así como otros pasivos y periodificaciones. Esto incluía específicamente deudas comerciales, así como otros pasivos y periodificaciones.

1.2.4 Situación financiera.

Flujo de tesorería.

El resultado de explotación disminuyó en comparación con el año anterior y ascendió a 12,6 millones de euros (año anterior: 70,3 millones de euros). El elevado resultado del año anterior se debió a la resolución del procedimiento de arbitraje con la República Federal de Alemania. El menor resultado repercutió en el flujo de caja de las actividades de explotación, que ascendió a 27,7 millones de euros en el ejercicio 2024/25 (ejercicio anterior: 61,9 millones de euros). El flujo de tesorería procedente de los beneficios supuso 25,2 millones de euros (ejercicio anterior: 67,0 millones de euros), y la variación del capital circulante neto ascendió a 2,4 millones de euros (ejercicio anterior: -5,1 millones de euros).

Los siguientes efectos fueron responsables de la variación positiva del capital circulante neto. Los créditos comerciales, el activo circulante y otros activos circulantes disminuyeron en 8,1 millones de euros (año anterior: aumento de 16,8 millones de euros). Las existencias aumentaron en 1,6 millones de euros (año anterior: aumento de 2,7 millones de euros). Los pasivos contractuales corrientes y otros pasivos corrientes, netos de la disminución de los acreedores comerciales, disminuyeron en 2,0 millones de euros (año anterior: aumento de 10,6 millones de euros). Las provisiones corrientes disminuyeron en 2,0 millones de euros (año anterior: aumento de 3,8 millones de euros).

El flujo de caja de las actividades de inversión ascendió a -6,5 millones de euros en el ejercicio 2024/25 (ejercicio anterior: 43,8 millones de euros). Las inversiones en inmovilizado material aumentaron a -6,2 millones de euros (ejercicio anterior: -5,7 millones de euros), mientras que las inversiones en inmovilizado inmaterial ascendieron a -1,6 millones de euros (ejercicio anterior: -0,3 millones de euros). Los pagos por la compra de valores, inversiones y otros activos financieros no corrientes disminuyeron a -1,2 millones de euros (año anterior: -2,5 millones de euros).

Los ingresos procedentes del reembolso de la financiación de la empresa conjunta autoTicket GmbH, Alemania, por importe de 12,9 millones de euros, así como los ingresos procedentes de la venta de la empresa asociada Traffic Technology Services, Inc., EE.UU., por un total de 7,9 millones de euros, tuvieron un fuerte efecto positivo en el ejercicio anterior. Además, se recibió un pago de dividendos de 30,0 millones de euros de la empresa conjunta autoTicket GmbH, Alemania, en el ejercicio 2023/24. En conjunto, estos efectos dieron lugar a un flujo de caja de actividades de inversión claramente positivo en el ejercicio anterior. En el periodo de referencia, los ingresos procedentes de la venta de valores y otros activos financieros descendieron a 1,4 millones de euros (ejercicio anterior: 21,6 millones de euros), y los dividendos de las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia disminuyeron a 2,5 millones de euros (ejercicio anterior: 30,0 millones de euros). Todo ello dio lugar a un menor flujo de tesorería procedente de las actividades de inversión.

La suma del flujo de caja de las actividades de explotación y del flujo de caja de las actividades de inversión representa el flujo de caja libre. En el ejercicio 2024/25 ascendió a 21,2 millones de euros (ejercicio anterior: 105,7 millones de euros). El descenso se debió principalmente a la ausencia de los efectos puntuales registrados en el ejercicio anterior, a saber, la resolución del procedimiento de arbitraje con la República Federal de Alemania y la venta de las acciones de Traffic Technology Services, Inc. en EE.UU.

Flujo de caja libre: 21,2 millones de euros

El flujo de tesorería procedente de actividades de financiación mejoró notablemente en el ejercicio 2024/25, situándose en -6,5 millones de euros (ejercicio anterior: -111,6 millones de euros). El cambio se debió principalmente a que en el ejercicio anterior, aproximadamente 88 millones de euros de los fondos recibidos de Alemania se utilizaron para reembolsar préstamos bancarios, mientras que el ejercicio en curso se caracterizó por la celebración de un nuevo acuerdo de financiación a largo plazo por un total de 104,6 millones de euros. Se reembolsaron los acuerdos de financiación existentes y el volumen total de créditos aumentó en 21,1 millones de euros. Los intereses pagados por la financiación y los costes relacionados disminuyeron a -11,8 millones de euros (año anterior: -26,7 millones de euros). Este descenso se debió principalmente a la ausencia de efectos puntuales registrados el año anterior en relación con el acuerdo de reestructuración con los bancos, así como a una importante reducción de los tipos de interés. El efectivo y los equivalentes de efectivo a 31 de marzo de 2025 ascendían a 47,8 millones de euros (31 de marzo de 2024: 33,4 millones de euros).

Cifras clave.

La deuda neta a 31 de marzo de 2025 era de 101,5 millones de euros, lo que representa una disminución de 4,5 millones de euros en comparación con el año anterior (31 de marzo de 2024: 106,0 millones de euros). Esta mejora se atribuye principalmente al nuevo acuerdo de financiación. El aumento simultáneo de los fondos propios en 7,6 millones de euros redujo el ratio de apalancamiento al 111,5% (31 de marzo de 2024: 127,1%).

El capital circulante neto ascendió a 72,0 millones de euros (31 de marzo de 2024: 78,5 millones de euros).

1.3 Investigación y desarrollo.

En el ejercicio 2024/25, Kapsch TrafficCom invirtió el 5% de sus ingresos en desarrollo genérico, innovación, apoyo al desarrollo y gestión de productos.

En línea con la estrategia corporativa “Estrategia 2027” Kapsch TrafficCom lanzó un programa plurianual de transformación tecnológica en el ejercicio 2021/22. El objetivo de este programa es salvaguardar la cartera tecnológica de la empresa y reforzar su liderazgo en el mercado. Durante el periodo de referencia, la atención se centró en seguir desarrollando las capacidades organizativas y la experiencia, mejorar los procesos de desarrollo y entrega,

desarrollar de forma rápida y flexible las tecnologías de la empresa, adaptar la cartera actual de productos y soluciones a los requisitos en constante cambio del mercado y reducir las redundancias para crear una cartera global y uniforme. Esto permite una comercialización más rápida y una entrega más eficaz de las soluciones, lo que se traduce en mayores ingresos y márgenes, así como en una mejor posición competitiva en el mercado.

Centrada en los clientes y sus necesidades, la transformación se basa en cuatro pilares:

Un programa de transformación tecnológica tiene como objetivo la entrega eficiente de soluciones de última generación.

- **Cartera de productos.** En el área de productos, el equipo de gestión de productos se centró en orientar y supervisar la cartera mediante un enfoque holístico y una estrategia de cartera específica centrada en la consolidación y la optimización. Este enfoque permite identificar puntos en común y sinergias, aprovechando las plataformas inteligentes como base.
- **Pila tecnológica.** La comprensión y el apoyo de las tecnologías de vanguardia y de nube, y cómo puede permitir a los clientes aprovecharlas para mejorar los costes y los resultados operativos, se ha identificado como una competencia básica crítica en toda la organización. Para lograrlo, se ha establecido un plan de actualización de las distintas tecnologías básicas. Además, las tecnologías de IA han desempeñado un papel fundamental en la configuración de los avances tecnológicos de la empresa.
- **Organización y procesos.** Desde la introducción inicial de formas de trabajo más ágiles y sencillas utilizando la metodología SAFe®, Kapsch TrafficCom ha ampliado su adopción a la mayoría de los equipos de desarrollo, contribuyendo así a reducir la variabilidad en la forma en que los equipos de ingeniería planifican, desarrollan y entregan soluciones de software innovadoras. Durante el último ejercicio, se hizo especial hincapié en el principio de “desplazamiento a la izquierda” de las prácticas de calidad mediante la introducción de prácticas y herramientas de calidad de código más sólidas en una fase más temprana del flujo de trabajo de desarrollo, así como en la introducción de estándares globales de desarrollo de software.
- **Cultura.** Fomentar y alimentar una cultura de colaboración, curiosidad e innovación es el cuarto pilar de la transformación y un factor clave del éxito. Fomentar la innovación, capturar el potencial sin explotar y generar ideas con un impacto empresarial positivo desde todos los rincones de la organización de Kapsch TrafficCom ha sido una de las áreas de enfoque clave.

En el ejercicio 2024/25, se optimizó aún más la cartera de patentes de Kapsch TrafficCom. La atención se centró en temas de gran importancia estratégica. A 31 de marzo de 2025, la cartera de patentes constaba de 117 familias de patentes con 820 patentes individuales y 39 solicitudes de patentes pendientes.

Kapsch TrafficCom se esfuerza por minimizar el riesgo de infracción de patentes y fomentar la patente de nuevas ideas. Por ello, la gestión de los Derechos de Propiedad Intelectual (DPI) se centra en apoyar la gestión y el desarrollo de productos. El análisis de patentes en diversas áreas garantiza que los productos y soluciones sean realmente libres de operar. Basándose en estos análisis de patentes y en la experiencia adquirida con ellos, Kapsch TrafficCom también tiene la intención de presentar más patentes propias para asegurar su libertad de funcionamiento y su propuesta de venta única para sus productos y soluciones.

Además, se ha seguido desarrollando el sistema global de supervisión de patentes. Su tarea consiste en analizar las solicitudes de patentes de los competidores y en segmentos tecnológicos relevantes con el fin de obtener una mejor visión general de las estrategias de los competidores.

Los gastos de desarrollo de Kapsch TrafficCom ascendieron a 72,3 millones de euros en el ejercicio 2024/25 (ejercicio anterior: 80,0 millones de euros). Esto corresponde al 13,6% (ejercicio anterior: 14,8%) de los ingresos totales del Grupo. Se dividen del siguiente modo

- Gastos para desarrollos necesarios específicos de clientes: 44,8 millones de euros (año anterior: 55,4 millones de euros)
- Gastos de desarrollo genérico: 27,6 millones de euros (año anterior: 24,5 millones de euros)

2 Evolución prevista y riesgos.

2.1 Perspectivas hasta el ejercicio 2025/26.

Kapsch TrafficCom prevé unos ingresos inferiores para el ejercicio 2025/26 debido a la desconsolidación de varias empresas en el ejercicio anterior. No obstante, el EBIT debería superar la cifra del ejercicio anterior, con la posibilidad de que se produzcan efectos puntuales positivos adicionales.

Ingresos.

Durante el período de referencia, la desconsolidación de varias empresas provocó una disminución de los ingresos de 22 millones de euros en comparación con el ejercicio anterior, de los cuales 12 millones de euros corresponden a la empresa sudafricana TMT y 10 millones de euros a Bielorrusia. En este contexto, la dirección espera que los ingresos disminuyan a unos 510 millones EUR en el ejercicio 2025/26.

El elevado nivel de pedidos recibidos y de cartera de pedidos constituye una sólida base para seguir creciendo. Sin embargo, debido a los largos plazos de los proyectos recién adquiridos, éstos sólo se reflejarán en los ingresos a medio y largo plazo. A medio plazo, debería ser posible al menos volver al nivel de ingresos anterior a la crisis, de unos 700 millones de euros.

Expectativas para el ejercicio 2025/26:

- > Ingresos de unos 510 millones de euros.
- > Aumento del EBIT en comparación con el año anterior.

EBIT (resultado de explotación).

El EBIT de los dos últimos ejercicios se vio afectado por desconsolidaciones y efectos puntuales. Sobre la base de las expectativas actuales, la dirección prevé que el EBIT del ejercicio 2025/26 aumente en comparación con el año anterior. Es posible que se produzcan efectos puntuales positivos adicionales en el ejercicio 2025/26.

Aunque Kapsch TrafficCom ya ha logrado importantes mejoras de eficiencia en los últimos años, los costes siguen siendo un punto clave. Kapsch TrafficCom también sigue analizando su organización de procesos desde cero utilizando un enfoque de base cero. El objetivo es aumentar aún más la eficiencia mediante normas y herramientas globales. Esto también contribuirá a seguir aumentando la competitividad y la rentabilidad.

Liquidez.

Los ingresos facturados durante el periodo de referencia y los nuevos proyectos adquiridos se reflejarán en los resultados y la liquidez. Además, un nuevo acuerdo de financiación bancaria ha dado lugar a una estructura de financiación a más largo plazo.

La dirección sigue buscando entradas procedentes de desconsolidaciones de empresas, procedimientos pendientes y otras medidas para seguir reduciendo la deuda neta. El objetivo a medio plazo es situarse por debajo del umbral de deuda neta sobre EBITDA, en torno a 1,5 veces.

Objetivos no financieros.

La gestión de la sostenibilidad se amplió durante el periodo de referencia y los informes se combinaron cada vez más con los financieros. Esto continuará en el próximo ejercicio. Los objetivos no financieros de Kapsch TrafficCom pueden consultarse en >> el capítulo 4, "Declaración no financiera consolidada", del presente Informe de Gestión.

Estrategia.

Además, en el ejercicio 2024/25 se llevó a cabo una revisión exhaustiva de la estrategia. Como resultado, Kapsch TrafficCom continuará desarrollando su negocio principal en las áreas de peaje y gestión del tráfico. En el segmento de peaje, Kapsch TrafficCom asegurará su liderazgo tecnológico a través de la innovación y la expansión y desarrollo de la experiencia. En el futuro, la empresa buscará asociaciones estratégicas para los servicios de peaje relacionados.

En el segmento de la gestión del tráfico, continúa el desarrollo de sistemas convencionales en sistemas inteligentes, conocidos como "gestión inteligente del tráfico". La gestión de la demanda y la optimización asociada del comportamiento de los usuarios están cada vez más cerca de hacerse realidad gracias a la inteligencia artificial y al análisis predictivo. Kapsch TrafficCom seguirá ampliando este negocio.

2.2 Informe de riesgos.

2.2.1 Sistema de gestión de riesgos y sistema de control interno (SCI).

El Grupo Kapsch TrafficCom cuenta con un sistema de gestión de riesgos para toda la empresa (Enterprise Risk Management, ERM) que se basa en el COSO Enterprise Risk Management – Integrated Framework, reconocido internacionalmente. El objetivo del sistema es identificar, evaluar y controlar en una fase temprana los riesgos que podrían afectar significativamente a la consecución de los objetivos estratégicos, operativos y financieros. La ERM aporta así una valiosa contribución a la gestión y la seguridad empresarial.

No se trata de evitar los riesgos, sino de gestionarlos de forma consciente y controlada, aprovechando las oportunidades que surjan. Los riesgos se identifican, evalúan, agregan y documentan periódicamente en un proceso estructurado. El informe de riesgos resultante se elabora trimestralmente y se pone a disposición del Comité Ejecutivo y del Comité de Auditoría del Consejo de Supervisión. El Comité de Auditoría es informado inmediatamente de cualquier acontecimiento individual significativo. El auditor revisa anualmente la calidad del diseño y la aplicación del sistema de gestión de riesgos, de conformidad con el artículo 83 del Código de Gobierno Corporativo de Austria (ÖCGK). Además, se realizan auditorías internas para evaluar la eficacia operativa.

La gestión de riesgos implica la identificación, evaluación y control de riesgos.

La gestión de riesgos orientada al proyecto está integrada en todos los grandes proyectos de clientes y desarrollo, y comienza con un análisis sistemático de riesgos durante la fase de oferta. Esto garantiza que se establezca una base para la toma de decisiones en una fase temprana y que se puedan planificar las medidas de control adecuadas.

El Sistema de Control Interno (SCI) es parte integrante de la estructura de gobierno del Grupo Kapsch TrafficCom y está diseñado para garantizar la regularidad de la contabilidad y el cumplimiento de los requisitos legales e internos. Comprende normas organizativas, mecanismos de control a nivel de procesos y medidas técnicas dentro de los sistemas informáticos. Mediante responsabilidades claras, el principio de doble control, controles automatizados del sistema y formación periódica, el SCI contribuye a reducir los riesgos operativos y a garantizar el cumplimiento de los requisitos normativos.

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

2.2.2 Riesgos estratégicos

Las actividades empresariales del Grupo Kapsch TrafficCom se caracterizan por objetivos estratégicos a largo plazo, en particular con respecto al liderazgo tecnológico en el mercado, la expansión internacional y la digitalización. Estos objetivos están asociados a riesgos estratégicos que pueden surgir de condiciones de mercado cambiantes, nuevas estructuras competitivas o desarrollos tecnológicos y normativos.

Un riesgo estratégico importante reside en la gran dependencia de los proyectos de infraestructuras financiados con fondos públicos. Los cambios políticos, los cambios en las prioridades de financiación o la evolución macroeconómica en los mercados objetivo pueden influir en la disponibilidad y ejecución de las licitaciones. En los países emergentes y en desarrollo, en particular, también hay una mayor incertidumbre en cuanto a la estabilidad normativa, las condiciones económicas y la aplicabilidad legal.

La creciente atención prestada a la sostenibilidad y a la movilidad con bajas emisiones también puede significar que las tecnologías o los modelos de negocio pierdan relevancia o deban adaptarse. En este contexto surgen riesgos estratégicos, sobre todo si no se anticipan los requisitos normativos o si las medidas de innovación tecnológica adecuadas se adoptan demasiado tarde.

La expansión internacional de las actividades empresariales abre nuevas oportunidades, pero también entraña riesgos en términos de estabilidad política, marcos jurídicos, acceso a los mercados y disponibilidad de mano de obra cualificada.

Para gestionar el riesgo, Kapsch TrafficCom supervisa continuamente el mercado y su entorno, evalúa periódicamente los nuevos avances tecno-

El crecimiento internacional abre nuevas oportunidades pero también plantea riesgos.

lógicos y normativos y adapta con flexibilidad su planificación estratégica. El enfoque de diversificación con respecto a los mercados, productos, y así como inversiones específicas en I+D, contribuyen a minimizar los riesgos. Los modelos de cooperación estratégica y las alianzas se utilizan para responder específicamente a los nuevos requisitos y asegurar el acceso a tecnologías clave.

Como parte de su desarrollo estratégico, Kapsch TrafficCom examina periódicamente posibles adquisiciones o inversiones de empresas. Esto implica riesgos genéricos relacionados con la valoración, integración y gestión de las entidades adquiridas. Estos incluyen, entre otros, desviaciones de sinergias, problemas de integración cultural o estructuras operativas duplicadas. Estos riesgos se tienen en cuenta en el marco de un proceso estructurado de fusión y adquisición y, cuando procede, se incluyen en la evaluación de riesgos.

2.2.3 Riesgos del mercado y del sector.

El Grupo Kapsch TrafficCom opera en un entorno de mercado especializado y altamente competitivo. Sus clientes son principalmente autoridades públicas, operadores de infraestructuras de transporte y empresas de proyectos con licencia. El acceso al mercado se consigue en gran medida a través de procedimientos de licitación pública, que implican elevados requisitos en términos de rendimiento técnico, precios y cumplimiento de la normativa.

Uno de los riesgos específicos del sector es la volatilidad de los pedidos. Las licitaciones de sistemas de gestión del tráfico o de peaje de gran volumen pueden retrasarse o cancelarse por completo debido a cambios políticos, recursos legales de licitadores no seleccionados o cambios en los programas de subvenciones. El proceso de toma de decisiones en los organismos gubernamentales suele ser largo y estar asociado a una mayor incertidumbre. También existen riesgos asociados a la aceptación social de los sistemas de peaje, sobre todo en regiones políticamente sensibles.

Para mitigar el riesgo, Kapsch TrafficCom persigue la diversificación geográfica tanto en el sector público como en el privado, así como la expansión de los ingresos recurrentes a través de la explotación y el mantenimiento de los sistemas existentes. Estos últimos se caracterizan por una mayor previsibilidad y una menor dependencia de proyectos individuales.

La diversificación geográfica y la ampliación de la cartera de productos contribuyen a estabilizar los ingresos.

La dinámica tecnológica del sector exige un desarrollo constante en los ámbitos del software, la tecnología de sensores y la conectividad. Los competidores de éxito operan cada vez más a escala mundial y la presión sobre los precios aumenta debido a los proveedores internacionales y regionales y a los nuevos participantes en el mercado, sobre todo de los sectores de TI y plataformas.

Además, los mercados individuales dependen en gran medida de unos pocos grandes clientes del sector público, lo que puede provocar caídas temporales de las ventas cuando los proyectos finalizan o no se renuevan. Esta estructura de clientes proporciona una base de ingresos estable, pero también requiere una gestión activa de las relaciones con los clientes y estrategias de diversificación.

Kapsch TrafficCom contrarresta estos riesgos con una amplia cartera tecnológica, análisis sistemáticos del mercado y el desarrollo de nuevas áreas de negocio. El mercado se supervisa continuamente para identificar tendencias en una fase temprana y abordarlas mediante actividades de desarrollo y adquisición específicas.

2.2.4 Riesgos del proyecto y de la cadena de suministro.

El Grupo Kapsch TrafficCom implementa complejos sistemas de tecnología de tráfico, a menudo en respuesta a licitaciones públicas y bajo exigentes limitaciones contractuales, técnicas y de tiempo. Esto da lugar a una amplia gama de riesgos de proyecto, especialmente en lo que respecta a la calidad, los plazos, los costes y las obligaciones contractuales.

Un riesgo clave reside en subestimar los requisitos técnicos y organizativos durante la fase de licitación. El entorno real del proyecto es a menudo imposible de predecir en su totalidad. Los riesgos se derivan, por ejemplo, de la falta de transparencia total en las interfaces informáticas y de infraestructura existentes, de los imprevistos y de la falta de dependencias de sistemas de terceros, o retrasos en la obtención de aprobaciones.

Los retos técnicos y los calendarios ajustados causan riesgos típicos en los proyectos.

El incumplimiento de los plazos, las desviaciones del rendimiento o los defectos del sistema pueden tener consecuencias financieras en forma de penalizaciones contractuales, reclamaciones por daños y perjuicios o, en casos extremos, rescisión prematura del contrato por parte del cliente. En algunos casos, existen disposiciones contractuales de indemnización por pérdida de ingresos de peaje, que aumentan el impacto económico. Además, la reputación de la empresa puede verse afectada negativamente por los retrasos en los proyectos, especialmente en relación con futuras licitaciones en mercados sensibles.

Kapsch TrafficCom utiliza una gestión estructurada de proyectos y riesgos basada en normas internacionales (incluida la IPMA) para gestionar los riesgos. Durante la fase de licitación se lleva a cabo un análisis sistemático de riesgos. Durante la ejecución del proyecto, se garantiza un estrecho seguimiento de los avances, costes e hitos. La puesta en común de conocimientos en equipos de proyecto interdisciplinares y la participación intensiva del cliente en las fases críticas también contribuyen a reducir el riesgo.

Otro ámbito de riesgo importante es la cadena de suministro, en particular de los componentes de hardware y software utilizados en el conjunto de los sistemas. Los cuellos de botella mundiales -por ejemplo, en el mercado de los semiconductores- pueden provocar riesgos de disponibilidad y precio debido a paradas de producción, conflictos geopolíticos, interrupciones logísticas o fluctuaciones monetarias. La dependencia de proveedores concretos o la prolongación de los ciclos de aprovisionamiento también entrañan riesgos operativos.

Para cubrir estos riesgos, Kapsch TrafficCom diversifica su cadena de suministro de componentes críticos, dando preferencia a los proveedores con alta fiabilidad de entrega y calidad certificada, e inicia medidas de adquisición relacionadas con el proyecto en una fase temprana. Los riesgos se supervisan continuamente y se evalúan en estrecha coordinación con los equipos de proyecto y la función de compras

2.2.5 Riesgos tecnológicos y de innovación.

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

Un riesgo importante es que los nuevos avances tecnológicos no se identifiquen, apliquen o comercialicen a tiempo. Una respuesta tardía a las tendencias tecnológicas puede debilitar la posición competitiva, especialmente frente a nuevos participantes en el mercado del sector informático o de plataformas con una gran velocidad de innovación.

También existe el riesgo de que las soluciones desarrolladas no cumplan las expectativas del mercado, ya sea en términos de escalabilidad, interoperabilidad, costes del ciclo de vida o requisitos medioambientales. Los cambios normativos (por ejemplo, en la protección de datos o las normas de seguridad) también pueden obligar a adaptar o recertificar los productos existentes en un plazo breve.

Otro riesgo surge de la posible infracción de los derechos de propiedad de terceros durante el desarrollo de nuevas tecnologías. A la inversa, existe el riesgo de que las propias tecnologías y conocimientos de la empresa se vean comprometidos por la piratería de productos o la ingeniería inversa. Ambos riesgos podrían tener consecuencias financieras y de reputación.

Kapsch TrafficCom aborda estos riesgos con un proceso de innovación estructurado que supervisa sistemáticamente las tendencias del mercado, de los clientes y de la tecnología y las integra en el desarrollo estratégico de productos. Las actividades de investigación y desarrollo se llevan a cabo de acuerdo con hojas de ruta definidas y se revisan continuamente para comprobar su pertinencia y viabilidad. Los derechos de propiedad se gestionan activamente, se garantizan mediante patentes, modelos de utilidad o acuerdos de confidencialidad, y se hacen valer legalmente si es necesario.

La participación de socios, instituciones de investigación y nuevas empresas en acuerdos de cooperación contribuye a reforzar la capacidad de innovación. Además, Kapsch TrafficCom sienta las bases para un futuro liderazgo tecnológico proporcionando a sus empleados formación continua específica en las áreas de tecnología, desarrollo de software e integración de sistemas.

2.2.6 Riesgos relacionados con ESG.

Las cuestiones de sostenibilidad, en particular en los ámbitos medioambiental, social y de gobernanza, son cada vez más importantes para las actividades empresariales del Grupo Kapsch TrafficCom. Estas cuestiones también implican riesgos que podrían afectar al desarrollo económico de la empresa, la ejecución operativa de los proyectos y su reputación.

Los riesgos y oportunidades relacionados con ESG se explican detalladamente en la Declaración no Financiera.

En el sector medioambiental, los riesgos se derivan de factores como la creciente presión reguladora para reducir las emisiones, mejorar la eficiencia energética optimizar los ciclos de vida de los productos. El cambio climático también puede tener repercusiones a medio y largo plazo en los proyectos de infraestructuras, las cadenas de suministro y el uso de determinadas tecnologías. Los proyectos en regiones sensibles al clima pueden enfrentarse a retos particulares en términos de resistencia, fiabilidad y logística del transporte.

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

En el ámbito de la gobernanza, los riesgos se refieren principalmente a los requisitos reglamentarios para la organización de cumplimiento, las obligaciones de transparencia, la protección de datos y la integridad en los procedimientos de licitación.

Estos riesgos ESG se consideran, analizan y evalúan como parte del proceso de gestión de riesgos de toda la empresa. Se describen detalladamente en el >> *Capítulo 4, "Declaración no financiera consolidada"*, de acuerdo con las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (ESRS) y los temas clave de sostenibilidad del Grupo Kapsch TrafficCom.

2.2.7 Riesgos financieros.

Como empresa tecnológica con actividad internacional, el Grupo Kapsch TrafficCom se enfrenta a una serie de riesgos financieros. Se trata principalmente de riesgos de tipo de cambio, riesgos de tipos de interés, riesgos de liquidez y riesgos de crédito.

Riesgo de tipo de cambio. Debido a la gestión global de los proyectos y a las compras en distintas zonas monetarias, existe un riesgo significativo de volatilidad de los tipos de cambio. Esto puede afectar tanto a los cálculos de los proyectos como a las cifras clave de los beneficios y el balance. Los riesgos de transacción surgen principalmente de los ingresos y gastos de los proyectos en distintas divisas, mientras que los riesgos de conversión resultan de la conversión de los estados financieros individuales de las empresas del Grupo no pertenecientes a la zona euro a la moneda del Grupo.

Kapsch TrafficCom aborda este riesgo con una política de cobertura de divisas basada en proyectos. Cuando resulta económicamente viable, se realizan operaciones de cobertura para minimizar las fluctuaciones de los tipos de cambio. Además, las posiciones en divisas se analizan continuamente y se tienen en cuenta en la planificación empresarial.

Riesgo de tipo de interés. Parte de la financiación de proyectos y empresas se basa en tipos de interés variables. Un aumento del nivel general de los tipos de interés puede incrementar los costes de financiación y repercutir negativamente en los beneficios. En caso necesario, se utilizan instrumentos financieros adecuados para cubrir los riesgos de tipos de interés.

Los riesgos financieros se derivan de las fluctuaciones de los tipos de cambio y de interés, así como de los préstamos. Una liquidez suficiente aumenta la flexibilidad y la capacidad de actuar con rapidez.

Riesgo de liquidez. La disponibilidad de fondos líquidos suficientes es crucial para financiar proyectos a gran escala, especialmente aquellos con retrasos en los pagos de los clientes. Esto también se aplica al cumplimiento de las obligaciones de garantía (por ejemplo, garantías de licitación o de ejecución) exigidas en relación con las licitaciones.

Para gestionar este riesgo, el Grupo Kapsch TrafficCom dispone de un sistema de gestión de liquidez para todo el Grupo con una planificación continua del flujo de caja. Esto permite la identificación temprana de posibles cuellos

de botella y la puesta en marcha de contramedidas adecuadas. Las reservas de liquidez y las líneas de crédito existentes también garantizan un alto grado de flexibilidad financiera.

Riesgo de crédito. Los riesgos de crédito se derivan principalmente de las cuentas a cobrar a los clientes, sobre todo en relación con proyectos de gran envergadura. Aunque los clientes del sector público se encuentran entre los principales clientes de la empresa, Kapsch TrafficCom también actúa como contratista para consorcios privados o empresas concesionarias. Los impagos o retrasos pueden tener un impacto negativo en la liquidez y los beneficios.

Con el fin de reducir el riesgo de crédito, se realizan comprobaciones crediticias antes de concluir los contratos. Además, se utilizan instrumentos de cobertura como las garantías estatales a la exportación (por ejemplo, a través de OeKB). Las cuentas por cobrar se supervisan de forma continua y se deterioran en caso necesario.

2.2.8 Riesgos informáticos y cibernéticos.

El Grupo Kapsch TrafficCom depende en gran medida de sistemas informáticos estables, seguros y disponibles, tanto para las operaciones empresariales internas como para ofrecer soluciones a los clientes. Debido a la creciente digitalización de productos, procesos y servicios, los requisitos de seguridad de la información y resistencia cibernética han aumentado significativamente en los últimos años.

Un riesgo importante reside en el deterioro de la disponibilidad del sistema, la integridad de los datos o la confidencialidad debido a ciberataques, malware, ransomware u otras influencias externas. Los ataques dirigidos contra los sistemas de gestión del tráfico, las plataformas en la nube, las soluciones de software de explotación local o las infraestructuras backend utilizadas también pueden causar considerables daños operativos, jurídicos o de reputación. El cumplimiento de los requisitos internacionales de protección de datos y seguridad de la información (por ejemplo, GDPR, NIS2, AI Act) también es cada vez más crítico.

Los incidentes informáticos o cibernéticos también pueden causar interrupciones en la cadena de suministro, por ejemplo, a través de terceros proveedores cuyos sistemas están integrados en las soluciones de los clientes.

Kapsch TrafficCom cuenta con un sistema de gestión de la seguridad de la información para todo el Grupo que cumple la norma internacional ISO/IEC 27001. El enfoque de seguridad se basa en un análisis orientado al riesgo de los sistemas críticos, los flujos de datos y las interfaces. Los incidentes de seguridad se registran, evalúan y documentan de forma centralizada. Un procedimiento establecido de respuesta a incidentes y un plan de emergencia continuamente actualizado garantizan que podamos actuar en caso de emergencia.

Las medidas preventivas incluyen conceptos de acceso y autorización, segmentación de la red, tecnologías de cifrado y pruebas de penetración periódicas. Los empleados son conscientes de estas medidas mediante formación obligatoria y campañas internas de concienciación. La seguridad de la información también forma parte integrante de los procesos de desarrollo de proyectos y productos ("seguridad por diseño").

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

2.2.9 Riesgos legales y de cumplimiento.

Las actividades comerciales del Grupo Kapsch TrafficCom están sujetas a una amplia gama de requisitos legales nacionales e internacionales. Entre ellos se incluyen la ley de contratación pública, los controles de exportación, las normativas fiscales, la protección de datos, la ley de competencia, la ley laboral y las normas específicas del sector. El incumplimiento de los requisitos legales o reglamentarios puede dar lugar a importantes cargas financieras, daños a la reputación o la exclusión de los procedimientos de licitación.

Existe un riesgo importante en relación con la participación en licitaciones públicas, especialmente en lo que respecta al cumplimiento de los complejos requisitos de licitación, los criterios formales y las estructuras de subcontratistas que deben declararse. Los errores en este contexto no sólo pueden llevar a la descalificación, sino también a disputas legales con los competidores o las autoridades en caso de infracción de la legislación sobre contratación pública.

Con la creciente internacionalización de las empresas, también ha aumentado el riesgo de operar inadvertidamente en mercados jurídicamente inciertos o sancionados. La inestabilidad política, las estructuras de propiedad poco

claras o la rápida evolución de los marcos jurídicos pueden perjudicar considerablemente las actividades empresariales. Los riesgos de cumplimiento ocultos en la cadena de suministro, como las violaciones del medio ambiente o de los derechos humanos por parte de los proveedores, también están siendo objeto de un mayor escrutinio como resultado de los nuevos requisitos normativos (por ejemplo, la legislación de la UE sobre la cadena de suministro).

Además, existen riesgos asociados a las infracciones de los derechos de propiedad intelectual, ya sea por el uso no intencionado de tecnologías protegidas de terceros o por una protección inadecuada de los propios desarrollos de la empresa.

Para gestionar el riesgo, existen estructuras de cumplimiento en toda la empresa que se adaptan continuamente a los nuevos requisitos legales. Estas estructuras incluyen directrices internas, formación obligatoria, responsabilidades claramente definidas y sistemas de denuncia a disposición tanto de los empleados como de las partes interesadas externas.

Se presta especial atención a la legislación sobre contratación pública, control de exportaciones, protección de datos, competencia y lucha contra la corrupción. Los nuevos mercados o asociaciones se revisan desde una perspectiva legal antes de entrar en ellos. La propiedad intelectual se protege mediante mecanismos estructurados de gestión de patentes y protección contractual en las asociaciones de desarrollo. Kapsch TrafficCom ha creado un departamento dedicado a la búsqueda sistemática de asociaciones estratégicas.

Acontecimientos como retrasos en los proyectos, disputas contractuales, defectos técnicos o críticas públicas a los sistemas de peaje y gestión del tráfico pueden tener un impacto negativo en la reputación del Grupo Kapsch TrafficCom, tanto a nivel local como en todo el Grupo. Mantener relaciones a largo plazo con los clientes, altos estándares de calidad y una comunicación transparente son medidas de control clave para evitar daños a la reputación.

2.2.10 Riesgo de personal.

El éxito del Grupo Kapsch TrafficCom depende en gran medida de la competencia, motivación y disponibilidad de empleados cualificados. En particular, los especialistas con conocimientos técnicos, experiencia en proyectos internacionales y conocimientos en las áreas de desarrollo de software, integración de sistemas y telemática del transporte son de vital importancia.

Kapsch TrafficCom está tomando medidas atractivas para contrarrestar el riesgo de personal.

Un riesgo importante surge de la pérdida de personal clave con conocimientos críticos para el negocio o de las dificultades para contratar especialistas cualificados, en particular en un mercado laboral mundial cada vez más competitivo. Los avances tecnológicos, los modelos de trabajo híbridos y los cambios en las expectativas de los empleados están intensificando aún más la competencia por el talento. La escasez de personal adecuado puede provocar retrasos en los proyectos, pérdida de experiencia y una reducción de la capacidad de innovación y ejecución.

Los riesgos de personal también pueden surgir en la ejecución de proyectos internacionales, por ejemplo, debido a las restricciones a la movilidad y el traslado, las barreras culturales o las diferencias en la legislación laboral entre los distintos países.

Para gestionar el riesgo, Kapsch TrafficCom aplica una estrategia global de desarrollo de recursos humanos centrada en la retención del talento, la cualificación y la cooperación internacional. Esto incluye, entre otras cosas

- Una carrera interna y una plataforma de aprendizaje para el desarrollo autodirigido
- Oportunidades de formación específicas en tecnología, liderazgo y habilidades interpersonales.
- Programas de tutoría e incorporación
- Horarios de trabajo flexibles y opciones de trabajo desde casa para aumentar el atractivo como empleador.

Para fomentar la retención de los empleados, la empresa también se basa en formatos de feedback regulares y en una comunicación interna transparente. Las encuestas periódicas a los empleados y el acceso directo a la dirección a través del formato "OpenLine- 2CEO" permiten a la empresa responder rápidamente a los estados de ánimo, los retos y el potencial de mejora.

2.2.11 Oportunidades.

Además de identificar y evaluar sistemáticamente los riesgos, el Grupo Kapsch TrafficCom también tiene en cuenta las oportunidades derivadas de los avances tecnológicos, los cambios del mercado o las condiciones regulatorias como parte de su gestión de riesgos empresariales. El objetivo es identificar el potencial en una fase temprana, evaluarlo estratégicamente y participar activamente en la gestión de riesgos de la empresa.

La identificación temprana de oportunidades abre nuevas posibilidades.

Una gran oportunidad surge de la tendencia mundial hacia una economía sostenible y conectada y controlada digitalmente. La creciente necesidad de reducir las emisiones, descongestionar las zonas urbanas y aumentar la eficiencia del flujo de tráfico está creando una nueva demanda de soluciones de movilidad inteligente, sistemas de zonas medioambientales, control dinámico del tráfico y tecnología de peaje.

El cambio en la inversión pública hacia la digitalización y la modernización del transporte, a menudo apoyado por programas de subvenciones nacionales o europeos, también está abriendo un potencial de mercado adicional. Kapsch TrafficCom es capaz de responder a las diferentes necesidades de los clientes con una cartera de tecnología modular, tanto en el área de sistemas como de servicios.

A nivel de proyecto, las oportunidades surgen a través de las llamadas "solicitudes de cambio", adaptaciones del cliente durante la ejecución del proyecto, que pueden encargarse y facturarse como servicios independientes. Incluso cuando los sistemas existentes están en funcionamiento, las mejoras, actualizaciones o nuevos requisitos normativos suelen dar lugar a oportunidades de negocio adicionales.

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

Kapsch TrafficCom está respondiendo a estas oportunidades con una estrategia de producto impulsada por la innovación, un desarrollo activo del mercado y una estrecha cooperación con socios estratégicos, ciudades y autoridades de transporte.

2.2.12 Evaluación general de la situación de riesgo.

Desde la perspectiva actual, no existen riesgos individuales que puedan amenazar directamente la continuidad de Kapsch TrafficCom. Los riesgos materiales identificados se supervisan continuamente, se evalúan sistemáticamente y se abordan con medidas de control adecuadas. El sistema de gestión de riesgos de toda la empresa, incluido el sistema de control interno, está establecido para garantizar la capacidad de asumir riesgos en todo momento.

En comparación con el año anterior, la situación general de riesgo se ha estabilizado. La incertidumbre ha aumentado en algunos ámbitos relacionados con la geopolítica, la regulación y el mercado. En el marco de la gestión empresarial, se están tomando las medidas adecuadas para hacer frente a esta evolución.

Desde la perspectiva actual, los riesgos individuales identificados son manejables y existen suficientes precauciones organizativas, financieras y estructurales para limitar los efectos potenciales sobre los activos netos, la situación financiera y los resultados de las operaciones de Kapsch TrafficCom.

2.3. Sistema de control interno con respecto al proceso contable.

Kapsch TrafficCom cuenta con un sistema de control interno (SCI) para todo el Grupo que está específicamente diseñado para garantizar que la contabilidad se lleva a cabo de conformidad con los requisitos legales y que se cumplen las normativas legales e internas. El SCI forma parte del sistema de gestión de riesgos de toda la empresa y se basa en el marco COSO, reconocido internacionalmente.

En consonancia con un enfoque de control integrado de los procesos, el SCI abarca todas las empresas y procesos significativos pertinentes para la contabilidad. La contabilidad operativa se lleva a cabo principalmente en las unidades locales utilizando Navision. La consolidación se lleva a cabo de forma centralizada en la Contabilidad del Grupo utilizando el software de consolidación OneStream. Para la elaboración de informes a nivel de todo el Grupo se utilizan mecanismos de control adicionales, tanto manuales como basados en sistemas.

El entorno de control se caracteriza por responsabilidades claramente definidas, directrices para todo el Grupo (por ejemplo, el Manual de Contabilidad NIIF) y procesos de aprobación uniformes. Estas directrices constituyen la base para la aplicación coherente de los métodos contables y de valoración.

El SCI se aplica localmente y se supervisa de forma centralizada.

La evaluación de riesgos se lleva a cabo como parte de un sistema de control interno orientado al riesgo. La atención se centra en la detección precoz de posibles fuentes de error en el proceso contable, sobre todo en la contabilización de transacciones comerciales complejas, conciliaciones entre empresas o estimaciones relevantes para el balance. Los puntos de riesgo identificados se incorporan al diseño y posterior desarrollo de las medidas de control. La estrecha coordinación con la gestión de riesgos contribuye a una evaluación y priorización coherentes.

Para reducir estos riesgos se aplican medidas de control exhaustivas, tanto automatizadas en los sistemas utilizados como manuales a nivel local y central. Entre ellas figuran las comprobaciones basadas en sistemas, los controles normalizados de las reservas, las conciliaciones entre empresas y el principio de doble control en las fases críticas del proceso.

La información y la comunicación eficientes se garantizan mediante líneas de información estructuradas, informes mensuales y de previsión periódicos y la coordinación central entre las unidades y la contabilidad del Grupo. El Consejo de Supervisión también recibe información periódica sobre la evolución de la contabilidad, incluidos los estados financieros, las previsiones y los aspectos relevantes del sistema de control interno.

La eficacia del sistema de control interno es supervisada por los departamentos responsables de los respectivos procesos y por el departamento de auditoría interna, que opera sobre la base de un plan de auditoría orientado al riesgo. Las conclusiones de las auditorías se documentan y de ellas se derivan medidas adecuadas para mejorar el sistema de control.

El SCI se evalúa periódicamente y se adapta a los cambios de las condiciones normativas, procedimentales o tecnológicas, según sea necesario. Al hacerlo, se garantiza una estrecha integración con el sistema de gestión de riesgos y con la auditoría externa.

3 Otra información.

3.1 Información sobre capital, acciones, derechos de voto y de control y acuerdos relacionados.

El capital social totalmente desembolsado de Kapsch TrafficCom AG asciende a 14,3 millones de euros. Está dividido en 14,3 millones de acciones. No existen límites o restricciones legales o estatutarias al ejercicio de los derechos de voto o a la transferencia de acciones. KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH poseía aproximadamente el 63,3% de las acciones a 31 de marzo de 2025.

En el ejercicio 2023/24, KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH pignoró todas sus acciones de Kapsch TrafficCom AG a los bancos financiadores en relación con una refinanciación. El 26 de marzo de 2025, Kapsch TrafficCom AG acordó una nueva financiación a largo plazo con sus principales bancos hasta 2030, y se liberó la prenda de todas las acciones que KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH poseía en la empresa.

KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH es una filial propiedad al 100% de DATAX HandelsgmbH, cuyas acciones están en manos (en parte indirectamente, en parte directamente) a partes iguales de Traditio-Privatstiftung y Children of Elisabeth-Privatstiftung, dos fundaciones privadas en virtud de la Ley austriaca de Fundaciones Privadas. Cada una de estas fundaciones privadas está gestionada por su propio Consejo de Administración, sin que ninguna persona forme parte de ambos consejos. Los beneficiarios de estas fundaciones privadas son Georg Kapsch y miembros de su familia (Traditio-Privatstiftung), incluido Samuel Kapsch, que es miembro del Consejo Ejecutivo de Kapsch TrafficCom AG desde el 1 de abril de 2025, así como Elisabeth Kapsch y miembros de su familia (Children of Elisabeth-Privatstiftung).

A 31 de marzo de 2025, ningún otro accionista poseía más del 10% de los derechos de voto de Kapsch TrafficCom AG. En el ejercicio 2024/25, Kapsch TrafficCom no adquirió ni enajenó acciones propias y no poseía ninguna en la fecha del balance.

No existen acciones con derechos especiales de control. No existen restricciones al ejercicio del derecho de voto por parte de los empleados con participación en el capital. No existen disposiciones especiales relativas al nombramiento y revocación de los miembros del Consejo de Administración y del Consejo de Supervisión ni a la modificación de los estatutos.

En la actualidad, la empresa no dispone de un capital condicional que autorice al Consejo de Administración, con la aprobación del Consejo de Supervisión, a emitir acciones sin (ulterior) remisión a la Junta General de Accionistas.

Las cláusulas convencionales de “cambio de control”, que pueden dar lugar a la rescisión del contrato, se refieren a acuerdos de financiación por un total aproximado de 105 millones de euros y al pagaré (“Schuldscheindarlehen”) de 8,5 millones de euros, o están relacionadas con contratos individuales con clientes.

No existen acuerdos de compensación entre Kapsch TrafficCom AG y sus miembros del Consejo de Administración y del Consejo de Supervisión o empleados para el caso de una oferta pública de adquisición.

3.2 Informe de gobierno corporativo.

De conformidad con la norma C 61 del Código de Gobierno Corporativo austriaco, se señala que el Informe Consolidado de Gobierno Corporativo puede consultarse en Internet en <https://www.kapsch.net/en/ir/corporate-governance>.

4 Estado no financiero consolidado.

1 Información general (ESRS 2).	35
1.1 Bases de elaboración.	35
1.2 Gobernanza.	36
1.3 Estrategia.	41
1.4 Gestión de impactos, riesgos y oportunidades.	58
2 Información medioambiental.	70
2.1 Divulgaciones de conformidad con el artículo 8 del Reglamento 2020/852 (Reglamento sobre taxonomía).	70
2.2 Cambio climático (ESRS E1).	86
2.3 Contaminación (ESRS E2).	100
2.4 Uso de recursos y economía circular (ESRS E5).	102
3 Información social.	107
3.1 Mano de obra propia (ESRS S1).	107
3.2 Trabajadores en la cadena de valor (ESRS S2).	127
3.3 Comunidades afectadas (ESRS S3).	132
4 Información sobre gobernanza.	136
4.1 Conducta empresarial (ESRS G1).	136

El presente informe no financiero consolidado se ha elaborado de conformidad con la Ley austriaca para la mejora de la sostenibilidad y la diversidad (NaDiVeG) y el artículo 267a del Código de Comercio austriaco (UGB). Contiene información sobre los temas clave necesarios para comprender el curso de los negocios, los resultados de las operaciones, la posición del Grupo y el impacto de sus actividades. Incluye información sobre los siguientes temas:

Cuestiones medioambientales	véase la sección 2 “Información medioambiental”.
Preocupaciones sociales y de los trabajadores	véase la sección 3 “Información social”.
Respeto de los derechos humanos	véase la sección 3 “Información social”.
Lucha contra la corrupción y el soborno	véase la sección 4 “Información sobre gobernanza”.

Kapsch TrafficCom basa su informe en las Normas Europeas para la Elaboración de Informes de Sostenibilidad (ESRS) emitidas de conformidad con la Directiva de la Unión Europea sobre la Elaboración de Informes de Sostenibilidad Empresarial (CSRD) y el Reglamento de Taxonomía de la UE. Al compilar voluntariamente este informe de acuerdo con la CSRD, Kapsch TrafficCom también cumple con sus obligaciones en virtud del Código de Comercio austriaco (UGB).

Esta Declaración de Sostenibilidad ha sido objeto de una revisión de garantía limitada por parte de un auditor independiente.

Declaración de sostenibilidad.

1 Información general (ESRS 2).

1.1 Base para la preparación.

Base general para la preparación de las declaraciones de sostenibilidad (BP-1).

Como se ha indicado anteriormente, Kapsch TrafficCom comunica la información pertinente -aunque todavía no es obligatoria- de conformidad con la Directiva sobre la elaboración de informes de sostenibilidad de las empresas basada en las Normas Europeas para la Elaboración de Informes de Sostenibilidad (ESRS) de la Comisión Europea en esta sección del Informe de Gestión Consolidado. La Declaración de Sostenibilidad se ha elaborado sobre una base consolidada para el Grupo Kapsch TrafficCom. El ámbito de consolidación se corresponde con el de los estados financieros consolidados y se han tenido en cuenta todas las actividades empresariales del Grupo.

Las repercusiones medioambientales y sociales surgen no sólo de las actividades dentro de la empresa, sino también de las actividades anteriores y posteriores de la cadena de valor e indirectamente, como por ejemplo a través de la contribución de los productos y servicios a la reducción de emisiones. Del mismo modo, los riesgos y oportunidades potenciales pueden afectar a todas las partes de la cadena de valor. Por lo tanto, el análisis de materialidad y los conceptos de Kapsch TrafficCom tienen en cuenta toda la cadena de valor ascendente y descendente de Kapsch TrafficCom. No se ha omitido ninguna información relacionada con la propiedad intelectual, los conocimientos técnicos o los resultados de las innovaciones. Kapsch TrafficCom tampoco ha hecho uso de la exención prevista en el artículo 19 bis, apartado 3, y en el artículo 29 bis, apartado 3, de la Directiva 2013/34/UE para revelar próximos desarrollos o asuntos en negociación.

Divulgaciones en relación con circunstancias específicas (BP-2).

Para elaborar la Declaración de Sostenibilidad y, en particular, el análisis de materialidad, se han utilizado los siguientes horizontes temporales, que son coherentes con los del ESRS:

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

Las cifras de emisiones de gases de efecto invernadero que figuran en la sección 2, "Información medioambiental", incluyen datos determinados utilizando fuentes indirectas en el ámbito 3 de la categoría 1, "Bienes y servicios adquiridos", la categoría 2, "Bienes de equipo", y la categoría 11, "Utilización de productos vendidos".

Las emisiones de los servicios adquiridos se cuantificaron en la Categoría 1 y las de los bienes de capital en la Categoría 2 sobre la base del gasto. Para más detalles sobre el método de cálculo, véase >> *la sección 2, "Información medioambiental"*. De acuerdo con el método basado en los gastos, se seleccionaron los factores de emisión adecuados para los respectivos servicios y bienes. Las cifras clave se calcularon sobre esta base, aunque los valores reales pueden diferir. Actualmente no está previsto adoptar medidas para mejorar la exactitud de estos ratios.

Al determinar las cifras clave de las emisiones de Alcance 1, 2 y 3 y las cifras clave de la economía circular, se utilizaron estimaciones, hipótesis y proyecciones cuando no se disponía de datos primarios. Esto no se aplicó a las categorías 2 y 6 del Alcance 3, ya que se dispone de datos completos para estas categorías.

Para los bienes y servicios adquiridos en las categorías 1 y 11 se evaluaron y extrapolaron datos primarios de muestras representativas. En cuanto a las emisiones de los empleados que se desplazan al trabajo, se hicieron suposiciones bien fundadas sobre los hábitos laborales de los empleados. Además, alrededor del 80% de las emisiones de Alcance 1 y 2 se midieron directamente y luego se extrapolaron basándose en datos históricos para el resto de centros. Además, se utilizaron estimaciones de peso, vida útil y tasas de reciclaje para determinar los indicadores de economía circular cuando no se disponía de datos primarios.

Las previsiones reflejan las opiniones y expectativas de la empresa. Los hechos reales pueden diferir materialmente de los previstos debido a una serie de factores.

Las previsiones reflejan las opiniones y expectativas de la empresa. Los hechos reales pueden diferir materialmente de los previstos debido a una serie de factores.

La Declaración de Sostenibilidad correspondiente al ejercicio 2024/25 se elaboró por primera vez de conformidad con las Normas Europeas para la Elaboración de Informes de Sostenibilidad (ESRS), incluidas las cifras clave especificadas en las mismas. En consecuencia, las cifras clave relativas a los empleados en el periodo objeto del informe se ajustaron y ampliaron de acuerdo con las definiciones establecidas en las ESRS. También se revisó toda la información sobre cuestiones medioambientales en relación con los nuevos requisitos del ESRS y se ajustó cuando fue necesario. Como ampliación del informe del año anterior, esta declaración incluye no sólo datos de Alcance 1 y Alcance 2, sino también todas las categorías de Alcance 3 relevantes para Kapsch TrafficCom. Debido a la aplicación por primera vez del ESRS, no se dispone de cifras clave para el periodo comparativo.

Referencias contenidas en esta Declaración de Sostenibilidad.

Para evitar redundancias, la Declaración de Sostenibilidad hace referencia, cuando es necesario, a otras partes del Informe de Gestión Consolidada 2024/25 ("Informe de Gestión"), las notas a los Estados Financieros Consolidados 2024/25 ("Estados Financieros Consolidados"), el Informe de Gobierno Corporativo Consolidado 2024/25 ("Informe de GC") y el Informe de Remuneración 2024/25 ("Informe de Remuneración"). Las referencias dentro de la Declaración de Sostenibilidad están marcadas con la palabra "Sección" junto con el título del capítulo respectivo. Todas las referencias están escritas en *cursiva* y marcadas con flechas (>>).

Los siguientes requisitos de divulgación se han incluido por referencia:

Requisito de divulgación	Referencia
El papel de los órganos de dirección y supervisión (ESRS 2, GOV-1)	Informe de Gobierno Corporativo, capítulos 3 y 4
Integración de los resultados relacionados con la sostenibilidad en los sistemas de incentivos (ESRS 2, GOV-3)	Informe sobre remuneraciones, capítulo 3.2.2
Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor (ESRS 2, SBM-1)	Informe de Gestión, capítulo 1.1.2 "Definición demercado y productos"

1.2 Gobernanza.

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

Composición del Comité Ejecutivo y del Consejo de Supervisión.

En el ejercicio 2024/25, el Consejo Ejecutivo de Kapsch TrafficCom AG estaba compuesto por dos (2) miembros: Sr. Georg Kapsch, Presidente del Consejo Ejecutivo, y D. Alfredo Escribá Gallego, Miembro del Consejo Ejecutivo. El Consejo de Supervisión de Kapsch TrafficCom AG estaba compuesto por seis (6) miembros, cuatro de los cuales fueron elegidos por la Junta General Anual y dos fueron nombrados por el Comité de Empresa.

La experiencia y los conocimientos de los miembros del Consejo de Administración y del Consejo de Supervisión se enumeran en >> *los capítulos 3 y 4 del Informe de GC*.

La agenda de sostenibilidad en el Consejo Ejecutivo es responsabilidad de Georg Kapsch, que cuenta con muchos años de experiencia en soluciones de transporte inteligente, producción, recursos humanos y derecho, incluidos los avances jurídicos en el ámbito de la sostenibilidad y su aplicación en el Grupo Kapsch TrafficCom. Sonja Wallner es la experta en ESG del Consejo de Supervisión y también cuenta con muchos años de experiencia en puestos directivos. Esto permite a los órganos ejecutivos examinar y analizar los impactos, riesgos y oportunidades (IRO) significativos desde diferentes perspectivas. Cuando es necesario, los conocimientos técnicos relacionados con la sostenibilidad se complementan con consultores internos o externos.

En el ejercicio 2024/25, el Comité Ejecutivo estaba formado por dos representantes masculinos (100% hombres; 0% mujeres). Hasta la Junta General Anual del 4 de septiembre de 2024, el Consejo de Supervisión estaba formado por dos mujeres y cuatro hombres (66,6% hombres; 33,3% mujeres). Tras las elecciones al Consejo de Supervisión celebradas el 4 de septiembre de 2024, el Consejo de Supervisión estaba compuesto por tres mujeres y tres hombres (50% hombres; 50% mujeres).

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

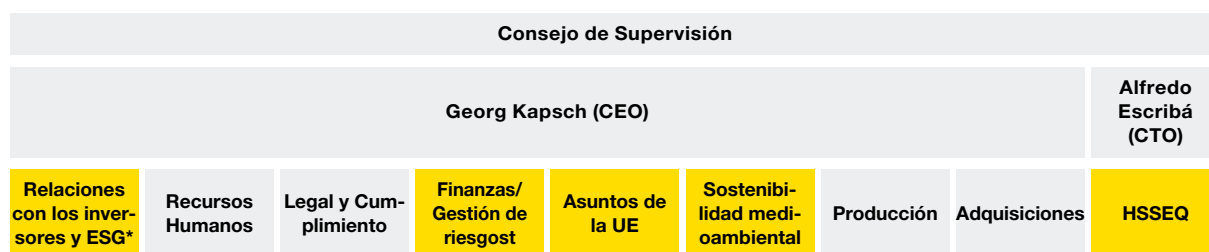
Tareas y responsabilidades relacionadas con aspectos de sostenibilidad.

La responsabilidad de las agendas ESG, incluido el seguimiento, la gestión y la supervisión de los efectos, riesgos y oportunidades, recae en el Consejo Ejecutivo, con el CEO Georg Kapsch. El Consejo de Supervisión supervisa los efectos, riesgos y oportunidades en el Comité de Auditoría, que al final del ejercicio estaba formado por Sonja Wallner, Monika Brodey y Christian Windisch, quienes a su vez informaban a todo el Consejo de Supervisión.

Las responsabilidades en materia de ESG también se reflejan en las líneas jerárquicas del CEO, que incluyen los departamentos de Sostenibilidad Medioambiental, Recursos Humanos, Legal y Cumplimiento, Producción y Finanzas. Estos mandatos le permiten dirigir el contenido de estas áreas, y las estrategias y directrices están sujetas a su aprobación.

El Comité de Vigilancia es informado trimestralmente en un informe de riesgos sobre los efectos, riesgos y oportunidades significativos, de modo que pueda supervisarlos y adoptar las medidas necesarias. Este informe de riesgos se actualiza continuamente como parte del actual sistema de gestión de riesgos de la empresa, que está integrado en los procesos existentes en el departamento financiero. Esto incluye la coordinación trimestral con el Comité Ejecutivo y el Consejo de Supervisión.

Además de informar trimestralmente sobre la situación actual de los impactos, riesgos y oportunidades significativos, el Consejero Delegado puede dirigirse a los departamentos pertinentes de su línea jerárquica según sea necesario en la actividad cotidiana.



■ Miembros del grupo de trabajo ESG

* ESG Officer

A 31 de marzo de 2025

La gestión de los impactos, riesgos y oportunidades significativos se revisa cuando es necesario en el marco de una auditoría interna.

Al igual que las estrategias y las políticas, los objetivos a nivel del Consejo Ejecutivo son establecidos, aprobados y supervisados por Georg Kapsch a través de sus líneas de información existentes con programas ESG en coordinación con los jefes de división. En el Consejo de Supervisión, los objetivos se debaten en el Comité de Auditoría como parte de la información sobre riesgos, o en el Comité de Remuneración en el caso de los objetivos ESG vinculados a los componentes de remuneración del Comité Ejecutivo.

Conocimientos y experiencia en aspectos de sostenibilidad.

La confirmación formal de la disponibilidad de competencias y conocimientos adecuados para supervisar los aspectos de sostenibilidad sólo se proporciona como parte de la autoevaluación anual del Consejo de Supervisión. Si se detectan deficiencias, pueden adoptarse medidas a su debido tiempo. En consonancia con la composición del Comité Ejecutivo y del Consejo de Supervisión descrita anteriormente y con la presente autoevaluación, el Consejo de Supervisión cuenta con competencias y conocimientos suficientes en materia de sostenibilidad. Además, Sonja Wallner es miembro del Consejo de Supervisión en calidad de experta en ASG, como se ha mencionado anteriormente.

En relación con los impactos, riesgos y oportunidades significativos de Kapsch TrafficCom, se cubren, entre otros, los siguientes temas principales:

- Normativas legales existentes y anunciadas, como el Reglamento de Taxonomía, CSRD, Directiva de Ecodiseño, CBAM, CSDDD.
- Riesgos medioambientales en la cadena de suministro y su impacto en la disponibilidad de materiales.

- Condiciones laborales de los trabajadores de la empresa y de la cadena de valor.
- Lucha contra la corrupción y el soborno.

El Consejo Ejecutivo es responsable del cumplimiento de los principios de gobierno corporativo, incluida la cultura corporativa y la conducta empresarial. El Consejo de Supervisión contribuye a ello en el ámbito de su función supervisora y asesora. Los conocimientos técnicos pertinentes de los órganos ejecutivos están garantizados por la experiencia profesional y las responsabilidades de sus miembros y por la formación.

Información facilitada a los órganos de dirección y supervisión de la empresa y cuestiones de sostenibilidad abordadas por los mismos (GOV-2).

Durante el período cubierto por el informe, el Comité Ejecutivo y el Comité de Auditoría fueron informados de los impactos, riesgos y oportunidades en materia de sostenibilidad en reuniones periódicas con miembros del Grupo de Trabajo ESG interfuncional. Los aspectos de sostenibilidad se abordaron de forma agregada, pero aún no se han estructurado en el sentido de una información separada. En el periodo de referencia aún no se han presentado informes específicos sobre la aplicación de la diligencia debida en el ámbito de la sostenibilidad y sobre la eficacia de las estrategias, medidas, parámetros y objetivos adoptados.

La introducción de informes estructurados y exhaustivos está prevista para el próximo ejercicio. Será responsabilidad del Jefe de Riesgos y Auditoría Interna del Grupo y de Sostenibilidad Medioambiental y se presentará trimestralmente al Comité de Auditoría en forma de informe escrito y una presentación adjunta. En el futuro, el informe incluirá el siguiente contenido:

- Evaluación de los impactos, riesgos y oportunidades significativos en materia de sostenibilidad sobre la base del análisis de materialidad establecido.
- Resultados del proceso de diligencia debida en el ámbito de la sostenibilidad.
- Evaluación de la eficacia de las estrategias, medidas, parámetros y objetivos aplicados, así como de los ajustes necesarios.
- Visión general de los avances normativos pertinentes.

Esto garantizará que los órganos de dirección y supervisión reciban información sistemática y exhaustiva en el próximo ejercicio.

De acuerdo con la información facilitada a los órganos ejecutivos y de supervisión, las cuestiones de sostenibilidad se abordaron como parte del gobierno corporativo general, pero los órganos aún no las han integrado sistemática y explícitamente en relación con la estrategia, las transacciones significativas y la gestión de riesgos.

Aún no se ha implantado un proceso estructurado para considerar explícitamente los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades en los procesos de toma de decisiones de los órganos. Está previsto que este proceso se establezca en el próximo ejercicio. En concreto, se pretende que

- las cuestiones clave de sostenibilidad se tienen en cuenta regularmente en los documentos y debates de los órganos de dirección y supervisión,
- a la hora de tomar decisiones sobre inversiones, fusiones y adquisiciones, los riesgos y oportunidades de sostenibilidad se integran sistemáticamente en los documentos preparados para los órganos,
- en la gestión del riesgo empresarial, los aspectos de sostenibilidad se incluyen en los informes trimestrales al Consejo Ejecutivo y al Consejo de Supervisión,
- en caso de conflicto de intereses, en particular entre objetivos económicos y relacionados con la sostenibilidad, los órganos competentes documentan sus consideraciones y decisiones.

Con ello se pretende garantizar que las cuestiones clave de sostenibilidad se tengan en cuenta sistemáticamente en los procesos de toma de decisiones de los órganos de dirección y supervisión en el siguiente ejercicio.

Sin embargo, durante el periodo de referencia, los impactos, riesgos y oportunidades materiales identificados y el umbral de materialidad fueron aprobados por el Consejo de Administración responsable de las agendas ESG en febrero de 2024 y debatidos en la reunión del Comité de Auditoría de junio de 2024. Los temas debatidos en esta reunión incluyeron en particular

- riesgos y oportunidades relacionados con el clima
- riesgos para la reputación relacionados con factores sociales y medioambientales,
- riesgos reglamentarios relacionados con los requisitos de sostenibilidad,
- oportunidades derivadas de los productos y servicios sostenibles,
- los riesgos derivados de la cadena de valor, en particular por lo que respecta a las normas sociales y medioambientales.

Para futuros informes, está previsto centrar el debate en el Comité de Auditoría en las OIR con un nivel de materialidad superior o igual a 8, a fin de llamar la atención específicamente sobre las cuestiones más relevantes.

Una descripción de los umbrales de materialidad puede encontrarse en >> “*Descripción de los procesos para identificar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades materiales (IRO-1)*” en esta sección.

Integración de los resultados relacionados con la sostenibilidad en los sistemas de incentivos (GOV-3).

Además de la remuneración fija, la remuneración del Comité Ejecutivo incluye componentes de remuneración variable que incluyen, entre otras cosas, criterios relacionados con la sostenibilidad. La remuneración del Consejo de Supervisión no incluye ningún sistema de incentivos de este tipo. Además de la remuneración en función de los beneficios, se prevén dos componentes variables de remuneración no financiera para el Comité Ejecutivo:

Uno de ellos se refiere a la satisfacción de los empleados de la empresa, que se considera un indicador del grado en que se tienen en cuenta los intereses de los propios empleados de la empresa; para el otro componente de la remuneración variable, el Comité de Remuneraciones define cuatro objetivos no financieros para cada ejercicio, de los cuales al menos dos son objetivos plurianuales. A posteriori, se evalúa si se han alcanzado los objetivos y, por tanto, si ha surgido un derecho de rendimiento. Esta composición básica de la remuneración se define en la política de remuneración de los miembros del Comité Ejecutivo.

Los objetivos plurianuales para el ejercicio 2024/25 incluían

- reducir la huella de carbono corporativa en un 14% y
- mejorar la calificación CDP hasta A-.

Los objetivos fijados para un año eran

- una proporción de mujeres en puestos directivos de al menos el 30% y
- la realización de la formación en línea sobre el cumplimiento de las normas del mercado de capitales por parte de al menos el 95% de los empleados que lo soliciten.

Los objetivos y su consecución se explican detalladamente en el >> *Informe sobre Remuneraciones, capítulo 3.2.2*. Las cifras clave correspondientes al periodo de referencia corresponden a las descritas en esta Declaración como relevantes para Kapsch TrafficCom, con la excepción de la calificación CDP, que no figura como cifra clave.

La parte de la remuneración variable total para el Comité Ejecutivo en el ejercicio 2024/25 ascendió al 1,3% de la remuneración total y se pagó en su totalidad en relación con los objetivos relacionados con la sostenibilidad del año anterior. Todas las condiciones de estos sistemas de incentivos en la remuneración del Comité Ejecutivo son actualizadas y aprobadas por el Comité de Remuneraciones del Consejo de Supervisión.

Como se ha descrito, las consideraciones relacionadas con el clima forman parte de la remuneración variable del Comité Ejecutivo. En el ejercicio 2024/25, esto se refería a los dos objetivos plurianuales para el Comité Ejecutivo, a saber, reducir la huella de carbono corporativa y mejorar la calificación CDP a A- para finales del ejercicio 2025/26. Como no se alcanzó ninguno de estos objetivos, la remuneración variable del Comité Ejecutivo se fijó en función de los resultados obtenidos en el ejercicio 2024/25. Como no se alcanzó ninguno de estos objetivos, la proporción de la remuneración variable relacionada con el clima para el Comité Ejecutivo en el ejercicio 2024/25 fue del 0% de la remuneración total.

Declaración sobre diligencia debida (GOV-4).

Kapsch TrafficCom también cumple con su deber de diligencia en relación con los aspectos de sostenibilidad. El siguiente resumen muestra en qué secciones de esta Declaración de Sostenibilidad se pueden encontrar los elementos centrales de este proceso continuo:

Elementos centrales de la diligencia debida	Secciones de la Declaración de Sostenibilidad
a) Integración de la diligencia debida en la gobernanza, la estrategia y el modelo empresarial	1 Información general (ESRS 2): GOV-2, GOV-3, GOV-5, SBM-3
b) Compromiso con las partes interesadas afectadas en todos los pasos clave de la diligencia debida	1 Divulgaciones generales (ESRS 2): GOV-2, SBM-2, IRO-1 y secciones sobre políticas relacionadas con los requisitos de divulgación específicos de cada tema.
c) Identificación y evaluación de impactos adversos	1 Información general (ESRS 2): SBM-3, IRO-1
d) Tomar medidas para hacer frente a esos impactos adversos	1 Información general (ESRS 2): SBM-3 y secciones sobre gestión de impactos, riesgos y oportunidades
e) Seguimiento de la eficacia de estos esfuerzos y comunicación	Ver secciones sobre gestión de impactos, riesgos y oportunidades, y cifras y objetivos clave.

Gestión de riesgos y controles internos sobre los informes de sostenibilidad (GOV-5).

La gestión de riesgos empresariales (ERM) y el sistema de control interno (ICS) de la empresa se utilizan para los informes de sostenibilidad. Los riesgos relativos a la exhaustividad, exactitud e integridad de los datos utilizados para los informes de sostenibilidad se identifican y evalúan periódicamente como parte del proceso de ERM existente. El sistema de control interno incluye procesos claros de recopilación de datos, validación y garantía de calidad. Estos procesos abarcan

- la recogida y transmisión de datos relacionados con ESG por parte de los departamentos responsables,
- la comprobación de la plausibilidad y la aprobación de estos datos por las funciones centrales, en particular Sostenibilidad Medioambiental, Contabilidad y Gestión de Riesgos,
- y la consolidación final y aprobación de la información para los informes de sostenibilidad por parte del equipo central responsable.

Esto garantiza que los informes de sostenibilidad cumplan los requisitos de exhaustividad, fiabilidad y cumplimiento de los plazos reglamentarios. Durante el periodo cubierto por el informe se establecieron controles cuya eficacia se revisa periódicamente y se ajusta en caso necesario.

Como parte del actual sistema de gestión de riesgos empresariales, se utiliza la matriz de evaluación normalizada 5x5 para los riesgos de los informes de sostenibilidad, teniendo en cuenta la probabilidad de ocurrencia y el impacto potencial en la calidad del contenido del informe.

Los riesgos son evaluados por el Grupo de Trabajo ESG interfuncional. En particular, evalúan la disponibilidad, exactitud e integridad de los datos subyacentes, la complejidad de la recogida de datos a lo largo de la cadena de valor y las incertidumbres asociadas a los métodos de estimación.

Los riesgos se priorizan sobre la base de una evaluación combinada de su probabilidad de ocurrencia y su impacto potencial en la información. Los riesgos de alta prioridad se abordan dentro del SCI con medidas de control específicas y se supervisan de forma continua. El registro de riesgos se actualiza periódicamente y se incluye en los informes corporativos dirigidos a los órganos de dirección y supervisión.

Como parte del desarrollo continuo del sistema de gestión de riesgos para la elaboración de informes de sostenibilidad, se han identificado los siguientes riesgos genéricos principales que podrían afectar a la calidad y exhaustividad de los informes:

- Recopilación incompleta de datos, especialmente en el caso de datos complejos a lo largo de la cadena de valor ascendente y descendente (por ejemplo, emisiones de Alcance 3, datos sociales de la cadena de suministro).
- Entrega de datos incorrectos o imprecisos por parte de los departamentos debido a los procesos de recogida manual y a la falta de automatización.

- Incertidumbres en los métodos de estimación de puntos de datos basados en la modelización debido a la falta de datos primarios disponibles.
- Riesgos temporales debidos a retrasos en el suministro de datos pertinentes, lo que compromete la finalización a tiempo de los informes.
- Falta de trazabilidad de las fuentes de datos, especialmente en el caso de los datos consolidados procedentes de departamentos descentralizados.

Ya se están tomando las siguientes medidas para reducir el riesgo:

- Incorporación de la recopilación y validación de datos en los sistemas de control interno existentes.
- Utilización de una metodología estandarizada de evaluación ERM para priorizar y supervisar estos riesgos.
- Futura formación interna y concienciación de los departamentos especializados sobre los requisitos de elaboración de informes de sostenibilidad.
- Establecimiento de una documentación central para los datos ESG.
- Planificación de la automatización gradual de las interfaces de datos para minimizar las fuentes manuales de error.

Se preparará un análisis de riesgos detallado con priorización como parte de la mayor sistematización del proceso y se integrará en los procesos existentes de gestión y control de riesgos.

Aunque la identificación y evaluación de riesgos en relación con los informes de sostenibilidad ya se lleva a cabo de forma sistemática como parte de la actual gestión de riesgos de la empresa, la integración de los resultados de la evaluación en las funciones y procesos internos está aún en fase de desarrollo. En la actualidad, la información sobre los riesgos identificados y las posibles mejoras de los procesos se intercambia de forma consultiva entre funciones centrales como Sostenibilidad Medioambiental, Gestión de Riesgos, Finanzas Corporativas e Informática. Está previsto formalizar el seguimiento y la documentación de las medidas derivadas de este intercambio tan pronto como los procesos de información operativa y optimización de procesos estén plenamente establecidos.

Del mismo modo, la integración de las principales conclusiones en los informes a los órganos de gestión y supervisión se llevará a cabo como parte del proceso de sistematización en curso.

Para el ejercicio 2025/26, está previsto integrar los riesgos y controles específicos relativos a la información sobre sostenibilidad en la actual información sobre riesgos al Comité de Auditoría. El desarrollo de formatos y contenidos adecuados para los informes se llevará a cabo en paralelo con una mayor sistematización de los procesos de análisis de riesgos y control interno.

El objetivo es garantizar una información transparente y comprensible al Comité Ejecutivo y al Consejo de Supervisión, vinculándola a los procesos de gobernanza establecidos.

1.3 Estrategia.

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

Modelo de negocio.

Kapsch TrafficCom es un proveedor de renombre mundial de soluciones de transporte en las áreas de peaje y servicios de peaje, gestión del tráfico y gestión de la demanda.

Con soluciones integrales, la empresa cubre toda la cadena de valor de los clientes, desde los componentes hasta la explotación de los sistemas, pasando por el diseño y la implementación. Los dos segmentos principales son:

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

Segmento Gestión del tráfico. Establecimiento de sistemas de gestión de tráfico consistentes en componentes de hardware y software para controlar y optimizar el flujo de tráfico en ciudades, autopistas, túneles, puentes y corredores viarios, así como soluciones para vehículos conectados/sistemas de transporte inteligentes cooperativos (C-ITS).

Kapsch TrafficCom aborda los retos en el campo del transporte que van de la mano de las megatendencias (>> *Informe de Gestión, capítulo 1.1.2 “Definición de mercado y productos”*). Los productos y soluciones de la empresa ayudan a

- mantener y seguir desarrollando las infraestructuras viarias existentes
- hacer un uso eficiente de las vías de transporte existentes
- reducir el impacto ambiental (especialmente las emisiones en forma de gases de efecto invernadero, partículas y ruido) provocado por el tráfico,
- orientar el comportamiento de los usuarios de la carretera y
- aumentar la seguridad vial.

Estudios internos y externos¹⁾ cuantifican el impacto de la siguiente manera: En la Unión Europea, el tráfico por carretera representa el 17% de todas las emisiones de gases de efecto invernadero, y en las zonas urbanas, el tráfico por carretera es responsable del 25% de la contaminación atmosférica en todo el mundo. Los sistemas de transporte inteligentes son una de las tecnologías clave para hacer frente a este problema. Como actor clave en el sector del transporte, Kapsch TrafficCom ayuda a sus clientes a reducir al máximo las emisiones del tráfico.

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

Peaje	
Flujo libre multicarril (MLFF)	Soluciones para implementar proyectos de peaje de flujo libre de carriles múltiples/ sencillos utilizando una amplia gama de tecnologías (CEN 5,8 GHz, RFID 915 MHz, G5/Wave 5,9 GHz o vídeo).
Peaje basado en la localización	Soluciones para la implantación de peajes a distancia con tecnología GNSS
Componentes independientes	MLFF y componentes GNSS
Gestión del tráfico	Soluciones para la gestión del tráfico en zonas urbanas, así como en túneles, puentes y autopistas
Gestión de la demanda	Solución combinada que incluye componentes de peaje y de gestión del tráfico para influir positivamente en el comportamiento de los usuarios de la carretera
Servicios de peaje	Servicios de peaje para empresas (B2B) y usuarios finales (B2C)
Soluciones regionales	Soluciones de peaje y gestión del tráfico específicas para cada región

El mercado al que se dirigen los sistemas de transporte inteligentes de Kapsch TrafficCom se describe en el >> *Informe de gestión, capítulo 1.1.2 “Definición de mercado y productos”*. Los principales segmentos de clientes son organismos gubernamentales y operadores de autopistas que operan sistemas de peaje o soluciones para la movilidad interurbana, así como ciudades y municipios que encargan soluciones de gestión del tráfico para la movilidad urbana. Esta cifra se mantiene sin cambios con respecto al año anterior.

A 31 de marzo de 2025, el Grupo Kapsch TrafficCom empleaba a 3.041 personas (número de empleados):

- Región EMEA: 1.688 empleados
- Región de América: 1.271 empleados
- Región APAC: 82 empleados

Todos los productos y servicios ofrecidos por Kapsch TrafficCom están permitidos en todos los mercados atendidos y para todos los grupos de clientes. Tampoco existen efectos negativos reales o potencialmente significativos de la empresa a este respecto.

¹⁾ Encontrará más información en https://www.kapsch.net/_Resources/Persistent/473e0364850980c6b396031f618311fa19b6316c/Kapsch_ITS_in_EU_Taxonomy_Regulation_WP_2025_EN.pdf und https://www.kapsch.net/_Resources/Persistent/463f1b0c2ec9b-c01e6d2689cc2152378125a56e7/KTC7035_Factsheet_Sustainable_Future.pdf

Ambición y objetivo de sostenibilidad.

Kapsch TrafficCom se esfuerza por reducir continuamente el consumo de recursos y las emisiones relevantes para el clima asociadas a sus actividades empresariales. La empresa ha definido una ambición a este respecto:

Empresa Sostenible.

Reducción de la huella de CO₂ en un 42 %.

Kapsch TrafficCom tiene como objetivo reducir su huella de CO₂¹⁾ en toda la empresa en un 42 % para 2030 en comparación con el ejercicio 2019/20.

¹⁾ De acuerdo con la norma ISO 14064-1:2018, Protocolo de Gases de Efecto Invernadero y basándose en la trayectoria de 1,5 grados.

En el actual ejercicio 2025/26, se trabajará para formalizar esta ambición como objetivo y respaldarla con datos de calidad garantizada.

Además, Kapsch TrafficCom ya ha definido el siguiente objetivo (de acuerdo con ESRS):

Cartera sostenible.

Aumentar la proporción de productos alineados con la taxonomía²⁾ hasta el 50 %.

Kapsch TrafficCom se ha fijado el objetivo de lograr la alineación taxonómica para el 50 % de todos los productos y servicios de toda su cartera para 2030.

²⁾ De conformidad con el Reglamento sobre Taxonomía de la UE, véase también >> *sección 2.1 "Divulgaciones de conformidad con el artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento sobre Taxonomía)"*. Kapsch TrafficCom persigue así los objetivos de "mitigación del cambio climático" y "transición a una economía circular".

La ambición y el objetivo se definieron como parte de la política de sostenibilidad ("Sustainability Vision") y se anclaron en la estrategia corporativa. Se aplican por igual a todos los grupos de productos y servicios; no se hace distinción entre categorías de clientes, zonas geográficas o categorías de partes interesadas.

Hasta la fecha, el objetivo de sostenibilidad se ha centrado en las unidades embarcadas, ya que son las que presentan un mayor potencial de alineación taxonómica según los criterios técnicos de selección (actividad económica 3.6): Todos ellos tienen mercados claramente definidos, y los datos pertinentes para calcular el límite inferior conservador de la huella de carbono de los productos competidores están disponibles en su mayoría en hojas de datos de productos de acceso público. Los productos de Kapsch TrafficCom cumplen el criterio de ser el "producto más eficiente" del mercado si la huella de CO₂ del producto es inferior al límite inferior conservador de los productos alternativos y esto también se ha confirmado de forma independiente. Para evaluar los criterios de "no causar daños significativos", se requiere una revisión anual para determinar si siguen siendo aplicables. Kapsch TrafficCom también se centra en el mercado europeo, ya que sus clientes tienen un interés especial en la protección del clima.

Los criterios técnicos de selección (actividad económica 4.1) ya se han revisado para la cartera de peajes y gestión del tráfico. En el futuro, la atención se centrará en proporcionar las pruebas restantes de la alineación de la taxonomía.

La protección del clima no es solo un objetivo de sostenibilidad, sino también un elemento central de la estrategia, misión y visión corporativas de la empresa para 2027. Desde 2021, Kapsch TrafficCom desarrolla continuamente su política de sostenibilidad, que define su contribución a un mundo más sano y respetuoso con el medio ambiente en términos de los objetivos ecológicos mencionados. En relación con la cartera, describe el camino para

- reducir su huella de carbono
- reducir las emisiones del tráfico con la cartera de Kapsch TrafficCom y
- crear innovaciones sostenibles.

En cuanto a la empresa, enumera las

- fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero y
- la reducción de la huella de carbono de la Empresa.

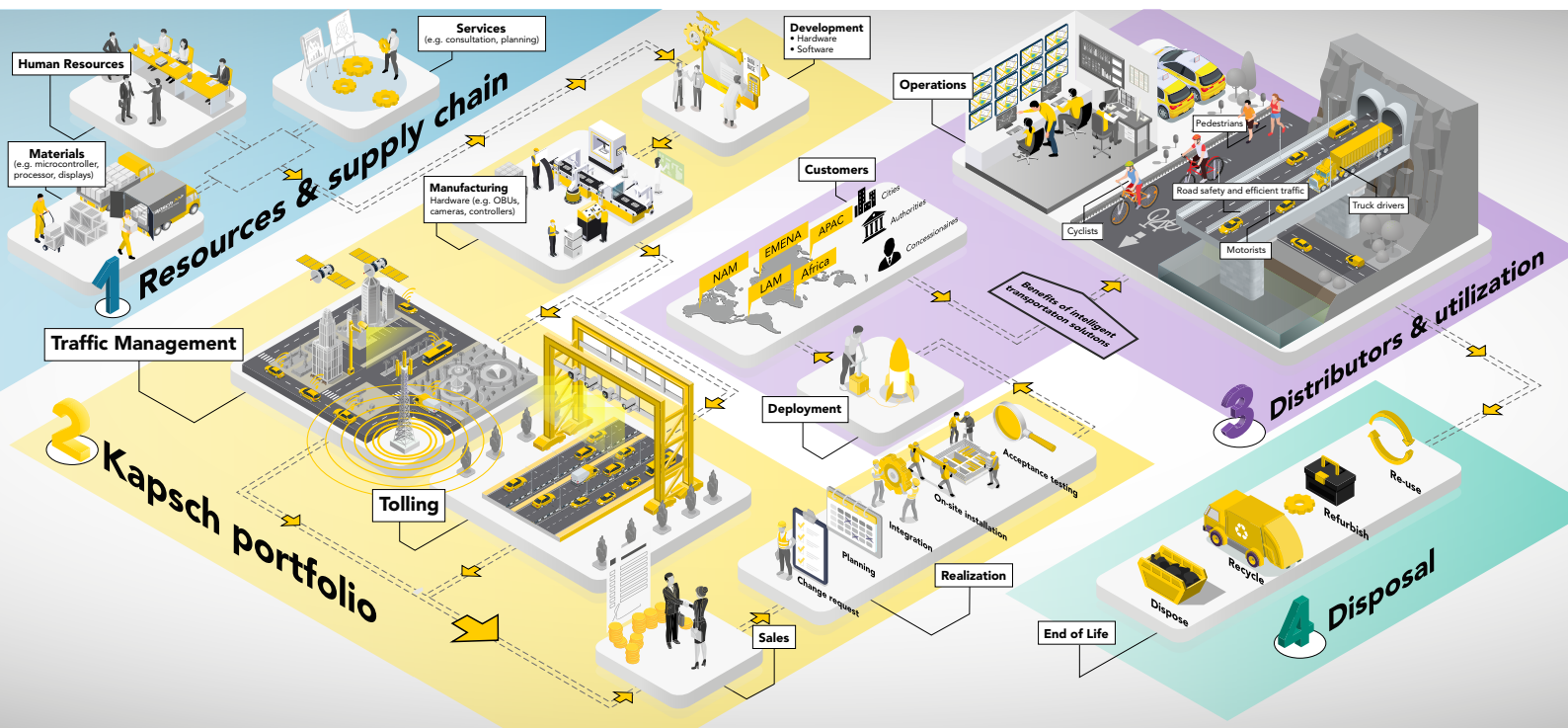
En los próximos años, los objetivos se ampliarán gradualmente para incluir otras cifras y áreas clave.

Kapsch TrafficCom también ha desarrollado e implantado una estrategia de personal que promueve una cultura corporativa dinámica y orientada al crecimiento. Esto se explica en >> *sección 3.1 “Personal propio (ESRS S1)”* en “Políticas”.

Kapsch TrafficCom está comprometida con los diez principios universales del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, las normas laborales fundamentales de la OIT y las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.

Cadena de valor.

Para ilustrar y analizar el modelo de negocio de Kapsch TrafficCom descrito anteriormente, es importante tener en cuenta toda la cadena de valor del Grupo Kapsch TrafficCom. El impacto sobre el medio ambiente y la sociedad no sólo se debe a las actividades de la empresa, sino también a las de sus socios de la cadena de valor ascendente y descendente e, indirectamente, a la contribución de sus productos y servicios a la reducción de emisiones. Del mismo modo, los riesgos y oportunidades potenciales afectan a todas las partes de la cadena de valor. Por lo tanto, una visión holística es relevante para Kapsch TrafficCom.



Cadena de valor del Grupo Kapsch TrafficCom (solo inglés)

Kapsch TrafficCom desarrolla software y hardware, lleva a cabo proyectos para clientes y ofrece servicios de explotación. La cadena de valor puede desglosarse en

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

1. Recursos y cadena de suministro.

Los principales factores de entrada son los materiales, los empleados y los servicios.

Proveedores de materiales (cadena de valor ascendente). Kapsch TrafficCom necesita diversos materiales para la fabricación de sus productos, como productos semiacabados, componentes electrónicos, conjuntos (electrónicos), baterías y carcasas para la fabricación de unidades de a bordo, transceptores, escáneres, cámaras, etc. Las tierras raras sólo se necesitan en pequeñas cantidades para componentes electrónicos como condensadores y placas de circuitos. No obstante, Kapsch TrafficCom considera que la adquisición de tierras raras entraña una responsabilidad especial en lo que respecta a las cuestiones medioambientales y sociales.

Por ello, la empresa trabaja con fabricantes y distribuidores verificados y los comprueba y audita periódicamente. Encontrará más detalles sobre la gestión de proveedores en >> *sección 3.2 “Trabajadores en la cadena de valor (ESRS S2)”*. Además, para diversificar y asegurar así la cadena de suministro, se procura que haya varios proveedores y que se disponga de existencias suficientes, también en relación con un posible fallo de un proveedor de artículos críticos.

Los materiales necesarios también incluyen todos los consumibles y los materiales de embalaje necesarios. La alta calidad, la entrega puntual y el cumplimiento de las normas y reglamentos son esenciales.

Empleados. Kapsch TrafficCom necesita empleados cualificados en diversas áreas, como desarrollo, diseño de sistemas, gestión de productos, pero también producción, marketing, ventas y atención al cliente. Como se estipula en la estrategia de personal, las vacantes de empleo se publican interna y externamente, principalmente de forma digital.

Servicios. Kapsch TrafficCom también utiliza servicios de proveedores externos para cumplir determinadas funciones o trabajar en proyectos. Estos incluyen, por ejemplo, logística, transporte, infraestructura de TI, consultoría, mantenimiento y otros servicios especializados.

2. Cartera de Kapsch: Peaje y gestión del tráfico.

Las soluciones de peaje y gestión del tráfico sirven principalmente para financiar y mantener las infraestructuras viarias y mejorar la fluidez del tráfico. Esto beneficia tanto a los clientes como a los usuarios de las carreteras.

Desarrollo de hardware y software. La fase de desarrollo desempeña un papel decisivo en la creación de valor en Kapsch TrafficCom. La cartera se especifica sobre la base de numerosos criterios, requisitos y análisis, y se desarrolla de acuerdo con los requisitos del cliente, los requisitos internos y los procesos internos aplicables (por ejemplo, gestión de la cartera, desarrollo, estándar de desarrollo de soluciones seguras, cartera sostenible) con el fin de garantizar una calidad suficiente, la seguridad del producto, la sostenibilidad y el cumplimiento de las normas y la legislación específicas de la industria y la tecnología. Unidades de servicios internos como la transformación de la excelencia del software, el equipo de consultoría de diseño de sistemas, el equipo de seguridad de productos, el departamento jurídico, el equipo de normalización y el equipo de Sostenibilidad Medioambiental Apoyan a la Gestión de Productos y a los equipos de desarrollo en la aplicación satisfactoria de los requisitos.

Un equipo de servicios se encarga de proporcionar el entorno de desarrollo global, que incluye todas las aplicaciones necesarias para el ciclo de vida del producto, incluido el desarrollo. El entorno de desarrollo global se mejora continuamente para satisfacer mejor todos los requisitos. El equipo de normalización y el experto en asuntos de la UE supervisan la aparición de nuevas normas y legislación aplicables a Kapsch TrafficCom para garantizar que todos los equipos dispongan del tiempo óptimo para prepararse para su cumplimiento. Estas medidas garantizan que los clientes y usuarios finales reciban productos y soluciones de última generación que cumplen la legislación, son de alta calidad, respetuosos con el medio ambiente y seguros.

Durante el desarrollo del hardware, se crean diseños detallados para definir la funcionalidad, el aspecto y la facilidad de uso de los productos. Se construyen y prueban prototipos para garantizar que cumplen los requisitos. En cuanto al software, se diseñan interfaces de usuario, se definen estructuras de datos y se desarrollan códigos para realizar las funciones y aplicaciones deseadas. También aquí se crean y prueban prototipos para garantizar el rendimiento y la funcionalidad. Los productos y soluciones existentes se mejoran y actualizan continuamente para seguir siendo competitivos y satisfacer los requisitos cambiantes, así como para eliminar errores y evitarlos en el futuro.

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

Una vez completada la validación, el producto puede pasar a la producción en serie. Los productos son fabricados total o parcialmente por la propia Kapsch TrafficCom o completamente por fabricantes. El hardware y el software deben encajar “a la perfección” para lograr las funciones y el rendimiento deseados. Esto requiere una estrecha cooperación entre los equipos de desarrollo y producción.

Producción de hardware. El proceso de producción comienza con la adquisición de material. La planificación también incluye sistemas de almacenamiento para guardar adecuadamente los materiales y apoyar sin problemas el proceso de fabricación. Los planes de producción aumentan la eficacia, evitan los cuellos de botella y garantizan el cumplimiento de los plazos de entrega. El control de producción supervisa y coordina los procesos. Los controles y pruebas de calidad incluyen inspecciones visuales, pruebas funcionales, pruebas de frío/calor y otras pruebas, según el tipo de herraje fabricado. A continuación, los productos se embalan y se envían a clientes o filiales para su posterior distribución. En algunos casos, se utilizan sistemas logísticos internos para ello, pero en la mayoría de los casos Kapsch TrafficCom trabaja con transitarios y compañías navieras. Ambas plantas de producción están situadas en democracias estables y desarrolladas con marcos jurídicos estrictos (Austria y Canadá) y buenas conexiones de transporte con los principales mercados. En consecuencia, no se espera que ni Kapsch TrafficCom ni sus clientes experimenten ningún impacto medioambiental, social o de gobernanza negativo significativo en el ámbito de la fabricación, ni se prevén interrupciones en las rutas de transporte.

3. Ventas y uso.

Ventas. Los segmentos de clientes más importantes y de mayor tamaño de Kapsch TrafficCom son las autoridades públicas y los operadores de autopistas que gestionan sistemas de peaje o de gestión del tráfico, así como las ciudades y los municipios que encargan soluciones de gestión del tráfico para la movilidad urbana. Los canales de venta más importantes son, por tanto, la participación en licitaciones públicas y la venta de servicios en virtud de acuerdos marco existentes.

El equipo de ventas desempeña un papel clave en la identificación de las necesidades de los clientes existentes y nuevos, la presentación de soluciones y la creación de valor añadido para los clientes. El objetivo es encontrar una solución que sea rentable para ambas partes. La gestión de las relaciones con los clientes (CRM) ayuda a establecer relaciones a largo plazo con los clientes, mejorar continuamente los productos y servicios con sus comentarios y convencer a los clientes de soluciones respetuosas con el medio ambiente.

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

Realización. Durante la **planificación del proyecto**, Kapsch TrafficCom analiza los requisitos del cliente o las ofertas, asigna recursos, elabora calendarios y define hitos. Los equipos de proyecto y, en caso necesario, los subproyectos garantizan que el proyecto se lleve a cabo con eficacia. Cualquier **solicitud de cambio** en el transcurso del proyecto se analiza por sus efectos y sólo entonces se pone en práctica.

Las soluciones constan de componentes de hardware, software o servicios que deben integrarse para lograr las funciones y resultados deseados. La **integración** y las pruebas son, por tanto, de gran importancia. Tras el desarrollo, tiene lugar la **instalación in situ** en las instalaciones del cliente: Entrega del hardware, configuración del software, integración en los sistemas existentes y otras actividades de implantación. Por último, una **prueba de aceptación** con el cliente verifica que los requisitos del cliente se han aplicado correctamente y que la solución funciona.

Para garantizar una calidad constante y el cumplimiento de los requisitos del cliente, Kapsch TrafficCom cuenta con una organización global de gestión de proyectos. Expertos y especialistas de otros equipos participan en temas específicos.

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

La cadena de valor ascendente se describe de acuerdo con los procesos al principio de la sección titulada “1. Recursos y cadena de suministro”. Los procesos descendentes son:

Utilización. Incluye la implantación de la solución en las instalaciones del cliente, el uso continuado y el mantenimiento de estas soluciones.

Explotación. Dependiendo del acuerdo, la realización del proyecto y la implementación en las instalaciones del cliente van seguidas de la explotación por parte de Kapsch TrafficCom de acuerdo con los requisitos del cliente. Esto implica la responsabilidad del funcionamiento del sistema, incluida la supervisión, el mantenimiento, el servicio y las posibles mejoras, y puede contratarse por un periodo de tres a 15 años o incluso más. Los posibles servicios operativos también incluyen la prestación de servicios de asistencia, soporte técnico, formación de usuarios finales, supervisión del sistema y otros servicios de apoyo.

Entre los usuarios más importantes de los sistemas de transporte inteligentes se encuentran no sólo los conductores de camiones y coches, sino también los peatones y ciclistas, que también se benefician de la mejora de la fluidez del tráfico, el aumento de la seguridad vial y, por último pero no menos importante, la reducción de la contaminación atmosférica. Para Kapsch TrafficCom, sin embargo, no son usuarios finales directos, sino que se consideran comunidades afectadas

4. Eliminación.

Cuando un producto ha llegado al **final de su vida útil**, es importante minimizar su impacto ambiental y utilizar los recursos de forma eficiente.

En el caso de los productos que ya no pueden utilizarse, el cliente o Kapsch TrafficCom son responsables de su correcta **eliminación** de acuerdo con la normativa local y las normas medioambientales. Dependiendo del producto, esto incluye residuos electrónicos, baterías o dispositivos de visualización. En algunos casos, los materiales y componentes pueden recuperarse y reutilizarse en el proceso de **reciclaje**. Un ejemplo son las unidades de a bordo, cuya carcasa de plástico se tritura y reutiliza en otro lugar. Otros materiales reciclables, como metales, plásticos o vidrio, también se recogen por separado y se envían a empresas de reciclaje especializadas cuando se devuelven a Kapsch TrafficCom.

Las unidades de a bordo que pueden reutilizarse son **reacondicionadas** por Kapsch TrafficCom para que puedan volver a ponerse en servicio: Se comprueba la funcionalidad técnica y se borra cualquier dato del usuario anterior. Equipados con una nueva batería y una nueva carcasa, los dispositivos se entregan a un cliente para su **reutilización**.

Intereses y opiniones de las partes interesadas (SBM-2).

El siguiente resumen enumera los grupos de interés relevantes de Kapsch TrafficCom con los que la empresa mantiene un diálogo continuo.

También se enumeran los principales intereses de estos grupos de interés internos y externos, junto con los canales a través de los cuales Kapsch TrafficCom se comunica principalmente con ellos. El “contacto directo” incluye reuniones personales, correos electrónicos, llamadas telefónicas y plataformas de comunicación digital como Microsoft Teams.

Partes interesadas	Sus intereses	Canales de comunicación
Personal	<ul style="list-style-type: none"> ■ Remuneración ■ Seguridad en el trabajo ■ Salud y seguridad en el trabajo ■ Diversidad e inclusión ■ Formación y desarrollo ■ Oportunidades profesionales ■ Flexibilidad laboral ■ Prácticas empresariales sostenibles ■ Innovación ■ Estrategia 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Contacto directo ■ Envíos por correo ■ Eventos periódicos y coyunturales con espacio para preguntas y respuestas a través de plataformas de comunicación ■ Intranet ■ Redes sociales internas ■ Conversación sobre la revisión del rendimiento ■ Encuesta a los empleados ■ Comité de empresa ■ OpenLine2CEO (también con directores regionales) ■ Hablemos de tecnología
Clientes	<ul style="list-style-type: none"> ■ Calidad ■ Precio ■ Fiabilidad ■ Innovación ■ Prácticas empresariales sostenibles 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Contacto directo ■ Ferias y conferencias ■ Encuesta a los clientes ■ Consulta anual ■ Medios sociales ■ Sitio web de la empresa
Proveedores	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pago puntual ■ Aceptación previsible ■ Prácticas empresariales sostenibles 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Plataforma de proveedores ■ Contacto directo

Partes interesadas	Sus intereses	Canales de comunicación
Socios comerciales	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fiabilidad ■ Oportunidades comerciales ■ Cumplimiento ■ Innovación ■ Estrategia ■ Prácticas empresariales sostenibles 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Contacto directo ■ Sitio web de la empresa ■ Medios sociales
Asociaciones	<ul style="list-style-type: none"> ■ Cuestiones reglamentarias y jurídicas ■ Sistemas de transporte inteligentes ■ Prácticas empresariales sostenibles 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Participación de expertos de Kapsch TrafficCom en grupos de trabajo y comités ■ Pertenencia a asociaciones y participación en iniciativas
Organismos de normalización	<ul style="list-style-type: none"> ■ Normas técnicas 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Participación de expertos de Kapsch TrafficCom en grupos de trabajo y comités ■ Pertenencia a asociaciones y participación en iniciativas
Autoridades y reguladores	<ul style="list-style-type: none"> ■ Cumplimiento de leyes, normas y reglamentos ■ Información sobre sistemas de transporte inteligentes y retos para las empresas ■ Prácticas empresariales sostenibles 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Contacto directo ■ Asociaciones/organizaciones/plataformas ■ Expertos en asuntos públicos
Accionistas	<ul style="list-style-type: none"> ■ Evolución del precio de las acciones ■ Dividendos y política de dividendos ■ Estrategia ■ Transparencia ■ Evolución financiera y no financiera de la empresa ■ Prácticas empresariales sostenibles ■ Gobierno corporativo ■ Remuneración ■ Perspectivas 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Relaciones con los inversores ■ Línea directa para accionistas ■ Sitio web de la empresa ■ Roadshows ■ Conferencias de inversores ■ Comunicados, mailings ■ Junta General de Accionistas ■ Medios de comunicación tradicionales ■ Medios sociales
Prestamistas	<ul style="list-style-type: none"> ■ Cumplimiento de las obligaciones financieras ■ Cumplimiento de los pactos ■ Estrategia ■ Transparencia ■ Desarrollo financiero y no financiero de la empresa ■ Prácticas empresariales sostenibles ■ Perspectivas 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Contacto directo ■ Sitio web de la empresa ■ Comunicados, mailings ■ Medios de comunicación tradicionales ■ Medios sociales
Analistas financieros	<ul style="list-style-type: none"> ■ Estrategia ■ Política de dividendos ■ Desarrollo financiero y no financiero de la empresa ■ Prácticas empresariales sostenibles ■ Transparencia ■ Perspectivas 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Relaciones con los inversores ■ Convocatorias de analistas ■ Sitio web de la empresa ■ Conferencias de inversores ■ Comunicados, mailings ■ Medios de comunicación tradicionales ■ Medios sociales
Comunidades locales	<ul style="list-style-type: none"> ■ Actividades locales de Kapsch TrafficCom ■ Kapsch TrafficCom como empleador ■ Prácticas empresariales sostenibles 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Contacto directo ■ Eventos ■ Comunicados de prensa ■ Medios sociales
ONG (organizaciones no gubernamentales)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Prácticas empresariales sostenibles ■ Transparencia ■ Cumplimiento ■ Seguridad de la información y protección de datos 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Contacto directo ■ Eventos ■ Comunicados de prensa ■ Medios sociales
Analistas del sector	<ul style="list-style-type: none"> ■ Investigación y desarrollo ■ Datos de mercado ■ Evolución del mercado ■ Innovación ■ Estrategia 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Contacto directo ■ Conferencias ■ Cooperación ■ Comunicados ■ Redes sociales

El contacto a través de los canales de comunicación mencionados es gestionado por los departamentos pertinentes. En el contexto de la gestión de la sostenibilidad, los intereses de las partes interesadas están cubiertos por miembros del Grupo de Trabajo ESG procedentes de diversas divisiones de la empresa. Por ejemplo, los intereses de los clientes están representados por los departamentos de Sostenibilidad Medioambiental y HSSEQ, que participan en ofertas y proyectos de clientes relacionados con ASG; por asociaciones a través del experto en Asuntos de la UE; y por accionistas, prestamistas y analistas a través de Relaciones con Inversores.

Además del compromiso continuo descrito anteriormente, las partes interesadas participaron estrechamente en el análisis de materialidad en 2023/24. Se les preguntó sobre la relevancia de la sostenibilidad para la empresa. Se les preguntó sobre la relevancia de los aspectos de sostenibilidad en Kapsch TrafficCom. Esto se describe detalladamente en >> *sección 1.4 “Gestión de impactos, riesgos y oportunidades”*.

El contacto regular y el intercambio con los grupos de interés es un componente esencial para Kapsch TrafficCom con el fin de comprender y tener en cuenta sus intereses y puntos de vista, garantizando así el éxito a largo plazo. La comunicación continua se percibe como un proceso bidimensional en el que, por un lado, Kapsch TrafficCom transmite información y, por otro, escucha los intereses y puntos de vista de los grupos de interés y los tiene en cuenta cuando procede.

Los resultados de la encuesta a las partes interesadas -Kapsch TrafficCom recibió 327 respuestas- también se incluyeron en el análisis de los impactos, riesgos y oportunidades significativos comparando la evaluación de la importancia de los temas con el análisis de materialidad. Además, el Grupo de Trabajo ESG analizó las respuestas textuales con respecto a las OIR. Los detalles figuran en >> *la sección 1.4 “Gestión de impactos, riesgos y oportunidades”*.

Kapsch TrafficCom toma medidas a partir de los aspectos clave de la sostenibilidad y las pone en práctica o las continúa para abordar los impactos, los riesgos y las oportunidades. A través de este intercambio -y como confirma la encuesta- los intereses de las partes interesadas son transparentes para Kapsch TrafficCom. Su compromiso también garantiza que estos intereses se tengan en cuenta en el cumplimiento de la diligencia debida y el análisis de materialidad. Como resultado, no hubo necesidad de ningún otro cambio significativo en la estrategia o el modelo de negocio en el ejercicio 2024/25, aparte de la revisión de la estrategia que ya se había llevado a cabo.

El Comité Ejecutivo y el Consejo de Supervisión son informados de los intereses relevantes como parte de los procesos de información estándar y son informados por separado por el responsable de ASG, que dirige el Grupo de Trabajo ESG, de los resultados detallados del análisis de materialidad.

Participación de grupos importantes de partes interesadas afectadas.

Plantilla propia. El éxito de Kapsch TrafficCom depende de la lealtad, la motivación y el rendimiento de sus empleados, así como de su capacidad para contratar personal suficientemente cualificado del mercado laboral externo cuando sea necesario. Kapsch TrafficCom combina una orientación internacional con las raíces de una empresa familiar moderna. El espíritu emprendedor, las decisiones rápidas y orientadas al mercado, así como el compromiso y la dedicación por encima de la media son tan fundamentales para la cultura corporativa como el respeto mutuo y un fuerte sentido del espíritu de equipo. La Estrategia de Personas pretende crear una identidad de empleador atractiva e implica directamente a los empleados en su diseño. Los intereses, opiniones y derechos de los empleados se tienen en cuenta a través de formatos como las encuestas a los empleados, las llamadas “OpenLines” y las conversaciones de revisión del rendimiento.

Trabajadores de la cadena de valor. Los trabajadores de la cadena de valor ascendente y descendente también son una parte esencial del compromiso de Kapsch TrafficCom con la sostenibilidad. Kapsch TrafficCom apoya las condiciones de trabajo justas, la diversidad y la integración, porque los empleados comprometidos y motivados fuera de la empresa también son cruciales para que Kapsch TrafficCom alcance sus objetivos de sostenibilidad y garantice el éxito a largo plazo. Los intereses, puntos de vista y derechos de los trabajadores en la cadena de valor se tienen en cuenta a través de la selección de socios comerciales, auditorías y reuniones de revisión.

Comunidades afectadas. Los sistemas de peaje y gestión del tráfico son instrumentos para aplicar los objetivos de la política de transportes. Están diseñados para ayudar a cambiar el comportamiento de los usuarios y generar ingresos para financiar la movilidad sostenible. Son adquiridos y explotados por las autoridades públicas o por empresas que actúan en su nombre. Su funcionamiento tiene el objetivo específico de influir en las comunidades. Los sistemas ofrecen la posibilidad de reducir los gases de efecto invernadero, la contaminación atmosférica y el ruido. Sin embargo, el grado de aprovechamiento de estas oportunidades depende del cliente como responsable de la política de transportes.

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

Como parte de un análisis exhaustivo en el ejercicio 2023/24, Kapsch TrafficCom analizó los impactos, riesgos y oportunidades (IRO) en las áreas medioambiental, social y de gobernanza en conjunción con su estrategia y modelo de negocio en términos de su materialidad para la empresa. En el ejercicio 2024/25, se ajustaron a las circunstancias actuales en el marco de una revisión anual. De acuerdo con el concepto de doble materialidad, los temas se identificaron y evaluaron desde dos perspectivas:

- Impactos positivos o negativos sobre las personas y el medio ambiente (“de dentro afuera”).
- Riesgos y oportunidades para el éxito financiero desde la perspectiva de la empresa (“outside-in”).

Se identificaron un total de 66 impactos ecológicos y sociales (inside-out) y 120 oportunidades y riesgos financieros (outside-in), de los cuales 25 y 39 respectivamente se clasificaron como materiales.

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

Posición en la cadena de valor:

- <<< cadena de valor ascendente (upstream)
- KTC** dentro de la empresa
- >>> cadena de valor descendente (downstream)

Impactos materiales, riesgos y oportunidades	Posición en la cadena de valor	Descripción	Acciones
Cambio climático (ESRS E1)			
Adaptación al cambio climático			
Riesgos: Las condiciones meteorológicas extremas y las catástrofes medioambientales pueden interrumpir las operaciones de los proveedores pertinentes, causando disrupciones en la cadena de suministro y provocando pérdidas de ingresos. (a medio y largo plazo).	<<< KTC	Outside-in: El acceso a materiales relacionados con la producción podría verse interrumpido si la estrategia de aprovisionamiento se basa en un número reducido de proveedores o regiones. Esto podría provocar una restricción o paralización de las actividades de la propia empresa e impedirle cumplir sus obligaciones con los clientes. (física)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Diversificación de la cadena de suministro ■ Creación de reservas de material ■ Gestión de inventarios
Mitigación del cambio climático			
Riesgos: Riesgo de transición derivado de la aplicación de nuevas normativas de mitigación y adaptación al cambio climático. (de corto a largo plazo)	<<< KTC >>>	Outside-in: La aplicación requiere recursos de personal, operativos y/o financieros; una actuación tardía o inadecuada puede acarrear sanciones o incluso la exclusión del mercado. (transitorio)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Seguimiento de la evolución del marco jurídico ■ Aplicación temprana de las medidas preparatorias necesarias para garantizar el cumplimiento ■ Controles periódicos del cumplimiento del marco jurídico vigente ■ Compromiso con las asociaciones del sector y en la UE ■ Evaluación de proveedores ■ Auditorías de proveedores

Impactos materiales, riesgos y oportunidades	Posición en la cadena de valor	Descripción	Acciones
<p>Impacto positivo / oportunidad: Los sistemas de transporte inteligentes, como los de Kapsch TrafficCom, tienen el potencial de reducir significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el tráfico. (a corto y largo plazo)</p>	<p>KTC >>></p>	<p>Inside-out: La mejora de la fluidez del tráfico y la reducción de la congestión pueden reducir las emisiones de tráfico, especialmente las de gases de efecto invernadero, hasta en un 20%. Los sistemas de peaje también pueden mejorar la calidad de las carreteras, lo que reduce la resistencia a la rodadura. Esto supone un ahorro significativo en el consumo de combustible. El peaje también puede animar a la gente a comprar vehículos más nuevos y con menos emisiones. (actual)</p> <p>Outside-in: Centrarse en productos de bajas emisiones y de reducción de emisiones ofrece perspectivas de negocio para Kapsch TrafficCom, lo que es especialmente relevante para los clientes del sector público; una cartera sostenible puede influir positivamente en la reputación y, por tanto, en las oportunidades de venta y las opciones de financiación. (actual)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gestión de la demanda ■ Gestión del tráfico ■ Soluciones de peaje ■ Soluciones de infraestructura reducida ■ Comunicación sobre sostenibilidad
<p>Impacto negativo / Riesgos: Causa de emisiones elevadas a través de procesos propios, así como de actividades anteriores y posteriores en la cadena de valor: los bienes y servicios adquiridos, en particular, suponen un riesgo significativo. (a corto y largo plazo)</p>	<p><<< KTC >>></p>	<p>Inside-out: Las medidas insuficientes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en la cadena de valor fomentan el cambio climático. (actual)</p> <p>Outside-in: El aumento de los requisitos de transparencia exige la publicación de las emisiones causadas. Unas emisiones elevadas pueden acarrear un aumento de los costes de explotación de materiales, energía y transporte, así como un importante daño a la reputación debido al incumplimiento de los objetivos de reducción, lo que posteriormente puede conllevar la pérdida de clientes o inversores. (transitorio)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Evaluación de proveedores ■ Auditorías de proveedores ■ Pórtico verde ■ Soluciones en la nube ■ Renovación de unidades a bordo ■ Servicio de reparación interno ■ Reutilización de residuos plásticos en la producción ■ Soluciones de infraestructura reducida ■ Productos duraderos ■ Cámara 2 en 1 (VDX2i) ■ Embalaje respetuoso con el medio ambiente ■ Diseño de productos sostenibles (Sustainable Portfolio Guideline) ■ Mantenimiento y pruebas a distancia ■ Regulación de la oficina en casa ■ Reducción de los viajes de negocios ■ Directriz austriaca sobre movilidad ■ Tarjeta de trabajo ■ Requisitos de las instalaciones ecológicas ■ Participación en ÖkoWin ■ Participación en CDP
<p>Oportunidad: Elevada reducción de las emisiones a través de los procesos propios, así como de las actividades anteriores y posteriores en la cadena de valor. (de corto a largo plazo)</p>	<p><<< KTC >>></p>	<p>Outside-in: Mejora de la reputación a través de iniciativas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.</p>	

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

Contaminación (ESRS E2)

Contaminación del aire

Impacto positivo / oportunidad: >>>

Transporte inteligente como las de Kapsch TrafficCom, tienen la potencial para reducir significativamente las emisiones atmosféricas relacionadas con el tráfico (por ejemplo, NOX, PM10, PM2.5).
(a corto y largo plazo)

Inside-out:

Dirección inteligente de la demanda de tráfico y la consiguiente mejora de la fluidez del tráfico pueden reducir significativamente la emisión de contaminantes atmosféricos.

Los sistemas de peaje pueden mejorar la calidad de las carreteras, lo que reduce el consumo de combustible y contaminantes atmosféricos relacionados con la combustión. Peaje también puede incentivar el uso de vehículos más nuevos y con menos emisiones, vehículos con menos emisiones.
(actual)

Outside-in:

Los productos respetuosos con el medio ambiente ofrecen perspectivas de negocio para Kapsch TrafficCom; una cartera sostenible puede influir positivamente en la reputación y las oportunidades de venta y las opciones de financiación.

- Inversión en la cartera, en particular gestión de la demanda y bajas emisiones / zonas de aire limpio
- Comunicación sobre sostenibilidad

Economía circular (ESRS E5)

Entrada de recursos, incluido el uso de recursos

Riesgos: <<<

Alteración de la cadena de suministro por la introducción de nuevas normativas sobre consumo de recursos.
(medio a largo plazo)

Outside-in:

Nuevos aranceles, normativas de importación u otras leyes basadas en los recursos pueden provocar un aumento de los costes, retrasos en las entregas o fallos en las mismas.

- Seguimiento de la evolución del marco jurídico
- Aplicación temprana de las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento
- Controles periódicos del cumplimiento del marco jurídico vigente
- Participación en asociaciones del sector y en la UE
- Evaluación de proveedores
- Auditorías de proveedores
- Gestión de inventarios

Riesgos: <<<

Alteración de la cadena de suministro por escasez de recursos.
(corto a largo plazo)

Outside-in:

La escasez mundial de recursos puede provocar un aumento de los costes de adquisición de componentes para la producción, fallos en las entregas o interrupciones operativas.

- Diversificación de la cadena de suministro
- Renovación de la unidad de a bordo
- Servicio de reparación interno
- Reutilización de residuos plásticos en la producción
- Soluciones de infraestructura reducida
- Productos duraderos
- Cámara 2 en 1 (VDX2i)
- Pórtico ecológico

Oportunidad: >>>

Ayudar a los clientes a ahorrar recursos mediante soluciones respetuosas con el medio ambiente.
(de corto a largo plazo)

Outside-in:

La mejora de la fluidez del tráfico y la consiguiente reducción del consumo de combustible, así como las soluciones que ahorran recursos, permiten ahorrar costes a los clientes y usuarios de las carreteras. Esto se traduce en más licitaciones para soluciones de transporte respetuosas con el medio ambiente y, por tanto, en un aumento de las ventas y una mejora de la reputación de Kapsch TrafficCom.

- Gestión de la demanda
- Gestión del tráfico
- Soluciones de peaje
- Soluciones de infraestructura reducida
- Pórtico verde
- Renovación de unidades a bordo
- Servicio de reparación interno
- Embalaje ecológico
- Productos duraderos
- Cámara 2 en 1 (VDX2i)

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

Salida de recursos relacionados con productos y servicios

Impacto positivo / oportunidad: Ahorro de recursos mediante la introducción de los principios de la economía circular en la gestión de la cartera y los procesos de innovación. (corto a largo plazo)	<<< KTC >>>	Inside-out: Una mayor eficiencia de los recursos, por ejemplo, a través del reciclaje, fuentes de energía alternativas, mayor vida útil de los productos, etc., conserva recursos. (actual) Outside-in: La eficiencia de los recursos puede reducir costes y mejorar la reputación de la empresa. Los productos reciclados permiten aumentar los ingresos y la cuota de mercado.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pórtico verde ■ Renovación de la unidad a bordo ■ Reutilización de residuos plásticos en la producción ■ Servicio de reparación interno ■ Embalaje respetuoso con el medio ambiente ■ Diseño de productos sostenibles (Directriz de Cartera Sostenible) ■ Productos duraderos ■ Cámara 2 en 1 (VDX2i) ■ Soluciones de infraestructura reducida
--	--------------------------	--	--

Plantilla propia (ESRS S1)

Condiciones de trabajo > Empleo seguro

Impacto positivo: Empleo seguro gracias a la estabilidad de la empresa desde hace muchos años. (corto a largo plazo)	KTC	Inside-out: Kapsch TrafficCom es una empresa familiar consolidada con alcance mundial que participa en proyectos internacionales. El flujo estable y continuo de proyectos garantiza un empleo seguro. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Beneficios continuos del proyecto ■ Contratación de empleados a largo plazo
Impacto negativo: Contratos de trabajo temporales debido a la actividad relacionada con el proyecto. (corto a largo plazo)	KTC	Inside-out: Aunque el objetivo general de Kapsch TrafficCom es ofrecer empleo permanente, la naturaleza basada en proyectos de su modelo de negocio significa que los empleados sólo pueden ser contratados por la duración del proyecto. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Recontratación de empleados para nuevos proyectos ■ Apoyo a la inserción laboral
Oportunidad: Mejora de la cualificación de los empleados mediante la formación en nuevas tecnologías emergentes. (medio a largo plazo)	KTC >>>	Outside-in: Crecimiento a largo plazo y aumento de la productividad, la innovación y la competitividad.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Identificación continua de las necesidades de formación ■ Cooperación con instituciones educativas y socios

Condiciones de trabajo > Tiempo de trabajo


Impacto negativo: Sobrecarga de trabajo en los hitos del proyecto. (a corto y largo plazo)	KTC	Inside-out: La elevada carga de trabajo y la presión para cumplir los hitos específicos del proyecto pueden provocar la sobrecarga de los empleados debido a las largas jornadas laborales. (potencial)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Planificación de recursos específica ■ Personal adicional
---	------------	--	--

Condiciones de trabajo > Diálogo social

Impacto positivo / oportunidad: Decisiones participativas a través del diálogo social entre el empresario y los trabajadores. (corto a largo plazo)	KTC	Inside-out: Mayor satisfacción mediante la adaptación de las condiciones de trabajo a las necesidades de los empleados. (actual) Outside-in: Impacto positivo en la productividad y la cultura corporativa, mayor atracción y retención de personas con talento, menores costes de contratación.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Iniciativas para el diálogo social ■ Estrategia de personal
--	------------	--	--

Condiciones de trabajo > Conciliación de la vida laboral y familiar

Impacto positivo: Conciliación de la vida laboral y familiar. (a corto y largo plazo)	KTC	Inside-out: Alta satisfacción de los empleados gracias a las iniciativas de conciliación. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Modelos de trabajo flexibles ■ Oficina en casa ■ Ofertas de vacaciones
--	------------	---	--

Impactos materiales, riesgos y oportunidades	Posición en la cadena de valor	Descripción	Acciones
Igualdad de trato y oportunidades para todos > Igualdad de género e igualdad de retribución por un trabajo de igual valor			
Impacto negativo: Los empleados pueden recibir una remuneración injusta. (a corto y largo plazo)	KTC	Inside-out: El pago injusto puede repercutir en la situación financiera y la salud mental de los empleados. (potencial)	<ul style="list-style-type: none"> Modelo de bandas salariales
Igualdad de trato y oportunidades para todos > Formación y desarrollo de competencias			
Impacto positivo: Desarrollo y refuerzo de las competencias de los empleados. (a corto y largo plazo)	KTC	Inside-out: Las oportunidades de formación individual permiten a los trabajadores desarrollar sus competencias, colmar las lagunas en sus cualificaciones o conocimientos que podrían ponerles en desventaja (por ejemplo, barreras lingüísticas) y alcanzar así un estatus más alto en el mercado. (potencial)	<ul style="list-style-type: none"> Identificación continua de las necesidades de formación Cooperación con instituciones educativas y socios
Igualdad de trato y oportunidades para todos > Empleo e inclusión de personas con discapacidad			
Impacto positivo: Igualdad de oportunidades y diversidad. (a corto y largo plazo)	KTC	Inside-out: Los empleados experimentan la diversidad dentro de la empresa y la igualdad de oportunidades a través de la inclusión de personas con discapacidad. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> Estrategia de Personas Equipo responsable de la anotación
Igualdad de trato y de oportunidades para todos > Diversidad			
Impacto positivo / oportunidad: Diversidad a través de iniciativas de diversidad y empleo de empleados con diferentes culturas, orientaciones y orígenes. (a corto y largo plazo)	KTC	Inside-out: Los empleados experimentan la igualdad de oportunidades, la diversidad y la inclusión, que contribuyen a la cultura corporativa. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> Estrategia de Personas
		Outside-in: Mayor atracción y retención de talentos diversos, impacto positivo en la cultura corporativa y la innovación.	
Otros derechos laborales > Privacidad			
Impacto negativo: Los empleados sufren violaciones de su intimidad debido a la vulneración de la protección de datos. (de corto a largo plazo)	KTC	Inside-out: Violación de la intimidad debido al tratamiento incorrecto de datos personales o a medidas de seguridad inadecuadas fuera de Europa. (potencial)	<ul style="list-style-type: none"> Directrices estrictas de protección de datos Seguimiento y formación continuos
Trabajadores de la cadena de valor (ESRS S2)			
Condiciones de trabajo > Salud y seguridad			
Impacto positivo: Aumento de las medidas de salud y seguridad en la cadena de suministro. (corto a largo plazo)		Inside-out: Entorno laboral seguro y saludable para los trabajadores de la cadena de valor mediante el intercambio periódico de medidas de mejora y mejores prácticas entre Kapsch Traffic- Com y los proveedores. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> Gestión de la relación con los proveedores Auditorías de proveedores y reuniones de revisión Normativa estricta para proveedores de países en desarrollo (véase el Código de Conducta para Proveedores)
Riesgos: Interrupción de la cadena de suministro debido a problemas laborales en el proveedor. (medio a largo plazo)	 KTC	Outside-in: Retrasos en la producción, aumento de los costes de aprovisionamiento, pérdida potencial de ingresos.	<ul style="list-style-type: none"> Supervisión periódica de los proveedores Prácticas éticas de contratación Diversificación de la cadena de suministro

Impactos materiales, riesgos y oportunidades	Posición en la cadena de valor	Descripción	Acciones
Otros derechos laborales > Trabajo infantil y trabajo forzoso			
Impacto negativo: Trabajo infantil y/o trabajo forzoso ocultos. (a corto y largo plazo)	<<<	Outside-in: Riesgo de trabajo infantil y/o trabajo forzoso en las operaciones de los proveedores en países en desarrollo. (potencial)	<ul style="list-style-type: none"> Gestión de la relación con los proveedores Auditorías y reuniones de revisión de proveedores Normativa estricta para proveedores de países en desarrollo

Comunidades afectadas (ESRS S3)¹⁾

Derechos económicos, sociales y culturales de las comunidades > Vivienda adecuada			
Impacto positivo / oportunidad: Reducción de la contaminación ambiental, las partículas y el ruido mediante sistemas de peaje y gestión del tráfico. (de corto a largo plazo)	KTC >>>	Inside-out: Mejora de la calidad del aire con efectos positivos en la salud de las personas de las inmediaciones. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo e innovación continuos de productos y servicios para reducir las emisiones.
Oportunidad: Acceso a los mercados y talentos locales mediante la integración comunitaria. (de corto a largo plazo)	<<< KTC	Outside-in: Mayor presencia en el mercado local con una imagen positiva, integración de la experiencia local, ventajas de costes gracias a un personal especializado distribuido por todo el mundo.	<ul style="list-style-type: none"> Fomento de la comprensión cultural de la cultura local Contratación de personal local y adquisición de material
Oportunidad: La gestión del tráfico, las opciones de peaje inteligente y los servicios de peaje para teléfonos móviles permiten mejorar la eficiencia y la fluidez del tráfico, así como la accesibilidad a las zonas residenciales y los comercios locales. (de corto a largo plazo)	KTC >>>	Outside-in: Mayor satisfacción del cliente, aceptación del sistema y demanda de los productos y servicios de Kapsch TrafficCom.	<ul style="list-style-type: none"> Mejora continua y adaptación de los productos y servicios a las necesidades de las comunidades locales y los usuarios. Mayor servicio al cliente Cooperación con las autoridades locales
Impacto positivo: El control del tráfico aumenta la seguridad vial. (corto a largo plazo)	>>>	Inside-out: El control del tráfico aumenta la seguridad vial. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> Identificación de usuarios vulnerables
Impacto positivo: El peaje permite financiar el mantenimiento de las infraestructuras viarias. (corto a largo plazo)	>>>	Inside-out: Los peajes generan ingresos que permiten el mantenimiento de las infraestructuras viarias, lo que a su vez mejora la seguridad de los usuarios de las carreteras. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> Ofrecer soluciones a las autoridades Demostraciones y formación

¹⁾ Los impactos y oportunidades en relación con las comunidades afectadas están vinculados al modelo de negocio de Kapsch TrafficCom en interés de sus clientes. Lo mismo se aplica a las medidas aquí mencionadas.

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

Conducta empresarial (ESRS G1)

Cultura de empresa

Impacto negativo / riesgos Cultura corporativa estresante, desalineada o mal comunicada. (a corto y largo plazo)	<<< KTC >>>	Inside-out: Pérdida de confianza pública en la empresa. (potencial) Outside-in: Elevada fluctuación de los empleados y, como consecuencia, altos costes de contratación y formación, pérdida de productividad, conflictos internos, retrasos en los proyectos, daño potencial a la reputación de la Empresa.	<ul style="list-style-type: none"> Comunicación clara de los valores corporativos Formación para directivos Feedback periódico de los empleados
Impacto positivo / oportunidad Mejora de la satisfacción de los empleados y de la imagen imagen a través de una cultura corporativa y unas prácticas empresariales éticas. (corto a largo plazo)	<<< KTC >>>	Inside-out: La cultura corporativa y las prácticas empresariales constituyen una base sólida para el éxito, la confianza y las relaciones a largo plazo con empleados, clientes y socios comerciales. (actual) Outside-in: Mejora de la productividad, atracción y retención de los mejores talentos, innovación a través de la colaboración y la diversidad, imagen corporativa positiva.	<ul style="list-style-type: none"> Estrategia de personas centrada en el liderazgo de servicio. Ética, diversidad y cooperación Comunicación clara de los valores corporativos
Riesgos: Pérdida de confianza de los clientes debido a una violación de datos. (de corto a largo plazo)	KTC >>>	Outside-in: Pérdida de clientes, sanciones legales, costes de recuperación de datos y gestión de las relaciones públicas.	<ul style="list-style-type: none"> Implantación de sólidas medidas de ciberseguridad Auditorías periódicas Comunicación con los clientes
Riesgos: Retos legales y multas por incumplimiento de las leyes de protección de datos. (medio a largo plazo)	KTC >>>	Outside-in: Costes legales, multas, posibles daños a la imagen de la empresa, interrupción de la actividad.	<ul style="list-style-type: none"> Controles periódicos del cumplimiento Asesoramiento jurídico Cumplimiento de las leyes de protección de datos y las mejores prácticas
Oportunidad: Efectos positivos gracias al uso responsable de la IA y la analítica de datos para el control del tráfico. (corto a largo plazo)	KTC >>>	Outside-in: Mejora de la percepción pública, diferenciación en el mercado, mayor satisfacción del cliente.	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de directrices éticas para el uso de la IA Directrices claras sobre el uso de datos Supervisión continua de las prácticas

Compromiso político y actividades de presión

Impacto positivo / oportunidad: El compromiso político y los grupos de presión conducen a tecnologías interoperables y normas industriales. (medio a largo plazo)	KTC >>>	Inside-out: La normalización, la retrocompatibilidad y la gestión de frecuencias permiten la integración de nuevas tecnologías en la infraestructura existente, lo que da lugar a una mayor oferta, precios competitivos y eficiencia de recursos para los clientes, ya que los productos pueden utilizarse durante más tiempo antes de tener que volver a colocarse debido a una tecnología obsoleta y no compatible. (actual) Outside-in: Valor a largo plazo de las inversiones en activos y experiencia de los empleados mediante el establecimiento y la aplicación de un marco jurídico sostenible para la regulación y normalización de frecuencias interoperables. El objetivo es modernizar las tecnologías de forma sostenible y evitar la obsolescencia prematura de las soluciones existentes por incompatibilidad con las nuevas tecnologías.	<ul style="list-style-type: none"> Expertos en actividades de normalización y asuntos de la UE
---	-------------------	---	---

Impactos materiales, riesgos y oportunidades	Posición en la cadena de valor	Descripción	Acciones
Gestión de las relaciones con los proveedores, incluidas las prácticas de pago			
Impacto positivo / oportunidad: Fortalecimiento de las relaciones con clientes y socios comerciales. (corto a largo plazo)	<<< KTC	Inside-out: Las relaciones de confianza y a largo plazo de la empresa permiten la continuidad del negocio para los socios comerciales y comunicadores locales y mejoran la confianza y la eficiencia en el mercado en su conjunto. (actual) Outside-in: La cooperación transparente con clientes y socios comerciales fomenta los contratos a largo plazo y los proyectos conjuntos innovadores.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fomento de la transparencia ■ Selección de socios comerciales ■ Cooperación a largo plazo ■ Mantenimiento de normas éticas
Corrupción y soborno > Prevención y detección, incluida la formación			
Oportunidad: Conducta correcta en todo el sector en relación con la corrupción y el soborno. (a corto y largo plazo)	<<< KTC	Outside-in: Imagen positiva de la empresa y, como resultado, atracción de socios comerciales éticos y creación y retención de una base de clientes leales.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Formación anticorrupción ■ Prácticas transparentes ■ Selección de socios comerciales ■ Código de conducta público para prácticas empresariales éticas
Corrupción y soborno > Incidentes			
Impacto negativo / riesgos: Exclusión de la participación en licitaciones públicas debido a condenas por corrupción o soborno. (corto a largo plazo)	<<< KTC >>>	Inside-out: Pérdida de confianza de los ciudadanos en las autoridades públicas; menoscabo de la competencia. (potencial) Outside-in: Pérdida de fuentes de ingresos, deterioro a largo plazo de las perspectivas empresariales.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Compromiso con el cumplimiento de las disposiciones legales ■ Formación anticorrupción ■ Medidas correctivas inmediatas en caso de infracción ■ Restablecer la confianza en los poderes públicos

Los impactos, riesgos y oportunidades materiales identificados no dieron lugar a ningún ajuste en el modelo de negocio, ni se esperan ajustes de este tipo.

Las relaciones comerciales más importantes de Kapsch TrafficCom que tienen un impacto significativo son, por un lado, las que mantiene con sus proveedores y, por otro, las que mantiene con sus clientes. Los impactos derivados de las relaciones comerciales con los proveedores se enumeran en la tabla anterior como “ascendentes”. Se refieren principalmente a las emisiones de los bienes adquiridos y a las condiciones de trabajo y prácticas empresariales en la cadena de valor. Los impactos derivados de las relaciones comerciales con los clientes se marcan como “descendentes”. En ellos influyen significativamente los requisitos del sistema definidos por los clientes en las licitaciones de sistemas de transporte inteligentes y la medida en que éstos permiten nuevas medidas de mejora. Los impactos resultantes de las actividades propias de Kapsch TrafficCom se indican como “KTC” en la tabla anterior.

Durante el periodo de referencia no se identificaron riesgos u oportunidades significativos que pudieran tener un impacto material en la situación financiera, los resultados financieros o los flujos de tesorería de la Sociedad a corto plazo. Del mismo modo, no existen riesgos significativos que pudieran requerir un ajuste material de los activos o pasivos declarados en los Estados Financieros Consolidados en el próximo período de información.

La resistencia de la estrategia y el modelo de negocio de Kapsch TrafficCom es crucial para gestionar los impactos y riesgos materiales al tiempo que se capitalizan las oportunidades. El marco estratégico de Kapsch TrafficCom, centrado en la innovación y la sostenibilidad, está diseñado para ser adaptable, lo que permite a la empresa competir en un mercado dinámico.

En la sección 2 “Información medioambiental” del apartado “Análisis de resiliencia” se ofrece información detallada sobre la resiliencia del modelo de negocio y las sedes con respecto a los impactos, riesgos y oportunidades derivados del cambio climático. Se realizan encuestas semestrales a los empleados para controlar su satisfacción y, por tanto, también la resiliencia social de las operaciones empresariales. Kapsch TrafficCom también ha establecido

un concepto de gestión de la continuidad en el ámbito de la seguridad de la información para revisar las funciones críticas del negocio y mantenerlas incluso en tiempos difíciles.

Revisión anual del análisis de materialidad.

Los grupos de interés, tendencias, impactos, riesgos y oportunidades se revisan anualmente y se actualizan cuando es necesario. Cada tres años está prevista una actualización completa del análisis de materialidad.

Todos los impactos, riesgos y oportunidades están cubiertos por los requisitos de divulgación del ESRS, por lo que no se han añadido divulgaciones específicas de la empresa.

1.4 Gestión de impactos, riesgos y oportunidades.

Información sobre el proceso de evaluación de la materialidad.

Descripción de los procesos para identificar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades materiales (IRO-1).

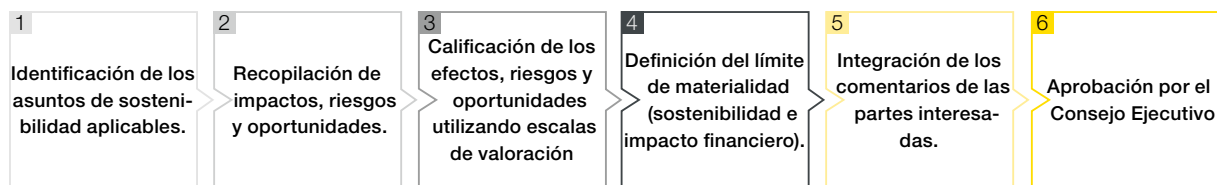
Generalidades.

Los impactos materiales, riesgos y oportunidades descritos se identificaron en un análisis de materialidad exhaustivo en el ejercicio 2023/24 y se revisaron en el ejercicio 2024/25. Se utilizó como base el siguiente escenario:

- Kapsch TrafficCom sigue existiendo en su forma actual como proveedor de sistemas de peaje y gestión del tráfico.
- No se interrumpirá ninguna de las áreas de negocio actuales ni se añadirá ninguna nueva.
- La presencia global de la empresa (actividades empresariales y ubicaciones) y el número de empleados permanecerán prácticamente estables.

El análisis aplicó el principio de doble materialidad, teniendo en cuenta tanto los **impactos** de las actividades de Kapsch TrafficCom sobre las personas y el medio ambiente (“inside-out”; impacto de la sostenibilidad) como los **riesgos y oportunidades** de los efectos financieros desde la perspectiva de la Empresa (“outside-in”; impacto financiero).

El análisis de materialidad y la revisión fueron llevados a cabo por el Grupo de Trabajo ESG de Kapsch TrafficCom, formado por ocho personas de diferentes divisiones con responsabilidad global y dirigido por un responsable de ESG. Esto garantizó que se tuvieran en cuenta perspectivas específicas y localmente relevantes tanto dentro de la empresa como en la cadena de valor. También se consultó a expertos de otras divisiones sobre cuestiones específicas.



Paso 1: Identificación de las cuestiones de sostenibilidad aplicables.

Sobre la base de los asuntos de sostenibilidad relacionados con el tema del ESRS, se compiló una lista de temas y subtemas que corresponde a toda la cadena de valor de Kapsch TrafficCom. Para ello se utilizó como base la lista de temas, subtemas y subsubtemas especificada en el párrafo AR 16 del ESRS 1.

Paso 2: Recopilación de impactos, riesgos y oportunidades.

El siguiente paso consistió en recopilar los impactos ecológicos y sociales, así como los riesgos y oportunidades financieros. Éstos se recopilaron en su totalidad, independientemente de si se habían evaluado inicialmente como materiales o inmateriales. Las listas fueron elaboradas por los expertos pertinentes, que consideraron la cadena de valor para cada asunto de sostenibilidad aplicable con el fin de identificar puntos de conexión. En caso necesario, se consultó a otros expertos internos. A continuación, las listas fueron debatidas y revisadas por el Grupo de Trabajo ESG interfuncional en varios talleres plenarios para garantizar que se tenían en cuenta todos los impactos, riesgos y oportunidades.

Paso 3: Calificación de los efectos, riesgos y oportunidades mediante escalas de calificación.

La clasificación se basó en varios criterios, para los que se utilizaron escalas ya existentes o se definieron otras nuevas en función de las necesidades:

- Horizonte temporal (a corto, medio y largo plazo)
- Probabilidad de ocurrencia (escala de cinco puntos: muy probable – muy improbable)
- Gravedad
 - Impacto sobre la sostenibilidad: en función de la escala, el alcance y el carácter irremediable de los efectos negativos (escalas de cinco puntos en cada caso)
 - Impacto financiero: de acuerdo con la escala de gestión de riesgos empresariales existente.

En el ámbito del cambio climático y la contaminación ambiental, también se utilizaron estudios externos para cuantificar las OIR (véase >> *sección 1.3 “Estrategia” en “Modelo de negocio”*) y se tuvieron en cuenta en la evaluación de la gravedad de los impactos.

Las razones e hipótesis utilizadas para evaluar la materialidad se documentaron en cada caso. El valor utilizado para la materialidad de los **impactos** a efectos de información se calcula a partir de la probabilidad de ocurrencia sumada a la media de la gravedad, el alcance y la irremediabilidad.

Como parte del proceso de identificación, evaluación, priorización y seguimiento de los **riesgos y oportunidades** que tienen o pueden tener un impacto financiero, también se revisaron y documentaron las interrelaciones y dependencias con los impactos mediante una referencia al impacto o impactos. Para garantizar la exhaustividad, se comprobó alternativamente la integridad de ambos análisis (impacto y análisis financiero) mediante la asignación de todos los impactos identificados a los riesgos y oportunidades asociados y viceversa.

También se documentaron las causas, los acontecimientos desencadenantes y los efectos financieros de todos los riesgos y oportunidades. No sólo se evaluó la probabilidad de ocurrencia, sino también el impacto financiero en una escala de cinco puntos, definiéndose este último en relación con el EBIT. La materialidad financiera se calcula como la suma de ambas evaluaciones.

Kapsch TrafficCom utiliza los enfoques de evaluación existentes en el sistema de gestión de riesgos empresariales de todo el Grupo para su análisis de materialidad. Se utiliza una matriz de riesgos estandarizada de 5x5 para registrar sistemáticamente la probabilidad de ocurrencia y las consecuencias potenciales de los riesgos y oportunidades. Esta matriz se utiliza para todos los tipos de riesgo, incluidos los financieros, operativos, normativos y de sostenibilidad.

Los riesgos y oportunidades se evalúan en función de su potencial relevancia financiera y operativa para la empresa. Todos los tipos de riesgo, incluidos los riesgos de sostenibilidad, se evalúan uniformemente con arreglo a estos criterios, sin ponderación adicional específica.

La evaluación cualitativa corre a cargo de expertos de los departamentos pertinentes (incluidos los de Sostenibilidad Medioambiental, Gestión de Riesgos y Legal y Cumplimiento). En particular, se tienen en cuenta las incertidumbres relacionadas con la disponibilidad de datos y los supuestos de estimación.

Actualmente, la priorización se lleva a cabo de manera uniforme en todos los tipos de riesgo, sin ponderación separada para los riesgos de sostenibilidad. Está prevista una revisión de la metodología con respecto a ajustes específicos para cuestiones de sostenibilidad como parte del desarrollo ulterior del sistema.

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

El límite de materialidad para un asunto se determinó en 6 sobre 10, por lo que incluso un solo impacto, riesgo u oportunidad con un valor de 6 o más llevaba a clasificar el asunto de sostenibilidad como material. A efectos de verificación, los asuntos con un valor de 5 se comprobaron y confirmaron como no materiales en todos los casos.

Los resultados del análisis de materialidad de dentro a fuera y de fuera a dentro fueron coherentes en el sentido de que todas las cuestiones de sostenibilidad materiales lo son tanto para los impactos medioambientales y sociales como para los riesgos y oportunidades financieros.

Paso 5: Integración de los comentarios de las partes interesadas.

Paralelamente a estos pasos, se realizó una encuesta a las partes interesadas. Se creó un cuestionario en tres idiomas -alemán, inglés y español- y se evaluó la relevancia de las cuestiones para Kapsch TrafficCom. El cuestionario incluía preguntas cerradas con una escala de respuesta de 0 a 5, así como preguntas abiertas que permitían comentarios individuales, críticas y sugerencias de mejora. Se envió a todas las partes interesadas clave: empleados, clientes y autoridades, proveedores, asociaciones y comunidades afectadas, accionistas, prestamistas y analistas financieros, medios de comunicación y la propia dirección de la empresa. La evaluación se realizó para cada grupo, sin priorización de grupos de interés.

Los resultados de la encuesta sobre la importancia de los asuntos se compararon con el análisis de materialidad y lo confirmaron. Los temas definidos como inmateriales también fueron calificados de menor importancia por las partes interesadas. Las respuestas a las preguntas abiertas contenían sugerencias e ideas que fueron analizadas por el equipo de expertos del Grupo de Trabajo ESG y comparadas con la lista de impactos, riesgos y oportunidades.

El siguiente diagrama ofrece una visión general del análisis de materialidad y de los asuntos materiales:

Categoría	Materia de sostenibilidad	Materialidad sostenibilidad	Materialidad financiera	
✓	Medioambiental	Cambio climático	Si	Si
✓	Medioambiental	Contaminación	Si	Si
	Medioambiental	Recursos hídricos y marinos	No	No
	Medioambiental	Biodiversidad y ecosistemas	No	No
✓	Medioambiental	Uso de los recursos y economía circular	Si	Si
✓	Social	Plantilla propia	Si	Si
✓	Social	Trabajadores de la cadena de valor	Si	Si
✓	Social	Comunidades afectadas	Si	Si
	Social	Consumidores y usuarios finales	No	No
✓	Gobernanza	Conducta empresarial	Si	Si

✓ Material
 ■ Medioambiental
 ■ Social
 ■ Gobernanza

Paso 6: Aprobación por el Comité Ejecutivo.

El proceso y los resultados del análisis de materialidad se debatieron con Georg Kapsch, miembro del Consejo de Administración responsable de las cuestiones ESG, y en última instancia fueron aprobados por él.

Las decisiones sobre impactos, riesgos y oportunidades materiales en materia de sostenibilidad se toman generalmente como parte del proceso de gestión de riesgos de todo el Grupo. Esto incluye la evaluación por un equipo interdisciplinar de expertos y la aplicación de la matriz de riesgo normalizada 5x5.

Los procedimientos de control interno incluyen evaluaciones trimestrales y la coordinación con los departamentos pertinentes, en particular los de Sostenibilidad Medioambiental, Gestión de Riesgos, Finanzas e Informática, para garantizar una base coherente y sólida para la toma de decisiones. Además, los requisitos de información trimestral al Comité Ejecutivo garantizan la transparencia y la trazabilidad de los resultados.

Así pues, los riesgos de sostenibilidad están plenamente integrados en el sistema de gestión de riesgos de toda la empresa. Se evalúan utilizando los mismos métodos y procesos que otros riesgos y se incluyen en la evaluación global del perfil de riesgo. La dirección supervisa estos riesgos en el marco de informes de riesgo periódicos, que se utilizan para la toma de decisiones estratégicas y para ajustar las prácticas de gestión de riesgos.

Las oportunidades en el ámbito de la sostenibilidad se evalúan y tienen en cuenta como parte del proceso general de gestión. Se incorporan a las decisiones estratégicas, la planificación de inversiones y los procesos de innovación si tienen un impacto empresarial o financiero relevante.

La evaluación de los impactos y riesgos de la sostenibilidad se basa en fuentes de datos internas y externas, incluidos los requisitos normativos, las referencias del sector, los análisis específicos de la empresa y las evaluaciones de expertos de departamentos especializados.

Para garantizar una base coherente y fiable para la toma de decisiones, los datos recopilados se validan con arreglo a criterios definidos. Estos criterios incluyen, en particular

- Los datos están actualizados para reflejar los cambios en el entorno normativo y empresarial.
- Los datos son completos, sobre todo cuando se consolidan a partir de diferentes áreas de negocio.
- Las fuentes de datos son rastreables gracias a la documentación de las fuentes utilizadas.
- Se realizan comprobaciones de plausibilidad, en particular para las estimaciones y los supuestos basados en modelos.

La aplicación de estos criterios garantiza la calidad de la base para la toma de decisiones en el análisis de materialidad.

No se han producido cambios significativos en el procedimiento de identificación, evaluación y priorización de los impactos, riesgos y oportunidades en materia de sostenibilidad durante el periodo cubierto por el informe. Para el próximo ejercicio está prevista una revisión y, en caso necesario, una modificación del procedimiento, sobre todo en lo que respecta al desarrollo del análisis de materialidad y la integración de fuentes de datos adicionales. El objetivo es adaptar la metodología a la evolución de las exigencias reglamentarias y a la experiencia interna. La próxima revisión está prevista para el final del ejercicio 2025/26, es decir, el 31 de marzo de 2026.

Temas de sostenibilidad.

Cambio climático.

Impacto sobre el cambio climático. El proceso de identificación y evaluación de los impactos relacionados con el clima se inició trazando un mapa de las actividades y planes de Kapsch TrafficCom a lo largo de la cadena de valor de acuerdo con el análisis de materialidad.

Como todas las empresas, Kapsch TrafficCom provoca emisiones de gases de efecto invernadero a través de sus propias operaciones, su cadena de suministro ascendente y el funcionamiento descendente de sus soluciones. Además, Kapsch TrafficCom y su cadena de valor necesitan electricidad. Sin embargo, Kapsch TrafficCom y su cadena de valor no consumen mucha energía ni emiten muchos gases de efecto invernadero. Como Kapsch TrafficCom no tiene intención de cambiar o ampliar su modelo de negocio, no se esperan fuentes adicionales de emisión de GEI en el futuro.

Kapsch TrafficCom ha identificado todos los impactos relacionados con el clima en sus propias operaciones y a lo largo de la cadena de valor, incluidos los impactos reales y potenciales sobre el cambio climático, mediante la evaluación de todos los alcances y categorías de acuerdo con el GHG Protocol. Los alcances 1 y 2 están relacionados con sus propias operaciones, que consisten principalmente en actividades de oficina. La evaluación de las emisiones de los centros de producción mostró que ambos centros tienen emisiones más bajas que algunas de las oficinas más grandes. Para el Alcance 3, se llevó a cabo una evaluación de materialidad de conformidad con la norma ISO 14064-1:2018. El resultado fue que los principales factores son la compra de materiales y servicios y el uso de productos vendidos. Se espera que esto siga siendo así en el futuro.

Riesgos físicos relacionados con el clima. El proceso de identificación y evaluación de los riesgos y oportunidades físicos relacionados con el clima también se inició mediante el mapeo de las actividades y planes de Kapsch TrafficCom a lo largo de la cadena de valor de acuerdo con el análisis de materialidad.

Teniendo en cuenta los peligros relacionados con el clima (según la tabla de ESRS E1-1 AR 11), se evaluaron las vulnerabilidades en relación con los riesgos físicos dentro de las propias operaciones de Kapsch TrafficCom y a lo largo de la cadena de valor. Se constató que podría haber impactos potenciales de peligros relacionados con el clima en la cadena de suministro de Kapsch TrafficCom, sus instalaciones y sus soluciones en funcionamiento debido a condiciones meteorológicas extremas, que se tienen en cuenta en el peor escenario posible SSP5-8.5 del IPCC con un aumento de la temperatura global de 4,3 °C para 2100.

Como parte del análisis de materialidad, los riesgos climáticos físicos se clasificaron en función de los horizontes temporales definidos en el análisis.

Kapsch TrafficCom analizó todos sus activos y actividades empresariales a lo largo de la cadena de valor. Esto incluía, en particular:

- Cadena de suministro
- Oficinas
- Centros de producción
- Soluciones técnicas de peaje y gestión del tráfico en funcionamiento

Los horizontes temporales utilizados son coherentes con los horizontes de la planificación financiera estratégica y se extienden hasta 2050. La definición figura al principio de esta sección.

Kapsch TrafficCom considera que las interrupciones de la cadena de suministro son un riesgo físico importante relacionado con el clima, ya que algunos materiales clave sólo pueden obtenerse en regiones geográficas específicas y las rutas de transporte son largas y están sujetas a diversos riesgos imprevisibles (por ejemplo, la infraestructura de muchos puertos podría verse afectada, las malas condiciones meteorológicas, etc.). Por ello, la dirección de la cadena de suministro de Kapsch TrafficCom ha aplicado la siguiente estrategia de diversificación:

La cadena de suministro se diversifica utilizando un enfoque basado en el riesgo. Todos los artículos adquiridos que son críticos para las soluciones de la Empresa se analizan para determinar si existe un segundo fabricante disponible. Además, cada artículo se asigna a una categoría de producto que corresponde a su criticidad para la Empresa y al riesgo asociado (combinación de impacto y probabilidad de ocurrencia). También se clasifican los artículos fabricados según un diseño específico por un único fabricante y se evalúa su riesgo. Si el riesgo de un artículo de un único proveedor es lo suficientemente bajo, se acepta. Para los artículos críticos se elaboran planes de mitigación. En ellos se tiene en cuenta el tiempo que se tardaría en incorporar un proveedor alternativo y cuándo estaría disponible el artículo alternativo. Durante este periodo, se almacena, si es posible, la demanda típica o prevista de este artículo.

Debido a la maquinaria y los equipos especiales, las instalaciones de producción no pueden simplemente trasladarse a otros lugares en caso de riesgos relacionados con el clima. Para evaluar el riesgo asociado, Kapsch TrafficCom evaluó el grado de preparación de las ciudades de Viena y Mississauga en materia de protección climática y el nivel de riesgo actual y potencial en el futuro. El resultado fue que, debido a su situación geográfica, ninguna de las dos ciudades se enfrenta a riesgos físicos relacionados con el clima elevados y, además, ambas han aplicado medidas suficientes para mitigar todos los riesgos climáticos físicos significativos, como se indica en los planes de acción climática de las ciudades.

En cuanto al espacio de oficinas, todos los locales están alquilados, lo que significa que los riesgos climáticos físicos no plantean ningún riesgo climático financiero potencial para Kapsch TrafficCom. Las actividades que se llevan a cabo en las oficinas pueden trasladarse fácilmente a otros emplazamientos.

En cuanto a las soluciones en funcionamiento, la infraestructura viaria está distribuida por todo el mundo. Por lo tanto, la probabilidad de que una parte significativa se vea afectada es relativamente baja.

Por regla general, la infraestructura técnica de las carreteras está diseñada para condiciones meteorológicas extremas, por lo que el riesgo de daños es limitado. En caso necesario, el sistema se adapta a las necesidades locales. Esto lleva a la conclusión de que los riesgos climáticos físicos no son significativos para las operaciones aguas abajo.

En los contratos con clientes que se han celebrado, los fenómenos climáticos se consideran en la mayoría de los casos de fuerza mayor y, por tanto, no suelen dar lugar a penalizaciones o reclamaciones por daños y perjuicios en relación con las soluciones técnicas destruidas en el ámbito del peaje y la gestión del tráfico.

El análisis del escenario tiene en cuenta los impactos previstos del escenario SSP 5-8.5 del IPCC.

Los resultados anteriores, teniendo en cuenta el escenario SSP 5-8.5 del IPCC, se resumieron en dos riesgos climáticos físicos. El riesgo relativo a la posible interrupción de la cadena de suministro se evaluó como material, mientras que el riesgo de daños físicos a las instalaciones y soluciones técnicas de peaje y gestión del tráfico se evaluó como inmaterial.

Los resultados anteriores, teniendo en cuenta el escenario SSP 1-1.9 del IPCC, se resumieron en siete riesgos climáticos transitorios. Cinco de estos riesgos se evaluaron como materiales y están relacionados con requisitos legales más estrictos y con el aumento de las exigencias de los clientes. Dos riesgos se evaluaron como inmateriales y también están relacionados con aumentos de costes debidos a cambios normativos.

Riesgos y oportunidades de transición relacionados con el clima. El proceso de identificación y evaluación de los riesgos y oportunidades de transición relacionados con el clima comenzó con la cartografía de las actividades y planes de Kapsch TrafficCom a lo largo de la cadena de valor de acuerdo con el análisis de materialidad. Como parte del análisis de materialidad, se clasificaron los riesgos climáticos transitorios según los horizontes temporales definidos en el mismo, y se revisaron todas las actividades y activos empresariales a lo largo de la cadena de valor con respecto a los acontecimientos transitorios previstos.

Las actividades empresariales y los activos de Kapsch TrafficCom se han revisado exhaustivamente para detectar posibles acontecimientos transitorios. La cartera de productos está destinada a promover la reducción de las emisiones del tráfico, por lo que no se esperan restricciones ni prohibiciones debidas a acontecimientos transitorios. Los activos no incluyen ningún posible activo bloqueado, ya que no se esperan acontecimientos transitorios que puedan desencadenar esto.

Los acontecimientos transitorios identificados que podrían producirse a corto, medio o largo plazo consisten exclusivamente en normativas más estrictas y cambios en las exigencias de los clientes. Las normativas ya aplicadas o previstas se han tenido en cuenta en los riesgos especialmente definidos. En la actualidad no se prevén nuevas normativas más estrictas.

Los resultados anteriores, teniendo en cuenta el escenario más conservador para eventos transitorios (escenarios SSP 1-1.9 del IPCC), se resumieron en siete riesgos climáticos transitorios.

No existen actividades empresariales o activos a corto, medio o largo plazo que sean incompatibles con una economía climáticamente neutra. Además, no hay actividades empresariales o activos que requieran un esfuerzo significativo para adaptarse.

Los horizontes temporales utilizados son coherentes con los horizontes de la planificación financiera estratégica. La definición ya se ha explicado. En la información financiera no se han hecho suposiciones adicionales relacionadas con el clima que contradigan los escenarios climáticos anteriores.

Los riesgos relacionados con el clima se analizaron de acuerdo con la información facilitada en el ESRS E1-1 AR 11 y se evaluaron sobre la base del escenario SSP5-8.5 del IPCC.

Para analizar la exposición de las instalaciones y actividades empresariales a los riesgos físicos, se tuvo en cuenta toda la cadena de valor, tal como se ha descrito anteriormente. El equipo de Sostenibilidad Medioambiental realizó el análisis en consulta con expertos internos de los departamentos pertinentes (por ejemplo, Legal y Cumplimiento, Finanzas, Producción y Gestión de la Cadena de Suministro), lo incorporó al análisis de materialidad y lo coordinó con el Grupo de Trabajo ESG.

Al igual que en el caso de los riesgos físicos, la exposición de los activos y las actividades empresariales a acontecimientos transitorios se tuvo en cuenta a lo largo de toda la cadena de valor. El equipo de Sostenibilidad Medioambiental también llevó a cabo este análisis en consulta con expertos internos de los departamentos pertinentes (por ejemplo, Legal y Cumplimiento, Finanzas, Producción y Gestión de la Cadena de Suministro), lo incorporó al análisis de materialidad y lo coordinó con el Grupo de Trabajo ESG.

Contaminación.

Los emplazamientos y las actividades empresariales, así como toda la cadena de valor de Kapsch TrafficCom, se analizaron en función de su potencial de contaminación ambiental, prestando especial atención a los centros de producción. Las máquinas utilizadas en el proceso de producción sólo consumen electricidad; no se produce polvo fino en los procesos de combustión. Además, no se producen vertidos incontrolados al medio ambiente, evitando así la contaminación del suelo.

Además, Kapsch TrafficCom sólo dispone de oficinas cuyo potencial de contaminación ambiental es equivalente al de los hogares.

Las soluciones operativas también requieren sólo electricidad, lo que significa que no hay potencial de contaminación ambiental. Por el contrario, se ha demostrado que las soluciones de peaje y gestión del tráfico contribuyen a mejorar la calidad del aire.

En la encuesta a las partes interesadas se pidió a los encuestados que valoraran la importancia y la satisfacción de diversos aspectos y que sugirieran mejoras.

El tema de la sostenibilidad fue finalmente identificado como material debido a los impactos positivos y a las oportunidades derivadas de la mejora de la calidad del aire.

Recursos hídricos y marinos.

Los emplazamientos de Kapsch TrafficCom también se analizaron en relación con los recursos hídricos y marinos. También en este caso se prestó especial atención a los centros de producción. Las máquinas utilizadas en el proceso de producción sólo consumen electricidad. No hay procesos basados en el agua, lo que significa que no hay aguas residuales contaminadas ni vertidos incontrolados al medio ambiente. El agua sólo se utiliza en cantidades domésticas en los centros de producción y las oficinas. Las soluciones utilizadas en las operaciones tampoco requieren agua.

En la encuesta a las partes interesadas se pidió a los encuestados que calificaran la importancia y satisfacción de diversos aspectos y sugirieran mejoras.

Biodiversidad y ecosistemas.

Los emplazamientos de Kapsch TrafficCom también se analizaron en relación con el aspecto de sostenibilidad de la diversidad biológica y los ecosistemas. Como parte del análisis de materialidad, se analizaron todas las partes individuales de la cadena de valor en busca de posibles impactos, riesgos y oportunidades.

Kapsch TrafficCom sólo adquiere cantidades relativamente pequeñas de componentes electrónicos, lo que significa que el impacto sobre la biodiversidad de la extracción de materias primas es bajo. El modelo empresarial sólo utiliza terrenos para oficinas y centros de producción. Estos emplazamientos están situados en zonas urbanas y, dado que la producción de hardware desempeña un papel menor, su tamaño es insignificante. No se necesita agua para la producción o el funcionamiento de las soluciones. Por lo tanto, no se han identificado impactos materiales, riesgos u oportunidades.

Se identificaron impactos negativos y riesgos asociados a los componentes electrónicos, pero se evaluaron como inmateriales. Además, no se identificaron riesgos sistémicos materiales a lo largo de la cadena de valor, ni tampoco otras dependencias de la biodiversidad y los ecosistemas y sus servicios.

En la encuesta a las partes interesadas se pidió a los encuestados que calificaran la importancia y la satisfacción de diversos aspectos y que sugirieran mejoras.

Las oficinas y los centros de producción están situados en zonas urbanas y, por tanto, no en zonas con biodiversidad que necesite protección; Kapsch TrafficCom ha llegado a la conclusión de que no son necesarias medidas correctoras.

Uso de recursos y economía circular.

Los componentes de la cadena de valor, los flujos de materiales y las actividades empresariales de Kapsch TrafficCom se analizaron en relación con el aspecto de sostenibilidad del uso de recursos y la economía circular para identificar posibles impactos, riesgos y oportunidades. Para ello se utilizó el método de evaluación del análisis de materialidad.

En la cadena de valor ascendente, se identificaron riesgos en la cadena de suministro debidos a la introducción de nuevas normativas y a la escasez de recursos, cada uno de los cuales podría provocar un aumento de los costes. Además, la empresa puede convertir los impactos positivos en oportunidades mediante soluciones que ahorren recursos.

En la encuesta a las partes interesadas se pidió a los encuestados que valoraran la importancia y la satisfacción de diversos aspectos y que sugirieran mejoras.

Conducta empresarial.

En cuanto a la sostenibilidad en la conducta empresarial, también se identificaron los impactos, riesgos y oportunidades para cada (sub)tema. Al participar en licitaciones públicas o relacionadas con la Administración, se prestó especial atención a la conducta en relación con la corrupción, el soborno y los grupos de presión. Debido a la naturaleza técnica de la empresa, también se tuvieron en cuenta el tratamiento de datos y la inteligencia artificial.

Requisitos de divulgación en ESRS cubiertos por la Declaración de Sostenibilidad de Kapsch TrafficCom (IRO-2)

Requisito de divulgación	Página
1 Divulgaciones generales (ESRS 2)	35
Bases generales para la elaboración de las Declaraciones de Sostenibilidad (BP-1)	35
Revelaciones en relación con circunstancias específicas (BP-2)	35
El papel de los órganos de dirección y supervisión (GOV-1)	36
Información facilitada a los órganos de gestión y supervisión de la empresa y cuestiones de supervisión de la empresa (GOV-2)	38
Integración de los resultados relacionados con la sostenibilidad en los sistemas de incentivos (GOV-3)	39
Declaración sobre la diligencia debida (GOV-4)	40
Gestión de riesgos y controles internos sobre los informes de sostenibilidad (GOV-5)	40
Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor (SBM-1)	41
Intereses y opiniones de las partes interesadas (SBM-2)	47
Impactos materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (SBM-3)	50
Descripción de los procesos de identificación y evaluación de los impactos materiales, riesgos y oportunidades (IRO-1)	58
Requisitos de información del ESRS cubiertos por la Declaración de Sostenibilidad de Kapsch TrafficCom (IRO-2)	65
2 Información medioambiental	70
2.1 Información de conformidad con el artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento sobre taxonomía)	70
2.2 Cambio climático (ESRS E1)	86
Impactos materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (ESRS 2 SBM-3)	87
Plan de transición para la mitigación del cambio climático (E1-1)	88
Políticas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo (E1-2)	89
Acciones y recursos en relación con las políticas de cambio climático (E1-3)	90
Objetivos relacionados con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo (E1-4)	91
Consumo y combinación de energías (E1-5)	91
Emissiones brutas de GEI de los alcances 1, 2, 3 y Total (E1-6)	92
2.3 Contaminación (ESRS E2)	100
Políticas relacionadas con la contaminación (E2-1)	100
Acciones y recursos relacionados con la contaminación (E2-2)	100
Objetivos relacionados con la contaminación (E2-3)	101
Contaminación del aire (E2-4)	101
2.4 Uso de los recursos y economía circular (ESRS E5)	102
Políticas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular (E5-1)	103
Acciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular (E5-2)	103
Objetivos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular (E5-3)	104
Entrada de recursos (E5-4)	104
Salidas de recursos (E5-5)	106
3 Información social	107
3.1 Plantilla propia (ESRS S1)	107
Impactos materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (ESRS 2 SBM-3)	108
Políticas relacionadas con la plantilla propia (S1-1)	110
Procesos de diálogo con la plantilla propia y los representantes de los trabajadores sobre los impactos (S1-2)	114
Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que los propios trabajadores planteen sus preocupaciones (S1-3)	116
Adopción de medidas en relación con los impactos materiales en los empleados propios, y enfoques para mitigar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales en relación con los empleados propios, y eficacia de dichas medidas (S1-4)	118
Objetivos relacionados con la gestión de los impactos materiales negativos, el fomento de los impactos positivos y la gestión de los riesgos y oportunidades materiales (S1-5)	121

Requisito de divulgación	Página
Características de los empleados de Kapsch TrafficCom (S1-6)	122
Características de los no empleados de la plantilla de Kapsch TrafficCom (S1-7)	123
Cobertura de la negociación colectiva y diálogo social (S1-8)	123
Métricas de diversidad (S1-9)	124
Personas con discapacidad (S1-12)	124
Métricas de salud y seguridad (S1-14)	124
Métricas de remuneración (brecha salarial y remuneración total) (S1-16)	126
Incidentes, quejas e impactos graves sobre los derechos humanos (S1-17)	126
3.2 Trabajadores en la cadena de valor (ESRS S2)	127
Impactos materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (ESRS 2 SBM-3)	127
Políticas relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor (S2-1)	128
Procesos de diálogo con los trabajadores de la cadena de valor sobre los impactos (S2-2)	129
Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que los trabajadores de la cadena de valor planteen sus preocupaciones (S2-3)	129
Adopción de medidas en relación con los impactos materiales sobre los trabajadores de la cadena de valor, y enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales en relación con los trabajadores de la cadena de valor, y eficacia de dichas medidas (S2-4)	130
Objetivos relacionados con la gestión de los impactos materiales negativos, el fomento de los impactos positivos y la gestión de los riesgos y oportunidades materiales (S2-5)	131
3.3 Comunidades afectadas (ESRS S3)	132
Impactos materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (ESRS 2 SBM-3)	133
Políticas relacionadas con las comunidades afectadas (S3-1)	134
Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que las comunidades afectadas planteen sus preocupaciones (S3-2)	134
Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que las comunidades afectadas planteen sus preocupaciones (S3-3)	135
Adopción de medidas sobre los impactos materiales en las comunidades afectadas y enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades importantes relacionadas con las comunidades afectadas, así como la eficacia de dichas acciones (S3-4)	135
Objetivos relacionados con la gestión de los impactos negativos importantes, el fomento de los impactos positivos y la gestión de los riesgos y oportunidades importantes (S3-5)	135
4 Información sobre gobernanza	136
4.1. Conducta empresarial (ESRS G1)	136
Políticas de conducta empresarial y cultura corporativa (G1-1)	138
Gestión de las relaciones con los proveedores (G1-2)	141
Prevención y detección de la corrupción y el soborno (G1-3)	141
Incidentes confirmados de corrupción o soborno (G1-4)	142
Influencia política y actividades de grupos de presión (G1-5)	142
Prácticas de pago (G1-6)	143

Lista de datos de las normas transversales y temáticas que se derivan de otra legislación de la UE.

Obligación de información y dato correspondiente	SFDR referencia ¹⁾	Referencia al Pilar 3 ²⁾	Reglamento de referencia referencia ³⁾	Ley climática de la UE referencia ⁴⁾	Materialidad
ESRS 2 GOV-1 Diversidad de género en el Consejo párrafo 21 (d)	X		X		material
ESRS 2 GOV-1 Porcentaje de miembros del Consejo que son independientes párrafo 21 (e)			X		material
ESRS 2 GOV-4 Declaración sobre la diligencia debida párrafo 30	X				material
ESRS 2 SBM-1 Participación en actividades relacionadas con combustibles fósiles párrafo 40 (d) i	X	X	X		no material
ESRS 2 SBM-1 Implicación en actividades relacionadas con la producción química párrafo 40 (d) ii	X		X		no material
ESRS 2 SBM-1 Implicación en actividades relacionadas con armas controvertidas párrafo 40 (d) iii	X		X		no material
ESRS 2 SBM-1 Participación en actividades relacionadas con el cultivo y la producción de tabaco párrafo 40 (d) iv			X		no material
ESRS E1-1 Plan de transición para alcanzar la neutralidad climática en 2050 párrafo 14				X	material
ESRS E1-1 Compromisos excluidos de los parámetros de referencia alineados con París párrafo 16 (g)		X	X		material
ESRS E1-4 Objetivos de reducción de emisiones de GEI párrafo 34	X	X	X		material
ESRS E1-5 Consumo de energía procedente de fuentes fósiles desglosado por fuentes (sólo sectores de alto impacto climático) párrafo 38	X				material
ESRS E1-5 Consumo y combinación de energía párrafo 37	X				material
ESRS E1-5 Intensidad energética asociada a actividades en sectores de alto impacto climático párrafos 40 a 43	X				material
ESRS E1-6 Emisiones brutas de GEI de alcance 1, 2, 3 y total párrafo 44	X	X	X		material
ESRS E1-6 Intensidad bruta de las emisiones de GEI párrafo 53 a 55	X	X	X		material
ESRS E1-7 Eliminación de GEI y créditos de carbono párrafo 56				X	no material
ESRS E1-9 Exposición de la cartera de referencia a riesgos físicos relacionados con el clima párrafo 66			X		no relevante - disposición transitoria
ESRS E1-9 Desagregación de los importes monetarios por riesgo físico agudo y crónico párrafo 66 (a)		X			no relevante - disposición transitoria
ESRS E1-9 Localización de activos significativos con riesgo físico material párrafo 66 (c)		X			no relevante - disposición transitoria
ESRS E1-9 Desglose del valor en libros de sus activos inmobiliarios por clases de eficiencia energética párrafo 67 (c)		X			no relevante - disposición transitoria
ESRS E1-9 Grado de exposición de la cartera a oportunidades relacionadas con el clima párrafo 69			X		no relevante - disposición transitoria
ESRS E2-4 Cantidad de cada contaminante enumerado en el anexo II del Reglamento E-PRTR (Registro europeo de emisiones y transferencias de contaminantes) emitidas a la atmósfera, al agua y al suelo, apartado 28	X				no material
ESRS E3-1 Recursos hídricos y marinos, párrafo 9	X				no material
ESRS E3-1 Política dedicada párrafo 13	X				no material
ESRS E3-1 Océanos y mares sostenibles párrafo 14	X				no material

Obligación de información y dato correspondiente	SFDR referencia ¹⁾	Referencia al Pilar 3 ²⁾	Reglamento de referencia referencia ³⁾	Ley climática de la UE referencia ⁴⁾	Materialidad
ESRS E3-4 Total de agua reciclada y reutilizada párrafo 28 (c)	X				no material
ESRS E3-4 Consumo total de agua en m ³ por ingresos netos en operaciones propias párrafo 29	X				no material
ESRS 2 - SBM-3 - E4 párrafo 16 (a) i	X				no material
ESRS 2 - SBM-3 - E4 párrafo 16 (b)	X				no material
ESRS 2 - SBM-3 - E4 párrafo 16 (c)	X				no material
ESRS E4-2 Prácticas o políticas sostenibles para la tierra/agricultura párrafo 24 (b)	X				no material
ESRS E4-2 Prácticas o políticas sostenibles para los océanos / mares párrafo 24 (c)	X				no material
ESRS E4-2 Políticas para abordar la deforestación párrafo 24 (d)	X				no material
ESRS E5-5 Residuos no reciclados apartado 37 (d)	X				no material
ESRS E5-5 Residuos peligrosos y radiactivos párrafo 39	X				no material
ESRS 2 SBM3 - S1 Riesgo de incidentes de trabajo forzado párrafo 14 (f)	X				material
ESRS 2 SBM3 - S1 Riesgo de incidentes de trabajo infantil párrafo 14 (g)	X				material
ESRS S1-1 Compromisos de la política de derechos humanos párrafo 20	X				material
ESRS S1-1 Políticas de diligencia debida en temas tratados por los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo 1 a 8, párrafo 21				X	material
ESRS S1-1 Procesos y medidas para prevenir la trata de seres humanos párrafo 22	X				material
ESRS S1-1 Política o sistema de gestión de la prevención de accidentes laborales párrafo 23	X				material
ESRS S1-3 Mecanismos de gestión de quejas y reclamaciones párrafo 32 (c)	X				material
ESRS S1-14 Número de víctimas mortales y número y tasa de accidentes laborales párrafo 88 (b) y (c)	X			X	material
ESRS S1-14 Número de días perdidos por lesiones, accidentes, muertes o enfermedades párrafo 88 (e)	X				material
ESRS S1-16 Brecha salarial de género no ajustada párrafo 97 (a)	X			X	material
ESRS S1-16 Ratio de remuneración excesiva de los CEO párrafo 97 (b)	X				material
ESRS S1-17 Incidentes de discriminación párrafo 103 (a)	X				material
ESRS S1-17 Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre Empresas y Derechos Humanos y de la OCDE párrafo 104 (a)	X			X	material
ESRS 2 SBM3 - S2 Riesgo significativo de trabajo infantil o trabajo forzoso en la cadena de valor párrafo 11 (b)	X				material
ESRS S2-1 Compromisos de la política de derechos humanos párrafo 17	X				material
ESRS S2-1 Políticas relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor párrafo 18	X				material
ESRS S2-1 Incumplimiento de los principios de los UNGP sobre Empresas y Derechos Humanos y de las directrices de la OCDE párrafo 19	X			X	material
ESRS S2-1 Políticas de diligencia debida en cuestiones abordadas por los Convenios fundamentales 1 a 8 de la Organización Internacional del Trabajo, párrafo 19				X	material

Obligación de información y dato correspondiente	SFDR referencia ¹⁾	Referencia al Pilar 3 ²⁾	Reglamento de referencia referencia ³⁾	Ley climática de la UE referencia ⁴⁾	Materialidad
ESRS S2-4 Asuntos e incidentes de derechos humanos relacionados con su cadena de valor ascendente y descendente párrafo 36	X				material
ESRS S3-1 Compromisos de la política de derechos humanos parágrafo 16	X				no material
ESRS S3-1 Incumplimiento de los UNGP sobre Empresas y Derechos Humanos, los principios de la OIT y las directrices de la OCDE párrafo 17	X		X		no material
ESRS S3-4 Cuestiones e incidentes relacionados con los derechos humanos párrafo 36	X				material
ESRS S4-1 Políticas relacionadas con consumidores y usuarios finales párrafo 16	X				no material
ESRS S4-1 Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre Empresas y Derechos Humanos y de las directrices de la OCDE párrafo 17	X		X		no material
ESRS S4-4 Problemas e incidentes relacionados con los derechos humanos párrafo 35	X				no material
ESRS G1-1 Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción párrafo 10 (b)	X				material
ESRS G1-1 Protección de los denunciantes de irregularidades párrafo 10 (d)	X				material
ESRS G1-4 Multas por violación de las leyes anticorrupción y antisoborno párrafo 24 (a)	X		X		material
ESRS G1-4 Normas anticorrupción y antisoborno párrafo 24 (b)	X				material

¹⁾ Reglamento (UE) 2019/2088 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a la divulgación de información relacionada con la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros (Reglamento sobre divulgación de información financiera sostenible) (DO L 317 de 9.12.2019, p. 1).

²⁾ Reglamento (UE) n° 575/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2013, sobre los requisitos prudenciales de las entidades de crédito y las empresas de inversión y por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 648/2012 (Reglamento sobre requisitos de capital "RRC") (DO L 176 de 27.6.2013, p. 1).

³⁾ Reglamento (UE) 2016/1011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2016, sobre los índices utilizados como índices de referencia en los instrumentos financieros y los contratos financieros o para medir la rentabilidad de los fondos de inversión y por el que se modifican las Directivas 2008/48/CE y 2014/17/UE y el Reglamento (UE) n.º 596/2014 (DO L 171 de 29.6.2016, p. 1).

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

La información material que debe comunicarse se determinó sobre la base de los impactos, riesgos y oportunidades materiales identificados. Éstos se asignaron a los subtemas de sostenibilidad y luego se cotejaron con la información del ESRS asignada a los mismos temas. Si no se identificaron impactos, riesgos u oportunidades materiales para un subtema, se determinó que la información no era material. Además, se evaluó si la información era aplicable al modelo de negocio y a la estrategia de la empresa.

2 Información medioambiental.

2.1 Información divulgada de conformidad con el artículo 8 del Reglamento 2020/852 (Reglamento sobre taxonomía).

Actividades ecológicamente sostenibles de conformidad con el Reglamento sobre Taxonomía de la UE.

El Reglamento de Taxonomía 2020/852 pretende ser un marco que permita una definición uniforme en toda la UE de las actividades económicas sostenibles desde el punto de vista medioambiental. El objetivo es dirigir los flujos de capital hacia inversiones sostenibles en consonancia con los objetivos de sostenibilidad de la UE.

En consecuencia, Kapsch TrafficCom tiene que incluir en su declaración no financiera “cómo y en qué medida las actividades de la empresa están asociadas a actividades económicas que pueden considerarse sostenibles desde el punto de vista medioambiental con arreglo a los artículos 3 y 9 del presente Reglamento”. Se declaran los siguientes objetivos medioambientales:

- mitigación del cambio climático,
- adaptación al cambio climático,
- el uso sostenible y la protección de los recursos hídricos y marinos,
- la transición a una economía circular,
- prevención y control de la contaminación, y
- la protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas.

Una actividad económica se considerará sostenible si

- a) contribuye significativamente al menos a uno de los seis objetivos medioambientales enumerados,
- b) no perjudique significativamente a los demás objetivos medioambientales enumerados, y
- c) se lleva a cabo respetando unos criterios sociales y de gobernanza mínimos.

Los criterios técnicos de selección se publican en los reglamentos delegados de la Comisión Europea:

- los criterios para la mitigación del cambio climático y la adaptación al cambio climático en los reglamentos delegados 2021/2139 y 2023/2485;
- los criterios para el uso sostenible y la protección de los recursos hídricos y marinos, la transición a una economía circular, la prevención y el control de la contaminación y la protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas en el Reglamento Delegado 2023/2486.

Además, la Comisión Europea publicó documentos con respuestas a preguntas relativas a la interpretación y aplicación de determinadas disposiciones de los reglamentos (C/2023/267 con respecto a la pregunta 101), que también se utilizaron para la presente divulgación.

Kapsch TrafficCom está obligada a revelar la parte de los ingresos, los gastos de capital (CapEx) y los gastos operativos (OpEx) que es taxonómicamente elegible o taxonómicamente alineada.

La parte elegible para la taxonomía incluye todas las actividades económicas potencialmente sostenibles desde el punto de vista medioambiental cubiertas por la taxonomía.

La parte alineada con la taxonomía incluye sólo aquellas actividades económicas que también cumplen los criterios técnicos de selección y, por tanto, se consideran realmente sostenibles desde el punto de vista medioambiental de acuerdo con el Reglamento de la UE sobre la taxonomía.

Objetivos de la taxonomía y Kapsch TrafficCom.

Kapsch TrafficCom implementa y opera soluciones de transporte para la movilidad sostenible. Las soluciones innovadoras en las áreas de aplicación de peaje, servicios de peaje, gestión del tráfico y gestión de la demanda contribuyen a la movilidad sostenible, un mundo más saludable sin congestión.

En consecuencia, Kapsch TrafficCom está convencida de que sus segmentos de negocio de peaje y gestión del tráfico sirven a los objetivos del Reglamento de Taxonomía, en particular la protección del clima mediante la promoción de una movilidad limpia o climáticamente neutra y la prevención y reducción de la contaminación ambiental mediante la reducción de las emisiones contaminantes del transporte por carretera a la atmósfera.

El peaje y la gestión del tráfico son instrumentos necesarios para hacer frente a una fuente especialmente importante y compleja de emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminación: la movilidad. Sin embargo,

los criterios de evaluación técnica de los reglamentos delegados sólo se refieren a los cambios en el parque de vehículos, no en el comportamiento de la movilidad. Tampoco tienen en cuenta explícitamente la reducción de la contaminación ambiental conseguida mediante los sistemas de peaje y gestión del tráfico.

Kapsch TrafficCom participa directamente y a través de asociaciones industriales en el diálogo político con el objetivo de que los criterios técnicos de selección en el ámbito del transporte por carretera se especifiquen con mayor claridad.

Identificación de las actividades económicas taxonómicamente elegibles.

Ingresos taxonómicamente elegibles.

Para que una actividad económica se considere apta para la taxonomía, debe cumplir al menos uno de los objetivos medioambientales enumerados y corresponder a una de las actividades especificadas y descritas en el reglamento pertinente. En consecuencia, Kapsch TrafficCom considera que el peaje y la gestión del tráfico son taxonómicamente admisibles y contribuyen a los siguientes objetivos medioambientales:

- Mitigación del cambio climático
 - 3.6 Fabricación de otras tecnologías bajas en carbono
 - 6.15 Infraestructuras que permiten un transporte por carretera y un transporte público con bajas emisiones de carbono

La clasificación se basa en el anuncio publicado por la Comisión Europea (C/2023/267), que asigna explícitamente el peaje y la gestión del tráfico a estas dos actividades económicas.

- Transición hacia una economía circular
 - 1.2 Fabricación de equipos eléctricos y electrónicos
 - 4.1 Suministro de soluciones basadas en datos de TI/OT

Las actividades empresariales secundarias de Kapsch TrafficCom se clasifican dentro del objetivo medioambiental de mitigación del cambio climático en la actividad empresarial 5.3 “Construcción, ampliación y explotación de sistemas de recogida y tratamiento de aguas residuales”, así como dentro del objetivo medioambiental de transición a una economía circular en 3.4 “Mantenimiento de carreteras y autopistas”.

A pesar de la importancia del peaje en la política de transportes, no se ha definido ninguna actividad económica relevante para el objetivo de prevención y reducción de la contaminación, por lo que este ámbito no es apto para la taxonomía.

En el ejercicio de referencia, los departamentos de Asuntos de la UE y Sostenibilidad Medioambiental llevaron a cabo un análisis detallado de las actividades empresariales en términos de elegibilidad taxonómica utilizando los segmentos de mercado de todo el Grupo a los que se asignan todos los servicios y productos de Kapsch TrafficCom. En el ejercicio 2024/25 se perfeccionó el método de clasificación. Ahora se basa en subsegmentos relacionados con las ventas en lugar de “sólo” en segmentos de negocio, por lo que es aún más granular. Las soluciones de peaje y gestión del tráfico específicas de cada región se consultan ahora de forma estándar en el proceso de asignación, que se ha estandarizado y estabilizado gracias a ello. Esto también garantiza que los datos financieros se categoricen en consecuencia.

Las siguientes explicaciones ofrecen una visión general de las actividades empresariales, servicios y productos, así como su clasificación basada en este análisis:

Servicios de Kapsch TrafficCom.

Al clasificar un servicio, Kapsch TrafficCom sigue la definición de la norma ISO 9000: “producto de una organización con al menos una actividad realizada necesariamente entre la organización y el cliente; los elementos dominantes de un servicio son generalmente intangibles”. Los servicios de Kapsch TrafficCom incluyen la implantación y explotación de sistemas de peaje, servicios de peaje, gestión del tráfico y gestión de la demanda.

De acuerdo con la Comunicación de la Comisión Europea C/2023/267, los servicios de Kapsch TrafficCom persiguen el objetivo medioambiental de mitigar el cambio climático y son taxonómicamente elegibles bajo la actividad económica 6.15 “Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público con bajas emisiones de carbono”. Estos servicios integran o utilizan productos de Kapsch TrafficCom de Kapsch. Además, los servicios también persiguen el objetivo medioambiental de la economía circular y son taxonómicamente elegibles bajo la actividad económica 4.1 “Provisión de soluciones basadas en datos IT/OT”.

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

Los servicios de peaje incluyen actividades relacionadas con la recaudación de peajes para turismos, peajes para camiones y un servicio de peaje para turistas.

La gestión del tráfico incluye el desarrollo de sistemas de gestión del tráfico para diversos entornos, desde carreteras y autopistas hasta zonas urbanas o instalaciones de infraestructuras individuales como puentes y túneles, y puede incluir Corredores Conectados Orquestados (OCC) y análisis de datos de tráfico.

La gestión de la demanda optimiza tanto el volumen como la fluidez del tráfico. Incluye la gestión de la demanda relacionada con la gestión del tráfico y con el peaje.

Las soluciones específicas para cada región según la taxonomía incluyen:

- CSC/Commercial Standalone; una oferta para proveedores de servicios de peaje y cobradores de peaje sin infraestructura.
- Emisor de etiquetas: oferta de unidades a bordo y transceptores directamente a los usuarios finales.
- Transporte público; una aplicación para el transporte público, incluida la venta de billetes.
- Servicios de consultoría; servicios de consultoría en el ámbito del peaje y la gestión del tráfico.
- Explotación de centros de gestión del tráfico; puesta a disposición de personal para la vigilancia de carreteras y la gestión de incidentes.
- Peaje en plazas: construcción de plazas de peaje.
- Servicios SCADA no relacionados con el tráfico y de mantenimiento del tráfico, que son actividades empresariales auxiliares: Los productos de Kapsch TrafficCom se utilizan en algunos proyectos para el control de sistemas de alcantarillado. Kapsch TrafficCom también ofrece servicios en el ámbito del mantenimiento de infraestructuras viarias.

Objetivos medioambientales	Taxonomía elegible bajo		Taxonomía alineada bajo	
	Mitigación Cambio Climático	Economía Circular	Mitigación Cambio Climático	Economía Circular
Actividades económicas	3.6	6.15	1.2	4.1
Servicios (por segmentos de mercado):				
RF / Todos los peajes electrónicos		X		X
Acceso urbano / Gestión de la congestión / ZAC		X		X
OBO autónomo / IPS		X		X
CBO independiente		X		X
Peaje basado en GNSS		X		X
Tasa por uso de la carretera (RUC) / Kilómetros recorridos por vehículo (VMT)		X		X
Peaje como servicio "Componentes		X		X
Componentes MLFF		X		X
Componentes GNSS		X		X
Urbano		X		X
ATMS de carretera		X		X
Puentes / Túneles		X		X
C-ITS / Corredor orquestado		X		X
Data Hub / Información sobre el tráfico		X		X
Gestión de la demanda relacionada con el tráfico		X		X
Gestión de la demanda relacionada con el peaje		X		X
Servicios de peaje Europa		X		X
Servicios de peaje Norteamérica		X		X
SCADA sin tráfico ¹⁾				
CSC / Comercial autónomo		X		X
Operaciones TMC		X		X
Emisor de etiquetas		X		X
Aplicación de la seguridad vial				
Servicios tecnológicos				

Objetivos medioambientales	Taxonomía elegible bajo				Taxonomía alineada bajo			
	Mitigación Cambio Climático		Economía Circular		Mitigación Cambio Climático		Economía Circular	
Actividades económicas	3.6	6.15	1.2	4.1	3.6	6.15	1.2	4.1
Servicios de consultoría		X		X				
Control de vehículos comerciales								
Servicios de mantenimiento del tráfico ²⁾								
Peaje en plazas		X		X				

¹⁾ Taxonomía-elegible bajo Mitigación del cambio climático 5.3

²⁾ Taxonomía elegible en Transición a una economía circular 3.4

Productos de Kapsch TrafficCom.

Al clasificar un producto, Kapsch TrafficCom sigue la definición de la norma ISO 9000: “Producto de una organización que puede producirse sin que tenga lugar ninguna transacción entre la organización y el cliente”. Uno de los criterios clave de los productos es que sean tangibles. Los productos de Kapsch TrafficCom son hardware, por ejemplo, unidades embarcadas o transceptores. El software se considera un producto intangible.

De acuerdo con la Comunicación de la Comisión C/2023/267 de la Comisión Europea, el hardware de Kapsch TrafficCom contribuye al objetivo medioambiental de mitigación del cambio climático y es taxonómicamente elegible dentro de la actividad económica 3.6 “Fabricación de otras tecnologías con baja emisión de carbono”. Además, los productos también persiguen el objetivo medioambiental de la economía circular y son taxonómicamente subvencionables en el marco de las actividades económicas 1.2 “Fabricación de equipos eléctricos y electrónicos” y 4.1 “Suministro de soluciones basadas en datos de TI/OT”. En aras de la claridad, en el siguiente cuadro sólo se enumeran los grupos de productos; los productos que también se ajustan a la taxonomía se destacan dentro de estos grupos.

Objetivos medioambientales	Taxonomía elegible bajo				Taxonomía alineada bajo			
	Mitigación Cambio Climático		Economía Circular		Mitigación Cambio Climático		Economía Circular	
Actividades económicas	3.6	6.15	1.2	4.1	3.6	6.15	1.2	4.1
Grupo de productos:								
Unidad de a bordo de 915 MHz	X	X	X	X				
Unidad de a bordo CEN DSRC de 5,8 GHz	X	X	X	X				
TRP-4010 Transpondedor DSRC de 5,8 GHz	X	X	X	X	X			
Unidad de a bordo GNSS	X	X	X	X				
OBU-5310 GNSS/5.8 CEN/UNI DSRC Unidad a bordo	X	X	X	X	X			
Radiofrecuencia en carretera	X	X	X	X				
Vídeo en carretera (incluido peaje DLVP)	X	X	X	X				
Control de vehículos	X	X	X	X				
Peaje inteligente	X	X	X	X				
Backoffice operativo / Suite de procesamiento de imágenes		X		X				
Backoffice de ejecución		X		X				
Backoffice comercial		X		X				
Plataforma de geolocalización		X		X				
Controlador EcoTrafiX	X	X	X	X				
Unidad de carretera C-ITS de 5,9 GHz, C-ITS								
Unidad de a bordo	X	X	X	X				
Plataforma C-ITS, movilidad conectada								
Centro de control		X		X				
Plataforma de datos de movilidad		X		X				
Tráfico DLVP		X		X				
Plataforma EcoTrafiX		X		X				
DYNAC		X		X				

Servicios y productos taxonómicamente no elegibles.

Las actividades económicas de Kapsch TrafficCom incluyen soluciones para el control de la seguridad vial y la aplicación de la normativa a vehículos comerciales. Dado que la seguridad vial aún no está cubierta por los reglamentos delegados sobre la taxonomía de la UE, estas actividades económicas no pueden acogerse a la taxonomía.

Según el análisis detallado, los siguientes servicios prestados por Kapsch TrafficCom no son aptos para la taxonomía:

- Control de vehículos comerciales
- Aplicación de la seguridad vial y
- Servicios tecnológicos

Gastos de inversión y de explotación taxonómicamente elegibles.

Casi todos los gastos de inversión y de explotación elegibles se asignan a las respectivas actividades económicas relacionadas con los ingresos (6.15, 3.6). Incluyen edificios alquilados, instalaciones de producción propiedad de la empresa e investigación y desarrollo relacionados con el desarrollo de productos.

Sólo la flota de vehículos de Kapsch TrafficCom se contabiliza por separado en la actividad 6.5; se compone de vehículos propios y alquilados.

Identificación de actividades económicas alineadas con la taxonomía.

Mitigación del cambio climático, actividad económica 3.6.

Kapsch TrafficCom analizó su negocio de componentes para comprobar si cumplía los criterios de evaluación técnica especificados en la actividad económica 3.6, "Fabricación de otras tecnologías con bajas emisiones de carbono". Para cumplir los criterios de selección, el producto debía demostrar un ahorro significativo de GEI durante su ciclo de vida en comparación con su alternativa de mejor rendimiento en el mercado. Además, se analizaron los riesgos climáticos físicos, el cumplimiento del Reglamento REACH 1907/2006, la Directiva RUSP 2011/65/UE y el cribado de otras sustancias peligrosas, así como las evaluaciones de impacto ambiental para verificar cualquier posible repercusión en otros objetivos medioambientales, cuyos detalles pueden consultarse en >> *la sección 2.3 "Contaminación"*.

El análisis y la preparación se llevaron a cabo en estrecha colaboración entre los departamentos de Gestión de Productos, Gestión de la Cadena de Suministro, Salud, Seguridad, Medio Ambiente y Calidad (HSSEQ) y Sostenibilidad Medioambiental, y el Experto Corporativo en Asuntos de la UE. También participaron el departamento de Recursos Humanos, el Responsable de Cumplimiento, el Responsable de Protección de Datos, el Consejero Jefe de Seguridad y el Jefe de Impuestos y Precios de Transferencia, en particular para revisar la protección mínima. Además, se consultó a expertos externos para revisar el razonamiento y el análisis.

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

La unidad de a bordo TRP-4010 se utiliza para el cobro de peajes a los vehículos de pasajeros y, en algunas redes de carreteras, a los vehículos pesados de transporte de mercancías; utiliza la comunicación dedicada de corto alcance (DSRC), es decir, radiocomunicación por "microondas" (de acuerdo con la norma CEN DSRC, 5,8 GHz). La unidad embarcada OBU-5310 utiliza Sistemas Globales de Navegación por Satélite (GNSS) para localizar los vehículos a través de satélites.

La huella de carbono de ambas unidades de a bordo se determinó de conformidad con la norma ISO 14067:2018 (Huella de carbono de los productos – requisitos y directrices para la cuantificación). Se fabrican en las instalaciones de producción de Kapsch TrafficCom en Austria y de un productor externo en Suecia, que cuentan con la certificación ISO 14001. En las instalaciones de Austria también se analiza y reduce anualmente la huella de carbono de acuerdo con el programa OekoWin. Según el análisis -y confirmado por el organismo independiente TÜV Austria- ambas son las unidades embarcadas más eficientes para sus respectivos mercados en términos de ahorro de emisiones de gases de efecto invernadero durante todo su ciclo de vida desde el ejercicio 2022/23. Dado que no se han lanzado al mercado productos comparables en los mercados de las dos unidades de a bordo durante el periodo de referencia, el análisis original confirmado por TÜV sigue siendo válido. Así pues, las dos unidades instaladas a bordo contribuyen significativamente a mitigar el cambio climático y no comprometen ninguno de los demás objetivos medioambientales especificados en el Reglamento sobre Taxonomía, incluido el cumplimiento del Reglamento REACH 1907/2006 y la Directiva RUSP 2011/65/UE.

En cuanto a la protección mínima en términos de criterios sociales y de gobernanza, Kapsch TrafficCom, como se describe detalladamente en este informe, cumple las directrices y los principios básicos exigidos por la OCDE mediante el cumplimiento de la legislación local, así como a través de sus propias iniciativas.

Por lo tanto, el negocio con las dos unidades embarcadas TRP-4010 y OBU-5310 sigue cumpliendo los criterios del objetivo medioambiental de protección del clima establecido en la sección 3.6 “Fabricación de otras tecnologías con bajas emisiones de carbono” y está alineado con la taxonomía.

Mitigación del cambio climático, actividad económica 6.15.

De acuerdo con la Comunicación de la Comisión Europea C/2023/267, las actividades en el campo de los “sistemas de transporte inteligentes” son actividades de ingeniería y consultoría técnica taxonómicamente elegibles de acuerdo con la sección 6.15 del Anexo I, siempre que impliquen sistemas que promuevan la movilidad multimodal de pasajeros conectada y automatizada, la optimización del flujo de tráfico, eviten la congestión o la mejora de la eficiencia energética en el transporte por carretera, y/o si implican sistemas de telepeaje.

Por lo tanto, Kapsch TrafficCom analizó sus servicios y soluciones en cuanto al cumplimiento de los criterios de evaluación técnica para una contribución significativa a la protección del clima especificados en la actividad económica 6.15 “Infraestructuras que permitan un transporte por carretera y un transporte público con bajas emisiones de carbono”.

Estos incluyen la prueba de que la infraestructura vial es necesaria para el funcionamiento de vehículos sin emisiones de CO₂. El Reglamento Delegado 2021/2139 enumera las siguientes infraestructuras: estaciones de recarga eléctrica, modernización de las conexiones a la red, estaciones de repostaje de hidrógeno y sistemas de carreteras eléctricas. Estos últimos no se definen ni en el Reglamento Delegado ni en la Comunicación C/2023/267. Por lo tanto, no está claro si las soluciones de peaje o de gestión del tráfico forman parte de estas infraestructuras viarias. Las soluciones de peaje o de gestión del tráfico pueden incluirse en la actividad MCP 6.15 de acuerdo con la FAQ 101 de la Comunicación C/2023/6756, ya que ambas contribuyen a reducir las emisiones en el sector del transporte por carretera. Además, debe demostrarse que la infraestructura vial no está destinada al transporte o almacenamiento de combustibles fósiles. Este requisito se ha demostrado para todas las regiones de ventas en las que Kapsch TrafficCom vende soluciones de peaje y gestión del tráfico.

Desde el punto de vista de Kapsch TrafficCom, se daría la alineación, asumiendo que la Comunicación C/2023/267 clasifica las actividades empresariales de peaje y gestión del tráfico dentro de la actividad económica 6.15 y que los criterios técnicos de selección son aplicables a las actividades de Kapsch TrafficCom.

Además, se analizaron los riesgos climáticos físicos y los impactos potenciales sobre los recursos hídricos y marinos para evaluar los posibles efectos adversos sobre otros objetivos medioambientales. La evaluación del impacto ambiental se llevó a cabo de conformidad con la Ley alemana de Evaluación del Impacto Ambiental (Ley EIA) y la Directiva de Evaluación del Impacto Ambiental (Directiva EIA). Para más detalles, véase >> *el sección 2.3 “Contaminación”*. Además, se evaluó el rendimiento en el ámbito de la transición a una economía circular y se demostró el umbral de reciclabilidad de al menos el 70%. Encontrará más detalles en >> *sección 2.4 “Uso de recursos y economía circular”*. El establecimiento o funcionamiento de soluciones de peaje o de gestión del tráfico no causa contaminación acústica, por lo que no se requieren medidas de protección adicionales. El requisito relativo a la protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas tampoco es aplicable a las soluciones de peaje y gestión del tráfico, ya que estas se implantan y operan exclusivamente en infraestructuras viarias que ya han sido aprobadas y construidas.

Por último, se verificó el cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos en el artículo 18 del Reglamento de Taxonomía 2020/852, teniendo en cuenta el “Informe final sobre salvaguardias mínimas” de la Plataforma de Finanzas Sostenibles.

El análisis y la preparación se llevaron a cabo en estrecha colaboración entre los departamentos de Gestión de Productos, Gestión de la Cadena de Suministro, HSSEQ (Salud, Seguridad, Medio Ambiente y Calidad) y Sostenibilidad Medioambiental, y el Experto Corporativo de Asuntos de la UE. También participaron el departamento de Recursos Humanos, el Responsable de Cumplimiento del Grupo, el Responsable de Protección de Datos, el Consejero Jefe de Seguridad y el Jefe de Impuestos y Precios de Transferencia, en particular para revisar la protección mínima. Además, se consultó a expertos externos para revisar el razonamiento y el análisis.

En cuanto a la protección mínima en términos de criterios sociales y de gobernanza, Kapsch TrafficCom, como se describe detalladamente en este Informe, cumple las directrices y los principios básicos de la OCDE exigidos mediante el cumplimiento de la legislación local, así como a través de sus propias iniciativas.

Desde el punto de vista de Kapsch TrafficCom, la actividad de soluciones de peaje y gestión del tráfico cumple los criterios del objetivo medioambiental de protección del clima establecido en la sección 6.15 “Infraestructuras que permiten un transporte por carretera y un transporte público con bajas emisiones de carbono” y, por lo tanto, estaría alineada

con la taxonomía. Sin embargo, como el texto legal no hace referencia específica al peaje y a la gestión del tráfico en los criterios de evaluación técnica, Kapsch TrafficCom no informa actualmente de las soluciones de peaje y gestión del tráfico como alineadas con la taxonomía en la actividad económica 6.15.

Mitigación del cambio climático, actividad económica 5.3.

Las actividades económicas de Kapsch TrafficCom no cumplen los criterios para una contribución significativa a la mitigación del cambio climático según lo especificado en la sección 5.3 “Construcción, ampliación y explotación de la recogida y tratamiento de aguas residuales”. Por lo tanto, no se consideran alineadas taxonómicamente bajo esta actividad económica.

Economía circular, actividad económica 1.2.

Las actividades económicas de Kapsch TrafficCom no cumplen los criterios de contribución significativa a la economía circular especificados en 1.2 “Fabricación de aparatos eléctricos y electrónicos”. Por lo tanto, no se consideran alineadas taxonómicamente bajo esta actividad económica.

Economía circular, actividad económica 4.1.

Kapsch TrafficCom también analizó sus servicios y soluciones en el ámbito del peaje y la gestión del tráfico para comprobar si se ajustaban a los criterios técnicos de selección especificados en la actividad económica 4.1 “Suministro de soluciones basadas en datos de TI/OT”. Dado que aún no se han aportado pruebas completas de todos los criterios, las soluciones de peaje y gestión del tráfico no se consideran actualmente alineadas con la taxonomía en el marco de esta actividad económica.

Economía circular, actividad económica 3.4

Las actividades económicas de Kapsch TrafficCom no cumplen los criterios de contribución significativa a la economía circular especificados en la sección 3.4 “Mantenimiento de carreteras y autopistas”. Por lo tanto, no se consideran alineadas con la taxonomía en el marco de esta actividad económica.

Por lo tanto, puede descartarse la doble contabilización en la asignación de actividades económicas alineadas con la taxonomía, ya que los productos alineados pertenecen exclusivamente al sector de la mitigación del cambio climático (3.6).

Gastos de inversión y operación alineados con la taxonomía.

Los gastos de inversión y operación que pueden asignarse a la actividad económica 3.6 relacionada con los ingresos se ajustan a la taxonomía. Incluyen edificios alquilados, instalaciones de producción propiedad de la empresa e investigación y desarrollo relacionados con el desarrollo de productos.

Actividades relacionadas con la energía nuclear y el gas fósil.

Actividades relacionadas con la energía nuclear	
La empresa realiza, financia o está expuesta a la investigación, el desarrollo, la demostración y el despliegue de instalaciones innovadoras de generación de electricidad que producen energía a partir de procesos nucleares con un mínimo de residuos del ciclo del combustible.	no
La empresa lleva a cabo, financia o está expuesta a la construcción y explotación segura de nuevas instalaciones nucleares para producir electricidad o calor de proceso, incluidos los fines de calefacción urbana o procesos industriales como la producción de hidrógeno, así como sus mejoras de seguridad, utilizando las mejores tecnologías disponibles.	no
La empresa lleva a cabo, financia o está expuesta a la explotación segura de instalaciones nucleares existentes que producen electricidad o calor de proceso, incluso con fines de calefacción urbana o procesos industriales como la producción de hidrógeno a partir de energía nuclear, así como sus mejoras de seguridad.	no
Actividades relacionadas con los gases fósiles	
La empresa realiza, financia o está expuesta a la construcción o explotación de instalaciones de generación de electricidad que producen electricidad utilizando combustibles gaseosos fósiles.	no
La empresa realiza, financia o está expuesta a la construcción, renovación y explotación de instalaciones de producción combinada de calor/frío y electricidad que utilizan combustibles gaseosos fósiles.	no
La empresa realiza, financia o está expuesta a la construcción, renovación y explotación de instalaciones de generación de calor que producen calor/frío utilizando combustibles gaseosos fósiles.	no

Cifras clave.

Ingresos.

Los ingresos del denominador corresponden a los ingresos totales de conformidad con las NIIF, tal y como se recogen en los >> *Estados Financieros Consolidados, "Estado consolidado del resultado global"* y se describen en el >> *Informe de gestión, capítulo 1.2 "Indicadores de resultados financieros"*.

La parte de los ingresos que puede acogerse a la taxonomía incluye todos los ingresos que pueden asignarse a las actividades económicas que pueden acogerse a la taxonomía. En los casos en que la taxonomía se aplica a múltiples actividades económicas, se prefirió la actividad económica 6.15, ya que abarca toda la cartera de peaje y gestión del tráfico. Además, a diferencia del año anterior, las actividades no esenciales se consignan por separado en las actividades económicas 5.3 y 3.4. Esto significa que sólo se consignan los ingresos por servicios relacionados con la gestión del tráfico. Esto significa que sólo se excluyen los ingresos procedentes de los servicios relacionados con la aplicación de la seguridad vial y la aplicación de la normativa sobre vehículos comerciales, ya que la seguridad vial aún no está cubierta por la normativa delegada.

En este ejercicio, la taxonomía se ha analizado por subsegmentos de mercado. En consecuencia, los segmentos "Aplicación de la normativa sobre vehículos comerciales", "Aplicación de la normativa sobre seguridad vial" y "Servicios tecnológicos" se clasificaron como no aptos para la taxonomía. Las actividades económicas reportadas en el ejercicio anterior, "KTC USA: Commercial vehicle enforcement" y "Sweden: licenses smart tachograph", se incluyen en esta clasificación.

Los ingresos del numerador incluyen los ingresos por ventas del negocio de componentes con las dos unidades de a bordo TRP-4010 y OBU-5310. Esta actividad entra en el ámbito de la definición 3.6 "Fabricación de otras tecnologías con baja emisión de carbono". Para evitar la doble contabilización en la tabla, los ingresos procedentes de la actividad económica 3.6 se han deducido de la actividad económica 6.15, que se ajusta a la taxonomía. Los ingresos de la actividad económica 4.1 también se asignaron íntegramente a la actividad económica 6.15.

Los ingresos clasificados en las actividades económicas 6.15 y 3.6 persiguen el objetivo medioambiental de mitigación del cambio climático, y las actividades económicas 1.2 y 4.1 persiguen el objetivo medioambiental de transición a una economía circular. Todos estos ingresos se incluyen en la actividad económica 6.15.

CapEx (gastos de capital).

Los gastos de capital en el denominador corresponden a los gastos de capital totales de conformidad con las NIIF, tal y como se describe en >> *Estados Financieros Consolidados, Nota 2*.

La parte de los gastos de capital elegibles con arreglo a la taxonomía incluye todos los gastos de capital que pueden asignarse a los segmentos de actividad de peaje y gestión del tráfico en el marco de la actividad económica 6.15. Esto corresponde a los gastos totales de CapEx, ya que todas las demás actividades económicas alineadas con la taxonomía (5.3, 3.4) no dan lugar a gastos de capital adicionales. Para evitar una doble contabilización en la tabla, los gastos de capital alineados con la taxonomía se dedujeron de la actividad económica 3.6. Sólo se excluyeron los gastos de capital del parque de vehículos, que se contabilizaron por separado en la actividad 6.5.

La parte de los gastos de capital relacionados con la taxonomía (numerador) comprende los gastos proporcionales de las instalaciones de producción y los gastos proporcionales de construcción del centro de producción donde se fabrican los productos relacionados con la taxonomía (unidades de a bordo TRP-4010 y OBU-5310). Su proporción se determina utilizando una clave de imputación de costes, definida como los costes totales del proyecto de las instalaciones de producción comparados con la parte de los costes del proyecto de los productos alineados con la taxonomía, y se consigna en la actividad económica 3.6.

A diferencia del año anterior, los gastos de capital elegibles y alineados con la taxonomía se asignan ahora a las actividades económicas relacionadas con los ingresos. Además, el parque de vehículos ya no se consigna como alineado con la taxonomía, puesto que no hay vehículos relacionados con la producción. Los gastos de capital para edificios asignados a la taxonomía proceden exclusivamente de las instalaciones de producción de productos asignados a la taxonomía.

En el ejercicio 2024/25 se registraron tres adiciones significativas al inmovilizado material por valor de más de 1.000.000 de euros. Se trata de la capitalización de unidades embarcadas en el inmovilizado y la celebración de

nuevos contratos de arrendamiento para una nueva planta de producción en Mississauga (Canadá) y las sedes de las oficinas de Duluth, Irving, Kingston y Kirkland en Estados Unidos. Estos acuerdos deben capitalizarse de acuerdo con las NIIF.

OpEx (gastos de explotación).

Los gastos de explotación del denominador corresponden a los gastos de explotación totales de conformidad con las NIIF, tal y como figuran en los >> *Estados Financieros Consolidados, "Estado consolidado del resultado global"*, y se describen en el >> *Informe de Gestión, capítulo 1.2 "Indicadores de resultados financieros"*.

La parte de los gastos de explotación que puede acogerse a la taxonomía incluye todos los gastos de explotación atribuibles a investigación y desarrollo genéricos, edificios e instalaciones de producción para las actividades económicas que pueden acogerse a la taxonomía en virtud de los apartados 3.6, 6.15, 1.2, 4.1 y 5.3. En el caso de asignaciones múltiples, éstas se consignan en la actividad económica 6.15. Para evitar la doble contabilización en la tabla, los gastos de explotación alineados con la taxonomía se dedujeron de la actividad económica 3.6. Además, los gastos de funcionamiento del parque de vehículos se han consignado en la actividad 6.5.

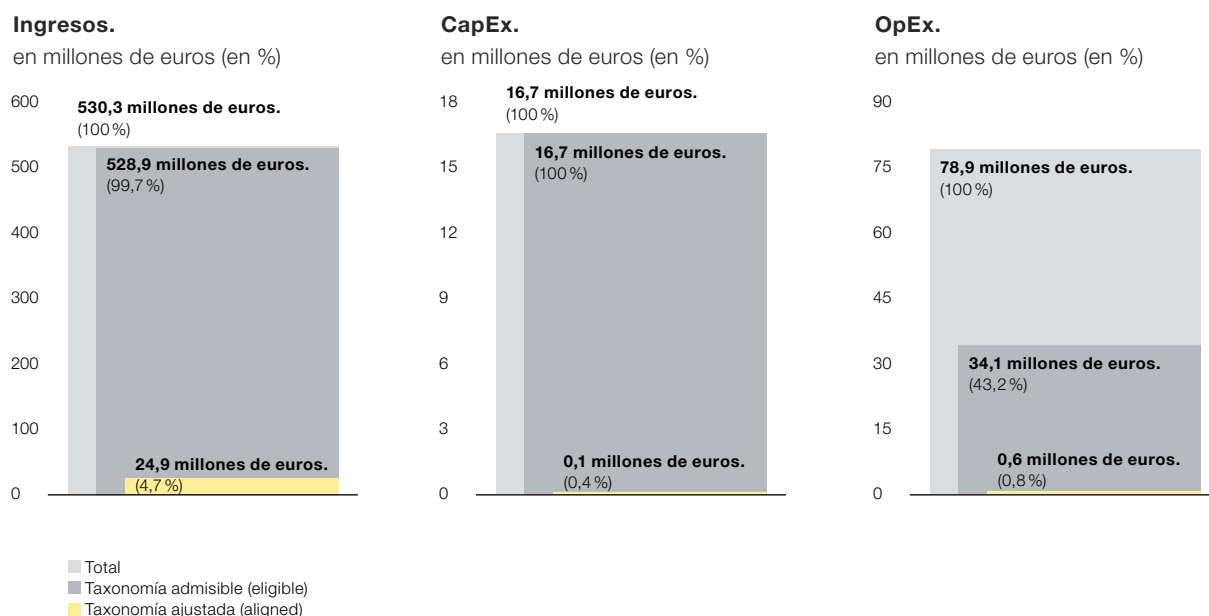
La parte de los gastos de explotación asignados a la taxonomía (numerador) comprende los gastos de explotación que pueden asignarse a los productos asignados a la taxonomía a bordo de las unidades TRP-4010 y OBU-5310 y se han calculado a prorrata utilizando una clave de asignación de costes. Incluyen los gastos de explotación para investigación y desarrollo genéricos, instalaciones de producción y equipos de producción, y figuran en la actividad económica 3.6.

Al igual que los gastos de capital, los gastos de explotación también se asignan ahora a las actividades económicas relacionadas con los ingresos. Los gastos de explotación relacionados con la flota de vehículos ya no se consignan como alineados con la taxonomía, ya que no hay vehículos relacionados con la producción. Los gastos de explotación asignados a la taxonomía de los edificios proceden exclusivamente del lugar de producción de los productos asignados a la taxonomía.

Debido a la asignación a actividades económicas relacionadas con los ingresos, el principal ajuste es que la investigación y el desarrollo relacionados con el perfeccionamiento de productos y soluciones ahora también pueden incluirse en los gastos de explotación. Por lo tanto, la investigación y el desarrollo específicos de los clientes no pueden incluirse en la taxonomía, mientras que en el ejercicio anterior se incluía toda la investigación y el desarrollo.

Los gastos relacionados con el mantenimiento diario del inmovilizado material incluyen los gastos no capitalizados de arrendamiento a corto plazo o de escaso valor de alquileres y flotas de vehículos, así como importantes gastos de mantenimiento de edificios en Austria, Canadá y Estados Unidos. Sólo los costes de mantenimiento de las instalaciones de producción de productos alineados con la taxonomía están alineados con la taxonomía.

El siguiente desglose resulta de los cálculos (basados en los valores de los estados financieros consolidados de Kapsch TrafficCom de acuerdo con las NIIF):



Ingresos.

Actividades económicas (1)	Código (2)	Ingresos absoluto (3)	Proporción de ingresos (4)	Criterios de contribución sustancial					
				Mitigación climática (5)	Adaptación al cambio climático(6)	Recursos marinos (7)	Contaminación (8)	Economía circular (9)	Biodiversidad y salvaguardias sistemas ingresos (10)
		en EUR Mio	%	S; N; N/EL	S; N; N/ELY; N; N/ELY; N; N/EL	Y; N; N/EL	Y; N; N/EL	Y; N; N/EL	S; N; N/EL
A ACTIVIDADES ELEGIBLES POR LA TAXONOMÍA									
A.1 Actividades ambientalmente sostenibles (alineadas con la taxonomía)									
3.6 Fabricación de otras tecnologías con baja emisión de carbono	MCP 3.6	24,92	4,7%	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Ingresos de medio ambiente actividades sostenibles (alineadas con la taxonomía) (A.1)		24,92	4,7%	4,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De las cuales		24,92	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De los cuales, de transición		0,00	0,0%	0,0%					
A.2 Actividades elegibles por la taxonomía pero no sostenibles desde el punto de vista medioambiental (actividades no alineadas con la taxonomía)									
		en EUR Mio.	%	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL
6.15 Infraestructuras que permitan un transporte por carretera y un transporte público con bajas emisiones de carbono ³⁾	MCP 6.15	494,05	93,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
4.1 Suministro de soluciones tecnológicas ³⁾	CE 4.1	0,00	0,0%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL
3.6 Fabricación de otras tecnologías con baja emisión de carbono ³⁾	MCP 3.6	0,00	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
1.2 Fabricación de equipos eléctricos y electrónicos ³⁾	CE 1.2	0,00	0,0%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL
5.3 Construcción, ampliación y explotación de la recogida y tratamiento de aguas residuales	MCP 5.3	6,84	1,3%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
3.4 Conservación de carreteras y autopistas	CE 3.4	3,05	0,6%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL
Ingresos de actividades sostenibles desde el punto de vista taxonómico pero no medioambiental (actividades no alineadas con la taxonomía) (A.2)		503,95	95,0%	94,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%
A Ingresos de las actividades taxonómicas (A.1 + A.2)		528,87	99,7%	99,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%
B TAXONOMÍA-ACTIVIDADES NO ELEGIBLES									
Ingresos de Taxonomía-actividades no elegibles		1,44	0,3%						
Total (A+ B)		530,32	100,0%						

¹⁾ E= Actividad facilitadora

²⁾ T= Actividad transitoria

³⁾ Los ingresos de las actividades económicas CE 4.1, CE 1.2 y CCM 3.6 se consignan en la actividad económica CCM 6.15 para evitar la doble contabilización.

CapEx.

Actividades económicas (1)	Código (2)	Absoluto CapEx (3)	Pro- porción CapEx (4)	Criterios de contribución sustancial					
				Miti- gación climá- tico (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Agua y recursos marinos (7)	Conta- minación (8)	Economía circular (9)	Biodiversi- dad y sal- vaguardias sistemas ingresos (10)
		en EUR millones	%	S; N; N/ EL	S; N; N/EL	S; N; N/ELY;	N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL
A ACTIVIDADES ELEGIBLES POR LA TAXONOMÍA									
A.1 Actividades ambientalmente sostenibles (alineadas con la taxonomía)									
3.6 Fabricación de otras tec- nologías con baja emisión de carbono	MCP 3.6	0,07	0,4%	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
CapEx de actividades ambien- talmente sostenibles (aline- adas con la taxonomía) (A.1)		0,07	0,4%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De los cuales		0,07	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De los cuales, de transición		0,00	0,0%	0,0%					
A.2 Actividades elegibles con arreglo a la taxonomía pero no sostenibles desde el punto de vista medioambiental (ac- tividades no alineadas con la taxonomía)									
		en EUR millones	%	EL; N/ EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL
6.15 Infraestructuras que permi- tan un transporte por carretera y un transporte público con bajas emisiones de carbono ⁴⁾	MCP 6.15	15,30	91,6%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
4.1 Suministro de soluciones informáticas y tecnológicas ⁴⁾	CE 4.1	0,00	0,0%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL
3.6 Fabricación de otras tec- nologías con baja emisión de carbono ⁴⁾	MCP 3.6	0,00	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
1.2 Fabricación de equipos eléctricos y electrónicos ⁴⁾	CE 1.2	0,00	0,0%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL
6.5 Transporte en motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	MCP 6.5	1,33	8,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
CapEx de actividades elegi- bles desde el punto de vista de la Taxonomía pero no sostenibles desde el punto de vista medioambiental (actividades no alineadas con la taxonomía) (A.2)		16,63	99,6%	99,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
A CapEx de actividades aline- adas con la taxonomía (A.1 + A.2)		16,70	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
B TAXONOMÍA-ACTIVIDADES NO ELEGIBLES									
Gastos de capital de las actividades no elegibles de taxonomía		0,00	0,0%						
Total (A + B)		16,70	100,0%						

¹⁾ E= Actividad facilitadora

²⁾ T= Actividad transitoria

³⁾ Ajuste año anterior: comunicación de la parte de los gastos de capital alineados con la taxonomía para instalaciones de producción y construcción del centro de producción en la actividad económica CCM 3.6.

⁴⁾ Los gastos de capital de las actividades económicas CE 4.1, CE 1.2 y CCM 3.6 se consignan en la actividad económica CCM 6.15 para evitar la doble contabilización.

OpEx.

Actividades económicas (1)	Código (2)	Absoluto OpEx (3)	Proporción OpEx (4)	Criterios de contribución sustancial					
				Mitigación climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Agua y recursos marinos (7)	Contaminación (8)	Economía circular (9)	Biodiversidad y salvaguardias sistemas ingresos (10)
		en EUR millones	%	S; N; N/EL	S; N; N/EL	Y; N; N/EL	Y; N; N/EL	Y; N; N/EL	S; N; N/EL
A ACTIVIDADES ELEGIBLES POR LA TAXONOMÍA									
A.1 Actividades ambientalmente sostenibles (alineadas con la taxonomía)									
3.6 Fabricación de otras tecnologías con baja emisión de carbono	MCP 3.6	0,64	0,8%	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
OpEx de actividades ambientalmente sostenibles (alineadas con la taxonomía) (A.1)		0,64	0,8%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De los cuales		0,64	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De los cuales, de transición		0,00	0,0%	0,0%					
A.2 Actividades elegibles con arreglo a la taxonomía pero no sostenibles desde el punto de vista medioambiental (actividades no alineadas con la taxonomía)									
		en EUR millones	%	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL
6.15 Infraestructuras que permitan un transporte por carretera y un transporte público con bajas emisiones de carbono ⁴⁾	MCP 6.15	29,42	37,3%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
4.1 Suministro de soluciones informáticas y tecnológicas ⁴⁾	CE 4.1	0,00	0,0%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL
3.6 Fabricación de otras tecnologías con baja emisión de carbono ⁴⁾	MCP 3.6	0,00	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
1.2 Fabricación de equipos eléctricos y electrónicos ⁴⁾	CE 1.2	0,00	0,0%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL
6.5 Transporte en motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	MCP 6.5	4,03	5,1%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
OpEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no sostenibles desde el punto de vista medioambiental (actividades no alineadas con la taxonomía) (A.2)		33,45	42,4%	42,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
A OpEx de actividades alineadas con la taxonomía (A.1 + A.2)		34,10	43,2%	43,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
B TAXONOMÍA-ACTIVIDADES NO ELEGIBLES									
OpEx de las actividades no elegibles de taxonomía		44,77	56,8%						
Total (A + B)		78,86	100,0%						

¹⁾ E= Actividad de habilitación

²⁾ T= Actividad transitoria

³⁾ Ajuste año anterior: revelación de la parte de los gastos operativos alineados con la taxonomía para instalaciones de producción y construcción del centro de producción, así como investigación y desarrollo genéricos en la actividad económica MCP 3.6.

⁴⁾ Los gastos operativos de las actividades económicas CE 4.1, CE 1.2 y CCM 3.6 se declaran en la actividad económica CCM 6.15 para evitar la doble contabilidad.

Criterios DNSH ("No daña significativamente")

Miti- gación climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Agua y recursos marinos (13)	Conta- minación (14)	Economía circular (15)	Biodiversi- dad y sal- vuardias sistemas ingresos (16)	Garantías mínimas (17)	Taxono- mía-alineado proporción de OPEX 2024/25	Taxono- mía-alineado proporción de OPEX 2023/24 (18)	Categoría actividad de capacitación (19)	Categoría actividad transitoria (20)
S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	%	E ¹⁾	T ²⁾
Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0,8%	0,7% ³⁾	E ¹⁾	
Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0,8%	0,7%		
Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	100,0%	100,0%	E ¹⁾	
Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0,0%	0,0%		T ²⁾
							%	%		
							0,0%	0,0%		
							0,0%	0,0%		
							0,0%	0,0%		
							0,0%	0,0%		
							0,0%	0,0%		
							0,0%	0,0%		
							0,8%	0,7%		

Elegibilidad de la taxonomía y alineación por objetivo medioambiental.

	Proporción de ingresos		Proporción de CapEx		Proporción de OpEx	
	elegible	alineado	elegible	alineado	elegible	alineado
Mitigación del cambio climático	99,2%	4,7%	100,0%	0,4%	42,4%	0,8%
Adaptación al cambio climático	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Recursos hídricos y marinos	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Economía circular	98,4%	0,0%	92,0%	0,0%	37,3%	0,0%
Contaminación	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Biodiversidad	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

2.2 Cambio climático (ESRS E1).

Impactos materiales, riesgos y oportunidades	Posición en la cadena de valor	Descripción	Acciones
Adaptación al cambio climático			
<p>Riesgos: Las condiciones meteorológicas extremas y las catástrofes medioambientales pueden interrumpir las operaciones de los proveedores pertinentes, causando disrupciones en la cadena de suministro y provocando pérdidas de ingresos. (a medio y largo plazo).</p>	<<<	<p>Outside-in: El acceso a materiales relacionados con la producción podría verse interrumpido si la estrategia de aprovisionamiento se basa en un número reducido de proveedores o regiones. Esto podría provocar una restricción o paralización de las actividades de la propia empresa e impedirle cumplir sus obligaciones con los clientes. (física)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Diversificación de la cadena de suministro ■ Creación de reservas de material ■ Gestión de inventarios
Mitigación del cambio climático			
<p>Riesgos: Riesgo de transición derivado de la aplicación de nuevas normativas de mitigación y adaptación al cambio climático. (de corto a largo plazo)</p>	<<< KTC >>>	<p>Outside-in: La aplicación requiere recursos de personal, operativos y/o financieros; una actuación tardía o inadecuada puede acarrear sanciones o incluso la exclusión del mercado. (transitorio)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Seguimiento de la evolución del marco jurídico ■ Aplicación temprana de las medidas preparatorias necesarias para garantizar el cumplimiento ■ Controles periódicos del cumplimiento del marco jurídico vigente ■ Compromiso con las asociaciones del sector y en la UE ■ Evaluación de proveedores ■ Auditorías de proveedores
<p>Impacto positivo / oportunidad: Los sistemas de transporte inteligentes, como los de Kapsch TrafficCom, tienen el potencial de reducir significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el tráfico. (a corto y largo plazo)</p>	KTC >>>	<p>Inside-out: La mejora de la fluidez del tráfico y la reducción de la congestión pueden reducir las emisiones de tráfico, especialmente las de gases de efecto invernadero, hasta en un 20%. Los sistemas de peaje también pueden mejorar la calidad de las carreteras, lo que reduce la resistencia a la rodadura. Esto supone un ahorro significativo en el consumo de combustible. El peaje también puede animar a la gente a comprar vehículos más nuevos y con menos emisiones. (actual)</p> <p>Outside-in: Centrarse en productos de bajas emisiones y de reducción de emisiones ofrece perspectivas de negocio para Kapsch TrafficCom, lo que es especialmente relevante para los clientes del sector público; una cartera sostenible puede influir positivamente en la reputación y, por tanto, en las oportunidades de venta y las opciones de financiación. (actual)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gestión de la demanda ■ Gestión del tráfico ■ Soluciones de peaje ■ Soluciones de infraestructura reducida ■ Comunicación sobre sostenibilidad

<p>Impacto negativo / Riesgos: Causa de emisiones elevadas a través de procesos propios, así como de actividades anteriores y posteriores en la cadena de valor: los bienes y servicios adquiridos, en particular, suponen un riesgo significativo. (a corto y largo plazo)</p>	<p><<< KTC >>></p>	<p>Inside-out: Las medidas insuficientes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en la cadena de valor fomentan el cambio climático. (actual)</p> <p>Outside-in: El aumento de los requisitos de transparencia exige la publicación de las emisiones causadas. Unas emisiones elevadas pueden acarrear un aumento de los costes de explotación de materiales, energía y transporte, así como un importante daño a la reputación debido al incumplimiento de los objetivos de reducción, lo que posteriormente puede conllevar la pérdida de clientes o inversores. (transitorio)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Evaluación de proveedores ■ Auditorías de proveedores ■ Pórtico verde ■ Soluciones en la nube ■ Renovación de unidades a bordo ■ Servicio de reparación interno ■ Reutilización de residuos plásticos en la producción ■ Soluciones de infraestructura reducida ■ Productos duraderos ■ Cámara 2 en 1 (VDX2i) ■ Embalaje respetuoso con el medio ambiente ■ Diseño de productos sostenibles (Sustainable Portfolio Guideline) ■ Mantenimiento y pruebas a distancia ■ Regulación de la oficina en casa ■ Reducción de los viajes de negocios ■ Directriz austriaca sobre movilidad ■ Tarjeta de trabajo ■ Requisitos de las instalaciones ecológicas ■ Participación en ÖkoWin ■ Participación en CDP
<p>Oportunidad: Elevada reducción de las emisiones a través de los procesos propios, así como de las actividades anteriores y posteriores en la cadena de valor. (de corto a largo plazo)</p>	<p><<< KTC >>></p>	<p>Outside-in: Mejora de la reputación a través de iniciativas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.</p>	

- <<< cadena de valor ascendente (upstream)
- KTC** dentro de la empresa
- >>> cadena de valor descendente (downstream)

Estrategia.

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

Todos los impactos materiales, riesgos físicos y transitorios y oportunidades (IROs) de o para Kapsch TrafficCom se resumen al principio de esta sección.

Análisis de resistencia.

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

Como parte del análisis de escenarios, se consideraron los impactos previstos del escenario SSP5-8.5 del IPCC en relación con los riesgos climáticos físicos para definir las palancas significativas de los gases de efecto invernadero. Para el análisis de los riesgos transitorios se utilizó el escenario SSP1-1.9 del IPCC. Sobre esta base, se realizó el análisis de resiliencia en marzo de 2025, teniendo en cuenta los impactos, riesgos y oportunidades identificados en el análisis de materialidad. Los horizontes temporales a corto, medio y largo plazo aplicados son coherentes con los del análisis de materialidad y, por tanto, con los de la planificación estratégica financiera y corporativa, y se describen en >> *sección 1 “General Disclosures (ESRS 2)”*.

La sólida evaluación del riesgo climático y la vulnerabilidad identificó sistemáticamente los riesgos físicos y transitorios.

Las áreas de riesgo material que son directamente relevantes para la organización son, por un lado, los posibles requisitos normativos o el aumento de los costes debido al incumplimiento de las leyes de sostenibilidad, así como la vulnerabilidad a las interrupciones de la cadena de suministro o los daños a las instalaciones debido a la

creciente probabilidad de fenómenos meteorológicos extremos. Por otro lado, las oportunidades materiales de Kapsch TrafficCom se centran en la capacidad de la empresa para mejorar su reputación o su cuota de mercado aumentando el rendimiento o reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero mediante soluciones sostenibles innovadoras.

Otro aspecto importante que se desprende del análisis de materialidad es el cambio en los requisitos de los clientes y las obligaciones legales relacionadas con la cartera de productos de Kapsch TrafficCom. Por un lado, la cuota de mercado de la empresa podría disminuir si no consigue seguir el ritmo de innovación del mercado. Por otro lado, Kapsch TrafficCom tiene la oportunidad de reducir significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero mediante el desarrollo de soluciones innovadoras de tráfico inteligente.

En consecuencia, la cartera es una parte importante de la estrategia para aumentar la resistencia del modelo de negocio. Kapsch TrafficCom seguirá centrándose en ofrecer soluciones de movilidad sostenible que consisten en hardware, software y servicios que hacen que el tráfico por carretera sea más eficiente, más seguro, más fiable y más cómodo, reduciendo al mismo tiempo el impacto medioambiental.

Dado que Kapsch TrafficCom no es una empresa que consuma mucha energía, no se esperan cambios en el consumo energético en función de los escenarios climáticos analizados. Dado que la proporción de energías renovables en la combinación energética mundial está aumentando constantemente, se espera que esto también se aplique a la combinación energética de Kapsch TrafficCom.

En resumen, puede decirse que el modelo de negocio de Kapsch TrafficCom tiene una base sólida y una gran capacidad de recuperación gracias a su enfoque estratégico en la innovación y la sostenibilidad, con énfasis en la gestión de riesgos.

Kapsch TrafficCom ya se está centrando en ofrecer soluciones que tengan un impacto positivo en el medio ambiente durante su funcionamiento. Como resultado, el modelo de negocio ya demuestra un alto grado de resistencia en términos de transición a una economía climáticamente neutra. La empresa invierte continuamente en investigación y desarrollo para ampliar su gama de productos ecológicos. Esto garantiza la ampliación de la cartera de productos sostenibles, y los aspectos medioambientales se comunican activamente. También responde a las cambiantes exigencias de los clientes en cuanto a criterios de sostenibilidad.

En la actualidad, las soluciones siguen requiriendo cierta infraestructura en algunos aspectos. Adaptar esto llevará tiempo, sobre todo porque a menudo las alternativas aún no están disponibles por falta de tecnología y también requerirían una inversión considerable. La optimización de la cartera de productos hacia soluciones virtualizadas y de infraestructura reducida desempeñará un papel fundamental para la empresa en los próximos años. Kapsch TrafficCom espera que estos esfuerzos no sólo aborden los riesgos y oportunidades del modelo de negocio, sino que también proporcionen tecnologías innovadoras que impulsen las ambiciones de todo el sector.

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

Una mayor inversión en infraestructuras resistentes, seguros y planes de emergencia puede ayudar a aumentar la resistencia de la empresa a los riesgos climáticos físicos que se avecinan.

Para garantizar que la empresa está preparada para las implicaciones de las próximas normativas sobre sostenibilidad, Kapsch TrafficCom está trabajando para supervisar la evolución del marco legal en todo el mundo y tomar medidas preparatorias para su futuro cumplimiento, por ejemplo, colaborando con asociaciones del sector. De este modo se consigue una mayor resistencia a las incertidumbres normativas.

Plan de transición para la mitigación del cambio climático (E1-1).

Kapsch TrafficCom aún no ha adoptado un plan de transición a largo plazo para la mitigación del cambio climático, ya que esto requiere una base de datos sólida para el balance de gases de efecto invernadero del año base 2019/20. Los datos para el año base se están revisando actualmente y se espera que estén terminados en el ejercicio 2025/26. Sin embargo, existe una ambición concreta de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Además, se han identificado medidas para reducir los gases de efecto invernadero.

Kapsch TrafficCom ya está trabajando en un plan de transición para la mitigación del cambio climático, lo finalizará y lo publicará a más tardar cuando sea obligatorio.

Gestión de impactos, riesgos y oportunidades.

Políticas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo (E1-2).

Política de sostenibilidad “Sustainability Vision”.

Kapsch TrafficCom ha definido su estrategia para la protección del clima, la adaptación al cambio climático y la energía en su política de sostenibilidad (“Sustainability Vision”). Esta directriz describe en detalle el enfoque para lograr el objetivo general de cumplimiento de la taxonomía (véase >> *la sección 1.3 “Estrategia”*) y la ambición climática descrita en la siguiente sección.

El objetivo global y la ambición climática se han definido para abordar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades relacionados con el cambio climático. Están estrechamente alineados con el enfoque de la Unión Europea, ya que esta región se considera líder mundial en legislación de protección del clima y el interés del mercado es mayor aquí. Son los siguientes:

- Cartera sostenible. Aumentar la proporción de productos alineados con la taxonomía hasta el 50% en 2030.
- Empresa sostenible. Reducción de la huella de CO₂ en un 42% para 2030 en comparación con el ejercicio 2019/20.

La ambición de Kapsch TrafficCom de reducir los gases de efecto invernadero no ha sido verificada por la Science-based Target Initiative. La ambición y el objetivo se basan en el plan Green Deal de la Unión Europea. Por un lado, la Directiva sobre la Presentación de Informes de Sostenibilidad Corporativa (CSRD) menciona una reducción del 42% como “vía de reducción intersectorial (ACA)” y, por otro, existen ventajas de mercado en la UE para los productos alineados con la taxonomía.

La política de sostenibilidad aprobada por el Consejo Ejecutivo comprende varias directrices globales diseñadas para alcanzar la ambición de convertirse en una empresa sostenible y el objetivo global de la taxonomía de una cartera sostenible:

- Alcance 1: Mayor reducción del consumo de combustible de los vehículos de empresa.
- Alcance 2: Reducción de las emisiones causadas por el consumo de energía en las sedes de Kapsch TrafficCom.
- Alcance 3:
 - Reducción de materias primas (con una elevada huella de carbono) mediante la virtualización de la cartera para reducir la huella de carbono de los artículos adquiridos (Categoría 1).
 - Mejorar el uso de los recursos (Categoría 1), los detalles pueden encontrarse en >> *la sección 2.4 “Uso de los recursos y economía circular”*.
 - Reducción del consumo total de energía durante la fase de uso, disminuyendo el consumo de energía de los productos individuales y mediante una arquitectura eficiente de soluciones y datos (Categoría 11).
 - La flexibilidad en términos de trabajo a distancia, como la provisión de herramientas adecuadas para la colaboración, reduce la necesidad de desplazamientos (Categoría 7).

El objetivo de una cartera sostenible se aborda principalmente reduciendo las huellas de carbono de los productos en el Alcance 3.

La política abarca a toda la empresa y, en términos de ambición y objetivos, se aplica a toda la cadena de valor: las propias operaciones de la empresa, la cadena de valor ascendente y las soluciones ofrecidas a los clientes. El Consejo de Administración es responsable de su aplicación al más alto nivel. El equipo de Sostenibilidad Medioambiental informa periódicamente al Comité Ejecutivo sobre el estado actual de consecución de los objetivos y asesora sobre los ajustes y medidas necesarios. Los objetivos y requisitos se definieron a partir de las distintas necesidades e intereses de los clientes, en el curso de intercambios directos durante los proyectos con clientes. La “Sustainability Vision” se publicó en el sitio web de la empresa para garantizar que todos los grupos de interés tuvieran acceso a la información y pudieran alinearse con la posición de Kapsch TrafficCom.

Contiene los siguientes principios rectores relacionados con los subtemas del ESRS y, por tanto, aborda los impactos, riesgos y oportunidades en el ámbito del cambio climático:

- Protección del clima: Reducción de las emisiones corporativas en toda la cadena de valor de Kapsch TrafficCom.
- Adaptación al cambio climático: Análisis y adaptación del modelo de negocio en función de los riesgos climáticos existentes y potenciales.
- Eficiencia energética: Centrarse en la eficiencia energética en las propias operaciones de la Empresa y en los proyectos de los clientes.
- Energías renovables: Cambiar a fuentes de energía renovables siempre que sea posible.

Acciones y recursos en relación con las políticas de cambio climático (E1-3).

Kapsch TrafficCom se centra principalmente en dos áreas principales en cuanto a los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades asociados a las medidas que ha implantado y tiene previsto implantar. En primer lugar, la empresa se esfuerza por aprovechar cada vez más el potencial de reducción de emisiones de los sistemas de transporte inteligentes. En este contexto, Kapsch TrafficCom está invirtiendo en soluciones de cobro electrónico de peajes y de gestión del tráfico para optimizarlas continuamente y, de este modo, mejorar aún más la fluidez del tráfico y reducir las emisiones. Además, la empresa se ha comprometido a concienciar sobre los efectos medioambientales positivos de los sistemas de transporte inteligentes desarrollando un método de cuantificación para medir el ahorro potencial de emisiones. Este método se ha publicado en un libro blanco y se ha puesto a disposición del sector.

En segundo lugar, el objetivo es reducir las emisiones de la huella de carbono corporativa. Esto incluye las siguientes acciones:

- Soluciones en la nube (medida en curso): Kapsch TrafficCom ofrece muchos de sus productos como soluciones de software como servicio (SaaS) alojadas en la nube. Las implementaciones en la nube reducen significativamente la huella de carbono de una solución en comparación con las soluciones locales mediante la optimización del uso de hardware y el consumo de energía. Un estudio de Microsoft¹⁾ ha demostrado que se puede ahorrar entre el 72% y el 98% de las emisiones de CO₂ optando por una solución en la nube. La gama de soluciones en la nube se amplía constantemente dentro de la empresa; por lo tanto, Kapsch TrafficCom considera que el cambio a soluciones en la nube es una herramienta prometedora para reducir las emisiones de Alcance 3. Actualmente se está determinando el potencial de ahorro real.
- Reducción del consumo eléctrico: Se está llevando a cabo un análisis global de los emplazamientos con altas emisiones para identificar y materializar el potencial de ahorro. El potencial de ahorro asciende a más del 50% de las emisiones de Alcance 2 en el año de referencia actual, ya que el proyecto de cliente de la empresa con más emisiones en términos absolutos, el ETC de Sudáfrica, se completó en el año de referencia.
- Envases respetuosos con el medio ambiente (en fase de implantación). En el año del informe, Kapsch TrafficCom empezó a sustituir los envases de plástico convencionales (poliestireno (PS), poliestireno extruido (EPS), polietileno (PE)) por envases de fibra moldeada y envases de papel monomaterial. Éstos no sólo tienen una menor huella de carbono, sino que también son más fáciles de reciclar. El ahorro anual ascenderá a 10t de CO_{2e}.

Todas las acciones aprovechan la reducción de materiales y el menor consumo de energía de las soluciones y los centros de altas emisiones. Incluyen adaptaciones basadas en la naturaleza y soluciones tecnológicas. De las nueve familias de productos de software disponibles actualmente, siete ya están disponibles como soluciones en la nube. Estas también se ofrecen de serie en los proyectos de los clientes y solo se implementan como soluciones locales a petición expresa del cliente. Actualmente se está desarrollando la solución en nube para otra familia de productos.

En la actualidad, no se dispone de datos de calidad garantizada para cuantificar el potencial de reducción de gases de efecto invernadero de otras medidas. La empresa está trabajando para recopilar los datos pertinentes para calcular este potencial. Las categorías 1 y 11 del Alcance 3 son las que más contribuyen al balance de gases de efecto invernadero. Ambas categorías están directamente relacionadas con la cartera, que representa por tanto la mayor palanca de descarbonización. Las emisiones indirectas de la Categoría 1 del Alcance 3 proceden de los materiales y servicios adquiridos. Las emisiones indirectas de Alcance 3 Categoría 11 proceden del consumo eléctrico de las soluciones en funcionamiento.

Las hojas de ruta tecnológicas y de innovación prevén una transformación de la cartera hacia infraestructuras reducidas (por ejemplo, soluciones de postes en lugar de puentes de peaje, uso de infraestructuras existentes en lugar de nuevas construcciones, puentes de peaje de madera en lugar de acero/aluminio), soluciones basadas en

la nube (en lugar de soluciones in situ) y una mayor virtualización de los productos de hardware. La aplicación de las medidas no depende de la disponibilidad y asignación de fondos adicionales.

Métricas y objetivos.

Objetivos relacionados con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo (E1-4).

La política de sostenibilidad de Kapsch TrafficCom está diseñada para cumplir el objetivo de 1,5 °C establecido en el Acuerdo de París. Por lo tanto, se basa en alcanzar el objetivo taxonómico global descrito en la sección 1.3 y la ambición climática de la empresa de la siguiente manera:

Empresa Sostenible. Reducción de la huella de CO₂ en un 42%.

Kapsch TrafficCom se ha fijado la ambición de reducir su huella de carbono en toda la empresa (de conformidad con la norma ISO 14064-1:2018, el Protocolo de Gases de Efecto Invernadero y sobre la base de la trayectoria de 1,5 grados) en un 42% para 2030 en comparación con el ejercicio 2019/20.

Actualmente no se dispone de datos de calidad asegurada para el año base, por lo que no se informa de ello este año. Kapsch TrafficCom está trabajando intensamente para mejorar la calidad de los datos y pretende publicar estos datos en la Declaración de Sostenibilidad de 2025/26. El resultado es el balance de gases de efecto invernadero para el ejercicio 2019/20, lo que permite reforzar la ambición climática en un objetivo de reducción de emisiones.

Se eligió el ejercicio 2019/20 como año base representativo porque fue el último ejercicio antes de la pandemia de COVID-19, durante la cual la actividad empresarial de Kapsch TrafficCom se vio gravemente afectada. Además, el ejercicio 2019/20 como año base es coherente con el objetivo mencionado en el CSRD de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 42% entre 2020 y 2030.

Consumo y mix energético (E1-5).

Para hacer frente a los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades asociados a las elevadas emisiones en la propia cadena de valor de la empresa, así como a los riesgos de transición que conducen a un encarecimiento de la energía, se supervisan las cifras clave sobre el consumo de energía y la combinación energética.

Métodos de cálculo y medición.

El perímetro de consolidación del consumo de energía corresponde al perímetro de consolidación financiera. Se recopilaron datos sobre el consumo de energía de los centros y empresas con mayor consumo. Estos representan el 77% del consumo total de energía. El consumo energético restante se extrapola proporcionalmente en función del número de empleados. No se llevó a cabo ninguna validación adicional del ratio por parte de un organismo externo distinto del auditor.

Consumo y mix energético.

Consumo de energía y mix energético (en MWh)	2024/25
Consumo total de energía	34.373,63
Fuentes de energía fósiles	
Consumo de combustibles procedentes del carbón y sus derivados	-
Consumo de combustible a partir de petróleo crudo y productos petrolíferos (gasóleo, gasóleo de calefacción, gasolina)	11.872,38
Consumo de combustible procedente del gas natural	3.075,77
Consumo de combustible procedente de otras fuentes fósiles	-
Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o recibidos y de fuentes fósiles	16.969,74
Consumo total de energía fósil	31.917,89
Proporción de fuentes fósiles en el consumo total de energía (en %)	92,9%
Fuentes de energía nuclear	
Consumo de fuentes nucleares	15,82
Porcentaje de consumo de fuentes nucleares en el consumo total de energía (en %)	0,0%
Fuentes de energía renovables	
Consumo de fuentes renovables, incluida la biomasa	1.411,24
Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos de fuentes renovables	1.028,67
Consumo de energía renovable no combustible autogenerada	-
Consumo total de energía renovable	2.439,92
Proporción de fuentes renovables en el consumo total de energía (en %)	7,1%
Intensidad energética basada en los ingresos netos asociados a actividades en sectores de alto impacto climático (en MWh/EUR)	0,000056

Kapsch TrafficCom ha analizado sus actividades económicas en términos de productos y servicios y las ha asignado a los códigos NACE correspondientes. Los siguientes códigos NACE están clasificados como sectores de alto impacto climático:

- C.26.30 – Fabricación de equipos de comunicación
- C.27.9 – Fabricación de otro material y equipo eléctrico
- H.52.21 – Actividades de servicios relacionados con el transporte terrestre

Al calcular la intensidad energética, el consumo de energía de los dos centros de producción de Viena (Austria) y Mississauga (Canadá) se compara con los ingresos de los productos y servicios asociados en sectores de alto impacto climático.

Conectividad de la intensidad energética basada en los ingresos netos con la información de los informes financieros. Los ingresos consolidados del Grupo Kapsch TrafficCom se utilizaron como denominador para calcular la intensidad energética; véase >> *Estados financieros consolidados, “Estado consolidado del resultado global”*. El numerador incluye los ingresos que pueden asignarse a los códigos NACE de los sectores intensivos en clima.

en EUR	2024/25
Ingresos netos por actividades en sectores de gran impacto climático utilizados para calcular la intensidad energética	85.403.531
Ingresos netos (otros)	444.912.000
Total ingresos netos (Estados financieros)	530.315.531

Alcance bruto 1, 2, 3 y emisiones totales de GEI (E1-6).

Con el fin de abordar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades asociados a las elevadas emisiones en su propia cadena de valor, así como los riesgos de transición que conllevan mayores requisitos de transparencia y costes operativos más elevados, también se supervisan las cifras clave sobre las emisiones brutas de gases de efecto invernadero.

Emisiones de GEI – Alcance 1, Alcance 2 y Alcance 3.

en tCO ₂ e	2024/25
Emisiones de GEI de Alcance 1	
Emisiones brutas de GEI de Alcance 1	3.345,42
Porcentaje de emisiones de GEI de Alcance 1 procedentes de regímenes regulados de comercio de derechos de emisión (%) ¹⁾	0 %
Emisiones de GEI de Alcance 2	
Emisiones brutas de GEI de Alcance 2 basadas en la ubicación	11.112,32
Emisiones brutas de GEI de alcance 2 basadas en el mercado	10.841,63
Emisiones significativas de GEI de Alcance 3	
Total de emisiones indirectas brutas (Alcance 3) de GEI	104.747,19
1. Bienes y servicios adquiridos	47.685,45
2. Bienes de equipo	7.961,98
3. Combustible y actividades relacionadas con la energía (no incluidas en el Alcance 1 ni en el Alcance 2)	2.684,78
4. Transporte y distribución ²⁾	-
5. Residuos generados en las operaciones ²⁾	-
6. Viajes de negocios	1.470,13
7. Desplazamientos de empleados	2.618,57
8. Activos arrendados ²⁾	-
9. Transporte descendente ²⁾	-
10. Transformación de productos vendidos ²⁾	-
11. Utilización de los productos vendidos	42.326,28
12. Tratamiento al final de la vida útil de los productos vendidos ²⁾	-
13. Activos arrendados en fases posteriores ²⁾	-
14. Franquicias ²⁾	-
15. Inversiones ²⁾	-
Emisiones totales de GEI	
Emisiones totales de GEI (en función de la ubicación)	119.204,93
Emisiones totales de GEI (basadas en el mercado)	118.934,24

¹⁾ Kapsch TrafficCom no está regulada por sistemas de comercio de emisiones.

²⁾ Clasificadas como no materiales de acuerdo con la norma ISO 14064.

La cuota absoluta de emisiones biogénicas de Alcance 1 es de 3,58t CO₍₂₎e. La cuota absoluta de emisiones biogénicas de Alcance 2 es de 196,09t CO₍₂₎e. En comparación con el Informe no financiero 2023/24, el cálculo del balance de gases de efecto invernadero se ha ampliado para incluir las categorías 1 y 11 de Alcance 3. Los datos de Alcance 1 y Alcance 2 se determinan ahora utilizando el método de recopilación descrito a continuación. Esto ha mejorado la calidad de los datos. Todos los demás alcances y categorías siguen determinándose utilizando los métodos empleados en el ejercicio anterior.

Métodos de cálculo y medición.

El perímetro de consolidación de las emisiones y sumideros de gases de efecto invernadero se corresponde con el perímetro de consolidación financiera. Las emisiones de gases de efecto invernadero del Grupo Kapsch TrafficCom se recopilan a nivel de filial o centro y se agregan para el Grupo. Los datos para determinar el Alcance 1 y 2 se recopilaron para los emplazamientos y entidades con las emisiones más elevadas, lo que supone el 79% de las emisiones de Alcance 1 y el 82% de las emisiones de Alcance 2. Los datos de emisiones que no pudieron determinarse directamente se extrapolaron basándose en el número de empleados. No se llevó a cabo ninguna validación adicional del ratio por parte de un organismo externo distinto del auditor.

Alcance 1.

Al preparar la evaluación de las emisiones de Alcance 1, se evaluaron todos los grupos de gases de efecto invernadero (CO₍₂₎, CH₄, N₍₂₎O, HFC, PFC, SF₆ y NF₃) y se cuantificaron en toneladas de CO₍₂₎e. Kapsch TrafficCom no causa ninguna emisión directa de gases de efecto invernadero en su producción, ya que en el proceso de producción sólo se necesita electricidad. Por lo tanto, las emisiones de Alcance 1 consisten únicamente en la flota de vehículos de la empresa, el combustible utilizado para la calefacción y las fugas de refrigerante. En cuanto a la flota de la empresa, sólo se incluyen los vehículos propiedad de la empresa y los vehículos alquilados con un contrato de duración mínima de un año.

El consumo de combustible se utiliza como dato de actividad para calcular las emisiones de estas fuentes. Si no se dispone de información sobre los datos de consumo reales, el consumo se calcula basándose en los costes del combustible.

Al igual que los datos de entrada para el Alcance 2, los datos de entrada para el Alcance 1 se recopilan utilizando la herramienta “easy!sustain”. Esta herramienta fue desarrollada por la consultora *denkstatt* e introducida en Kapsch TrafficCom en 2024. Para la validación se utiliza MS Excel. Los datos relevantes recogidos para cuantificar las emisiones de Alcance 1 son:

- Consumo de energía para calefacción (sólo calefacción con combustión estacionaria, por ejemplo, gas, petróleo, carbón)
- Gasóleo para vehículos de empresa
- Gasolina para vehículos de empresa
- Consumo de refrigerantes

Estos datos son introducidos en la herramienta local por el contacto de sostenibilidad designado en el centro o filial correspondiente. Las cantidades se obtienen de las facturas de combustible. Para facilitar la validación, las pruebas pertinentes también deben añadirse al punto de datos. Con la ayuda de estas pruebas y de los análisis anuales de desviación, los puntos de datos se validan y aprueban de forma centralizada en la herramienta.

Además, los factores de emisión de cada actividad y ubicación se introducen en la herramienta para permitir el cálculo de las emisiones en función de la actividad. Los factores de emisión para los combustibles se toman de los Factores de Conversión de GEI para Informes de Empresas (base de datos BEIS) publicados por el gobierno del Reino Unido. Dado que estos factores se basan en procesos físicos de combustión que no difieren entre regiones, se considera adecuado en términos de precisión utilizar los factores de emisión del Reino Unido. En este enfoque de cuantificación se utilizó la versión 2023 de la base de datos. Los factores de emisión utilizados ya incluyen las emisiones biogénicas. Los factores de emisión también incluyen otras emisiones como CH₄ y N₂O y, por tanto, permiten calcular las emisiones de CO₂.

Las posibles fugas de refrigerante se notifican en el marco del mantenimiento anual de los sistemas de aire acondicionado. Siempre que hay pruebas de una recarga, se tienen en cuenta estos datos. A continuación, se utilizan junto con los factores de emisión del refrigerante correspondiente de la base de datos BEIS para cuantificar las emisiones asociadas. Si no hay pruebas o facturas de un rellenado, se asume que no se ha realizado ningún rellenado; los rellenados normalmente sólo se realizan después de un defecto y no forman parte de los procedimientos regulares asociados al funcionamiento de un sistema de aire acondicionado.

Las emisiones biogénicas incluidas en el Alcance 1 se calculan teniendo en cuenta la proporción media de biocombustible en la gasolina y la proporción media de biodiésel en el gasóleo por país, ya que muchos países han promulgado normativas para imponer la mezcla de biocombustibles en los combustibles normales. Estas proporciones se obtuvieron de fuentes secundarias. A continuación, estas proporciones se multiplicaron por el consumo de gasolina/gasóleo en cada país para obtener la cantidad de combustible biogénico/gasóleo utilizado. A continuación, se aplicaron los factores de emisión de la base de datos BEIS (pestaña “Bioenergía”) para calcular las emisiones respectivas.

Alcance 2.

Para las emisiones de Alcance 2, se evalúan las emisiones procedentes de la calefacción urbana, la refrigeración y la electricidad. Sólo se tienen en cuenta las emisiones de la energía adquirida por Kapsch TrafficCom y utilizada en sus propias instalaciones arrendadas. Si no se dispone de información sobre los datos de consumo reales, el consumo se calcula sobre la base de los costes.

El consumo de electricidad para las soluciones en funcionamiento se incluye en el Alcance 3. Las emisiones indirectas derivadas de la generación, transmisión o distribución de la energía adquirida también se incluyen en el Alcance 3, Categoría 3. Kapsch TrafficCom no produce electricidad que se exporte o distribuya a otra entidad.

El consumo de energía se utiliza como dato de actividad para calcular este rango de emisiones. Estos datos se recogen de la misma manera que para el Alcance 1, utilizando la herramienta “easy!sustain”. Sólo se utiliza MS Excel para la validación de los datos. Los puntos de datos relevantes recogidos para cuantificar las emisiones de Alcance 2 son:

- Consumo de electricidad
- Consumo de energía para calefacción (sólo calefacción urbana)
- Consumo de electricidad de los vehículos de la empresa

Estos datos son introducidos en la herramienta localmente por el contacto de sostenibilidad designado en la sede o filial correspondiente. Para facilitar la validación, también debe añadirse la documentación justificativa pertinente. A partir de esta documentación y de una serie de análisis de desviación anuales, los puntos de datos se validan y aprueban de forma centralizada en la herramienta.

Además, los factores de emisión de cada actividad y ubicación se introducen en la herramienta para poder calcular las emisiones en función de la actividad. Los factores de emisión para el consumo de electricidad son específicos de cada lugar y se refieren al factor de emisión medio de la red nacional correspondiente. En el caso de EE.UU. y Canadá, se disponía de información aún más detallada, lo que permitió utilizar factores de emisión para la red media de los respectivos estados. Todos estos valores proceden de la base de datos IDEMAT en la última versión disponible a partir de 2024. Los factores de emisión para la calefacción urbana se tomaron de los Factores de Conversión de GEI para Informes de Empresas a partir de 2023, publicados por el gobierno del Reino Unido. Aunque se refieren a la calefacción urbana en el Reino Unido, este valor se considera suficientemente preciso, ya que todas las instalaciones de Kapsch TrafficCom que utilizan calefacción urbana están situadas en Europa, donde se supone que no hay diferencias significativas en los factores de emisión entre países. Además, el consumo total de energía de la calefacción urbana es insignificante en comparación con las demás fuentes de calefacción utilizadas, por lo que las pequeñas desviaciones son insignificantes. Los factores de emisión utilizados ya incluyen las emisiones biogénicas. Los factores de emisión también incluyen otras emisiones como CH₄ y N₂O y, por tanto, permiten calcular las emisiones de CO₂.

Para el factor de emisión de los vehículos eléctricos, se aplicó un factor medio de todos los factores de electricidad utilizados. Esto se considera adecuado, ya que en la empresa sólo se utiliza un número mínimo de vehículos eléctricos, por lo que sus emisiones totales son insignificantes en comparación con las emisiones de otros vehículos.

Las emisiones basadas en el mercado se calculan para todos los centros en los que se incluye información sobre estos factores de emisión en las pruebas pertinentes. Las emisiones restantes se evalúan en Europa utilizando el mix residual, y para el resto de emplazamientos utilizando el factor de emisión basado en la ubicación. Si se dispone de pruebas de calefacción urbana alimentada por fuentes de energía biogénica, esta energía se registra adicionalmente y se evalúa por separado.

El balance total de emisiones de gases de efecto invernadero se comunica para este ejercicio por primera vez de conformidad con el ESRS.

Kapsch TrafficCom no utiliza ningún (0%) instrumento contractual para la compraventa de energía que esté vinculado a atributos para la producción de energía o que no esté vinculado a atributos energéticos.

Alcance 3.

El porcentaje de emisiones de GEI de Alcance 3 calculado utilizando datos primarios asciende al 6,0%.

Determinación de la materialidad de las categorías de Alcance 3.

Para determinar las emisiones indirectas que son materiales para la huella de carbono corporativa de Kapsch TrafficCom, se realizó un análisis de materialidad para todas las categorías de Alcance 3 del Protocolo de Gases de Efecto Invernadero. Se evaluó la materialidad de siete aspectos de acuerdo con los criterios para el análisis de materialidad de Alcance 3 establecidos en el Anexo H de la norma ISO 14064:

- Magnitud
- Nivel de influencia
- Riesgo/oportunidad
- Externalización
- Compromiso de los empleados
- Calidad de los datos disponibles
- Costes de recopilación de datos

A efectos de evaluación, se asignó a cada categoría una puntuación entre uno y cinco, indicando las puntuaciones más altas una mayor materialidad. Los criterios se ponderaron de la siguiente manera:

- Magnitud: 30%
- Nivel de influencia: 15%
- Riesgo/oportunidad: 15%.
- Externalización: 5%
- Compromiso de los empleados: 5%
- Calidad de los datos disponibles: 15%
- Costes de recopilación de datos: 15%

Cada puntuación se multiplicó por la ponderación correspondiente y luego se calculó el total de cada categoría. Se fijó el valor 2 como umbral de materialidad. Esto garantiza que las categorías de emisiones materiales se incluyan en el informe, destacando las principales palancas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero causadas por Kapsch TrafficCom.

Posible reevaluación y documentación. La materialidad de las emisiones de Alcance 3 se reevalúa anualmente durante cada actualización de la huella de carbono corporativa, y cualquier revisión se documenta. Este proceso garantiza una evaluación exhaustiva y dinámica de la huella de carbono corporativa.

Las siguientes categorías de Alcance 3 fueron identificadas como no materiales y, por tanto, excluidas:

- Categoría 4, Transporte y distribución. El transporte como fuente de emisiones de gases de efecto invernadero ha sido insignificante en todos los cálculos de la huella de carbono del producto hasta la fecha.
- Categoría 5, Residuos generados en las operaciones: Los residuos representan una proporción muy pequeña de las emisiones totales.
- Categoría 8, Activos arrendados. El alquiler de activos arrendados se incluye en el Alcance 3, Categoría 2, y las emisiones derivadas del uso de la energía se incluyen en los Alcances 1 y 2. No hay otras emisiones que puedan incluirse en los cálculos de la huella de carbono del producto hasta la fecha. No hay otras emisiones que puedan asignarse a esta categoría.
- Categoría 9, Transporte aguas abajo. El transporte como fuente de emisiones de gases de efecto invernadero ha sido relativamente insignificante en todos los cálculos anteriores de la huella de carbono del producto.
- Categoría 10, Transformación de los productos vendidos. Los productos no se procesan posteriormente tras la venta al cliente, por lo que esta categoría no es aplicable.
- Categoría 12, Tratamiento de los productos vendidos al final de su vida útil. La eliminación de los productos al final de su vida útil la organiza principalmente el cliente. Además, la eliminación sólo contribuye mínimamente a las emisiones totales.
- Categoría 13, Activos arrendados. Kapsch TrafficCom no arrienda ninguna propiedad en sus actividades descendentes; por tanto, esta categoría no es aplicable.
- Categoría 14, Franquicias. Kapsch TrafficCom no tiene franquicias, por lo que esta categoría no es aplicable.
- Categoría 15, Inversiones. No hubo emisiones significativas procedentes de inversiones, por lo que esta categoría no es material.

Se incluyeron las siguientes categorías de Alcance 3:

- Categoría 1, Bienes y servicios adquiridos
- Categoría 2, Bienes de equipo
- Categoría 3, Combustible y actividades relacionadas con la energía (no incluidas en Alcance 1 o Alcance 2)
- Categoría 6, Viajes de negocios
- Categoría 7, Desplazamientos de los empleados
- Categoría 11, Uso de productos vendidos

Límites, cálculo y estimación de los informes de alcance 3.

Para todas las categorías materiales de Alcance 3, las emisiones del ámbito de consolidación se determinaron basándose en los datos disponibles.

Al evaluar **las emisiones de Alcance 3 en las categorías 1** (bienes y servicios adquiridos) **y 11** (uso de productos vendidos), sólo se tuvo en cuenta el consumo de materiales y electricidad de los productos que Kapsch TrafficCom

encargó y pagó directamente. Las emisiones totales de la Categoría 1 se extrapolan basándose en las compras de materiales de los proyectos de referencia de los clientes de la siguiente manera:

1. En general, los costes se consideran un factor relevante para estimar las emisiones causadas por los materiales adquiridos y el consumo de electricidad durante la fase de uso de Kapsch TrafficCom.
2. Los mayores costes se determinaron sobre la base del estado de ingresos globales.
 - a. Los costes de los proyectos de clientes representan la mayor parte (en comparación con los proyectos internos y los centros de costes).
 - b. Para el cálculo de las categorías 1 y 11, se tienen en cuenta los tipos de costes relevantes en el ámbito de los proyectos de clientes. Variación de existencias, coste de materiales y servicios adquiridos y otros gastos de explotación.
 - c. Los gastos de personal y las amortizaciones no son relevantes, ya que o bien no están relacionados con las categorías 1 u 11, o bien su importe es insignificante.
3. Los proyectos de clientes se clasifican por segmentos de mercado. Se ha analizado la materialidad de todos los segmentos de mercado. El umbral de materialidad se ha fijado en el 10% de los costes, ya que así se garantiza que los segmentos principales de peaje y gestión del tráfico estén cubiertos por proyectos de referencia. Por lo tanto, los subsegmentos “RF / Todos los peajes electrónicos”, “Componentes MLFF” y “Urbano” son materiales.
4. Método de extrapolación de los datos de emisiones basado en proyectos de referencia del ejercicio de referencia o productos de referencia para las emisiones de la categoría 1:
 - a. Para los principales subsegmentos “RF / Todos los peajes electrónicos” y “Urbano”, se seleccionaron los dos proyectos de referencia (aquellos con los costes más elevados para los que se dispone de datos de calidad suficiente) de las fases “Construcción” y “Explotación”.
 - b. En el segmento de los componentes materiales del MLFF, dos productos representan la gran mayoría de todos los componentes del MLFF. Por lo tanto, se seleccionaron estos dos productos como referencia para determinar las emisiones aproximadas asociadas a todos los componentes del MLFF. Las emisiones de las fases de material y uso de estos dos productos se extrapolan al 100% en función de su cuota en la producción total de todos los componentes del MLFF.
 - c. Para cada proyecto de referencia, las emisiones se evalúan en términos de consumo de materiales. Sobre la base de estas cifras, las emisiones totales de Alcance 3 de la Categoría 1 para el subsegmento correspondiente se extrapolan en función de su cuota de costes en comparación con los costes totales de este segmento. Se hizo una diferenciación dentro de los segmentos de la solución (peaje y tráfico) y de la fase del proyecto (construcción y explotación).
 - d. En un último paso, las emisiones relacionadas con el peaje y el tráfico de la Categoría 1 se extrapolan a todos los costes del ejercicio de referencia de acuerdo con su cuota de costes.
5. Método de extrapolación de los datos de emisiones basado en proyectos de referencia del ejercicio de referencia o productos de referencia para las emisiones de la Categoría 11:
 - a. Se seleccionaron tres proyectos de referencia de la fase “Funcionamiento”.
 - b. No se tuvieron en cuenta los componentes del FML porque los productos de referencia asociados no causan emisiones de la Categoría 11.
 - c. En todos los demás aspectos, la evaluación se llevó a cabo de la misma forma que para determinar las emisiones de la categoría 1.

Las emisiones de los materiales se calculan utilizando factores de emisión. Cuando estaban disponibles, se tomaron de la base de datos de emisiones IDEMAT. Como fuentes alternativas se utilizaron Carbonsaver y búsquedas en Internet. Las emisiones totales de la Categoría 11 se extrapolan a partir del consumo de electricidad de los productos vendidos en los proyectos de referencia de los clientes seleccionados mediante el método de selección de proyectos de referencia descrito anteriormente. Las emisiones derivadas del consumo de electricidad se calculan utilizando el factor de emisión medio mundial para la electricidad (fuente: IDEMAT – Electricidad General).

Las emisiones de **Alcance 3 en la Categoría 2** (bienes de capital) se estiman sobre la base de todas las adiciones de activos no corrientes, tal y como figuran en los Estados Financieros Consolidados. No se excluyen tipos específicos de activos no corrientes. Para esta categoría de emisiones se ha utilizado un modelo de cuantificación basado en el gasto. Los factores de emisión basados en el gasto se tomaron de dos estudios científicos. Los factores de emisión para terrenos/edificios y equipos técnicos/maquinaria se han tomado del estudio “Implementation of the Harmonized Model for Carbon Footprint Calculation on Example of the Energy Institute in Croatia” de Juric et al., mientras que los factores de emisión para otros equipos, equipos de fábrica y oficina, y otros arrendamientos se han tomado

del estudio “Scope 3 Greenhouse Gas Emissions Calculation: Guidance for the Pharmaceutical Industry” de PSCI. Dado que no se utiliza ninguna lógica de amortización para contabilizar las emisiones de los activos no corrientes, el total de las emisiones de una adición a los activos no corrientes se reconoce en el primer año. Los valores de las adiciones a activos no corrientes se tomaron de los estados financieros consolidados. Este enfoque se considera adecuado, ya que la mayoría de las adquisiciones son de escaso valor. En el ejercicio 2024/25, se registraron tres adiciones significativas con un valor superior a 1.000.000 EUR. Se trata de la capitalización de unidades a bordo en activos fijos no corrientes y la celebración de nuevos contratos de arrendamiento para una nueva planta de producción en Mississauga (Canadá) y las oficinas de Duluth, Irving, Kingston y Kirkland en Estados Unidos. Estos acuerdos deben capitalizarse de acuerdo con las NIIF y, por tanto, representan parte de los activos causantes de emisiones de la empresa.

Las emisiones de **Alcance 3 de la Categoría 3** (actividades relacionadas con el combustible y la energía) están estrechamente relacionadas con las emisiones de Alcance 1 y 2 registradas. Los datos básicos de esta categoría de emisiones son los mismos que los de los alcances 1 y 2.

A diferencia de los alcances 1 y 2, aquí se utilizan los factores de emisión para la producción y el transporte (emisiones previas) de estas fuentes de energía. Para el Alcance 1, se han tomado de la base de datos BEIS (tabla “WTT – combustibles”). Para el Alcance 2, en cambio, se utilizaron factores de emisión basados en la publicación “GHG Emission Factors for Electricity Consumption” de Bastos, Monforti-Ferrario y Melica para la Comisión Europea. Este conjunto de datos proporciona factores de emisión para el consumo de electricidad por país. Estos factores de emisión se especifican basándose, por un lado, en el enfoque por actividades y, por otro, en el enfoque del ciclo de vida, según el cual también se tienen en cuenta las emisiones previas de la actividad.

Para determinar el factor de emisión, se calculó la diferencia entre el factor de emisión calculado según el enfoque del ciclo de vida y el enfoque basado en la actividad para el año más reciente disponible. Dado que estos factores de emisión no estaban disponibles para todos los países en los mismos años y que los factores de emisión basados en la actividad no coincidían plenamente con los factores utilizados para el Alcance 1 y 2 de las bases de datos BEIS e IDEMAT, la parte porcentual de esta diferencia calculada (factor de emisión ascendente) se calcula en comparación con el factor de emisión basado en la actividad. A continuación, este porcentaje se aplica a los factores de emisión utilizados para los alcances 1 y 2 para obtener una estimación proporcional de las emisiones de alcance 3 asociadas.

Para las emisiones de **Alcance 3 de la Categoría 6** (viajes de negocios), se tienen en cuenta las emisiones de los viajes en avión y las estancias en hoteles – los viajes de negocios en coche de empresa se incluyen en el Alcance 1, y los viajes en tren sólo son posibles en contadas ocasiones debido a la distribución de los clientes por todo el mundo y, por tanto, se consideran insignificantes. Las emisiones de los viajes en avión se obtienen directamente de las agencias de viajes y son calculadas por ellas de acuerdo con la metodología DEFRA, que tiene en cuenta los kilómetros recorridos por los pasajeros, el tipo de vuelo (nacional, de corta distancia, de larga distancia) y la clase de pasajero utilizada.

Dado que las estancias en hoteles se reservan a través del departamento global de gestión de viajes de la empresa, los datos de actividad para esta subcategoría de emisiones se obtienen de una base de datos central mantenida por el departamento de gestión de viajes. Las estancias en hoteles se desglosaron por países y los factores de emisión correspondientes se tomaron de la base de datos BEIS.

Para las emisiones de **Alcance 3 de la Categoría 7** (desplazamientos de los empleados) se desarrolló un modelo de cuantificación, ya que no resulta práctico medir directamente las emisiones de los desplazamientos de todos los empleados.

Se adoptó un enfoque conservador con respecto al mayor factor de incertidumbre, el medio de transporte utilizado: sólo se identificaron oficinas en centros urbanos con buenas conexiones de transporte público como ubicaciones en las que la mayoría utilizaría el transporte público. Además, también se tuvo en cuenta una cuota del 20% de uso del coche para estas ubicaciones de oficinas. En todas las ubicaciones en las que existía incertidumbre sobre el uso del transporte público, se utilizó como base de cálculo el mayor potencial de emisión del uso del coche.

A partir de datos de personal anonimizados, se calculó la distancia entre el domicilio de cada empleado y la ubicación de su oficina. Se excluyó a los empleados con coche de empresa, ya que estas emisiones ya estaban incluidas en el Alcance 1.

En el caso de los empleados que se desplazan con regularidad, se seleccionó un modo de transporte típico en función de la disponibilidad de transporte público en los alrededores de la oficina. Para las oficinas en las que se supone que

el coche es el principal modo de transporte, se supone que el 100% de los kilómetros totales se recorren en coche, ya que se trata de un enfoque conservador. En las oficinas en las que el transporte público es el medio de transporte habitual, se ha supuesto que una pequeña proporción de empleados sigue utilizando el coche. Por lo tanto, se tuvo en cuenta el 20% del total de kilómetros recorridos como desplazamientos en coche.

Cada empleado tiene derecho a un 60% de trabajo en su domicilio. Como estimación conservadora, se partió de la base de que cada empleado pasa una media de tres días a la semana en la oficina. El número de semanas laborales considerado fue de 45, ya que los empleados tienen una media de cuatro semanas de vacaciones, una semana de baja por enfermedad y un total de dos semanas de días festivos. Además, la distancia recorrida se duplicó, ya que los empleados se desplazan diariamente a la oficina y viceversa.

El número resultante de kilómetros por empleado se multiplica por el factor de emisión respectivo del modo de transporte asignado. Para los factores de emisión se utilizaron los Factores de Conversión de GEI del Gobierno del Reino Unido para Informes de Empresas a partir de 2023. Los factores de emisión utilizados estaban disponibles en las categorías “Business Travel – Land” y “WTT – pass vehs & travel – land”. Para los desplazamientos al trabajo en coche se ha utilizado el factor de emisión de un coche medio. Para los desplazamientos en transporte público, se utilizó un factor de emisión medio para varios modos de transporte público. Para ello, se ha utilizado la media del factor correspondiente al “ferrocarril nacional” y del factor correspondiente al “autobús local medio”. Para tener en cuenta también las emisiones previas causadas por el funcionamiento de estos vehículos, las emisiones WTT (well-to-tank) se añadieron a las emisiones de combustión.

Dado que la ubicación de las oficinas no cambiará significativamente de un año a otro y que, por tanto, los desplazamientos medios y los modos de transporte preferidos seguirán siendo en gran medida los mismos, se considera adecuado repetir el cálculo basado en las personas cada tres años. En los años intermedios, el valor se extrapolará al número actual de empleados basándose en el valor medio por persona desplazada.

Para este modelo de cuantificación, la mayor parte del procesamiento de datos se realiza con MS Excel. Otros sistemas electrónicos de procesamiento y almacenamiento de datos utilizados son myWorkday y Google Maps. myWorkday es el sistema de gestión de recursos humanos de Kapsch TrafficCom, en el que se almacenan todos los datos de los empleados. El equipo de recursos humanos utiliza este software para extraer datos básicos sobre la ubicación de la oficina y el domicilio de los empleados y, a continuación, calcular las distancias recorridas. Las distancias se anonimizan antes de pasarlas al equipo de Sostenibilidad Medioambiental para garantizar el cumplimiento de las leyes de protección de datos. Los datos sólo se exportan desde myWorkday sin calcular la categoría de emisión.

Para calcular las distancias se utiliza el servicio de procesamiento de datos de Google Maps con ayuda de una macro de Excel. Dado que el código fuente de Google Maps no está disponible públicamente en detalle, no se conocen los flujos de datos detallados. No obstante, se trata de una herramienta reconocida con certificación ISO.

Intensidad de GEI.

Intensidad de GEI basada en los ingresos netos.

	2024/25
Ingresos (en millones de euros)	530,32
Emisiones totales de GEI (en función de la ubicación) por ingresos netos en tCO ₂ e/EUR	0,000225
Emisiones totales de GEI (basadas en el mercado) por ingresos netos en tCO ₂ e/EUR	0,000224

Los ingresos netos utilizados para determinar la intensidad de gases de efecto invernadero corresponden a los ingresos consolidados que figuran en los >> *Estados financieros consolidados, “Estado consolidado del resultado global”*. Ascende a 530,3 millones de euros.

2.3 Contaminación (ESRS E2).

Impactos materiales, riesgos y oportunidades	Posición en la cadena de valor	Descripción	Acciones
Contaminación del aire			
Impacto positivo / oportunidad: Transporte inteligente como las de Kapsch TrafficCom, tienen la potencial para reducir significativamente las emisiones atmosféricas relacionadas con el tráfico (por ejemplo, NOx, PM10, PM2,5). (a corto y largo plazo)	>>>	Inside-out: Dirección inteligente de la demanda de tráfico y la consiguiente mejora de la fluidez del tráfico pueden reducir significativamente la emisión de contaminantes atmosféricos. Los sistemas de peaje pueden mejorar la calidad de las carreteras, lo que reduce el consumo de combustible y contaminantes atmosféricos relacionados con la combustión. Peaje también puede incentivar el uso de vehículos más nuevos y con menos emisiones, vehículos con menos emisiones. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Inversión en la cartera, en particular gestión de la demanda y bajas emisiones / zonas de aire limpio ■ Comunicación sobre sostenibilidad
		Outside-in: Los productos respetuosos con el medio ambiente ofrecen perspectivas de negocio para Kapsch TrafficCom; una cartera sostenible puede influir positivamente en la reputación y las oportunidades de venta y las opciones de financiación.	

<<<	cadena de valor ascendente (upstream)
KTC	dentro de la empresa
>>>	cadena de valor descendente (downstream)

Gestión de impactos, riesgos y oportunidades.

Políticas relacionadas con la contaminación (E2-1).

La política de "Sustainability Vision" descrita en la sección de Cambio Climático pretende reducir las emisiones atmosféricas (por ejemplo, NO_x, PM10, PM2,5) a través de la cartera en relación con la contaminación ambiental. De este modo se aborda el impacto significativo en este ámbito: el potencial de reducción de las emisiones atmosféricas a través de las soluciones. Esto se consigue, por un lado, mejorando la calidad de las carreteras a través de los ingresos de peaje y, por otro, mejorando la fluidez del tráfico con soluciones de gestión del tráfico, en particular a través de la gestión de la demanda. Además, las soluciones de Kapsch TrafficCom pueden utilizarse para implantar zonas de bajas emisiones / aire limpio, fomentando así el uso de vehículos con menos emisiones. Por lo tanto, la política estipula que deben promoverse soluciones con un alto potencial de reducción de emisiones (como zonas medioambientales, gestión de la demanda, etc.). Esta parte de la política es especialmente relevante en la cadena de valor descendente.

Acciones y recursos relacionados con la contaminación (E2-2).

Dado que ambos segmentos de Kapsch TrafficCom, las soluciones de telepeaje y la gestión del tráfico, contribuyen a reducir las emisiones atmosféricas, el importante impacto positivo y la oportunidad simultánea se abordan a través de las actividades empresariales habituales. La empresa invierte continuamente en la optimización de sus soluciones para mejorar aún más la fluidez del tráfico y reducir así las emisiones atmosféricas. Dos soluciones destacan especialmente por su potencial para reducir las emisiones atmosféricas:

- La gestión de la demanda permite controlar y optimizar el flujo de tráfico influyendo de forma inteligente en la demanda de tráfico, reduciendo así la congestión y las emisiones.
- Las zonas de bajas emisiones/zonas de aire limpio pueden implantarse mediante la tarificación dinámica de los peajes. Se trata de definir zonas urbanas en las que no se permita la entrada a determinadas clases de emisiones de vehículos o en las que sólo se pueda entrar previo pago de una tasa.

Las acciones descritas se refieren en su totalidad a la cadena de valor descendente; su aplicación depende, por tanto, del diseño del sistema especificado por los clientes en las licitaciones. Las soluciones se ofrecen y perfeccionan de forma continua, por lo que no tienen un marco temporal definido.

Como las soluciones forman parte de la actividad principal, no hay costes adicionales significativos por estas medidas. Todas las medidas contribuyen a la prevención de la contaminación ambiental.

Métricas y objetivos.

Objetivos relacionados con la contaminación (E2-3).

Kapsch TrafficCom no ha definido ningún objetivo relacionado con la contaminación medioambiental. La Empresa considera que abordar el impacto positivo y las oportunidades relacionadas mediante el cumplimiento de su modelo de negocio con los segmentos de peaje y gestión del tráfico, que se ha demostrado que mejoran la calidad del aire, entre otras cosas, es una cobertura suficiente. La Empresa se esfuerza naturalmente por aumentar los ingresos a través de los productos y servicios que ofrece.

Las razones de compra de los clientes se basan en varios factores. Además de la mejora de la calidad del aire, entre ellos figuran la mejora de la fluidez del tráfico y, no menos importante, la fuente adicional de ingresos que sirve al bien común, por ejemplo para el mantenimiento de infraestructuras. Además, el diseño del sistema se especifica en las licitaciones de los clientes. Las optimizaciones del sistema con respecto a la mejora de la calidad del aire dependen de las condiciones locales, la aceptación pública y la comprensión de la estructura de precios, que sólo pueden aplicarse en estrecha colaboración con el cliente según sus prioridades y requisitos.

Debido a esta interacción, no es posible formular una medición única de la proporción de soluciones de transporte inteligente que se adquieren y aplican con el fin de mejorar la calidad del aire de una manera que sea medible y alcanzable para la Empresa por sí sola.

Contaminación del aire (E2-4).

Kapsch TrafficCom no genera emisiones directas en sus propias operaciones. Kapsch TrafficCom no causa ninguna contaminación del aire, el agua o el suelo a través de sus propias operaciones, ya que sólo se requiere electricidad en el proceso de producción. Esto significa que no se produce polvo fino por los procesos de combustión ni se generan aguas residuales por el uso de procesos basados en el agua. Además, no se producen vertidos incontrolados al medio ambiente, lo que evita la contaminación del suelo

2.4 Uso de recursos y economía circular (ESRS E5).

Impactos materiales, riesgos y oportunidades	Posición en la cadena de valor	Descripción	Acciones
Entrada de recursos, incluido el uso de recursos			
Riesgos: Alteración de la cadena de suministro por la introducción de nuevas normativas sobre consumo de recursos. (medio a largo plazo)	<<<	Outside-in: Nuevos aranceles, normativas de importación u otras leyes basadas en los recursos pueden provocar un aumento de los costes, retrasos en las entregas o fallos en las mismas.	<ul style="list-style-type: none"> Seguimiento de la evolución del marco jurídico Aplicación temprana de las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento Controles periódicos del cumplimiento del marco jurídico vigente Participación en asociaciones del sector y en la UE Evaluación de proveedores Auditorías de proveedores Gestión de inventarios
Riesgos: Alteración de la cadena de suministro por escasez de recursos. (corto a largo plazo)	<<<	Outside-in: La escasez mundial de recursos puede provocar un aumento de los costes de adquisición de componentes para la producción, fallos en las entregas o interrupciones operativas.	<ul style="list-style-type: none"> Diversificación de la cadena de suministro Renovación de la unidad de a bordo Servicio de reparación interno Reutilización de residuos plásticos en la producción Soluciones de infraestructura reducida Productos duraderos Cámara 2 en 1 (VDX2i) Pórtico ecológico
Oportunidad: Ayudar a los clientes a ahorrar recursos mediante soluciones respetuosas con el medio ambiente. (de corto a largo plazo)	>>>	Outside-in: La mejora de la fluidez del tráfico y la consiguiente reducción del consumo de combustible, así como las soluciones que ahorran recursos, permiten ahorrar costes a los clientes y usuarios de las carreteras. Esto se traduce en más licitaciones para soluciones de transporte respetuosas con el medio ambiente y, por tanto, en un aumento de las ventas y una mejora de la reputación de Kapsch TrafficCom.	<ul style="list-style-type: none"> Gestión de la demanda Gestión del tráfico Soluciones de peaje Soluciones de infraestructura reducida Pórtico verde Renovación de unidades a bordo Servicio de reparación interno Embalaje ecológico Productos duraderos Cámara 2 en 1 (VDX2i)
Salida de recursos relacionados con productos y servicios			
Impacto positivo / oportunidad: Ahorro de recursos mediante la introducción de los principios de la economía circular en la gestión de la cartera y los procesos de innovación. (corto a largo plazo)	<<< KTC >>>	Inside-out: Una mayor eficiencia de los recursos, por ejemplo, a través del reciclaje, fuentes de energía alternativas, mayor vida útil de los productos, etc., conserva recursos. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> Pórtico verde Renovación de la unidad a bordo Reutilización de residuos plásticos en la producción Servicio de reparación interno Embalaje respetuoso con el medio ambiente Diseño de productos sostenibles (Directriz de Cartera Sostenible) Productos duraderos Cámara 2 en 1 (VDX2i) Soluciones de infraestructura reducida
<<<	cadena de valor ascendente (upstream)		
KTC	dentro de la empresa		
>>>	cadena de valor descendente (downstream)		

Gestión de impactos, riesgos y oportunidades.

Políticas relacionadas con el uso de recursos y la economía circular (E5-1).

La política de “Visión de sostenibilidad” descrita en la sección 2.2 “Cambio climático” contempla la reducción de materias primas con una elevada huella de carbono en relación con el uso de recursos y la economía circular.

Kapsch TrafficCom tiene en cuenta los principios de la economía circular en el diseño de sus productos. De acuerdo con este concepto, esto puede lograrse en la medida de lo posible reutilizando la infraestructura existente, favoreciendo los diseños ligeros, como las soluciones de mástil en lugar de los puentes de peaje, utilizando materiales con una menor huella de carbono, como la madera en lugar del acero, y desarrollando productos con una larga vida útil. Además de una larga vida útil, la reparabilidad y un alto grado de reciclabilidad son requisitos obligatorios de los productos. Además, se sigue la jerarquía de residuos (reducir, reutilizar, reparar, reciclar) para los productos de hardware de producción propia, y se cumplen los requisitos legales de RoHS, REACH y WEEE para la reducción de sustancias peligrosas y residuos electrónicos.

La política aborda la reducción del uso de materias primas primarias como parte de la reducción global de materias primas mediante el uso de infraestructuras existentes o reducidas.

Acciones y recursos relacionados con el uso de recursos y la economía circular (E5-2).

Todos los impactos materiales, riesgos y oportunidades identificados pueden abordarse aprovechando la reducción o sustitución de materiales. En este contexto, Kapsch TrafficCom ha implementado las siguientes acciones:

Soluciones de reducción de infraestructura (en implementación).

Kapsch TrafficCom trabaja constantemente en innovaciones en las áreas de peaje y gestión del tráfico que reducen la necesidad de infraestructuras físicas. Por ejemplo, se están desarrollando soluciones con aplicaciones para teléfonos inteligentes y soluciones basadas en satélites. Dado que la infraestructura física representa una gran parte de la huella de carbono, estas innovaciones también tienen un importante efecto multiplicador en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero causadas por las soluciones.

Servicio de reacondicionamiento (medida continua).

Los componentes electrónicos de las unidades de a bordo suelen durar bastante más que su vida útil total habitual. En el caso del producto básico TRP-4010, por ejemplo, la batería suele ser el factor limitante tras más de siete años de funcionamiento. Por eso, la iniciativa de reacondicionamiento da una segunda vida a los productos. Cuando se reacondicionan las unidades de a bordo, se reutiliza la electrónica y se sustituyen las piezas de la carcasa y la batería. Los productos reacondicionados se someten a un control de calidad antes de ser devueltos al cliente.

Pórtico ecológico (medida en curso).

Debido a su consumo de recursos, los puentes de peaje representan una parte importante del impacto medioambiental de una solución de peaje. Las soluciones convencionales están hechas principalmente de acero o aluminio. Para reducir el impacto medioambiental de estos productos, Kapsch TrafficCom ha desarrollado una solución en la que estos materiales se sustituyen en gran medida por el material renovable madera.

Todas las acciones descritas están relacionadas con la cadena de valor descendente, por lo que su aplicación depende de los requisitos del cliente y de las configuraciones del sistema definidas en ella. Todas las acciones se están aplicando a escala mundial. Las soluciones se ofrecen y desarrollan de forma continua. Por lo tanto, no tienen un calendario definido. No se han producido costes significativos por estas acciones en el periodo de referencia. Las soluciones de infraestructura reducida forman parte de la actividad principal, por lo que no se ha incurrido en costes adicionales significativos para esta medida en aplicación.

Métricas y objetivos.

Objetivos relacionados con el uso de recursos y la economía circular (E5-3).

En relación con su política de “Visión de sostenibilidad” y las acciones existentes, Kapsch TrafficCom no ha establecido ningún objetivo relacionado con el uso de recursos y la economía circular. La eficacia de la política en términos de impactos materiales, riesgos y oportunidades se supervisa como parte de una evaluación continua del impacto medioambiental de la cartera de la empresa. En ella se recogen los riesgos y oportunidades climáticos a lo largo de la cadena de valor y, cuando ya se dispone de ellos, se clasifican en función de las nuevas actividades e iniciativas de desarrollo de productos. Éstas se evalúan cualitativamente en función de su grado de impacto y probabilidad y se supervisan en un “tablero Kanban”, en el que las actividades en curso se asignan a las respectivas personas de contacto principales de los departamentos (por ejemplo, Gestión de Productos, Innovación, Producción, Sostenibilidad Medioambiental).

Entradas de recursos (E5-4).

A continuación se describen los materiales y máquinas necesarios para la producción. Dado que algunas de ellas son máquinas especiales, también se proporcionan detalles del proceso de producción para facilitar su comprensión.

Los productos tangibles de Kapsch TrafficCom comprenden principalmente componentes y dispositivos electrónicos. Entre ellos se incluyen diversos dispositivos de telecomunicaciones, cámaras y cables. Los siguientes productos semiacabados, que se adquieren como insumos materiales en la cadena de valor ascendente, se utilizan principalmente en la fabricación de estos productos:

- Circuitos impresos
- Componentes montados en superficie (por ejemplo, circuitos integrados (CI), diodos, condensadores, resistencias, transistores)
- Baterías
- Baterías recargables
- Cables
- Piezas de la carcasa (por ejemplo, de aluminio o plástico)
- Módulos diversos (por ejemplo, módulos transmisores, módulos de cámara, módulos GSM)
- Soportes metálicos (por ejemplo, de acero)
- Materiales de embalaje (embalaje exterior principalmente de papel, embalaje interior parcialmente de plástico (por ejemplo, poliestireno))

Los metales de tierras raras como materias primas y el agua no son insumos de recursos significativos. Los metales de tierras raras se encuentran en parte en los productos semiacabados mencionados anteriormente. Sin embargo, entre ellos no se incluyen los productos que suelen utilizar una elevada proporción de metales de tierras raras. Por ejemplo, las placas de circuitos, uno de los productos semiacabados más importantes para la producción de Kapsch TrafficCom, requieren sólo cantidades insignificantes de metales de tierras raras. El agua no es necesaria en el proceso de producción.

Kapsch TrafficCom tiene dos centros de producción, uno en Viena (Austria) y otro en Mississauga (Canadá). Los edificios están alquilados y constan de una o varias naves y oficinas. Estos edificios están amueblados principalmente con mobiliario de oficina estándar, como escritorios. La empresa sólo dispone de un camión y una camioneta para las actividades de transporte. Por lo tanto, la mayor parte del transporte se subcontrata a transitarios externos.

Maquinaria.

Se utilizan varias máquinas para producir los dispositivos y componentes, en particular maquinaria pesada para el montaje automático de placas de circuitos. Estas máquinas ensamblan las placas de circuitos con los componentes electrónicos necesarios montados en superficie y otros componentes y producen placas de circuitos totalmente ensambladas en varios pasos. Estas máquinas se utilizan, por ejemplo, para el montaje automático de las placas de circuitos de la unidad de a bordo TRP-4010 -un producto fabricado en serie-, pero también para la fabricación de placas de circuitos de productos más grandes, como equipos de carretera. Tres de estas máquinas se utilizan en Viena y dos en Mississauga.

Para determinados productos, el montaje de las placas de circuitos debe realizarse de forma semiautomática. Este es el caso, en particular, de los productos de mayor tamaño, cuando las placas de circuitos no pueden procesarse en la máquina automática descrita anteriormente. Para ello se utilizan sistemas de soldadura por ola (máquinas pesadas) que permiten a los empleados realizar el proceso de soldadura paso a paso mediante controles manuales. Se utilizan dos de estos sistemas de soldadura semiautomáticos.

Además, la planta de producción cuenta con tres líneas de producción totalmente automatizadas para fabricar el TRP-4010. Estas máquinas producen las unidades de a bordo acabadas a partir de los componentes individuales: placa de circuitos, batería y carcasa. Durante este proceso, la batería se suelda a la placa de circuitos mediante un sistema de soldadura láser, se ensambla con la carcasa y se marca con láser con el número de serie. Por último, la cadena de producción coloca los productos en el embalaje adecuado. En otros tipos de unidades de a bordo, la batería se fija de forma semiautomática mediante un sistema de soldadura selectiva. Uno de ellos se utiliza en Viena y dos en Mississauga. Para estas unidades de a bordo, el producto se ensambla en una línea de producción manual después del proceso semiautomático de soldadura de la batería. A continuación, los productos acabados se someten a pruebas de rendimiento en instalaciones de ensayo (maquinaria pesada). Se utilizan más de diez de ellas. Para aplicar el número de serie al producto se utilizan etiquetadoras automáticas (máquinas medianas). En Mississauga, algunas unidades embarcadas también se embalan en envases para la venta al por menor a petición del cliente. Para ello, la empresa dispone de tres máquinas de envasado (máquinas medianas).

La instalación de los productos de carretera se realiza manualmente. Para ello se utilizan principalmente llaves dinámicas y otras herramientas estándar (maquinaria ligera). Para garantizar la calidad y el rendimiento de cada producto, también se llevan a cabo pruebas de funcionamiento y del sistema especializadas. Para ello se utilizan instrumentos de ensayo especiales (maquinaria mediana). Para todos los productos de carretera, la mayoría de los cables asociados se fabrican internamente. Para ello se utilizan máquinas de montaje de cables (maquinaria ligera).

Otras entradas de recursos.

Los equipos informáticos de producción consisten principalmente en ordenadores de sobremesa para configurar y supervisar las máquinas. Además, en el almacén se utilizan varias carretillas elevadoras, transpaletas manuales y envolventes de palés. Para que la organización del almacén sea lo más eficaz posible, se utilizan elevadores Lean y un contador de componentes. Estas máquinas son máquinas de logística comercial estándar en su categoría y, por tanto, están fabricadas en acero, diversos plásticos (especialmente para los neumáticos) y diversos componentes electrónicos.

El peso total de las entradas de material para la fabricación de los productos y soluciones de Kapsch TrafficCom en el ejercicio 2024/25 fue de 5.194 toneladas. El 90,8% de estas entradas de material son materiales técnicos y el 9,2% son materiales biológicos. Los materiales biológicos proceden exclusivamente de materiales de embalaje.

El peso absoluto de los componentes secundarios reutilizados o reciclados, de los productos intermedios secundarios y de los materiales secundarios utilizados en la fabricación de los productos y servicios de la Sociedad no pudo determinarse para el ejercicio 2024/25, ya que los proveedores no recogieron estos datos.

El reacondicionamiento del TRP-4010 es un servicio que se presta a través del proceso de fabricación. Los clientes sólo pueden obtener el servicio de reacondicionamiento para sus propias unidades de a bordo usadas. Esto significa que las unidades de a bordo usadas siguen siendo propiedad del cliente. Kapsch TrafficCom no las adquiere como entradas de material y no se tratan como entradas de material para la fabricación de productos.

El peso de las entradas de recursos de la empresa se calculó evaluando todas las compras realizadas por las plantas de producción de Viena y Mississauga, así como todas las compras para proyectos de clientes. Basándose en el proceso general de compra en la planta de producción de Viena, el peso se introduce en la herramienta ERP de forma estándar. A los artículos a los que no se pudo asignar un peso, se les asignó un peso basado en el peso unitario medio del grupo de productos correspondiente. Para garantizar que los valores atípicos no influyan significativamente en los valores medios utilizados, se examinaron los grupos de productos con una varianza superior a 1 para el atributo de peso neto. Si el grupo de productos contenía un valor atípico más de diez veces superior al resto de los valores, éstos se excluyeron del cálculo de los valores medios. Por supuesto, estos artículos se siguieron teniendo en cuenta a la hora de calcular el peso total. Dado que los pesos de las compras en Mississauga no se introducen de forma estándar y sólo están disponibles en casos aislados, se siguió aquí el mismo procedimiento con respecto a los pesos que faltaban. Dado que el tipo y la estructura de los productos fabricados en Viena y Mississauga son similares y se utilizan los mismos grupos de productos, este enfoque se considera adecuado. Las

entradas de recursos para los proyectos de los clientes se determinaron del mismo modo que para las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con los proyectos (Alcance 3, Categoría 1). Por lo tanto, los pesos de los materiales adquiridos para los proyectos de referencia seleccionados se extrapolaron en función de los costes.

Estas cifras clave se revisan anualmente para comprobar la eficacia de las futuras medidas de economía circular de la empresa. Debería observarse una mejora en cuanto las medidas surtan efecto. No se ha llevado a cabo ninguna validación adicional del ratio por parte de un organismo externo distinto del auditor. Dado que el sistema ERP, que es el punto central de información para todas las compras realizadas por ambos centros de producción, sirve como fuente de todas las entradas de recursos en este cálculo, se evita la doble contabilización.

Salidas de recursos (E5-5).

Productos y materiales.

La cartera de Kapsch TrafficCom se divide en familias de productos asignados a las áreas de peaje y gestión del tráfico. En el >> *Informe de gestión, capítulo 1.1.2 “Definición del mercado y productos”* se describen brevemente las familias de productos de software y hardware. Todas las familias de productos -incluidos los intangibles, que representan una gran parte de las actividades comerciales de Kapsch TrafficCom- se desarrollan y producen de acuerdo con los principios de la economía circular, en particular con respecto a la eficiencia de los recursos.

Durabilidad, reutilización y reciclabilidad.

Kapsch TrafficCom tiene en cuenta los principios de la economía circular en el diseño de sus productos, tal como se establece en su Visión de Sostenibilidad. Los productos son duraderos y reutilizables, con un desgaste, rotura y corrosión reducidos. También se reutiliza la infraestructura existente para minimizar la necesidad de nuevos materiales.

Los productos son fáciles de reparar y desmontar gracias al uso de componentes estandarizados y tecnologías de conexión reversibles, como los tornillos. Las piezas que hay que limpiar o sustituir son fácilmente accesibles, y para desmontarlas se utilizan herramientas universales.

Se prefieren los materiales con menores emisiones de CO₂, como la madera en lugar del acero, siempre que también se cumplan los requisitos del cliente. Los conceptos técnicos permiten una economía circular al integrar múltiples funciones en un único dispositivo y utilizar materiales reciclables. Los productos cumplen los requisitos legales, como RoHS, REACH y WEEE. La Directiva RoHS (Restricción de Sustancias Peligrosas) restringe el uso de determinadas sustancias peligrosas en aparatos eléctricos y electrónicos para proteger el medio ambiente y la salud humana. El Reglamento REACH (registro, evaluación, autorización y restricción de sustancias y preparados químicos) garantiza un alto nivel de protección de la salud humana y el medio ambiente mediante el registro, la evaluación, la autorización y la restricción de sustancias químicas. La Directiva RAEE (Directiva sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos) fomenta la reutilización, el reciclado y otras formas de valorización de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos con el fin de reducir la cantidad de residuos que hay que eliminar.

El consumo de energía durante la fase de uso se minimiza mediante un diseño inteligente del producto siempre que sea posible. Kapsch TrafficCom sigue la jerarquía de residuos: reducir, reutilizar, reparar, reciclar. Los productos deben diseñarse de forma que puedan desmontarse fácilmente en sus materiales individuales y reciclarse. Además, el diseño modular de los productos facilita su reparabilidad.

Con estas acciones, Kapsch TrafficCom diseña sus productos de forma sostenible a lo largo de toda la cadena de valor, contribuyendo así a una economía circular. Estos principios se incorporan a todos los procesos de desarrollo de productos a través de un “depósito de requisitos” central que contiene requisitos de sostenibilidad detallados para los productos. El gestor de producto evalúa la viabilidad de cada requisito para el producto respectivo y lo implementa durante el proceso de desarrollo siempre que sea posible.

En cuanto a los materiales de envasado, Kapsch TrafficCom empezó a sustituir los envases de plástico convencionales (poliestireno (PS), poliestireno extruido (EPS), polietileno (PE)) por envases de fibra moldeada y envases de papel de un solo uso en el año de referencia. Estos no sólo tienen una menor huella de carbono, sino que también son más fáciles de reciclar.

Reparabilidad.

Todos los productos de Kapsch TrafficCom son generalmente reparables. Cumplen las directrices de la “Cartera Verde”, que incluye métodos probados de fuentes internas y externas para diseñar productos con alta capacidad de reparación. El cliente los devuelve al centro de producción correspondiente. En la fábrica se analiza la causa del fallo y se sustituyen las piezas defectuosas.

Significado de la clasificación de reparabilidad:

- Alta – reutilización mediante reacondicionamiento.

Todas las unidades de a bordo cumplen casi todos los requisitos de reparabilidad de la directriz “Cartera Verde”. Todas las unidades de a bordo disponen de un servicio de reacondicionamiento. Como parte del reacondicionamiento, además de la pieza defectuosa también debe sustituirse la carcasa. Tras una prueba de funcionamiento en el centro de producción, la electrónica de las unidades de a bordo se equipa con una batería y una carcasa nuevas.

- Muy alta: máxima reparabilidad.

Todos los productos tienen un diseño modular y cumplen los requisitos de reparabilidad de la línea guía “Cartera Verde”. Un módulo de hardware defectuoso de un producto (a excepción de las unidades integradas) puede repararse o sustituirse en el lugar de producción. Los errores de software pueden corregirse mediante una actualización de software.

Grupo de productos		Durabilidad prevista ¹⁾	Índice de reparabilidad
Productos de peaje.			
Unidad a bordo de 915 MHz	unidades a bordo	10 años	Alta
	Componentes de alta infraestructura	15-20 años	Muy alta
Unidad a bordo CEN DSRC de 5,8 GHz		5-10 años	Alta
GNSS y CEN DSRC de 5,8 GHz Unidad de a bordo		5-10 años	Alta
Radiofrecuencia en carretera (RF)		13-15 años	Muy alta
Vídeo en carretera (incluido peaje DLVP)		10 años	Muy alta
Control de vehículos		10-15 años	Muy alta
Peaje inteligente		8-10 años	Muy alta
Productos de gestión del tráfico.			
Controlador EcoTrafiX™		15-20 años	Muy alta
5,9 GHz vehículo conectado (C-ITS) Unidad de a bordo, C-ITS en carretera	unidades a bordo	5-10 años	Alta
	infraestructura en carretera	10-15 años	Muy alta

¹⁾ La durabilidad esperada corresponde a la durabilidad media en la industria para productos comparables.

El contenido reciclable de los productos es del 74,2%, y el contenido reciclable del embalaje del producto es del 90,1%.

Métodos de cálculo.

Los cálculos han tenido en cuenta las tasas de reciclado de los tres últimos años de la empresa de eliminación de residuos de la planta de producción de TRP-4010 en Viena y fuentes públicas, y se han aplicado de acuerdo con las cantidades de producto en circulación. Más del 99,9% de los productos fabricados en la planta de Viena son TRP-4010. Por tanto, la evaluación del TRP-4010 es representativa de toda la producción de Viena. El producto principal del centro de producción de Mississauga es comparable a TRP-4010 en términos de diseño del producto y embalaje. Por tanto, los índices de reciclabilidad también son comparables.

Sin embargo, debe tenerse en cuenta que la reciclabilidad real varía enormemente en función del país o de la empresa de reciclado. Esto da lugar a variaciones geográficas significativas en la reciclabilidad, aunque el material siga siendo el mismo.

Más arriba se ofrecen detalles sobre la posibilidad de reparación. La vida útil de los productos Kapsch TrafficCom fue evaluada por los respectivos jefes de producto basándose en la experiencia. También se evaluó la vida útil de productos comparables en el mercado. No se llevó a cabo ninguna validación adicional de las cifras clave sobre reciclabilidad, reparabilidad y vida útil por parte de un organismo externo distinto del auditor.

3 Información social.

3.1 Plantilla propia (ESRS S1).

Impactos materiales, riesgos y oportunidades	Posición en la cadena de valor	Descripción	Acciones
Condiciones de trabajo > Empleo seguro			
Impacto positivo: Empleo seguro gracias a la estabilidad de la empresa desde hace muchos años. (corto a largo plazo)	KTC	Inside-out: Kapsch TrafficCom es una empresa familiar consolidada con alcance mundial que participa en proyectos internacionales. El flujo estable y continuo de proyectos garantiza un empleo seguro. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> Beneficios continuos del proyecto Contratación de empleados a largo plazo
Impacto negativo: Contratos de trabajo temporales debido a la actividad relacionada con el proyecto. (corto a largo plazo)	KTC	Inside-out: Aunque el objetivo general de Kapsch TrafficCom es ofrecer empleo permanente, la naturaleza basada en proyectos de su modelo de negocio significa que los empleados sólo pueden ser contratados por la duración del proyecto. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> Recontratación de empleados para nuevos proyectos Apoyo a la inserción laboral
Oportunidad: Mejora de la cualificación de los empleados mediante la formación en nuevas tecnologías emergentes. (medio a largo plazo)	KTC >>>	Outside-in: Crecimiento a largo plazo y aumento de la productividad, la innovación y la competitividad.	<ul style="list-style-type: none"> Identificación continua de las necesidades de formación Cooperación con instituciones educativas y socios
Condiciones de trabajo > Tiempo de trabajo			
Impacto negativo: Sobrecarga de trabajo en los hitos del proyecto. (a corto y largo plazo)	KTC	Inside-out: La elevada carga de trabajo y la presión para cumplir los hitos específicos del proyecto pueden provocar la sobrecarga de los empleados debido a las largas jornadas laborales. (potencial)	<ul style="list-style-type: none"> Planificación de recursos específica Personal adicional
Condiciones de trabajo > Diálogo social			
Impacto positivo / oportunidad: Decisiones participativas a través del diálogo social entre el empresario y los trabajadores. (corto a largo plazo)	KTC	Inside-out: Mayor satisfacción mediante la adaptación de las condiciones de trabajo a las necesidades de los empleados. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> Iniciativas para el diálogo social Estrategia de personal
		Outside-in: Impacto positivo en la productividad y la cultura corporativa, mayor atracción y retención de personas con talento, menores costes de contratación.	
Condiciones de trabajo > Conciliación de la vida laboral y familiar			
Impacto positivo: Conciliación de la vida laboral y familiar. (a corto y largo plazo)	KTC	Inside-out: Alta satisfacción de los empleados gracias a las iniciativas de conciliación. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> Modelos de trabajo flexibles Oficina en casa Ofertas de vacaciones
Igualdad de trato y oportunidades para todos > Igualdad de género e igualdad de retribución por un trabajo de igual valor			
Impacto negativo: Los empleados pueden recibir una remuneración injusta. (a corto y largo plazo)	KTC	Inside-out: El pago injusto puede repercutir en la situación financiera y la salud mental de los empleados. (potencial)	<ul style="list-style-type: none"> Modelo de bandas salariales

Igualdad de trato y oportunidades para todos > Formación y desarrollo de competencias

Impacto positivo: Desarrollo y refuerzo de las competencias de los empleados. (a corto y largo plazo)	KTC	Inside-out: Las oportunidades de formación individual permiten a los trabajadores desarrollar sus competencias, colmar las lagunas en sus cualificaciones o conocimientos que podrían ponerles en desventaja (por ejemplo, barreras lingüísticas) y alcanzar así un estatus más alto en el mercado. (potencial)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Identificación continua de las necesidades de formación ■ Cooperación con instituciones educativas y socios
--	------------	--	--

Igualdad de trato y oportunidades para todos > Empleo e inclusión de personas con discapacidad

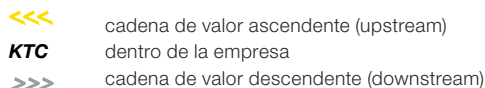
Impacto positivo: Igualdad de oportunidades y diversidad. (a corto y largo plazo)	KTC	Inside-out: Los empleados experimentan la diversidad dentro de la empresa y la igualdad de oportunidades a través de la inclusión de personas con discapacidad. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Estrategia de Personas ■ Equipo responsable de la anotación
--	------------	--	--

Igualdad de trato y de oportunidades para todos > Diversidad

Impacto positivo / oportunidad: Diversidad a través de iniciativas de diversidad y empleo de empleados con diferentes culturas, orientaciones y orígenes. (a corto y largo plazo)	KTC	Inside-out: Los empleados experimentan la igualdad de oportunidades, la diversidad y la inclusión, que contribuyen a la cultura corporativa. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Estrategia de Personas
		Outside-in: Mayor atracción y retención de talentos diversos, impacto positivo en la cultura corporativa y la innovación.	

Otros derechos laborales > Privacidad

Impacto negativo: Los empleados sufren violaciones de su intimidad debido a la vulneración de la protección de datos. (de corto a largo plazo)	KTC	Inside-out: Violación de la intimidad debido al tratamiento incorrecto de datos personales o a medidas de seguridad inadecuadas fuera de Europa. (potencial)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Directrices estrictas de protección de datos ■ Seguimiento y formación continuos
---	------------	--	---



Estrategia.

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

Como parte del informe ESRS, se analiza el impacto del modelo de negocio y las estrategias de Kapsch TrafficCom en el medio ambiente, la sociedad y los empleados, así como las interacciones entre ellos. Los impactos reales y potenciales están estrechamente relacionados con la estrategia y el modelo de negocio de la empresa. Los impactos negativos se derivan, en particular, de la actividad orientada a proyectos, por ejemplo, a través de la sobrecarga de trabajo de los empleados. En cambio, los efectos positivos se derivan de la estrategia de personal, que también ayuda a contrarrestar estos retos y permite realizar ajustes. La estrategia se desarrolló como parte de un proceso de co-creación, de modo que las necesidades de los empleados se tuvieron en cuenta activamente y se incorporaron al diseño.

Kapsch TrafficCom no ha identificado ningún riesgo material en relación con su propia plantilla, sino únicamente oportunidades relacionadas con los subtemas estratégicos de diversidad, diálogo social y desarrollo de competencias.

Todos los empleados de Kapsch TrafficCom se incluyeron en el análisis de materialidad y en las divulgaciones de conformidad con la NIIF 2. En la fecha del balance de 31 de marzo de 2025, el Grupo Kapsch TrafficCom empleaba

a 3.041 personas, entre asalariados, obreros, aprendices y becarios. El campo de actividad de los empleados es predominantemente comercial, mientras que los obreros realizan tareas manuales y relacionadas con la maquinaria. Los aprendices son titulados universitarios que pasan por cuatro departamentos en el marco de programas de formación estructurados, en los que se familiarizan con diversos ámbitos de actividad.

Los aprendices completan un programa de formación dual consistente en prácticas en diversos departamentos de la Empresa e instrucción teórica en una escuela de formación profesional. Los trabajadores temporales son contratados por un proveedor de servicios de personal y son asignados a la producción durante un periodo de tiempo limitado.

Las actividades comerciales de Kapsch TrafficCom se caracterizan en gran medida por el negocio global de proyectos. Esto se asocia con posibles efectos negativos, como los contratos de trabajo temporales o la alta intensidad de trabajo en los hitos del proyecto. Debido a los equipos internacionales y a las diferentes legislaciones y sistemas sociales (seguros, cálculo de salarios, etc.), los empleados pueden sentirse injustamente remunerados en comparación con otros. Otro factor sistémico es el negocio de la empresa, basado en las tecnologías de la información, que puede dar lugar a violaciones de la privacidad a través de filtraciones de datos. Kapsch TrafficCom es consciente de estos efectos y está tomando las medidas adecuadas para contrarrestarlos.

Del mismo modo, las actividades empresariales están vinculadas a conceptos e iniciativas existentes que tienen un impacto material positivo en la plantilla. En particular, la Estrategia de Personas, que se ha desarrollado e implantado en los últimos años, apoya y refuerza este aspecto. Los impactos positivos, como la seguridad en el empleo gracias a la estabilidad de la empresa desde hace muchos años, la toma de decisiones participativa a través del diálogo social entre el empresario y los empleados, el equilibrio entre la vida laboral y personal (horarios flexibles, oficina en casa, opciones de vacaciones), el desarrollo de competencias y el refuerzo de los empleados a través de oportunidades de formación individual, la diversidad dentro de la empresa y la igualdad de oportunidades a través de la inclusión de personas con discapacidad, afectan a todos los empleados de la empresa (asalariados, obreros, aprendices y becarios). Los trabajadores temporales y los empleados externos no están cubiertos por las medidas de la Estrategia de Personas.

La atención prestada a cuestiones como las cualificaciones, el diálogo social y la diversidad de la mano de obra también ofrece oportunidades materiales para Kapsch TrafficCom. El desarrollo de competencias específicas y el fortalecimiento de las nuevas tecnologías emergentes brindan la oportunidad de mejorar las cualificaciones de los empleados en este ámbito. Los puestos críticos se identifican como tales dentro de la empresa y se almacenan en myWorkday como base de datos de personal con el fin de proteger las habilidades que son particularmente relevantes para el éxito de la empresa. Las decisiones participativas entre empresarios y empleados pueden conducir a una mayor satisfacción de los empleados y, en última instancia, la diversidad de la plantilla puede influir en la cultura corporativa y en el atractivo para el talento. No se han identificado riesgos significativos relacionados con la propia plantilla de la Empresa.

Kapsch TrafficCom no opera en zonas o regiones geográficas donde exista un riesgo significativo de trabajo forzoso u obligatorio. Por lo tanto, este riesgo es inexistente o extremadamente bajo dentro de su propia plantilla y en sus diversas áreas de operación, y se garantiza el cumplimiento de las prácticas y normativas laborales éticas. Lo mismo se aplica al trabajo infantil.

Debido al negocio global de proyectos de Kapsch TrafficCom, todos los empleados que trabajan directamente en equipos de proyectos están particularmente expuestos al riesgo de sobrecarga temporal, especialmente en los hitos del proyecto o en las fechas de finalización y entrega. En los dos centros de producción de Austria y Canadá se aplican estrictas normas de seguridad laboral, por lo que no se han detectado riesgos materiales para los trabajadores. El riesgo de lesiones en la producción es bajo, ya que el trabajo consiste en la fabricación y montaje de placas de circuitos. Los riesgos derivados del manejo inadecuado de la maquinaria, los tropiezos y el levantamiento de cargas son mínimos. Los empleados reciben formación continua y, cuando se define, se les proporciona el equipo de protección adecuado (EPI).

Las oportunidades materiales para Kapsch TrafficCom se refieren no sólo a grupos individuales, sino a todos los empleados de la empresa.

Gestión de impactos, riesgos y oportunidades.

Políticas relacionadas con la plantilla propia (S1-1).

Estrategia de personal.

La estrategia global de recursos humanos de Kapsch TrafficCom, que se aplica exclusivamente a sus propios empleados, se basa en cuatro pilares:

- Movilidad profesional
- Trabajo flexible
- Recompensas atractivas
- Experiencia de aprendizaje

De esta manera, Kapsch TrafficCom promueve una cultura corporativa dinámica y orientada al crecimiento (ver también >> *sección 4.1 “Conducta empresarial (ESRS G1)”* bajo “Políticas de conducta empresarial y cultura corporativa”). La dirección global de Recursos Humanos es responsable del contenido, que es aprobado por el Consejo Ejecutivo. Los modelos de trabajo flexibles, los modelos de horario laboral y las herramientas de colaboración contribuyen a crear un entorno de trabajo equilibrado y productivo, y los salarios orientados al mercado son parte integrante de la filosofía general de retribución.

Los jefes directos y los responsables locales de RR.HH. son responsables de la aplicación de los modelos de trabajo y tiempo de trabajo de acuerdo con las políticas aplicables. En Austria existe también un comité de empresa que se encarga conjuntamente de elaborar los acuerdos de empresa. Todos los empleados reciben herramientas de colaboración al incorporarse a la empresa, lo que permite una colaboración global.

Kapsch TrafficCom también ofrece a sus empleados en todo el mundo oportunidades de aprendizaje digital para promover su crecimiento y desarrollo personal. El estilo de gestión está orientado a satisfacer las necesidades de los miembros del equipo y permitirles alcanzar su máximo potencial, desarrollar una visión clara, mantener la integridad y contribuir a un futuro sostenible. Los empleados deben sentir que pertenecen a la empresa y que están implicados en ella. Kapsch TrafficCom quiere inspirar a sus empleados para que tomen la iniciativa y trabajen juntos de forma eficaz hacia objetivos comunes.

Los objetivos a largo plazo de los miembros del Consejo de Dirección (Vicepresidentes Ejecutivos y Equipo de Liderazgo Global) incluyen parámetros (eNPS e índice de compromiso) de la encuesta global de empleados, derivados de la Estrategia de Personas. Esto también proporciona un incentivo financiero para su aplicación. La encuesta a los empleados se describe con más detalle en las páginas siguientes.

La Estrategia de Personas aborda oportunidades e impactos materiales. Las oportunidades globales de aprendizaje digital ayudan a mejorar las habilidades de los empleados y a reforzar el desarrollo de competencias. La “Filosofía de Recompensa Total” ayuda a reducir el impacto de las retribuciones potencialmente injustas. Los modelos de trabajo y horario flexibles también contribuyen a un equilibrio saludable entre la vida laboral y personal.

Formación de aprendices.

Kapsch TrafficCom ofrece formación profesional dentro de la empresa en Austria. Actualmente, 13 aprendices están recibiendo formación en TI, mecatrónica y gestión empresarial industrial. Esta formación apoya la planificación interna de la sucesión y se adapta a los requisitos de Kapsch TrafficCom. En noviembre de 2022, Kapsch recibió el sello de calidad “TOP Training Company” de la ciudad de Viena y la Cámara de Comercio de Viena por su alto nivel de formación, válido durante cuatro años. La responsabilidad de los aprendices recae en los directores de los respectivos departamentos, así como en los responsables locales de Recursos Humanos. Los informes semestrales de los aprendices se comprueban para supervisar su rendimiento. A partir del segundo año de aprendizaje, el rendimiento sobresaliente también se recompensa económicamente.

Programa de Aprendices Graduados.

Durante más de 30 años, el programa global de prácticas ha ofrecido a los licenciados con un máster en empresariales o ingeniería una visión completa del Grupo Kapsch TrafficCom. Durante un período de dos años, los graduados en prácticas pasan seis meses en diferentes departamentos de la empresa, incluidas dos prácticas internacionales. Los departamentos son elegidos y organizados por los propios becarios y siempre tienen un enfoque técnico. Esto les permite trabajar en distintas áreas y con distintos directivos. En la fecha del balance, siete becarios trabajaban

en Kapsch TrafficCom. El Director del Programa de Becarios Graduados es responsable de la ejecución del programa y de proporcionar apoyo y seguimiento a los becarios. Durante las cuatro prácticas, el responsable es el respectivo jefe directo del departamento.

Salud y seguridad.

Kapsch TrafficCom garantiza un entorno de trabajo seguro y saludable en todo el mundo: los lugares de trabajo están diseñados ergonómicamente para reducir el estrés físico y mental y contribuir así al bienestar de los empleados. Además, los programas internos y externos de promoción y prevención de la salud y el asesoramiento de expertos apoyan un enfoque holístico de la seguridad y la salud en el lugar de trabajo. A continuación se describe detalladamente el concepto de seguridad y prevención de accidentes. HSSEQ (Health, Safety, Security, Environment, Quality) es responsable de la gestión de la salud y la seguridad en Kapsch TrafficCom. Los directivos actúan de forma responsable con respecto a las cuestiones de salud y seguridad y garantizan un entorno de trabajo seguro y saludable mediante la consulta y la participación de los empleados. La seguridad laboral en la cadena de valor es auditada por el departamento de Gestión de la Cadena de Suministro. La política de seguridad laboral de Kapsch TrafficCom se aplica a todos los empleados y subcontratistas que trabajan para Kapsch TrafficCom en sus instalaciones y proyectos.

Código de conducta del Grupo Kapsch.

El Código de Conducta, que se aplica a todo el Grupo Kapsch, describe los principios, valores y normas de conducta que deben observarse en Kapsch. Tiene en cuenta los intereses, las expectativas y los requisitos de las distintas partes interesadas, en particular los empleados, los clientes, los proveedores, otros socios comerciales, los inversores y el público en general. Los principios del Código de Conducta incluyen la protección de los derechos humanos y las normas laborales, la promoción de la diversidad y la integración, y la no discriminación y la igualdad de oportunidades. Todos los directivos y empleados de Kapsch TrafficCom son responsables del cumplimiento del Código de Conducta, recayendo la responsabilidad última en el Consejo de Administración.

Kapsch TrafficCom respeta y apoya la libertad de asociación y está inequívocamente comprometida con la abolición del trabajo infantil y del trabajo forzado. Además, la empresa se compromete a promover prácticas laborales justas, a garantizar la salud y la seguridad de sus empleados y a prevenir cualquier forma de acoso en el lugar de trabajo. Encontrará más información sobre el Código de Conducta en >> la sección 4.1 "Conducta empresarial (ESRS G1)" en el apartado "Políticas de conducta empresarial y cultura corporativa (G1-1)".

Derechos humanos.

Con su Código de Conducta, Kapsch TrafficCom se compromete a

- respetar los derechos humanos evitando acciones que violen los derechos de las personas y comunidades afectadas por las actividades, productos o servicios de la empresa.
- prevenir las violaciones de los derechos humanos identificando, evaluando y abordando los posibles impactos negativos de las actividades empresariales sobre los derechos humanos.
- remediar los impactos adversos mediante medidas correctivas cuando las actividades hayan causado o contribuido a causar impactos adversos sobre los derechos humanos.
- promover los derechos humanos animando a los empleados, proveedores y socios comerciales a defender y promover los derechos humanos dentro de su propia esfera de influencia.

Kapsch TrafficCom se compromete a cumplir todos los requisitos de la legislación laboral nacional e internacional. Entre ellos se incluyen las horas de trabajo reguladas, la remuneración justa, las vacaciones, las normas sobre descansos y el cumplimiento de las normas de salud y seguridad en el lugar de trabajo. Además de cumplir con todos los requisitos legales relativos al respeto de los derechos humanos, Kapsch TrafficCom se guía por las normas y convenciones internacionales. Esto está firmemente anclado en el Código de Conducta.

Los empleados pueden dirigir cualquier preocupación o pregunta a su jefe inmediato o, dependiendo de la situación, al comité de empresa, al departamento de Recursos Humanos (RRHH), al departamento Jurídico, al Responsable de Cumplimiento del Grupo, al Responsable de Seguridad de la Información Corporativa (CISO), al Responsable de Privacidad Corporativa (CPO) o a la Representante de la Mujer. Además, se han establecido sistemas electrónicos de denuncia de irregularidades y se realiza una encuesta entre los empleados dos veces al año.

Los empleados y personas externas de Europa y Norteamérica tienen acceso a sistemas electrónicos de denuncia de irregularidades establecidos a nivel regional. Esto les permite informar rápida y fácilmente sobre conductas inde-

bidas, reales o presuntas, que puedan perjudicar a la empresa o al bienestar de las personas. Todas las denuncias son estrictamente confidenciales y anónimas si así se solicita. Las denuncias relacionadas con posibles conductas indebidas en países de la Unión Europea en los que opera Kapsch TrafficCom o descubiertas por denunciante dentro de la Unión Europea también pueden comunicarse a autoridades externas. Encontrará más información sobre la plataforma de denuncia de irregularidades en >> **la sección 4.1 “Conducta empresarial (ESRS G1)”** en “Mecanismos de denuncia de irregularidades y revisión”.

Todas las políticas de Kapsch TrafficCom relativas a su plantilla hacen referencia a los marcos internacionales pertinentes, como los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales, y la empresa está comprometida con los principios contenidos en ellos.

Trabajo infantil, trabajo forzado y trata de seres humanos.

El Código de Conducta del Grupo Kapsch también cubre explícitamente las cuestiones del trabajo infantil, el trabajo forzado y la trata de seres humanos. Kapsch TrafficCom aplica una política de tolerancia cero a este respecto. El empleo de personas por debajo de la edad mínima legal está estrictamente prohibido y se respetan las leyes laborales nacionales e internacionales. El proceso de contratación incluye comprobaciones exhaustivas a este respecto. Kapsch TrafficCom también colabora estrechamente con proveedores y socios para mejorar el cumplimiento en toda la cadena de suministro, véase >> **sección 3.2 “Trabajadores en la cadena de valor (ESRS S2)”**.

Kapsch TrafficCom se compromete a ser consciente del riesgo de trabajo forzoso, minimizarlo, adoptar medidas de diligencia debida y promover prácticas laborales éticas entre sus socios comerciales. Las directrices garantizan que todas las personas que trabajan para o en relación con el Grupo Kapsch TrafficCom son contratadas voluntariamente y sin coacción, amenazas o explotación.

Prevención de accidentes laborales.

Kapsch TrafficCom aplica medidas continuas para la prevención de accidentes y la protección de los empleados. Una parte importante del concepto es la cooperación con expertos en seguridad cualificados que asesoran sobre las normas de seguridad y las mejores prácticas. Esto permite identificar y aplicar medidas preventivas para minimizar los riesgos potenciales. Además, un sólido sistema de emergencia garantiza que los incidentes se traten con rapidez y eficacia.

Kapsch TrafficCom cuenta con un sistema estructurado de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo (SST) basado en la norma ISO 45001:2018. Este sistema define los principios para gestionar la salud y la seguridad ocupacional en las ubicaciones globales de Kapsch TrafficCom. Los elementos más importantes incluyen:

- Consulta y participación de los empleados. De acuerdo con una descripción del proceso, los empleados participan activamente en todos los niveles en el desarrollo, la planificación y la mejora continua del sistema de salud y seguridad ocupacional.
- Gestión de peligros y riesgos. Existe un proceso estructurado para identificar peligros, evaluar riesgos y oportunidades y determinar las medidas de control necesarias para la protección de la salud, la seguridad y el medio ambiente en el lugar de trabajo.
- Seguridad de productos y sistemas. Las evaluaciones de los riesgos de seguridad de los productos, sistemas y máquinas se llevan a cabo bajo la responsabilidad del gestor del producto y, si es necesario, en consulta con el responsable de seguridad del centro de aplicación o función correspondiente.

Mediante la integración de estas directrices y sistemas, Kapsch TrafficCom minimiza proactivamente los riesgos en el lugar de trabajo y promueve una cultura de seguridad y bienestar para todos los empleados.

Igualdad de oportunidades.

Kapsch TrafficCom se compromete a promover una cultura del lugar de trabajo en la que la diversidad y la integración sean altamente valoradas. No se tolerará la discriminación basada en el origen étnico, el color de la piel, el sexo, la orientación sexual, la identidad de género, la edad, la religión, la discapacidad o cualquier otra condición protegida legalmente. Gracias a la ampliación del informe de sostenibilidad, se puso de manifiesto que la opinión política no se menciona explícitamente como motivo de discriminación en el Código de Conducta. Esto se incluirá en una versión actualizada. La igualdad de oportunidades debe mantenerse en todas las prácticas de empleo, incluidas la contratación, la promoción y el desarrollo profesional. Como parte de su responsabilidad global, el departamento de Recursos Humanos en Austria vela por que se mantengan altos estándares y valores.

Los comentarios periódicos de los empleados y la adaptación a las normas del sector contribuyen a la diversidad y la inclusión, al igual que las iniciativas existentes, como women@kvc y Responsible Annotation.

Plan de igualdad de género.

Se ha diseñado un Plan de Igualdad de Género para ayudar a aumentar la proporción de mujeres en puestos directivos y apoyar su desarrollo y avance profesional. Se hace un seguimiento de las cifras clave y se informa al respecto. El Plan de Igualdad de Género promueve una cultura corporativa inclusiva que valora la diversidad y fomenta la igualdad de género.

Directrices para la adquisición de talento.

Kapsch TrafficCom es un empleador que promueve la igualdad de oportunidades y acepta solicitudes independientemente de la edad, el sexo, la religión, la ideología, la orientación sexual o el origen étnico o nacional. Los talentos se seleccionan en función de los requisitos objetivos del puesto, teniendo en cuenta por igual la actitud, la personalidad y la idoneidad cultural. Todos los candidatos participan en el proceso en igualdad de condiciones, sin nombramientos directos. Los candidatos internos tienen preferencia para promover la movilidad interna. El proceso de contratación es ágil y proporciona información de calidad en el momento oportuno. El Equipo Global de Atracción de Talento dirige el proceso y garantiza la transparencia, entre otras cosas mediante un enfoque colaborativo que incorpora las perspectivas de los responsables de RR.HH., los encargados de la captación de talento y los compañeros.

Inclusión.

En algunos países, como Austria, España, Alemania y Brasil, existen leyes nacionales que regulan la inclusión de personas con discapacidad. Kapsch TrafficCom cumple con el marco legal aplicable en cada país y contribuye así a la inclusión profesional de las personas con discapacidad.

diversidad@kapsch.

Kapsch TrafficCom emplea a personas de diferentes géneros, grupos de edad y con diferentes puntos de vista y creencias en todo el mundo. Los empleados proceden de diferentes entornos, tienen diferentes antecedentes culturales y religiosos, diferentes orientaciones sexuales y diferentes capacidades mentales y físicas. Las distintas iniciativas del Grupo Kapsch para promover la diversidad y la inclusión se agrupan bajo el concepto paraguas diversity@kapsch con el fin de abordar las distintas dimensiones de forma conjunta.

La promoción de la diversidad también se refleja en los programas de formación interna. Kapsch TrafficCom espera que sus empleados y directivos se comprometan con esta cuestión para desarrollar una comprensión de la diversidad resultante. Esto crea la base para una cooperación intercultural y motivadora.

Uno de los principales focos de atención es la cooperación entre hombres y mujeres. Las medidas para promover a las mujeres dentro del Grupo están diseñadas para garantizar que cada vez más mujeres ocupen puestos directivos y de expertos y que Kapsch TrafficCom alcance una proporción equilibrada.

A la hora de seleccionar candidatos para puestos de dirección y gestión, el objetivo es, en general, cubrir los puestos con los mejores candidatos posibles: los únicos criterios en este caso son las aptitudes profesionales y sociales, la experiencia y la capacidad de trabajar en equipo.

Anotación Responsable.

El Equipo de Anotación Responsable lleva funcionando en Kapsch TrafficCom en Viena (Austria) desde 2019. Esta iniciativa permite a las personas con discapacidad realizar tareas de valor añadido en el ámbito de la anotación como parte de un contrato de formación o de trabajo.

La anotación es el proceso de adjuntar información y etiquetas a los datos y es uno de los requisitos básicos para la inteligencia artificial moderna. Para Kapsch TrafficCom, esto es especialmente esencial para las aplicaciones en los ámbitos del reconocimiento automático de matrículas y la clasificación de vehículos. Desde que comenzó la iniciativa, más de 100 personas han completado la formación laboral y 14 han encontrado empleo.

En septiembre de 2022, tras el proyecto piloto, se fundó la asociación sin ánimo de lucro Responsible Annotation, con la que Kapsch TrafficCom colabora estrechamente. Actualmente se está creando otro equipo de anotación inclusiva en América Latina.

En octubre de 2023, Kapsch recibió un premio a la inclusión por la iniciativa en el marco del Premio a las Empresas Líderes de Austria, así como el eAward en el ámbito de la educación y los asuntos sociales por el proyecto "Training Place".

Procesos de implicación con la propia plantilla y los representantes de los trabajadores acerca de los impactos (S1-2).

La comunicación con los empleados de Kapsch TrafficCom y su implicación se lleva a cabo a través de muchos canales diferentes: contacto directo, mailings, eventos periódicos y coyunturales con espacio para preguntas y respuestas a través de plataformas de comunicación, intranet, medios sociales internos, debates sobre la evaluación del rendimiento, encuestas a los empleados. También existe un intercambio con los representantes de los trabajadores en los países donde existen, de acuerdo con la legislación nacional. Este intercambio tiene lugar de forma descentralizada en el marco de los respectivos requisitos legales. Los resultados de la encuesta a los empleados y las medidas también son tenidos en cuenta por los miembros del grupo de trabajo ESG en la gestión de los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades.

La propia Estrategia de Personas subyacente es también el resultado de talleres de cocreación realizados con siete grupos focales de empleados a escala mundial, en los que se recogieron más de 400 respuestas. El proceso sirvió para comprender las verdaderas necesidades de los empleados. También condujo a cambios efectivos en la planificación presupuestaria, ajustes de procesos y desarrollo del liderazgo.

Desde entonces, la estrategia se ha orientado a crear un entorno que fomente la cooperación, la innovación y el crecimiento (personal). Los siguientes enfoques, en particular, apoyan el compromiso y la implicación de los empleados:

Encuesta a los empleados.

Kapsch TrafficCom realiza una encuesta entre sus empleados cada seis meses. Esto proporciona a la dirección información sobre lo que piensan los empleados de su empresa, su lugar de trabajo, sus supervisores y sus compañeros, cuáles son sus expectativas para el futuro, cómo valoran el ambiente de trabajo y hasta qué punto están satisfechos con su trabajo. Los resultados muestran cómo las decisiones empresariales importantes, los cambios organizativos o las iniciativas de personal afectan a la satisfacción y el bienestar de los empleados. Esto, a su vez, conduce a una toma de decisiones prudente.

La encuesta se realiza con la herramienta informática Qualtrics. Consta de sólo diez preguntas cerradas y está disponible en inglés, español y alemán. Las preguntas se dividen en cuatro categorías

- Liderazgo
- Colaboración
- Crecimiento y desarrollo
- Bienestar

El "índice de compromiso" muestra la satisfacción general. Se calcula a partir de las respuestas a la pregunta "Teniendo todo en cuenta, creo que KTC es un gran lugar para trabajar".

El "employee net promoter score" (eNPS) muestra hasta qué punto los empleados consideran realmente que la empresa es su empleador preferido. Se calcula a partir de las respuestas a la pregunta "Recomendaría KTC a un amigo o familiar como un gran lugar para trabajar". La última encuesta, realizada en septiembre de 2024, arrojó un índice de compromiso del 81% y un eNPS de 16.

Los resultados de la encuesta se presentan en "OpenLine2CEO" de Georg Kapsch, y los resultados detallados se remiten a los directores funcionales o regionales, que los distribuyen posteriormente. Se presenta un resumen al Comité Ejecutivo y a los miembros del Consejo de Dirección, y está a disposición de todos los empleados en la intranet. La satisfacción de los empleados también es un factor en la retribución variable de todos los miembros del Consejo de Dirección, los miembros del Equipo de Liderazgo Global y el Comité Ejecutivo. Es responsabilidad de los respectivos miembros del Consejo de Administración supervisar los resultados y tomar medidas en caso necesario. El departamento de Recursos Humanos también analiza los resultados según la responsabilidad geográfica y deriva medidas de ellos si es necesario (por ejemplo, aumentar el presupuesto de formación).

OpenLine2CEO.

Tres veces al año, el Consejero Delegado Georg Kapsch celebra una reunión por vídeo con los empleados, que ofrece la oportunidad de hacer preguntas y debatir temas de actualidad, preocupaciones y deseos, así como el estado de ánimo general. El formato OpenLine2CEO está diseñado para animar a los empleados a hacer preguntas, que luego se responden durante el evento.

Además, pueden plantear preguntas al Comité Ejecutivo en cualquier momento a través del canal "Ask Georg Kapsch". Estas preguntas y respuestas se publican en la intranet, donde son accesibles para todos.

Evaluación del rendimiento.

En lugar de una evaluación convencional de los empleados al año, Kapsch TrafficCom ha implantado dos evaluaciones específicas: la "conversación de crecimiento" para el desarrollo individual y las medidas de aprendizaje, y la "conversación de rendimiento" al final del ejercicio para la evaluación del rendimiento. El objetivo es ofrecer una retrospectiva significativa del rendimiento individual a lo largo del año. Otra novedad de este enfoque es que, además de las opiniones de los directivos, también se tienen en cuenta las de las distintas partes interesadas de la empresa, con el fin de eliminar las estructuras de control desequilibradas. Las necesidades de formación de los empleados también se determinan durante las dos reuniones. Kapsch TrafficCom colabora con instituciones educativas y socios y ofrece aprendizaje electrónico y comunidades de expertos.

Además de las dos revisiones de los empleados, éstos reciben un liderazgo de apoyo, una comunicación clara de las expectativas, comentarios periódicos y reconocimiento.

Libertad de asociación.

Kapsch TrafficCom trabaja en estrecha colaboración con los representantes de los empleados y mantiene un diálogo abierto para resolver juntos los problemas. Este compromiso refleja la creencia de que el respeto de la libertad de asociación no sólo apoya los derechos humanos, sino que también refuerza la confianza y la cooperación en el lugar de trabajo.

La responsabilidad operativa de la implicación efectiva de los empleados y la integración de sus opiniones en las decisiones corporativas recae en el departamento de Recursos Humanos (RRHH), dirigido por el director de RRHH.

Aparte del Código de Conducta y de las obligaciones de respeto de los derechos humanos establecidas en él, no existen acuerdos marco globales, por ejemplo con los representantes de los trabajadores, en este contexto.

Evaluación de la eficacia del compromiso de los empleados.

La eficacia del compromiso de los empleados se evalúa mediante la participación en la encuesta bianual de empleados. La tasa de participación (porcentaje de empleados que participaron en la encuesta) es un indicador importante del compromiso de los trabajadores y de la confianza en los procesos de retroalimentación.

Un alto índice de participación indica un fuerte compromiso de los empleados y garantiza que los resultados de la encuesta representan a la plantilla en su conjunto. Kapsch TrafficCom supervisa las tendencias a lo largo del tiempo para identificar las áreas en las que puede ser necesario reforzar el compromiso. Si el índice de participación disminuye, se adoptan medidas específicas, como mejorar la comunicación, simplificar el acceso a la encuesta o demostrar la eficacia de los comentarios mediante medidas de seguimiento transparentes.

En aras de la mejora continua, los datos de participación se analizan junto con los resultados de la encuesta: se hace un seguimiento de las tendencias de respuesta en los distintos departamentos y regiones, y la información obtenida se utiliza para mejorar las estrategias de participación.

La transparencia resultante, la capacidad de respuesta y el seguimiento de las opiniones de los empleados conducen a un diálogo abierto y fomentan una cultura de confianza.

No existe un intercambio estandarizado a nivel de grupo con colectivos vulnerables como personas con discapacidad, enfermedades o menores, aunque se asegura en todo momento que el diálogo puede tener lugar dentro del marco previsto por la ley.

Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que la propia plantilla plantee sus preocupaciones (S1-3).

Kapsch TrafficCom es consciente de que los impactos negativos materiales mencionados anteriormente pueden producirse en el ámbito de su modelo de negocio y está aplicando diversos enfoques para abordarlos.

La “Filosofía de Recompensa Total” tiene como objetivo garantizar una remuneración justa y coherente a nivel interno y unos salarios competitivos a nivel externo. La remuneración es independiente de la posición jerárquica y se basa en el rendimiento, que se define como una combinación de resultados y esfuerzo. Durante la revisión salarial anual se analizan los datos salariales y los datos externos del mercado para realizar los ajustes necesarios y perseguir así el objetivo de una estructura salarial armonizada. El éxito económico se comparte con todos los empleados en lugar de utilizar múltiples programas de incentivos individuales. Los beneficios son flexibles y se adaptan a las necesidades de la empresa y de sus empleados. Todos los sistemas de retribución son transparentes y fáciles de entender, y todo el paquete retributivo se comunica claramente a todos los empleados. El plan general de indicadores clave de rendimiento del departamento de RR.HH. incluye dos valores para revisar la equidad de la estructura salarial y el pago anual de primas, por lo que pueden utilizarse como mecanismos de revisión interna.

El equipo de protección de datos apoya a todos los empleados con preguntas o retos relacionados con la protección de datos. Desde el asesoramiento en proyectos hasta el suministro de directrices y herramientas, ayudan a aplicar los requisitos de protección de datos en el lugar de trabajo. Su tarea es garantizar un alto nivel de protección de datos que genere confianza y refuerce el cumplimiento normativo de la empresa. La aplicación y el cumplimiento de las directrices de protección de datos en el trabajo diario es responsabilidad de todos los empleados, razón por la cual se imparten anualmente cursos de formación obligatorios. El responsable de protección de datos supervisa los procesos y asesora sobre su aplicación.

Kapsch TrafficCom garantiza el cumplimiento de todas las disposiciones legales de los respectivos países relativas a la contratación de trabajadores temporales, trabajadores cedidos por empresas de trabajo temporal y contratos de trabajo de duración determinada.

Canales de retroalimentación.

Kapsch TrafficCom apoya y promueve la disponibilidad de múltiples plataformas que permiten a los empleados dar su opinión, expresar sus preocupaciones y entablar un diálogo con la dirección.

Entre los canales de comunicación y mecanismos de apoyo importantes se incluyen

- Plataformas para la opinión y el compromiso de los empleados.
 - Una encuesta global de empleados realizada cada seis meses ofrece una oportunidad estructurada para expresar opiniones sobre la satisfacción en el trabajo, el liderazgo y la colaboración.
- Comunicación directa con los directivos.
 - Las sesiones regulares de OpenLine2 y de preguntas y respuestas con los directivos fomentan el diálogo abierto entre empleados y directivos.
 - Los foros internos y las plataformas de comunicación (por ejemplo, intranet, herramientas de colaboración digital) facilitan debates transparentes a todos los niveles de la organización.
- Mecanismos de denuncia y denuncia de irregularidades.
 - Los canales de denuncia anónima permiten plantear preocupaciones sobre problemas en el lugar de trabajo, infracciones éticas o mala conducta sin temor a represalias. Los sistemas adecuados se obtienen de proveedores externos.
 - Directrices y procedimientos detallados garantizan que todas las denuncias se traten confidencialmente, se investiguen con prontitud y se resuelvan con eficacia.
- Apoyo de RR.HH. y relaciones con los empleados.
 - Representantes de RR.HH. especializados actúan como puntos de contacto directos y ofrecen asistencia en cuestiones relacionadas con el lugar de trabajo, el desarrollo profesional y las iniciativas de bienestar.
- Cooperación con los representantes de los trabajadores.
 - La cooperación activa con los comités de empresa y los representantes de los trabajadores garantiza que las preocupaciones de los empleados se tengan en cuenta formalmente en los procesos de toma de decisiones.

Se puede acceder a los canales a través de diversos dispositivos electrónicos, como portátiles, ordenadores o teléfonos inteligentes. Al incorporarse a la empresa, todos los empleados se dan de alta en el sistema informático

interno y, por tanto, tienen acceso automático a estos canales. Se pueden encontrar fácilmente a través de la plataforma de información interna, la intranet.

Todas las denuncias se tratarán de acuerdo con un procedimiento definido (sistema de denuncia de irregularidades).

Seguimiento de las cuestiones denunciadas.

El incumplimiento de los requisitos legales o del Código de Conducta puede tener graves consecuencias tanto para las personas como para todo el Grupo Kapsch TrafficCom. Por este motivo, y por un sentido de responsabilidad ética, Kapsch TrafficCom investiga sistemáticamente cada infracción de la ley y cada violación de la normativa interna. Esto se hace independientemente de la función y las responsabilidades laborales de la persona en cuestión.

Las infracciones del Código de Conducta no sólo pueden dar lugar a medidas disciplinarias y consecuencias en virtud de la legislación laboral, incluido el posible despido, sino también a acciones penales y reclamaciones de recursos y daños y perjuicios por parte de Kapsch TrafficCom.

Si los empleados tienen conocimiento de infracciones de la ley o del Código de Conducta, están obligados a informar de estas circunstancias. Si se ha implantado un sistema electrónico de denuncia de irregularidades en una unidad organizativa, deberá utilizarse. De lo contrario, las denuncias deben dirigirse al superior inmediato o, dependiendo de las circunstancias, al comité de empresa, al departamento de Recursos Humanos (RRHH), al departamento Jurídico, al Responsable de Cumplimiento del Grupo, al Responsable de Seguridad de la Información Corporativa (CISO), al Responsable de Privacidad Corporativa (CPO) o a la Representante de la Mujer.

Encontrará más información sobre los sistemas electrónicos de denuncia de irregularidades en >> *la sección 4.1 “Conducta empresarial (ESRS G1)”* en “Mecanismos de denuncia y revisión”.

En caso de denuncia, se velará por mantener la confidencialidad de la identidad de los denunciantes, en la medida en que sea apropiado y lo permita la legislación local. Las personas contra las que se haya presentado una denuncia podrán ser informadas de ello para escuchar su versión de los hechos.

La eficacia de los canales de denuncia puede determinarse, entre otras, por las siguientes tendencias

- Tasa de participación en las encuestas a los empleados y las conclusiones resultantes sobre
- índices de satisfacción y retención de los empleados, así como
- el uso de mecanismos de denuncia y sistemas de denuncia de irregularidades.

La existencia de varios canales de comunicación accesibles y confidenciales respalda la cultura de transparencia, confianza y mejora continua de Kapsch TrafficCom. Sin embargo, el conocimiento y la confianza en estos canales no se evalúan por separado.

Kapsch TrafficCom protege a los denunciantes si tenían motivos razonables para creer que la información comunicada sobre infracciones era cierta en el momento de la denuncia. Las represalias por denuncias de buena fe no están permitidas y constituyen una violación del Código de Conducta. Esto también se aplica a las personas que cooperan como proveedores de información en la investigación de conductas indebidas.

Cualquier uso indebido del sistema de denuncia, por ejemplo, para acosar a compañeros, constituye una violación del Código de Conducta y puede dar lugar a la rescisión del contrato o al despido.

Adopción de medidas sobre impactos materiales en la propia plantilla, y enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionadas con la propia plantilla, y eficacia de dichas medidas (S1-4).

Kapsch TrafficCom ha puesto en marcha numerosas medidas para abordar los impactos materiales -tanto positivos como negativos, reales y potenciales- sobre su propia plantilla y para aprovechar las oportunidades de la empresa. Las medidas incluyen la promoción del compromiso, el desarrollo profesional y el bienestar en el lugar de trabajo. Son válidas en todo el mundo y se aplican a todos los empleados de Kapsch TrafficCom (excluidos los trabajadores temporales y los contratistas), a menos que se indique explícitamente lo contrario. Durante el periodo del informe, se mantuvieron las medidas existentes y no se implantaron medidas nuevas. A continuación se presentan las medidas significativas en curso, desglosadas por subtemas:

Condiciones de trabajo.

Kapsch TrafficCom es una empresa consolidada y activa en todo el mundo. Como se describe en el >> Informe de gestión, capítulo 1.1.3 "Rendimiento empresarial 2024/25", la empresa participa en proyectos internacionales y gana nuevos proyectos continuamente. Esto ayuda a Kapsch TrafficCom a ofrecer puestos de trabajo seguros y a emplear a su personal a largo plazo. Al mismo tiempo, esto conlleva los efectos asociados al negocio de proyectos para los empleados.

Empleados en el negocio de proyectos. Kapsch TrafficCom puede equilibrar los recursos a escala internacional para sus proyectos, de modo que no es necesario contratar ni despedir personal ni colocar a los empleados. Los empleados trabajan más allá de las fronteras y en múltiples proyectos, lo que significa que cuando un proyecto termina, empiezan a trabajar en otro nuevo.

Sin embargo, debido a la naturaleza del negocio de proyectos, también existen contratos de trabajo temporales. Kapsch TrafficCom impulsa la recontractación de empleados para nuevos proyectos. Los empleados también pueden experimentar cargas de trabajo excesivas en los hitos de los proyectos. Esto se evita continuamente mediante una planificación específica de los recursos y, si es necesario, se contrata personal adicional.

La estrategia básica de personal se ha descrito en el apartado "Políticas", que también incluye las oportunidades de formación profesional disponibles en Austria y el programa de prácticas. Además, Kapsch TrafficCom ha iniciado numerosas oportunidades y ofertas para sus empleados, una selección de las cuales se enumeran a continuación:

Trabajo a distancia. Los empleados deben pasar al menos el 40% de su tiempo de trabajo en la oficina o en lugares donde puedan conocer a sus compañeros en persona, trabajar juntos y desarrollar innovaciones. Sin embargo, en determinadas funciones o áreas de trabajo, la presencia in situ es necesaria debido a la naturaleza del trabajo, por ejemplo, en la producción o en el funcionamiento de los sistemas Kapsch TrafficCom. Del mismo modo, las medidas que se enumeran a continuación no pueden ofrecerse por igual en todas las áreas de actividad.

Focus Friday. Todos los viernes, los calendarios se mantienen libres de reuniones internas. Este día puede utilizarse para trabajar antes del fin de semana, invertir tiempo en actividades de aprendizaje o desarrollar conceptos y nuevas ideas.

Semanas laborales condensadas. Como proyecto piloto y sujeto a una evaluación retrospectiva, se ofrecerán semanas de trabajo condensadas durante un mes. Este mes dependerá de la ubicación y será en agosto o enero. Durante este mes, las horas semanales podrán repartirse en cuatro días, de lunes a jueves, con el viernes libre. De este modo se aprovecha al máximo el tiempo de recuperación y el tiempo para actividades familiares y de ocio.

Permiso sabático. Los empleados que lleven en la empresa al menos tres años tienen la opción (previa aprobación y coordinación por adelantado) de tomarse tres o seis meses sabáticos no remunerado.

Puestos de trabajo compartidos. Kapsch TrafficCom tiene previsto crear o habilitar puestos de trabajo que puedan ser compartidos por dos empleados a tiempo parcial. Esto aumentará la flexibilidad como empresa (proporcionando más de una fuente de conocimiento) y atraerá más talento.

Movilidad laboral. El equipo de movilidad profesional trabaja en iniciativas globales que ayudan a los empleados a identificar sus intereses profesionales y a desarrollar las habilidades que necesitan para avanzar en sus carreras dentro de la empresa. Entre ellas se incluyen, por ejemplo

- **Trabajos:** Oportunidades a corto plazo basadas en proyectos para aportar experiencia, aprender nuevas habilidades y apoyar a otros departamentos. Sirven tanto para el desarrollo de los empleados como para apoyar al equipo.
- **Programa de intercambio Kapsch:** Oportunidad de adquirir experiencia profesional en otro país y sumergirse en la cultura local; profundizar en el conocimiento de diferentes culturas empresariales y reforzar las redes internas. Ofrecen a los equipos la posibilidad de intercambiar conocimientos y familiarizarse con otros procesos, procedimientos, herramientas y programas.
- **Trayectoria profesional experta.** Una iniciativa global para promover y apoyar las oportunidades profesionales de los expertos en la materia que son igualmente reconocidos por sus contribuciones al liderazgo. La trayectoria del experto ofrece oportunidades de aprendizaje y crecimiento, entre otras cosas a través de una comunidad mundial de expertos (comunidad de expertos) que garantiza la creación y transferencia de conocimientos.

Consejero de Resiliencia y Atención. Esta función independiente se creó en 2021 para apoyar la salud mental y el bienestar de los empleados. Se trata de una colega especialmente formada para ofrecer asesoramiento y orientación confidenciales cuando surgen dificultades. No depende del Comité Ejecutivo.

Iniciativa WellBe. Kapsch TrafficCom cree firmemente que el éxito de una empresa empieza por el bienestar de sus empleados. La iniciativa WellBe (de “bienestar”) se puso en marcha en la región EMENA (EMEA excluida Sudáfrica) en relación con el “trabajo flexible”. Su objetivo es promover un estilo de vida sano y equilibrado y ofrece diversas actividades, recursos y sistemas de apoyo a nivel local y regional para ayudar a los empleados a desarrollarse tanto personal como profesionalmente. En el futuro, también incluirá asesoramiento sanitario, actividades de bienestar mental, deportes y mucho más. Las acciones incluyen la participación en eventos deportivos, cursos de formación sobre la salud de los empleados y la provisión de planes de nutrición.

Las medidas pretenden contribuir a la flexibilidad y satisfacción de los empleados, pero esto no puede medirse con precisión ni asignarse de forma global.

Igualdad de trato y oportunidades para todos.

El principio de igualdad de oportunidades, incluida la igualdad de género y la captación de talento, se ha descrito en el apartado “Políticas”, junto con las iniciativas más importantes al respecto. Aquí sólo se mencionan por separado las siguientes medidas:

Filosofía de Recompensa Total. La filosofía de Recompensa Total pretende garantizar una remuneración justa y coherente dentro de la empresa y ofrecer salarios competitivos en comparación con los estándares externos. La remuneración no se basa en la posición jerárquica, sino en el rendimiento individual, entendido como una combinación de resultados y compromiso personal. El uso de datos externos del mercado salarial garantiza que los sueldos estén en consonancia con el mercado laboral. Se trata de un proceso anual continuo.

women@ktc. Este programa promueve la creación de redes globales entre empleadas motivadas. También existe un programa de “tutoría de mujeres” para animar a las empleadas a hacer un uso más activo de sus capacidades y desarrollar su potencial de forma sostenible y visible.

Otras iniciativas son

- Ofertas de empleo globales para mujeres
- Itinerarios de aprendizaje en LinkedIn especiales para mujeres
- Cifras clave específicas de género para los miembros del Consejo de Dirección
- Informes de género
- Análisis de las diferencias salariales entre hombres y mujeres
- Directrices de diversidad e inclusión para directivos
- Política de contratación
- Representante de las mujeres
- “Sesión linterna” con presentaciones (por ejemplo, la pobreza en la vejez).

La política de contratación pretende aumentar la proporción de mujeres en todas las funciones, incluidos los puestos directivos. El equipo de RR.HH., los responsables de selección y los directores de contratación deben buscar activamente talentos femeninos e incorporar prácticas centradas en la diversidad en el proceso de contratación.

También se dispone de un representante de la mujer como principal punto de contacto para las mujeres que sufren discriminación, prejuicios o trato desigual. Este representante ofrece a las mujeres una oportunidad segura y de apoyo para plantear sus preocupaciones, pedir consejo y acceder a recursos.

La coordinación de las medidas específicas para mujeres se ha traspasado recientemente a un nuevo equipo de empleados, y la eficacia de las medidas también se revisará en este contexto.

Aprendizaje e intercambio de conocimientos. Kapsch TrafficCom ofrece a sus empleados programas estructurados de formación, tutoría e iniciativas de desarrollo del liderazgo a través de formatos innovadores de aprendizaje, contactos virtuales y presenciales y recursos. Las oportunidades de aprendizaje están diseñadas por una “comunidad de socios de aprendizaje”, que tiene en cuenta el asesoramiento, los recursos y los conocimientos pertinentes en consonancia con la filosofía de liderazgo de servicio de KTC. Además, los empleados pueden ampliar sus competencias digitales y su crecimiento profesional con las ofertas de desarrollo de myWorkday Career Hub impulsadas por IA.

Los requisitos objetivos de las funciones garantizan la selección del talento independientemente de la edad, el sexo, la religión, la visión del mundo, la orientación sexual y el origen étnico o nacional.

Otros derechos relacionados con el trabajo.

Kapsch TrafficCom cumple las leyes de protección de datos aplicables en cada país y minimiza los posibles efectos negativos de una violación de datos mediante estrictos procesos internos. En Austria, se está implantando actualmente un software específico de protección de datos con este fin. El Responsable Global de Protección de Datos es responsable de este proceso. Las solicitudes de supresión se ejecutan dentro de los plazos especificados.

Los cursos obligatorios de formación en cumplimiento de la normativa que se imparten una vez al año a todos los empleados también abarcan la protección de datos y la seguridad de la información. También se realizan comprobaciones utilizando falsos correos electrónicos de phishing para reforzar los conocimientos y la concienciación de los empleados. Las medidas pertinentes se revisan anualmente y se ajustan en caso necesario.

La satisfacción de los empleados se utiliza como criterio clave para evaluar la eficacia de las medidas. Como ya se ha descrito, se mide cada seis meses mediante una encuesta.

Los índices de participación y las tendencias de los comentarios también sirven de base para realizar mejoras específicas en las áreas de liderazgo, entorno de trabajo y colaboración. Aparte de esto, Kapsch TrafficCom no tiene procesos predefinidos para determinar otras medidas.

El análisis de materialidad no identificó ningún riesgo material relacionado con la propia plantilla de la empresa que requiriera medidas de mitigación. Las oportunidades materiales para Kapsch TrafficCom con respecto a su propia plantilla surgen de la cualificación de los empleados mediante la formación en tecnologías nuevas y emergentes y de la diversidad mediante iniciativas en materia de diversidad. Tanto la identificación de las necesidades de formación y las ofertas de formación como las medidas para promover la diversidad dentro de la empresa ya se han descrito anteriormente.

Kapsch TrafficCom se compromete a garantizar que sus prácticas empresariales minimizan cualquier impacto negativo significativo sobre sus empleados. Esto se consigue mediante una gestión proactiva de los riesgos y, en particular, mediante:

- Cumplimiento de las leyes laborales y las normas éticas. Kapsch TrafficCom cumple estrictamente las leyes laborales nacionales e internacionales, incluidas las relativas a las condiciones de trabajo, los salarios y la seguridad en el lugar de trabajo. La política de tolerancia cero contra el trabajo infantil, el trabajo forzoso y la discriminación en el lugar de trabajo garantiza unas prácticas de empleo éticas y justas.
- Compromiso de los empleados con las normas éticas en el lugar de trabajo y mecanismos de denuncia. La encuesta semestral a los empleados les da la oportunidad de expresar sus preocupaciones y dar su opinión. Se utilizan canales de información anónimos y mecanismos de denuncia de irregularidades para abordar las quejas relacionadas con el trato injusto, el acoso o el comportamiento poco ético.
- Salud y seguridad en el lugar de trabajo. Las evaluaciones periódicas de riesgos, el cumplimiento de las normas de seguridad del sector y las iniciativas de bienestar específicas dan prioridad a estas cuestiones. Además, los programas de salud mental y bienestar y los acuerdos de trabajo flexible apoyan el bienestar general de los empleados.

Cada medida se evalúa en relación con su objetivo previsto. Se ponen a disposición recursos humanos y financieros para garantizar que la medida se aplica con éxito. Los recursos humanos proceden de los departamentos afectados

por las medidas: RRHH, HSSEQ y el comité de empresa. También se proporcionan recursos especiales a través de asesores de resiliencia y atención, los médicos del trabajo y los psicólogos del trabajo.

Métricas y objetivos.

Objetivos relacionados con la gestión de los impactos materiales, el fomento de los impactos positivos y la gestión de los riesgos y oportunidades materiales (S1-5).

Kapsch TrafficCom se ha fijado el objetivo de alcanzar una puntuación de promotores netos de los empleados (eNPS) de 20 en su encuesta de empleados. Además, el índice de compromiso debe ser como mínimo del 80%.

Según la metodología eNPS, el resultado posible tiene un valor entre -100 y +100. El eNPS muestra hasta qué punto los empleados recomendarían la empresa como empleador preferido. Se calcula a partir de las respuestas a la pregunta "Recomendaría KTC a un amigo o familiar como un gran lugar para trabajar". La escala va de 0 a 10. Según este método, las respuestas con un 9 o 10 se consideran positivas ("promotores"), las respuestas con un 7 u 8 se consideran neutras ("pasivos"), y las respuestas con un 1 a 6 se consideran negativas ("detractores"). Por último, el porcentaje de detractores se resta del porcentaje de promotores, lo que da como resultado una puntuación entre -100 (sólo detractores) y +100 (sólo promotores). A partir de los resultados iniciales de junio de 2023, se definieron valores objetivo que se comunicaron o ajustaron en cada ronda posterior. Tras la primera ronda, el valor eNPS objetivo se situó entre 10 y 20. Este objetivo ya se ha superado y, por tanto, se ha ajustado a 20. En junio de 2023, los resultados mostraron un eNPS de 5, y en la encuesta más reciente, realizada en septiembre de 2024, el valor fue de 16. El índice de compromiso fue del 76% en junio de 2023 y más recientemente del 81%.

La participación en la encuesta debe ser de al menos el 50% para que se considere representativa; esta cifra se estimó al inicio de la encuesta. Los índices de participación en las últimas encuestas se han situado en torno al 70%.

Otro objetivo se refiere a la proporción de mujeres empleadas: Kapsch TrafficCom aspira a alcanzar una cuota del 30% de mujeres en puestos directivos; este objetivo está definido actualmente sin límite de tiempo. A 31 de marzo de 2025, la proporción era del 27%.

Todos los objetivos anteriores son objetivos globales sin límite temporal. Los objetivos relativos a la encuesta a los empleados se fijaron sobre la base de los resultados históricos y fueron ajustados por el equipo de gestión del proyecto. Las cifras se revisan dos veces al año, junto con cada encuesta, y los objetivos se ajustan si es necesario. Las responsables del programa women@kvc participaron en la fijación del objetivo relativo a la proporción de mujeres a través de su comunicación con la alta dirección.

Revisión de la consecución de los objetivos.

Todos los miembros del equipo directivo reciben un resumen de la encuesta a los empleados y los resultados detallados de su propia área. Esto les permite decidir sobre otras medidas, como talleres para empleados relativos a las áreas de interés identificadas en el informe. El informe lo elabora el personal de RRHH.

Los resultados revelan áreas con potencial de mejora a través de las preguntas categorizadas y la función de comentario abierto, lo que permite definir medidas y objetivos. En general, los objetivos definidos sirven de referencia para el estado de aplicación de las medidas o la consecución de los objetivos. Los objetivos son fijados y gestionados a nivel global y regional por el departamento de RR.HH., mientras que los objetivos específicos de cada equipo se dejan a la discreción de los respectivos responsables. Sin embargo, los objetivos definidos también pueden revelar que las medidas no están teniendo el efecto esperado y, por lo tanto, deben ajustarse. La encuesta a los empleados como análisis de tendencias es una herramienta para implicar a los empleados y presentar cambios en el camino hacia la consecución de los objetivos, pero no para definir nuevos objetivos y medidas en cada ciclo de encuesta.

Los responsables del programa women@kvc colaboran con el personal de RRHH para elaborar un informe anual y supervisar la consecución de los objetivos. Al final de cada ejercicio, se celebra una reunión para debatir el informe actual de las mujeres (cuotas femeninas de Kapsch TrafficCom), y se celebran reuniones adicionales cuando es necesario a lo largo del año.

Características de los empleados de Kapsch TrafficCom (S1-6).

Empleados por sexo.

Número de empleados	31 de marzo de 2025
Hombres	2.137
Mujeres	896
Otros	0
No comunicado	8
Total	3.041

Empleados por país.

Número de empleados	31 de marzo de 2025
Austria	644
España	466
Sudáfrica	373
EE.UU.	588
Otros	970

Empleados por tipo de contrato y sexo.

Número de empleados	31 de marzo de 2025				
	Total	Femenino	Masculino	Otros	No revelado
Número de empleados	3.041	896	2.137	0	8
Número de empleados fijos	2.774	748	2.019	0	7
Número de empleados temporales	265	148	116	0	1
Número de empleados con horario no garantizado	2	0	2	0	0
Número de empleados a tiempo completo	2.896	815	2.074	0	7
Número de empleados a tiempo parcial	145	81	63	0	1

Número de empleados	31 de marzo de 2025			
	Total	EMEA	América	APAC
Número de empleados	3.041	1.688	1.271	82
Número de empleados fijos	2.774	1.428	1.264	82
Número de empleados temporales	265	260	5	0
Número de empleados con horario no garantizado	2	0	2	0
Número de empleados a tiempo completo	2.896	1.560	1.258	78
Número de empleados a tiempo parcial	145	128	13	4

Bajas y rotación de empleados.

	2024/25
Número total de bajas voluntarias de empleados	102
Tasa de rotación voluntaria de empleados	3,4 %
Número total de bajas	359
Tasa de rotación de empleados	11,8 %

Los datos se extrajeron del programa informático de RR.HH. myWorkday o se solicitaron a los responsables locales de RR.HH. (principalmente para las filiales). Se incluyeron todos los empleados de Kapsch TrafficCom, incluidos los que se encontraban en relaciones y situaciones laborales especiales, como aprendices, becarios, trabajadores en prácticas, empleados con permiso parental y bajas por enfermedad de larga duración. Dependiendo del valor solicitado, se indicó el total o el número, y se calculó la media o el porcentaje. No se hicieron estimaciones, aunque Kapsch TrafficCom no comunica determinados valores porque todavía no es posible. El número de empleados se indica como plantilla a 31 de marzo de 2025. En muchos países (especialmente europeos), el número de empleados es bajo y, por lo tanto, no figuran en los informes por países. Esto se aplica a todas las cifras clave (S1-x) a menos que se indique lo contrario. El número de empleados figura en el >> *Informe de gestión, capítulo 1.2.1 “Situación de los resultados”*.

La rotación de empleados se calcula como el número de bajas voluntarias en relación con el número total de empleados.

Características de los no empleados de la plantilla propia de Kapsch TrafficCom (S1-7).

No empleados.

Recuento	31 de marzo de 2025
Personal cedido	309

Los trabajadores subcontratados se registran en el sistema informático de la empresa en el momento de su incorporación. Se contabilizan como efectivos a 31 de marzo de 2025, del mismo modo que los empleados propios de la empresa. El personal cedido son personas puestas a disposición de la empresa por proveedores externos de servicios de personal autorizados en el marco de la subcontratación de personal (cesión de personal o empleo temporal). Se seleccionan en función de un perfil de requisitos específico, siendo primordial la cualificación individual de la persona desplegada. Estas personas están integradas organizativamente en los procesos de trabajo de Kapsch TrafficCom, pero no mantienen una relación laboral directa con la empresa.

Cobertura de la negociación colectiva y diálogo social (S1-8).

Cobertura de la negociación colectiva y diálogo social.

	Negociación colectiva		Diálogo social (comités de empresa)
	Cobertura de los trabajadores en los países del EEE con más del 10% del total de trabajadores	Cobertura de los trabajadores de los países no pertenecientes al EEE con más del 10 % del total de trabajadores	Representación en el lugar de trabajo en los países del EEE con más del 10% de total de empleados
0-19 %		EE.UU., Sudáfrica	
20-39 %			
40-59 %			
60-79 %			
80-100 %	Austria, España		Austria, España

	31 de marzo de 2025
Empleados cubiertos por convenios colectivos ¹⁾	87,2 %
Empleados cubiertos por representantes de los trabajadores ¹⁾	84,1 %

¹⁾ Información excluyendo a los empleados de países no pertenecientes al EEE

Kapsch TrafficCom no tiene ningún acuerdo relativo a la representación por un comité de empresa europeo.

Métricas de diversidad (S1-9).

Distribución por género en los niveles de alta dirección.

	Mujer		Masculino	
	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje
Primer nivel directivo	0	0 %	2	100 %
Segundo nivel de gestión	3	15 %	17	85 %
Tercer nivel de gestión	27	31 %	61	69 %

Los niveles de gestión se dividen en Comité Ejecutivo -1 (segundo nivel de gestión) y Comité Ejecutivo -2 (tercer nivel de gestión), que se refiere a los niveles de subordinación al Comité Ejecutivo. El Comité Ejecutivo -1 incluye a todos los directivos que dependen directamente del Comité Ejecutivo. El Comité Ejecutivo -2 incluye a los directivos que dependen inicialmente del Comité Ejecutivo -1.

Empleados por grupo de edad y sexo.

	31 de marzo de 2025					
	Total ¹⁾		Mujer		Masculino	
	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje
Menores de 30 años	395	13 %	108	27 %	287	73 %
Entre 30 y 50 años	1.850	61 %	599	32 %	1.251	68 %
Mayores de 50 años	788	26 %	189	24 %	599	76 %

¹⁾ Excluidos los empleados cuyo sexo no se ha declarado

Personas con discapacidad (S1-12).

Empleados con discapacidad.

	31 de marzo de 2025
Empleados con discapacidad	1,0 %

En Norteamérica, la declaración de discapacidad no es obligatoria, por lo que no se recogen estos datos. El porcentaje se ha calculado a partir del número de empleados con discapacidad con prueba oficial en relación con el número total de empleados.

Métricas de salud y seguridad (S1-14).

Salud y seguridad.

	2024/25
Empleados cubiertos por el sistema de gestión de salud y seguridad ¹⁾	100 %
Número de víctimas mortales como resultado de lesiones y enfermedades relacionadas con el trabajo	0
Número de accidentes laborales registrables ²⁾	15
Índice de accidentes laborales registrables ³⁾	2,49
Número de casos de mala salud laboral registrables	0
Tasa de casos de enfermedades profesionales registrables	0
Número de días perdidos por lesiones relacionadas con el trabajo y víctimas mortales de accidentes laborales, enfermedades relacionadas con el trabajo y muertes por enfermedad laboral	400

¹⁾ Todos los empleados están cubiertos por un sistema de gestión de la salud y la seguridad que se revisa mediante auditorías internas. Para el 29% de los empleados, el sistema también está certificado formalmente conforme a la norma ISO 45001.

²⁾ de ellos 15 accidentes de trabajo notificables (lesión que requiere tratamiento médico)

³⁾ Número de accidentes * 1.000.000 / número total de horas trabajadas (6.027.435 horas)

Empleados cubiertos por el sistema de gestión de salud y seguridad.

El sistema de gestión de salud y seguridad de Kapsch TrafficCom Group cubre a todos los empleados sujetos al sistema de gestión de Kapsch TrafficCom Group o a la "Política de la empresa". Se calcula en ETC. Esta cifra no incluye a las personas que no están empleadas pero trabajan bajo la responsabilidad del Grupo Kapsch TrafficCom.

Número de víctimas mortales como resultado de lesiones relacionadas con el trabajo y enfermedades relacionadas con el trabajo.

Todos los accidentes laborales dentro del Grupo Kapsch TrafficCom son registrados por los respectivos socios de seguridad laboral de las unidades de negocio y documentados en el sistema myWorkday. Esto se aplica independientemente de si los propios empleados afectados están registrados en myWorkday – en tales casos, el responsable de seguridad en el trabajo es responsable de hacer la entrada. Si no se ha producido ningún accidente laboral durante el período de notificación, se obtiene una confirmación por escrito del socio de seguridad laboral pertinente por correo electrónico para documentar la ausencia de incidentes. Los accidentes mortales resultantes de lesiones relacionadas con el trabajo se registran en el sistema con el tipo de incidente "Crítico – Fallecimiento como consecuencia de una lesión relacionada con el trabajo (muerte o incapacidad permanente grave)". Este procedimiento garantiza que todos los incidentes críticos se documenten sistemáticamente, se evalúen de forma trazable y se traten de acuerdo con los requisitos del sistema de gestión de la salud y la seguridad. En el ejercicio 2024/25 no se registraron accidentes de trabajadores externos.

Número de accidentes laborales registrables.

Los accidentes laborales registrables en Kapsch TrafficCom Group se documentan en el sistema myWorkday con los tipos de incidente "Crítico", "Grave" o "Alto". Esta clasificación garantiza que todos los incidentes relevantes se registren y evalúen sistemáticamente en función de su gravedad. El registro lo llevan a cabo los socios de seguridad laboral de las unidades de negocio, independientemente de que los empleados afectados estén registrados en myWD. En los casos en los que no se ha notificado ningún accidente laboral, se obtiene una confirmación por escrito del socio de seguridad laboral responsable por correo electrónico para verificar que no se ha producido ningún incidente. Este procedimiento garantiza una documentación completa y trazable de todos los sucesos notificables dentro del sistema de gestión de la salud y la seguridad de Kapsch TrafficCom. En el ejercicio 2024/25 no se notificó ningún accidente en el que estuvieran implicados trabajadores externos.

Índice de accidentes laborales registrables.

El índice de accidentes laborales registrables se calcula multiplicando el número de accidentes laborales documentados en myWorkday con los tipos de incidente "Crítico", "Grave" o "Alto" por 1 millón y dividiéndolo por el número total de horas trabajadas. Este total se basa en el objetivo de horas de trabajo calculado por el departamento financiero para todos los equivalentes a tiempo completo (ETC) empleados de media durante el ejercicio respectivo, teniendo en cuenta en esta proyección las vacaciones y las ausencias medias. Esta metodología garantiza una cifra clave comparable internacionalmente para evaluar la seguridad laboral en el Grupo Kapsch TrafficCom.

Número de casos de mala salud laboral registrables.

No se documentó ni notificó ningún caso de este tipo durante el periodo cubierto por el informe. Los incidentes de salud relacionados con el trabajo se registran como parte del sistema integrado de gestión HSSEQ, con todos los incidentes pertinentes supervisados por los socios responsables de la seguridad en el trabajo y documentados en myWorkday cuando es necesario. Si la definición o los requisitos de notificación cambian en el futuro, el procedimiento se adaptará en consecuencia y se incorporará a los procesos existentes.

Tasa de casos de mala salud laboral registrables.

La tasa de enfermedades profesionales notificables se calcula multiplicando el número de enfermedades profesionales notificadas por 1 millón y dividiéndolo por el número total de horas trabajadas. El número total de horas trabajadas se basa en el objetivo de horas calculado por el departamento financiero para todos los ETC (equivalentes a tiempo completo) empleados de media durante el ejercicio, teniendo en cuenta en esta proyección las vacaciones y las ausencias medias. Este método de cálculo normalizado proporciona un indicador internacionalmente comparable para evaluar los riesgos para la salud relacionados con el trabajo y sirve de base para las medidas de mejora continua dentro del sistema integrado de gestión HSSEQ.

Número de días perdidos por lesiones relacionadas con el trabajo y víctimas mortales de accidentes laborales, enfermedades relacionadas con el trabajo y víctimas mortales de enfermedades relacionadas con el trabajo.

Los días perdidos se registran sistemáticamente en la herramienta myWorkday y se calculan en días naturales.

El recuento comienza el día del accidente o enfermedad y termina el último día de baja documentada. El registro uniforme garantiza una documentación transparente y rastreable de las ausencias dentro del sistema integrado de gestión HSSEQ.

Métricas de remuneración (brecha salarial y remuneración total) (S1-16).

Brecha salarial y remuneración total.

	2024/25
Brecha salarial de género en detalle (ponderada por estructura, divulgación adicional voluntaria específica de la entidad) ¹⁾	12 %
ESRS Brecha salarial entre hombres y mujeres	21 %
Relación entre la remuneración total anual de la persona mejor pagada y la mediana de todos los empleados	21

¹⁾ Para evitar distorsiones causadas por países muy grandes con bajos niveles salariales y elevados efectivos, la brecha salarial por género se calculó a nivel de país y se combinó para formar una media ponderada.

La brecha salarial por género se calculó sobre la base del salario por hora, teniendo en cuenta los componentes salariales acordados contractualmente y los pagos únicos irregulares (en el sistema myWorkday). La empresa considera que la metodología utilizada ofrece una imagen realista de la estructura de remuneración y de las diferencias salariales específicas por género.

El ratio de la remuneración total se calculó sobre una base salarial anual, teniendo en cuenta los componentes salariales acordados contractualmente y los pagos únicos irregulares (en el sistema myWorkday).

Los cálculos tuvieron en cuenta a todos los empleados de Kapsch TrafficCom, incluidas las relaciones laborales especiales y situaciones como aprendices, becarios, trabajadores en prácticas, empleados de baja y bajas por enfermedad de larga duración.

Incidentes, quejas e impactos graves sobre los derechos humanos (S1-17).

Incidentes, quejas e impactos graves sobre los derechos humanos.

	2024/25
Número de incidentes de discriminación (incluido el acoso)	0
Número de quejas presentadas a través de todos los canales disponibles para plantear inquietudes	0
Importe total de las multas, sanciones e indemnizaciones por daños y perjuicios a raíz de los incidentes y reclamaciones arriba indicados (en millones de euros)	
Número de incidentes graves en materia de derechos humanos relacionados con la propia plantilla	0
Número de incidentes de incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo o las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.	0
Importe total de las multas, sanciones e indemnizaciones por daños y perjuicios derivadas de las graves infracciones de los derechos humanos mencionadas anteriormente (en millones de euros)	

3.2 Trabajadores de la cadena de valor (ESRS S2).

Impactos materiales, riesgos y oportunidades	Posición en la cadena de valor	Descripción	Acciones
Condiciones de trabajo > Salud y seguridad			
Impacto positivo: Aumento de las medidas de salud y seguridad en la cadena de suministro. (corto a largo plazo)	<<<	Inside-out: Entorno laboral seguro y saludable para los trabajadores de la cadena de valor mediante el intercambio periódico de medidas de mejora y mejores prácticas entre Kapsch TrafficCom y los proveedores. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> Gestión de la relación con los proveedores Auditorías de proveedores y reuniones de revisión Normativa estricta para proveedores de países en desarrollo (véase el Código de Conducta para Proveedores).
Riesgos: Interrupción de la cadena de suministro debido a problemas laborales en el proveedor. (medio a largo plazo)	<<< KTC	Outside-in: Retrasos en la producción, aumento de los costes de aprovisionamiento, pérdida potencial de ingresos.	<ul style="list-style-type: none"> Supervisión periódica de los proveedores Prácticas éticas de contratación Diversificación de la cadena de suministro
Otros derechos laborales > Trabajo infantil y trabajo forzoso			
Impacto negativo: Trabajo infantil y/o trabajo forzoso ocultos. (a corto y largo plazo)	<<<	Outside-in: Riesgo de trabajo infantil y/o trabajo forzoso en las operaciones de los proveedores en países en desarrollo. (potencial)	<ul style="list-style-type: none"> Gestión de la relación con los proveedores Auditorías y reuniones de revisión de proveedores Normativa estricta para proveedores de países en desarrollo
<<<	cadena de valor ascendente (upstream)		
KTC	dentro de la empresa		
>>>	cadena de valor descendente (downstream)		

Estrategia.

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

Todos los trabajadores de la cadena de valor de Kapsch TrafficCom que pueden verse afectados por los impactos, riesgos y oportunidades (IRO) significativos del Grupo se incluyeron en el análisis de materialidad y en las revelaciones correspondientes de la >> sección 1 “Revelaciones generales (ESRS 2)” en los apartados “Intereses y puntos de vista de las partes interesadas” e “Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo empresarial”.

Según el análisis, dos grupos de trabajadores de la cadena de valor ascendente pueden verse afectados por los OIR significativos: los trabajadores de la cadena de suministro (por ejemplo, los trabajadores de las minas en relación con la extracción de metales) en los países en desarrollo y los trabajadores de los proveedores de servicios (por ejemplo, para trabajos de mantenimiento) de Kapsch TrafficCom en los países en desarrollo.

Según los informes de UNICEF y de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y teniendo en cuenta las actividades de contratación, no existe un riesgo significativo de trabajo infantil en la cadena de valor ascendente, pero sí existe un riesgo moderado de trabajo forzoso en las regiones árabes en relación con los servicios prestados. La existencia de trabajo infantil oculto o de trabajo forzoso tendría un impacto negativo significativo en los trabajadores de la cadena de valor, pero sólo se asocia a incidentes individuales, si es que se da. Kapsch TrafficCom no tiene conocimiento de ningún incidente de este tipo.

El riesgo material de una interrupción de la cadena de suministro no surge de las actividades de Kapsch TrafficCom. Por el contrario, Kapsch TrafficCom se asegura de que sus proveedores directos apliquen medidas de salud y seguridad en sus cadenas de suministro exigiendo el cumplimiento de las normas legales y, como concepto global, del Código de Conducta para Proveedores. Esto tiene un efecto positivo en la mano de obra. No obstante, Kapsch TrafficCom (outside-in) está potencialmente expuesta al riesgo de retrasos o interrupciones en la cadena

de valor ascendente debido a posibles problemas laborales en los proveedores, lo que podría dar lugar a retrasos, aumento de costes o pérdida de ingresos.

En teoría, todos los trabajadores de la cadena de valor podrían verse afectados por el riesgo de trabajo forzoso, especialmente en determinadas regiones o países. Más allá de esto, la empresa no tiene conocimiento de riesgos u oportunidades significativos derivados de impactos y dependencias en este sentido.

Gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Políticas relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor (S2-1).

Código de conducta para proveedores (Supplier Code of Conduct).

Kapsch TrafficCom ha definido un Código de Conducta de Proveedores para gestionar los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los empleados de la cadena de valor. Abarca a todos los trabajadores de la cadena de valor y debe ser reconocido por los nuevos socios comerciales al inicio de la actividad comercial a partir de mediados del ejercicio 2025/26. Para los socios comerciales existentes, la aplicación se llevará a cabo de conformidad con el Código de Conducta. Para los socios comerciales existentes, la aplicación se definirá en detalle en el ejercicio 2025/26. Su aplicación es responsabilidad de la dirección de la división de Gestión de la Cadena de Suministro.

El Código de Conducta contiene una descripción detallada de las normas laborales y los derechos humanos pertinentes (es decir, edad laboral/trabajo infantil, antidiscriminación, dignidad humana, jornada laboral, libertad de asociación, salud y seguridad, condiciones de trabajo), así como las normas laborales para los trabajadores de la cadena de valor, en particular el enfoque general de Kapsch TrafficCom sobre

- el respeto de los derechos humanos de los trabajadores de la cadena de valor, centrándose en normas éticas análogas a las establecidas en el Código de Conducta y el cumplimiento de todas las leyes y reglamentos aplicables, así como
- la implicación de los trabajadores en la cadena de valor, con especial atención al cumplimiento de las normas éticas, la salud y la seguridad, garantizando el cumplimiento de todas las leyes y reglamentos aplicables, y promoviendo una cadena de suministro responsable y ética.

Selección de socios comerciales.

Kapsch TrafficCom identifica el impacto de sus productos, servicios y socios comerciales. También se tienen en cuenta los impactos potenciales sobre la mano de obra. Basándose en esta identificación, los proveedores potenciales se asignan a una categoría (nivel A a C) que define los requisitos para el proceso de evaluación y, si procede, los objetivos contractuales por parte de Kapsch TrafficCom antes de la selección. En función de la relevancia, se acuerdan posteriormente auditorías de reevaluación y reuniones de revisión.

Los proveedores de Kapsch TrafficCom son controlados y supervisados periódicamente si cumplen determinados criterios basados en el riesgo. Las auditorías también abarcan una amplia gama de delitos relacionados con violaciones de los derechos humanos (por ejemplo, genocidio, crímenes de guerra, crímenes de odio, violaciones de la Convención de Ginebra, encarcelamiento ilegal, ejecuciones extrajudiciales, tortura, limpieza étnica, crímenes contra la humanidad y persecución política y presos políticos). Las medidas necesarias se desarrollarían caso por caso. El trabajo forzoso u obligatorio, el trabajo infantil y la trata de seres humanos también se abordan explícitamente en la evaluación y selección de socios comerciales.

El Código de Conducta para Proveedores se modificará cuando sea necesario y se comunicará en consecuencia. Está disponible en inglés en la página web de la empresa www.kapsch.net.

Todos los procedimientos, principios y directrices de Kapsch TrafficCom se basan en los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, tal y como se definen en el Código de Conducta para Proveedores. Sólo en casos excepcionales podrían no cumplirse los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo o las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales, que incluyen a los trabajadores de la cadena de valor, por lo que el riesgo es mayor para los pequeños proveedores, los proveedores secundarios que sólo suministran pequeñas cantidades, los proveedores de reciente creación o los proveedores que están sometidos a una presión económica inmediata. Durante el periodo del informe no se registró ningún caso de incumplimiento.

Procesos para implicar a los trabajadores de la cadena de valor en los impactos (S2-2).

Cooperación con los socios empresariales.

En el espíritu de las asociaciones sostenibles, Kapsch TrafficCom promueve la buena cooperación con sus socios comerciales. Como se ha descrito anteriormente, los impactos potenciales sobre la mano de obra también se tienen en cuenta como parte de un proceso de selección de socios comerciales. Basándose en una categorización, Kapsch TrafficCom establece objetivos contractuales antes de seleccionar nuevos socios comerciales, cuando procede. La atención se centra aquí en investigar y mitigar cualquier impacto identificado. En función de su relevancia, se acuerdan auditorías de reevaluación y reuniones de revisión.

Del mismo modo, los socios comerciales con una exposición potencialmente alta se revisan con mayor frecuencia. Los trabajadores de la cadena de valor o sus representantes no participan directamente, ya que no es una práctica habitual en el sector. La cooperación tiene lugar con sus representantes (por ejemplo, contactos empresariales y expertos adicionales pertinentes del socio). Esto incluye reuniones anuales de revisión, o bien estos proveedores son auditados al menos cada tres años.

En Kapsch TrafficCom, los socios comerciales tienen una persona de contacto designada en el departamento de Gestión de la Cadena de Suministro que informa al jefe del departamento y a los directores regionales. Esto garantiza su implicación y la incorporación de los resultados al concepto corporativo. No existen acuerdos con federaciones sindicales internacionales a este respecto.

La eficacia de la cooperación con los empleados de la cadena de valor o sus representantes es evaluada por el personal responsable del sistema de gestión junto con el departamento de Gestión de la Cadena de Suministro en reuniones de revisión e informes de auditoría. Kapsch TrafficCom también ha establecido mecanismos de información para que los empleados de la cadena de valor puedan ponerse en contacto activamente con la empresa.

Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que los trabajadores de la cadena de valor planteen sus preocupaciones (S2-3).

De acuerdo con el Código de Conducta para Proveedores, los proveedores deben informar inmediatamente a Kapsch TrafficCom de cualquier infracción del Código relacionada con las cuestiones pertinentes. A continuación, tienen la oportunidad de tomar medidas correctivas para prevenir, poner fin o mitigar la situación. Estas medidas son responsabilidad del proveedor correspondiente.

Si un proveedor no cumple con los principios básicos definidos del Código, Kapsch TrafficCom puede suspender o terminar la cooperación o informar de una infracción de la ley a las autoridades pertinentes para que tomen medidas correctivas – los detalles del procedimiento de Kapsch TrafficCom en caso de efectos negativos se describen en “Acciones”.

Mecanismos de información.

El Código de Conducta para Proveedores especifica una dirección de correo electrónico específica de Kapsch a la que los trabajadores de la cadena de valor pueden informar sobre cualquier inquietud o necesidad. Kapsch TrafficCom proporciona la dirección y se realiza un seguimiento de los casos notificados con los proveedores responsables para garantizar que las preocupaciones se tratan adecuadamente. Además, las plataformas de denuncia de la empresa también están a disposición de estos trabajadores, y se anima a los proveedores a establecer mecanismos de denuncia adecuados para sus empleados.

Encontrará más información sobre los sistemas de denuncia de irregularidades en >> *sección 4.1 “Conducta empresarial (ESRS G1)”* en el apartado “Mecanismos de denuncia y revisión”.

Con la dirección de correo electrónico de Kapsch y las plataformas de denuncia de irregularidades, Kapsch TrafficCom garantiza que todos los trabajadores de la cadena de valor tengan acceso a un canal para expresar sus preocupaciones de forma coherente y segura. Las plataformas son de acceso público y la dirección de correo electrónico se comunica a los proveedores (o a sus personas de contacto) en el Código. Está integrada en la red informática para garantizar que siempre esté disponible. El proceso es anónimo si se desea, y tanto los denunciantes como los implicados están protegidos frente a represalias. Encontrará más detalles en la información sobre los sistemas de denuncia.

El equipo directivo del departamento de Gestión de la Cadena de Suministro, en colaboración con los proveedores, realiza un seguimiento y control de los problemas notificados. Cuando es necesario, se implica a las partes pertinentes para garantizar que los problemas se tratan de forma exhaustiva. Además, los trabajadores de la cadena de valor no participan en la evaluación de la eficacia de las medidas. El proceso es transparente, cada paso y cada medida están documentados y sujetos a revisión. Se definen y aplican medidas específicas para resolver los problemas. También se garantiza la protección de los datos de los implicados.

El Código de Conducta para Proveedores se distribuye activamente a todos los contactos de los proveedores para garantizar que conocen las expectativas y los procedimientos aplicables. También está disponible en el sitio web de la empresa www.kapsch.net para que los trabajadores en la cadena de valor puedan acceder a él en cualquier momento. El contacto regular con los proveedores ayuda a aclarar la importancia de estas estructuras y procesos. Además, Kapsch TrafficCom realiza auditorías a los proveedores para promover y verificar el conocimiento y la confianza en estos canales.

Adopción de medidas sobre los impactos materiales en los trabajadores de la cadena de valor y enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor, y eficacia de dichas medidas (S2-4).

Los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades relacionados con los trabajadores de la cadena de valor se tienen en cuenta dentro de la organización. Kapsch TrafficCom cuenta con un plan de control interno que contiene las directrices pertinentes, cuyo cumplimiento es revisado una vez al trimestre por el Equipo de Alta Dirección de la Cadena de Suministro. Aparte de las medidas aquí descritas, no se prevén otras medidas sobre la base de la información actual.

Las medidas estandarizadas, como la gestión activa de las relaciones, las auditorías, las reuniones de revisión y las normas estrictas para los proveedores de países en desarrollo o países con mayor riesgo de incumplimiento (de acuerdo con la selección de socios comerciales) constituyen el núcleo de la cooperación con los proveedores y el seguimiento de cualquier impacto, riesgo y oportunidad. A continuación se describen las estructuras básicas:

Incorporación de proveedores.

El proceso de incorporación de todos los nuevos proveedores incluye evaluaciones en diversas áreas, como salud y seguridad, derechos humanos y laborales, integridad y cumplimiento, que conducen a la categorización antes mencionada (niveles A a C). El Código de Conducta para Proveedores define los requisitos básicos para los proveedores e intermediarios de Kapsch TrafficCom en relación con su responsabilidad hacia las partes interesadas y el medio ambiente. Kapsch TrafficCom espera que todos los proveedores cumplan los principios y normas establecidos en este Código con el fin de contribuir a una contratación responsable.

Reuniones de auditoría y revisión de proveedores.

Los proveedores con una calificación de alto impacto en áreas como salud y seguridad, seguridad de la información, calidad o medio ambiente se someten a una auditoría de reevaluación al menos cada tres años.

Todos los proveedores están obligados a cumplir al menos los requisitos legales que les sean aplicables. Esto incluye, pero no se limita a, las medidas de salud y seguridad, así como el trabajo infantil y el trabajo forzado. Hasta la fecha, no se han producido incidentes relacionados con impactos materiales, pero se han definido mecanismos de identificación y, en caso necesario, de actuación conjunta, tal y como se ha descrito anteriormente.

Todos los incidentes identificados o notificados durante las auditorías se introducen en una lista de deficiencias ("lista de hallazgos del proveedor"). En ella también se definen medidas correctoras específicas. La eficacia de estas medidas se revisa de acuerdo con el sistema de gestión y la organización de cumplimiento mediante auditorías, y las medidas se adaptan si es necesario. También se tienen en cuenta los comentarios de los proveedores y las normas en la práctica, y se establecen cuando procede. Los casos sólo se cierran en la lista una vez que se han resuelto las no conformidades.

La selección de las medidas necesarias en relación con los impactos negativos reales o potenciales sobre los trabajadores de la cadena de valor depende de la infracción específica y se determina caso por caso. Las medidas se elaboran individualmente en colaboración con el proveedor afectado, y su aplicación efectiva se supervisa sobre la base de un plan de acción que se desarrolla y mediante auditorías internas y externas periódicas. La aplicación efectiva se verifica en última instancia a través de la lista de constataciones de los proveedores. Hasta la fecha, no

ha habido ningún caso de trabajo infantil o forzado oculto, pero se han establecido procedimientos para aplicar medidas correctoras.

Las auditorías a proveedores y las reuniones de revisión contribuyen en general a evaluar el cumplimiento de las normas laborales, las condiciones de trabajo y las prácticas éticas y a garantizar que todos los riesgos o infracciones se identifiquen y se aborden eficazmente. Con ello también se pretende reducir el riesgo de interrupciones en la cadena de suministro debidas a problemas laborales en los proveedores (huelgas y ausencias por enfermedad). Kapsch TrafficCom espera que los proveedores dispongan de un plan adecuado para mantener las operaciones comerciales y lo revisa durante las auditorías y las reuniones de revisión.

Kapsch TrafficCom ha implantado un proceso de evaluación y selección de proveedores que utiliza una matriz de decisión basada en hechos. Ésta se desarrolla para garantizar que también se tienen en cuenta criterios no financieros. Esto puede incluir requisitos relativos a la supervisión externa de las normas (certificaciones), el cumplimiento de los requisitos contractuales y las normas mínimas no financieras. La matriz de decisión se desarrolla individualmente e incluye, por ejemplo, puntos de bonificación por ISO 14001 o EMAS; o el proveedor ha definido medidas medioambientales específicas o ya las está aplicando; o el proveedor puede demostrar otros premios por sus actividades medioambientales. Esto permite a la empresa garantizar un proceso transparente y, a través del Código de Conducta del Grupo Kapsch, unas prácticas de contratación éticas. También contribuye a la diversificación de la cadena de suministro, que ya se ha descrito en la >> **sección 1.4 “Gestión de impactos, riesgos y oportunidades”** en relación con los riesgos relacionados con el clima.

Kapsch TrafficCom mantiene relaciones de cooperación y transparencia con sus proveedores a través de las reuniones y auditorías periódicas descritas anteriormente. Esto garantiza que sus propias prácticas operativas no tengan ningún impacto negativo significativo en los trabajadores de la cadena de valor o contribuyan a dicho impacto en el curso de una asociación activa.

En la cadena de valor ascendente y descendente no se han registrado problemas o incidentes graves relacionados con los derechos humanos.

La responsabilidad de gestionar los impactos materiales recae en la dirección de Gestión de la Cadena de Suministro y, en parte, en el Responsable de Cumplimiento del Grupo Kapsch TrafficCom.

Métricas y objetivos.

Objetivos relacionados con la gestión de impactos materiales negativos, la promoción de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales (S2-5).

Kapsch TrafficCom no ha definido ningún objetivo general para los OIR significativos relacionados con los trabajadores de la cadena de valor, ni tiene previsto hacerlo en un futuro próximo.

3.3 Comunidades afectadas (ESRS S3).

Impactos materiales, riesgos y oportunidades	Posición en la cadena de valor	Descripción	Acciones ¹⁾
Derechos económicos, sociales y culturales de las comunidades > Vivienda adecuada			
Impacto positivo / oportunidad: Reducción de la contaminación ambiental, las partículas y el ruido mediante sistemas de peaje y gestión del tráfico. (de corto a largo plazo)	KTC >>>	Inside-out: Mejora de la calidad del aire con efectos positivos en la salud de las personas de las inmediaciones. (actual) Outside-in: Aumento de la demanda de sistemas de peaje y gestión del tráfico con efectos positivos en la calidad del aire para las comunidades locales mediante la configuración sostenible de los flujos de tráfico a través de sistemas de control del tráfico o de peaje dinámico.	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo e innovación continuos de productos y servicios para reducir las emisiones.
Oportunidad: Acceso a los mercados y talentos locales mediante la integración comunitaria. (de corto a largo plazo)	<<< KTC	Outside-in: Mayor presencia en el mercado local con una imagen positiva, integración de la experiencia local, ventajas de costes gracias a un personal especializado distribuido por todo el mundo.	<ul style="list-style-type: none"> Fomento de la comprensión cultural de la cultura local Contratación de personal local y adquisición de material
Oportunidad: La gestión del tráfico, las opciones de peaje inteligente y los servicios de peaje para teléfonos móviles permiten mejorar la eficiencia y la fluidez del tráfico, así como la accesibilidad a las zonas residenciales y los comercios locales. (de corto a largo plazo)	KTC >>>	Outside-in: Mayor satisfacción del cliente, aceptación del sistema y demanda de los productos y servicios de Kapsch TrafficCom.	<ul style="list-style-type: none"> Mejora continua y adaptación de los productos y servicios a las necesidades de las comunidades locales y los usuarios. Mayor servicio al cliente Cooperación con las autoridades locales
Impacto positivo: El control del tráfico aumenta la seguridad vial. (corto a largo plazo)	>>>	Inside-out: El control del tráfico aumenta la seguridad vial. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> Identificación de usuarios vulnerables
Impacto positivo: El peaje permite financiar el mantenimiento de las infraestructuras viarias. (corto a largo plazo)	>>>	Inside-out: Los peajes generan ingresos que permiten el mantenimiento de las infraestructuras viarias, lo que a su vez mejora la seguridad de los usuarios de las carreteras. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> Ofrecer soluciones a las autoridades Demostraciones y formación

¹⁾ Los impactos y oportunidades en relación con las comunidades afectadas están vinculados al modelo de negocio de Kapsch TrafficCom en interés de sus clientes. Lo mismo se aplica a las medidas aquí mencionadas.

<<< cadena de valor ascendente (upstream)
KTC dentro de la empresa
 >>> cadena de valor descendente (downstream)

Estrategia.

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

Los productos y servicios de Kapsch TrafficCom sirven al interés público; los clientes de la empresa actúan en nombre de las autoridades públicas y aplican los objetivos de la política de transporte. Por lo tanto, los usuarios de las carreteras no son “consumidores y usuarios finales” directos (según la definición de ESRS S4) de las soluciones de Kapsch TrafficCom, pero se consideran parte de las comunidades afectadas.

Por lo tanto, las comunidades afectadas por un sistema de peaje o de gestión de tráfico son:

- Automovilistas privados
- Empresas usuarias de la carretera
- Peatones y ciclistas
- Residentes
- Propietarios de inmuebles a lo largo de las carreteras
- Población en zonas medioambientales
- Empresas

Los clientes de Kapsch TrafficCom son los representantes legales de las comunidades afectadas. En el transporte interurbano, se trata principalmente de operadores de autopistas, y en el caso de las medidas de transporte urbano, son las autoridades municipales.

Los automovilistas privados. Su comportamiento de movilidad se ve influido por los sistemas de peaje y la gestión del tráfico. El peaje o la gestión del tráfico pueden servir para

- mantener las infraestructuras viarias, lo que beneficia directamente a los automovilistas, o
- fomentar cambios de comportamiento mediante incentivos económicos o instrucciones y sugerencias, que en el caso de los peajes también pueden encarecer la conducción. En algunos casos, también podría argumentarse que esto reduce el valor de los vehículos, ya que pueden no ofrecer la movilidad que los automovilistas esperaban al comprarlos. La gestión del tráfico puede ayudar a los conductores ahorrando tiempo y garantizando una circulación fluida, pero también puede aumentar la duración de los desplazamientos al alejar a los conductores de zonas sensibles (por ejemplo, zonas residenciales, escuelas).

Las empresas usuarias de la carretera son compañías de transporte, pequeñas y medianas empresas que utilizan las carreteras para llevar a cabo sus actividades comerciales.

Los peatones y ciclistas están expuestos a una contaminación atmosférica que afecta directamente a su salud. En el caso de los peajes urbanos o de la gestión del tráfico que reduce el tráfico rodado, se benefician de las ganancias en salud pública gracias a un aire más limpio y un mayor bienestar. En el caso de la gestión del tráfico, se benefician como usuarios vulnerables de una mayor seguridad vial.

Residentes. La población general que vive a lo largo de las carreteras suele estar expuesta al ruido de la carretera, que afecta a la salud pública. Se benefician de la reducción del volumen de tráfico y, por tanto, del peaje y la gestión del tráfico.

Población en zonas de bajas emisiones / aire limpio. Dependiendo del sistema de peaje, el coste del uso de vehículos en estas zonas puede aumentar. No se ha podido identificar una correlación directa con la evolución de los precios inmobiliarios.

Empresas. Dependiendo del sistema de peaje, el acceso de los clientes puede verse afectado por los cambios en los patrones de movilidad, al igual que el acceso para las entregas.

El valor añadido de un sistema de peaje o de gestión del tráfico reside en su capacidad para recaudar costes de infraestructura o moldear el comportamiento de la movilidad en línea con los objetivos del cliente. Las soluciones TrafficCom de Kapsch son utilizadas deliberadamente por los clientes para influir en las comunidades. Las deci-

siones sobre los sistemas de peaje y de gestión del tráfico y sus efectos son decisiones de política de movilidad y de política pública. Afectan a los usuarios de la carretera, desde automovilistas particulares, ciclistas y peatones hasta usuarios del transporte público, residentes y empresas.

Al generar ingresos que se utilizan para mantener la infraestructura, los sistemas de peaje contribuyen positivamente a uno de los tres pilares de la seguridad vial (infraestructura, vehículos, comportamiento del conductor). También desempeñan un papel en el control de la contaminación atmosférica, la reducción del ruido y la gestión de la congestión. En las autopistas europeas, los sistemas de peaje están regulados para el tráfico comercial de larga distancia con este mismo fin por la Directiva 1999/62/CE.

La mayoría de los sistemas de gestión del tráfico tienen efectos positivos similares: dependiendo de su diseño, pueden mejorar la salud pública mediante el control de la contaminación atmosférica, la reducción del ruido o la seguridad vial, y los flujos de tráfico pueden hacerse más sostenibles (por ejemplo, transporte público, reducción de la congestión, uso compartido de vehículos). Además, el control activo del tráfico aumenta la seguridad de los usuarios de la carretera. El control de la contaminación atmosférica contribuye a la salud pública, especialmente para los residentes y las personas que transitan por las carreteras, los conductores y los animales y plantas cercanos a las carreteras. La reducción del ruido también mejora la salud pública, especialmente para los residentes. La reducción de la congestión ahorra tiempo a los usuarios individuales de la carretera y genera beneficios económicos.

Para Kapsch TrafficCom, la voluntad política de lograr estos efectos positivos está vinculada a la generación de ingresos. Cuanto mejor respondan las soluciones a las necesidades -también en términos de eficiencia y fluidez del tráfico-, mayores serán las oportunidades para Kapsch TrafficCom. Por ello, la empresa se esfuerza por mejorar, desarrollar e innovar continuamente sus productos y servicios.

La presencia en el mercado y la integración en los mercados y comunidades locales también permiten incorporar la experiencia y los recursos locales a la cadena de valor ascendente.

Gestión de impactos, riesgos y oportunidades.

Políticas relacionadas con las comunidades afectadas (S3-1).

Las especificaciones de los sistemas de peaje y gestión del tráfico se definen en licitaciones públicas basadas en análisis de las partes interesadas y en conceptos de uso del suelo. Las autoridades contratantes deben considerarse representantes de las comunidades afectadas. Kapsch TrafficCom se limita a seguir las licitaciones y, por lo tanto, no ha desarrollado ningún concepto en relación con estas partes interesadas. Tampoco es esa su intención.

Procesos de diálogo con las comunidades afectadas sobre los impactos (S3-2).

Las decisiones en materia de política de transportes son adoptadas por las autoridades públicas antes de la adjudicación de los proyectos. Todos los procesos de toma de decisiones varían en función del marco jurídico, pero son competencia del cliente. Como agente del sector privado, Kapsch TrafficCom no interactúa con las comunidades afectadas. Esto es responsabilidad de las autoridades públicas, en cuyo nombre Kapsch TrafficCom gestiona la movilidad utilizando sus sistemas de peaje y gestión del tráfico.

La interacción y cooperación entre Kapsch TrafficCom y sus clientes se rige por la ley de contratación pública local. Como se ha descrito anteriormente, las comunidades afectadas sólo están implicadas indirectamente a través de sus representantes legales. La responsabilidad operativa dentro de la empresa recae en el miembro del Consejo de Administración responsable de ventas.

En muchos casos, los clientes llevan a cabo evaluaciones de impacto antes de una licitación para valorar las preocupaciones de las comunidades afectadas. En el caso de los sistemas de peaje, se trata principalmente de evaluaciones de impacto medioambiental o, en las zonas urbanas, de evaluaciones de impacto social y comercial. Por consiguiente, las preocupaciones de las comunidades afectadas ya están identificadas antes de que se publique una licitación. La comunicación con estas comunidades se realiza a través de la administración pública y es responsabilidad del cliente. El cliente comunica a Kapsch TrafficCom los resultados de este proceso.

Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que las comunidades afectadas planteen sus preocupaciones (S3-3).

Kapsch TrafficCom dispone de un formulario de contacto en su sitio web que permite a cualquier persona interesada ponerse en contacto directamente con la empresa. La empresa investiga todos los informes que puedan estar relacionados con la seguridad del producto. No se evalúa la eficacia de los canales en relación con las comunidades afectadas. Se puede encontrar más información sobre las opciones de contacto y los sistemas de denuncia en >> *sección 4.1 “Conducta empresarial (ESRS G1)”* en “Mecanismos de denuncia y revisión”.

Adopción de medidas en relación con los impactos materiales en las comunidades afectadas y enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales en relación con las comunidades afectadas, y eficacia de dichas medidas (S3-4).

Como se ha descrito, no existe un intercambio directo con las comunidades afectadas, ya que esto es responsabilidad de los clientes. Sin embargo, Kapsch TrafficCom está trabajando activamente para optimizar aún más sus soluciones en términos de una gestión más eficiente del tráfico y un cobro de peaje más eficiente y resistente, y está llevando a cabo diversas iniciativas para explotar el potencial de sus soluciones. Además, la empresa trabaja regularmente en iniciativas y proyectos en cooperación con instituciones para investigar impactos, riesgos y oportunidades en relación con los usuarios de la carretera y otros participantes en el tráfico.

Durante el período del informe no se notificaron cuestiones de derechos humanos ni incidentes relacionados con las comunidades afectadas.

Kapsch ha definido un Código de Conducta para todos los empleados de Kapsch TrafficCom, que también aborda las relaciones con las comunidades afectadas. Debido al papel especial que desempeñan el proceso político y las decisiones públicas, éste es un aspecto clave del Código de Conducta y de otras actividades en el ámbito del buen gobierno corporativo. Además, existen normas de conducta específicas para las áreas de anticorrupción y lobbying.

Los impactos positivos y las oportunidades relacionadas con las comunidades afectadas están directamente vinculados al modelo de negocio, la innovación y la ejecución de proyectos de Kapsch TrafficCom. Aparte de esto, no se asignan fondos explícitos a este tema.

Kapsch TrafficCom tampoco ha tomado ninguna medida porque existen procesos definidos y organismos autorizados para decidir y aplicar medidas de interés público. Como agente del sector privado, Kapsch TrafficCom no tiene este mandato. Los clientes utilizan las soluciones para lograr impactos en los usuarios de la movilidad en interés público.

Métricas y objetivos.

Objetivos relacionados con la gestión de impactos materiales negativos, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales (S3-5).

Por las razones expuestas anteriormente, Kapsch TrafficCom no ha establecido ningún objetivo en relación con la mitigación de impactos negativos significativos, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades significativos. Esto tampoco es de esperar dadas las circunstancias.

4 Información sobre gobernanza.

4.1 Conducta empresarial (ESRS G1).

Impactos materiales, riesgos y oportunidades	Posición en la cadena de valor	Descripción	Acciones
Cultura de empresa			
Impacto negativo / riesgos Cultura corporativa estresante, desalineada o mal comunicada. (a corto y largo plazo)	<<<< KTC >>>>	Inside-out: Pérdida de confianza pública en la empresa. (potencial) Outside-in: Elevada fluctuación de los empleados y, como consecuencia, altos costes de contratación y formación, pérdida de productividad, conflictos internos, retrasos en los proyectos, daño potencial a la reputación de la Empresa.	<ul style="list-style-type: none"> Comunicación clara de los valores corporativos Formación para directivos Feedback periódico de los empleados
Impacto positivo / oportunidad Mejora de la satisfacción de los empleados y de la imagen imagen a través de una cultura corporativa y unas prácticas empresariales éticas. (corto a largo plazo)	<<<< KTC >>>>	Inside-out: La cultura corporativa y las prácticas empresariales constituyen una base sólida para el éxito, la confianza y las relaciones a largo plazo con empleados, clientes y socios comerciales. (actual) Outside-in: Mejora de la productividad, atracción y retención de los mejores talentos, innovación a través de la colaboración y la diversidad, imagen corporativa positiva.	<ul style="list-style-type: none"> Estrategia de personas centrada en el liderazgo de servicio. Ética, diversidad y cooperación Comunicación clara de los valores corporativos
Riesgos: Pérdida de confianza de los clientes debido a una violación de datos. (de corto a largo plazo)	KTC >>>>	Outside-in: Pérdida de clientes, sanciones legales, costes de recuperación de datos y gestión de las relaciones públicas.	<ul style="list-style-type: none"> Implantación de sólidas medidas de ciberseguridad Auditorías periódicas Comunicación con los clientes
Riesgos: Retos legales y multas por incumplimiento de las leyes de protección de datos. (medio a largo plazo)	KTC >>>>	Outside-in: Costes legales, multas, posibles daños a la imagen de la empresa, interrupción de la actividad.	<ul style="list-style-type: none"> Controles periódicos del cumplimiento Asesoramiento jurídico Cumplimiento de las leyes de protección de datos y las mejores prácticas
Oportunidad: Efectos positivos gracias al uso responsable de la IA y la analítica de datos para el control del tráfico. (corto a largo plazo)	KTC >>>>	Outside-in: Mejora de la percepción pública, diferenciación en el mercado, mayor satisfacción del cliente..	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de directrices éticas para el uso de la IA Directrices claras sobre el uso de datos Supervisión continua de las prácticas
Compromiso político y actividades de presión			
Impacto positivo / oportunidad: El compromiso político y los grupos de presión conducen a tecnologías interoperables y normas industriales. (medio a largo plazo)	KTC >>>>	Inside-out: La normalización, la retrocompatibilidad y la gestión de frecuencias permiten la integración de nuevas tecnologías en la infraestructura existente, lo que da lugar a una mayor oferta, precios competitivos y eficiencia de recursos para los clientes, ya que los productos pueden utilizarse durante más tiempo antes de tener que volver a colocarse debido a una tecnología obsoleta y no compatible. (actual)	<ul style="list-style-type: none"> Expertos en actividades de normalización y asuntos de la UE

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

Outside-in:
 Valor a largo plazo de las inversiones en activos y experiencia de los empleados mediante el establecimiento y la aplicación de un marco jurídico sostenible para la regulación y normalización de frecuencias interoperables. El objetivo es modernizar las tecnologías de forma sostenible y evitar la obsolescencia prematura de las soluciones existentes por incompatibilidad con las nuevas tecnologías.

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

<p>Impacto positivo / oportunidad: Fortalecimiento de las relaciones con clientes y socios comerciales. (corto a largo plazo)</p>	<p><<< KTC</p>	<p>Inside-out: Las relaciones de confianza y a largo plazo de la empresa permiten la continuidad del negocio para los socios comerciales y comunicadores locales y mejoran la confianza y la eficiencia en el mercado en su conjunto. (actual)</p> <p>Outside-in: La cooperación transparente con clientes y socios comerciales fomenta los contratos a largo plazo y los proyectos conjuntos innovadores.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fomento de la transparencia ■ Selección de socios comerciales ■ Cooperación a largo plazo ■ Mantenimiento de normas éticas
--	-------------------------------------	---	---

Corrupción y soborno > Prevención y detección, incluida la formación

<p>Oportunidad: Conducta correcta en todo el sector en relación con la corrupción y el soborno. (a corto y largo plazo)</p>	<p><<< KTC</p>	<p>Outside-in: Imagen positiva de la empresa y, como resultado, atracción de socios comerciales éticos y creación y retención de una base de clientes leales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Formación anticorrupción ■ Prácticas transparentes ■ Selección de socios comerciales ■ Código de conducta público para prácticas empresariales éticas
--	-------------------------------------	---	--

Corrupción y soborno > Incidentes

<p>Impacto negativo / riesgo: Exclusión de la participación en licitaciones públicas debido a condenas por corrupción o soborno. (corto a largo plazo)</p>	<p><<< KTC >>></p>	<p>Inside-out: Pérdida de confianza de los ciudadanos en las autoridades públicas; menoscabo de la competencia. (potencial)</p> <p>Outside-in: Pérdida de fuentes de ingresos, deterioro a largo plazo de las perspectivas empresariales..</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Compromiso con el cumplimiento de las disposiciones legales ■ Formación anticorrupción ■ Medidas correctivas inmediatas en caso de infracción ■ Restablecer la confianza en los poderes públicos
---	---	--	---

- <<< cadena de valor ascendente (upstream)
- KTC** dentro de la empresa
- >>> cadena de valor descendente (downstream)

Gestión de impactos, riesgos y oportunidades.

Políticas de conducta empresarial y cultura corporativa (G1-1).

Cultura empresarial.

A lo largo de más de 130 años de actividad, Kapsch ha desarrollado una sólida cultura corporativa que ha evolucionado con el tiempo en consonancia con el crecimiento, la internacionalización y las condiciones cambiantes de la empresa. Esta cultura también proporciona un marco de actuación que garantiza un entendimiento común dentro de la empresa. Las políticas que se describen a continuación promueven y dan forma a esta cultura.

Código de conducta del Grupo Kapsch.

Un Código de Conducta que se aplica a todas las empresas del Grupo Kapsch describe los principios, valores y normas de conducta que deben observarse en Kapsch. Tiene en cuenta los intereses, expectativas y requisitos de las distintas partes interesadas, en particular empleados, clientes, proveedores, otros socios comerciales, inversores y el público en general. Incluye requisitos de comportamiento relativos a la integridad hacia el público en general, el medio ambiente y los empleados, y abarca las siguientes áreas:

- Competencia leal
- Cumplimiento de la normativa comercial internacional
- Prevención de conflictos de intereses
- Amplia prevención de la corrupción
- Seguridad de la información y protección de datos
- Cumplimiento del mercado de capitales
- Derechos humanos y normas laborales
- Protección del medio ambiente

Kapsch TrafficCom espera que todas las demás personas implicadas en el proceso de creación de valor de Kapsch actúen de acuerdo con estas normas de conducta. En este contexto, Kapsch TrafficCom también ha definido un Código de Conducta para proveedores (ver >> *sección 3.2 “Trabajadores en la cadena de valor (ESRS S2)”*). Existen directrices obligatorias complementarias y otras reglamentaciones a nivel global, regional y nacional para diversas áreas cubiertas por los Códigos de Conducta. El Código de Conducta del Grupo Kapsch está disponible en alemán, inglés y español en el sitio web de la empresa y para los empleados en la intranet y a través de la plataforma HSSEQ. Personas de contacto como el Responsable de Cumplimiento del Grupo, la Representante de la Mujer, el Responsable de Seguridad de la Información Corporativa o el Responsable de Privacidad Corporativa están disponibles para todos los temas tratados. El Código de Conducta se evalúa periódicamente informando de cualquier cambio necesario al Responsable de Cumplimiento del Grupo como propietario del documento, y se sigue desarrollando según sea necesario.

Estrategia de personal.

Kapsch TrafficCom persigue una estrategia de personal especialmente definida y basada en cuatro pilares centrales:

- Desarrollo profesional
- Trabajo flexible
- Compensación global
- Experiencia de aprendizaje

Su objetivo es ayudar a promover una cultura dinámica y orientada al crecimiento. Encontrará información detallada en >> *el apartado 3.1 “Plantilla propia (ESRS S1)”* en “Políticas”.

Seguridad de la información.

El tema de la seguridad de la información también está profundamente arraigado en la cultura corporativa. Esto es necesario porque las soluciones de Kapsch TrafficCom procesan datos de clientes y usuarios. La empresa es consciente de su responsabilidad en el manejo de esta información y se compromete a proteger los datos contra el acceso o la divulgación no autorizados. La seguridad de la información también es un socio esencial en la implementación de medidas técnicas y organizativas para la protección de datos. Los riesgos y las amenazas actuales se analizan de forma continua para poder adoptar medidas específicas. Para el análisis de riesgos y amenazas se utiliza un proceso de gestión de riesgos estratégico y operativo respaldado por herramientas técnicas.

Kapsch TrafficCom aplica un sistema estructurado de gestión de la seguridad de la información (SGSI) conforme a la norma ISO/IEC 27001, que es auditado y certificado anualmente por una agencia acreditada independiente. En la cúspide del sistema de gestión se encuentra la Política de Seguridad de la Información aprobada por el Consejo Ejecutivo, de la que se derivan todas las demás directrices y procesos para la seguridad de la información. El Director de Seguridad de la Información Corporativa (Corporate Information Security Officer, CISO) es nombrado por la Junta Directiva responsable de la seguridad de la información en el Grupo Kapsch TrafficCom. La aplicación de normas reconocidas internacionalmente (por ejemplo, la serie ISO27k, PCI-DSS, etc.), recomendaciones y mejores prácticas en relación con la seguridad de la información garantiza que el SGSI alcance sus objetivos y respalde las actividades empresariales de Kapsch TrafficCom de la mejor manera posible. El sistema de gestión de la seguridad de la información se basa en las siguientes piedras angulares:

- **Estrategia de seguridad.** Kapsch TrafficCom tiene una estrategia de seguridad globalmente válida que se establece en su política de seguridad de la información. Ésta define el contexto, los objetivos, las funciones y los comités para el SGSI. En concreto, Kapsch TrafficCom ha formulado los siguientes dos principios rectores para el uso específico de las medidas de seguridad:
 - La organización de seguridad actúa como un socio fiable y digno de confianza.
 - Las medidas de seguridad se basan en el estado de la técnica reconocido y en la norma ISO/IEC 27001 (o Anexo A) como referencia estándar para la implantación y el funcionamiento de un sistema de gestión de la seguridad de la información.
- **Gestión de riesgos.** Como proceso central de ISO/IEC 27001, Kapsch TrafficCom cuenta con un proceso uniforme de gestión de riesgos para la seguridad de la información que está integrado en la gestión de riesgos corporativa. El enfoque estructurado para evaluar los riesgos relacionados con la seguridad de la información se deriva de los procesos comerciales de Kapsch TrafficCom y representa un enfoque holístico para abordar de manera integral riesgos como la fuga de datos y la protección de datos. El proceso de gestión de riesgos se aplica en todas las empresas cuya TI está totalmente integrada en la TI del Grupo, independientemente de si están certificadas formalmente según ISO/IEC 27001 o no.
- **Supervisión continua de la seguridad.** Debido a la situación de amenaza global latente en el ciberespacio, Kapsch TrafficCom trabaja con un proveedor externo de SOC (Centro de Operaciones de Seguridad) para garantizar la supervisión continua de la infraestructura de TI. Además, Kapsch TrafficCom supervisa y evalúa continuamente los sistemas internos y externos en busca de vulnerabilidades mediante diversos procesos y fuentes automatizados. Además, todos los años se encarga a un proveedor de servicios independiente que compruebe la seguridad de Kapsch TrafficCom. La supervisión continua de la seguridad es una medida derivada de la gestión de riesgos y se integra en consecuencia en el sistema de gestión.
- **Gestión de la continuidad del negocio.** Kapsch TrafficCom ha establecido un concepto y una organización de gestión de la continuidad y los ha integrado en el sistema de gestión de la seguridad de la información con el fin de mantener las funciones críticas para el negocio incluso en tiempos difíciles. El objetivo de las actividades de continuidad del negocio dentro de la empresa incluye la identificación y aplicación de medidas preventivas y reactivas en relación con los escenarios pertinentes. Las medidas abarcan aspectos técnicos (por ejemplo, uso de servicios en la nube, establecimiento de sistemas informáticos georedundantes), de procedimiento y organizativos (por ejemplo, directrices), teniendo en cuenta una amplia gama de factores.
- **Concienciación y comunicación.** Uno de los pilares más importantes de la gestión activa de la seguridad de la información son las medidas de concienciación de los empleados. Para ello, existe un programa de formación obligatorio para toda la plantilla (Global Compliance Training Quarter) con contenidos centrados en el sistema de gestión de la seguridad de la información, complementado con campañas periódicas de phishing, mailings relacionados con eventos y mensajes en la intranet sobre temas de actualidad.

Uso de datos e inteligencia artificial.

Los sistemas de Kapsch TrafficCom utilizan cada vez más inteligencia artificial (IA) y análisis de datos. La empresa es consciente de la importancia de un uso responsable y del cumplimiento de la normativa pertinente, como la Ley de IA. Un Grupo Directivo de IA es responsable de coordinar las agendas estratégicas de IA y de aplicar las medidas adecuadas. Además, se ha creado un grupo de trabajo para elaborar directrices internas sobre el uso de la IA.

Mecanismos de denuncia y revisión.

Las infracciones de los requisitos legales o del Código de Conducta pueden tener graves consecuencias tanto para los individuos como para todo el Grupo Kapsch TrafficCom. Por este motivo, y por responsabilidad ética, Kapsch TrafficCom investiga sistemáticamente cada infracción de la ley y cada incumplimiento de la normativa interna. Esto se hace independientemente de la función y las responsabilidades laborales de la persona en cuestión.

Los denunciadores que informan de presuntas infracciones legales o de incumplimientos de las directrices internas están protegidos de consecuencias negativas, siempre que haya motivos suficientes para creer que la información denunciada era cierta en el momento de la denuncia. En caso de denuncia, se protegerá la identidad de los denunciadores de conformidad con los requisitos legales pertinentes.

Los empleados de Kapsch TrafficCom pueden denunciar infracciones o sospechas de infracción a su supervisor inmediato y, dependiendo del tema, a los departamentos pertinentes, como el Responsable de Cumplimiento del Grupo, el Responsable de Seguridad de la Información Corporativa, el Responsable de Privacidad Corporativa, el departamento de Recursos Humanos o la Representante de la Mujer.

Además, tanto los empleados como las personas externas con una relación profesional directa con Kapsch TrafficCom u otros terceros (por ejemplo, comunidades afectadas, testigos de infracciones) en Europa y Norteamérica tienen acceso a sistemas electrónicos de denuncia establecidos a nivel regional, que también pueden utilizarse para denuncias anónimas. Este sistema está disponible en todos los países europeos donde se realizan actividades empresariales. Se basa en la Directiva de la UE sobre la denuncia de irregularidades y se ha ampliado con respecto a las categorías de denuncia. En Norteamérica también existe un sistema electrónico de denuncia similar. Las denuncias sólo son examinadas por responsables independientes e imparciales. Entre ellos se encuentran el Responsable de Cumplimiento del Grupo y empleados seleccionados de los departamentos Jurídico y de Recursos Humanos de Kapsch TrafficCom. Kapsch TrafficCom garantiza el cumplimiento de la normativa aplicable en materia de protección de datos a través de medidas técnicas y organizativas adecuadas.

Los denunciadores están protegidos contra represalias y discriminación. Todos los responsables de casos están sujetos a estrictas obligaciones de confidencialidad y deben entregar inmediatamente el caso si son parciales o tienen un conflicto de intereses. La información relativa a la identidad sólo puede revelarse dentro de Kapsch TrafficCom por estricta necesidad de conocimiento y, por tanto, sólo si es realmente necesaria para la investigación de la denuncia. Lo mismo se aplica si, tras una denuncia anónima, los responsables del caso llegan a conocer la identidad del denunciante en el curso de la investigación. El Responsable de Cumplimiento del Grupo supervisa el cumplimiento de la confidencialidad, la existencia de conflictos de intereses y otras disposiciones legales para la protección de los denunciadores.

En general, el Responsable de Cumplimiento del Grupo está autorizado a revisar todas las cuestiones de cumplimiento para prevenir la corrupción y el soborno. Las auditorías internas son realizadas por el departamento de Auditoría Interna y, en función del área temática, por otros departamentos con responsabilidad especializada para garantizar el cumplimiento de las directrices legales e internas. Los resultados de estas revisiones se comunican al Consejo de Administración y al Consejo de Supervisión o al Comité de Auditoría de Kapsch TrafficCom AG en el marco de los canales de información definidos.

Formación.

En el marco de una fase de formación anual para todo el grupo, denominada “Global Compliance Training Quarter”, se imparten diversos cursos de formación en línea sobre distintos ámbitos de la gestión empresarial, como la lucha contra la corrupción, el cumplimiento de las normas del mercado de capitales, la protección de datos y la seguridad, y la IA. Los distintos cursos de formación son asignados por expertos en la materia a un grupo objetivo amplio y basado en las necesidades de todo el Grupo, y la asistencia es obligatoria. Esta fase de formación anual, que dura varios meses, también garantiza que los nuevos empleados reciban una formación completa en el momento oportuno.

Además, el departamento de Recursos Humanos ofrece formación adicional para directivos, conocida como “Leadership Quick Starts”, que también cubre temas relevantes para la gestión corporativa, como la integridad profesional y la toma de decisiones éticas.

Funciones de riesgo.

El análisis de riesgos de cumplimiento en todo el grupo indica un mayor riesgo de corrupción y soborno en aquellas funciones de ventas que con frecuencia entran en contacto directo con las autoridades públicas en países con un bajo Índice de Percepción de la Corrupción (IPC) en el contexto de los procedimientos de contratación pública. En el apartado “Prevención y detección de la corrupción y el soborno (G1-3)” se ofrece información detallada sobre el análisis de riesgos.

Gestión de las relaciones con los proveedores (G1-2).

En general, Kapsch TrafficCom mantiene una relación de cooperación con sus proveedores. Los nuevos socios comerciales se someten a una exhaustiva evaluación de proveedores. Para el proceso de evaluación y selección de proveedores se utiliza una matriz de decisión basada en hechos. Además, el Código de conducta para proveedores incluye normas medioambientales, éticas, sociales, de derechos humanos y de gobernanza. Para más información, véase >> *sección 3.2 “Trabajadores en la cadena de valor (ESRS S2)”*.

Kapsch TrafficCom proporcionará apoyo en caso de dificultades o mejoras necesarias. Entre otras cosas, Kapsch TrafficCom concede gran importancia al pago puntual de las facturas. Kapsch TrafficCom también se esfuerza por mantener una comunicación continua con sus proveedores para garantizar una buena cooperación a largo plazo.

Prevención y detección de la corrupción y el soborno (G1-3).

Organización de cumplimiento.

Kapsch TrafficCom cuenta con una organización de cumplimiento a varios niveles para garantizar la prevención, la educación y el tratamiento exhaustivos de las infracciones de cumplimiento. Para ello, el Consejo de Administración cuenta con el apoyo del Responsable de Cumplimiento del Grupo. Este último, a su vez, recurre a diversos departamentos o directivos de la organización y también está a disposición de todos los empleados en calidad de asesor. El Comité Ejecutivo presenta anualmente un informe anticorrupción al Consejo de Supervisión. El Responsable de Cumplimiento del Grupo informa al Comité de Auditoría en todas sus reuniones y, si es necesario, directamente al Consejo Ejecutivo o al Consejo de Supervisión.

Kapsch TrafficCom lleva a cabo un análisis de riesgos de cumplimiento en todo el Grupo, que también identifica diversos riesgos en el ámbito de la corrupción y el soborno y los evalúa en función de su probabilidad de ocurrencia y daños potenciales. Esto también permite identificar las funciones de la empresa que presentan un mayor riesgo de corrupción y soborno. Sobre la base de los riesgos brutos calculados, se determinan los riesgos netos finales junto con las medidas de mitigación de riesgos, que se utilizan a continuación para alinear las medidas de cumplimiento adecuadas.

Kapsch TrafficCom cuenta con las siguientes políticas internas sobre diversos aspectos de la prevención de la corrupción. Estas políticas han sido adoptadas por el Consejo Ejecutivo como máximo responsable de su aplicación y son revisadas periódicamente por el Responsable de Cumplimiento del Grupo para garantizar que su contenido está actualizado y se ajustan según sea necesario:

- Política marco. Directriz sobre la lucha contra la corrupción y el tratamiento de regalos e invitaciones
 - Política complementaria. Directriz sobre grupos de presión, incluidas las actividades de venta en la esfera pública
 - Política complementaria. Directriz para donaciones, patrocinios y publicidad.

Estas políticas se aplican a todo el Grupo Kapsch TrafficCom, y las normas establecidas en ellas deben ser observadas por todos los empleados del Grupo, incluidos los miembros del Consejo de Administración y los directores generales. El incumplimiento de estas políticas puede dar lugar a acciones disciplinarias, civiles o penales. Los empleados de Kapsch TrafficCom tienen acceso a todas las políticas aplicables a través de la intranet y la plataforma HSSEQ.

Kapsch TrafficCom ha definido canales de notificación de información y sospechas de infracción de las directrices; véase la información sobre denuncia de irregularidades y mecanismos de revisión.

Los socios comerciales de Kapsch TrafficCom son examinados para detectar riesgos relacionados con la corrupción antes de entablar una relación comercial y durante el transcurso de la misma. Una herramienta electrónica de control del cumplimiento permite realizar evaluaciones de riesgo exhaustivas y un seguimiento continuo. Además, como parte de la autoevaluación de los nuevos proveedores, el socio comercial debe facilitar información obligatoria sobre el cumplimiento, en función de la categoría de riesgo.

El Responsable de Cumplimiento del Grupo y el departamento de Auditoría Interna están en cualquier caso separados de la cadena de gestión implicada en las investigaciones de infracciones relacionadas con la corrupción y el soborno y, en caso de conflicto, informan únicamente al Consejero Delegado de Kapsch TrafficCom AG. Además,

disponen de otra línea de información en el marco de sus informes al Comité de Auditoría. Los investigadores de casos que entran en el ámbito de aplicación de una ley de protección de denunciantes de un país de la UE están exentos de instrucciones en estos asuntos debido a obligaciones legales.

Independientemente de las líneas de información descritas anteriormente, el departamento de Auditoría Interna remitirá en cualquier caso sus conclusiones a todo el Comité Ejecutivo, al Comité de Auditoría y a los directivos que sean necesarios.

Concienciación y formación.

El Código de Conducta del Grupo Kapsch y el Código de Conducta para Proveedores están a disposición del público en el sitio web. Todas las políticas internas, descripciones de procesos y personas de contacto están a disposición de los empleados en la intranet y en la plataforma interna HSSEQ. Además, los contenidos pertinentes se comunican en cursos de formación. Las estrategias y contenidos también se comunican como parte de las actividades de consultoría interna del Responsable de Cumplimiento del Grupo, incluso a través de debates sobre riesgos y concienciación con funciones de alto riesgo y especialmente responsables.

Todos los años se imparte formación obligatoria en línea sobre lucha contra la corrupción para el personal de las oficinas de todo el Grupo. Además de las implicaciones sociales de la corrupción y los principios y definiciones clave en el contexto de la lucha contra la corrupción, la formación también cubre las normas de conducta establecidas en las directrices marco internas sobre prevención de la corrupción. Se hace hincapié en consolidar el conocimiento de las conductas generalmente aceptadas y prohibidas, los límites de valor internos para regalos e invitaciones, y los requisitos de aprobación. La formación dura aproximadamente 15-20 minutos, y el 82% de las funciones de riesgo están cubiertas por el programa de formación.

Durante el periodo de referencia, todos los miembros del Comité Ejecutivo y cinco de los seis miembros del Consejo de Supervisión recibieron formación en línea sobre las implicaciones sociales, los principios clave y las definiciones de las medidas anticorrupción, así como sobre el contenido de la política marco del Grupo en materia de prevención de la corrupción, incluidas las normas sobre regalos e invitaciones establecidas en el sistema de cumplimiento. A partir del ejercicio 2024/25, los miembros del Comité Ejecutivo y del Consejo de Supervisión recibirán una formación anual relacionada con la corrupción.

Métricas y objetivos.

Incidentes confirmados de corrupción o soborno (G1-4).

Durante el periodo del informe, no hubo (0) incidentes confirmados, ni (0) condenas, ni (0) multas relacionadas con infracciones de la normativa contra la corrupción y el soborno.

Influencia política y actividades de grupos de presión (G1-5).

Kapsch TrafficCom mantiene un diálogo constante con las partes interesadas y los responsables políticos. La Política de Grupos de Presión, que incluye las actividades de venta en el sector público, proporciona el marco para toda la empresa.

Este intercambio se centra en temas relevantes para el modelo de negocio de Kapsch TrafficCom. Entre ellos se incluye la interoperabilidad de los peajes y determinados equipos de gestión del tráfico, así como la compatibilidad con estos dispositivos. Kapsch TrafficCom también promueve los beneficios socioeconómicos del peaje y las tecnologías relacionadas, así como las ventajas de los sistemas inteligentes de gestión del tráfico para la seguridad vial. Estos temas también corresponden a las OIR significativas identificadas en el análisis de materialidad. La empresa cuenta con expertos en actividades de normalización y asuntos de la UE. El Consejo Ejecutivo es responsable de supervisar las actividades de los grupos de presión.

En el ejercicio 2024/25, Kapsch TrafficCom pagó las siguientes cuotas de afiliación e intereses por afiliaciones legalmente obligatorias y voluntarias:

en TEUR	2024/25
ASECAP (Association Européenne des Concessionnaires d'Autoroutes et d'ouvrages à Péage)	21
ERTICO (Organización Europea de Coordinación de la Implantación de la Telemática en el Transporte por Carretera)	29
Consortio de Comunicación Car 2 Car	28
Federación de Industrias Austríacas	55
Asociación de Industrias Electrónicas y Electrónicas de Austria	13
Grupo de interés DSRC	1

ASCEAP es la Asociación Europea de Concesionarios de Peaje, y Kapsch TrafficCom es miembro asesor. La asociación ERTICO organiza colaboraciones de investigación de la UE sobre sistemas de transporte inteligentes, mientras que Car 2 Car lidera el desarrollo de especificaciones para aplicaciones de vehículos conectados.

Kapsch TrafficCom no realiza contribuciones financieras ni proporciona beneficios en especie a partidos políticos. Desde 2012, Kapsch TrafficCom está inscrita en el Registro de Transparencia de la UE (REG número 71160189926-80) en la Unión Europea, en Austria en el Registro de Grupos de Presión y Representación de Intereses (LIVR-00099) desde 2013, y en Alemania en el Registro de Grupos de Presión del Bundestag alemán (número de registro R003317) desde 2022.

Ningún miembro de los órganos de dirección o supervisión ocupó un cargo comparable en la administración pública o en las autoridades reguladoras en los dos años anteriores a su nombramiento.

Prácticas de pago (G1-6).

Kapsch TrafficCom acuerda plazos de pago individuales con sus proveedores, que suelen ser de entre 30 y 60 días y no varían en función del tamaño del proveedor. No obstante, la empresa intenta tener en cuenta a las pequeñas y medianas empresas para efectuar el pago lo antes posible y, en algunos casos, antes de que venza una factura en los ciclos de pago regulares.

Los datos se calcularon utilizando todas las empresas que utilizan el sistema ERP de todo el Grupo y todas las facturas pagadas en el ejercicio 2024/25. Esto garantiza una cobertura representativa de todas las transacciones relevantes del grupo.

Durante el periodo de referencia, no siempre fue posible cumplir los requisitos propios de la empresa en materia de puntualidad de los pagos por motivos de gestión de tesorería. No obstante, se realizaron esfuerzos para comunicarse proactivamente con los proveedores y acordar las mejores soluciones o planes de pago posibles. En marzo de 2025, el Grupo consiguió financiación a largo plazo, lo que facilitará la gestión de la liquidez. Se espera que en el futuro todas las facturas de los proveedores se paguen en su mayor parte a tiempo. En el futuro, Kapsch TrafficCom también hará un mayor uso de los descuentos por pronto pago.

	2024/25
Número de procedimientos judiciales pendientes por retrasos en los pagos	0
Tiempo medio que tarda la empresa en pagar una factura a partir de la fecha en que empieza a computarse el plazo contractual o legal de pago (número de días)	10

	2024/25
≤ 30 días antes de la fecha de vencimiento	1 %
entre 30 días antes y 30 días después de la fecha de vencimiento	80 %
entre 30 días y 60 días después de la fecha de vencimiento	11 %
entre 60 y 90 días después de la fecha de vencimiento	4 %
≥ 90 días después de la fecha de vencimiento	4 %

Viena, 24 de junio de 2025

El Comité Ejecutivo



Georg Kapsch
Consejero Delegado



Alfredo Escribá Gallego
Miembro del Comité Ejecutivo



Samuel Kapsch
Miembro del Comité Ejecutivo
(desde el 1 de abril de 2025)

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS.

Principales.

Estado consolidado del resultado global.

en EUR	Nota	2023/24	2024/25
Ingresos	2	538.842.108	530.315.531
Otros ingresos de explotación	3	81.292.935	31.436.960
Variación de productos acabados e inacabados	4	1.320.048	1.421.969
Coste de los materiales y otros servicios de producción	5	-232.724.043	-198.649.575
Gastos de personal	6	-242.393.932	-250.582.421
Otros gastos de explotación	7	-73.221.236	-90.546.199
Resultado proporcional de empresas asociadas y empresas conjuntas	14	15.418.236	5.647.543
Resultado de explotación antes de amortizaciones (EBITDA)		88.534.115	29.043.806
Amortizaciones y depreciaciones	8	-18.255.154	-16.489.060
Dotación y saneamiento por deterioro de activos	8	-21.165	0
Resultado de explotación (EBIT)		70.257.796	12.554.747
Ingresos financieros	9	6.392.857	5.356.835
Gastos financieros	9	-36.538.746	-22.258.523
Resultado financiero		-30.145.889	-16.901.689
Resultados proporcionales de asociadas y empresas conjuntas procedentes de inversiones financieras	14	-3.236.073	0
Resultado antes de impuestos		36.875.835	-4.346.942
Impuesto sobre beneficios	10	-14.611.402	1.243.681
Resultado del periodo		22.264.434	-3.103.261
Accionistas de la empresa		23.182.648	-6.858.455
Participaciones no dominantes	31	-918.215	3.755.194
Beneficio por acción del resultado del periodo atribuible a los accionistas de la sociedad diluido = sin diluir		1,72	-0,48
Otro resultado global del periodo			
Diferencias de conversión		-715.017	4.803.166
Diferencias de conversión de inversiones netas en negocios en el extranjero		141.388	-24.726
Impuesto sobre beneficios relativo a partidas que posteriormente se reclasificarán en el resultado del periodo		-32.519	5.687
Total de partidas que se reclasificarán posteriormente en el resultado del periodo		-606.148	4.784.127
Total de partidas que no se reclasificarán posteriormente en el resultado del periodo		-1.041.296	-922.800
Otro resultado global del periodo neto de impuestos	11	-1.647.444	3.861.328
Total resultado global del periodo		20.616.988	758.066
Accionistas de la empresa		22.343.580	-1.075.638
Participaciones no dominantes	31	-1.726.592	1.833.704

Balance consolidado.

en EUR	Nota	31 de Marzo 2024	31 de Marzo 2025
ACTIVO			
Inmovilizado material	12	45.959.877	43.058.062
Activos inmateriales	13	27.874.809	27.135.848
Participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas	14	3.591.926	18.676.639
Otros activos financieros no corrientes e inversiones		4.134.592	3.419.026
Activos contractuales no corrientes	20	2.603.473	846.599
Otros activos no corrientes ¹⁾	16	5.979.542	5.707.025
Activos por impuestos diferidos	17	45.568.104	53.359.425
Activos no corrientes		135.712.324	152.202.624
Existencias	18	47.811.046	49.031.685
Deudores comerciales y otros activos corrientes ¹⁾	19	131.474.320	120.558.888
Activos contractuales corrientes	20	77.953.504	73.037.459
Créditos fiscales corrientes		5.004.682	5.479.596
Otros activos financieros corrientes		1.375.033	1.358.103
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	21	33.376.358	47.805.545
Activos mantenidos para la venta	22	10.991.002	4.947.796
Activos corrientes		307.985.945	302.219.072
TOTAL ACTIVO		443.698.269	454.421.695
PATRIMONIO			
Capital social	23	14.300.000	14.300.000
Reserva de capital	23	127.686.238	127.686.238
Beneficios no distribuidos y otras reservas	23	-51.865.563	-52.941.200
Capital y reservas atribuibles a los accionistas de la empresa		90.120.675	89.045.038
Participaciones no dominantes	23	-6.697.811	1.970.933
TOTAL PATRIMONIO		83.422.864	91.015.970
PASIVO			
Pasivo financiero no corriente	24	91.905.548	96.413.049
Pasivo por arrendamiento financiero no corriente	25	26.932.207	24.579.863
Pasivos por prestaciones post-empleo a empleados	26	21.162.293	21.253.071
Provisiones a largo plazo	27	1.809.756	1.564.681
Pasivos contractuales no corrientes	20	6.719.115	8.745.446
Otros pasivos no corrientes		421.771	255.062
Pasivos por impuestos diferidos	17	1.263.221	1.357.916
Pasivo no corriente		150.213.911	154.169.088
Pasivo financiero corriente	24	12.751.305	21.977.192
Pasivo por arrendamiento corriente	25	9.158.250	7.674.129
Acreedores comerciales		62.912.990	58.794.215
Deudas contractuales corrientes	20	41.797.751	43.569.341
Provisiones corrientes	27	22.447.249	20.387.903
Pasivos fiscales corrientes		4.997.090	6.558.772
Otros pasivos e ingresos diferidos	28	51.991.923	46.797.175
Pasivos mantenidos para la venta	22	4.004.937	3.477.909
Pasivo corriente		210.061.494	209.236.637
TOTAL PASIVO		360.275.405	363.405.725
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		443.698.269	454.421.695

¹⁾ Los créditos por arrendamiento financiero no corrientes y corrientes no se muestran por separado debido a su inmaterialidad, sino que se incluyen en otros activos no corrientes y créditos comerciales y otros activos corrientes.

Estado consolidado de cambios en el patrimonio neto.

en EUR	Capital social	Reserva de capital	Otras reservas	Ganancias acumuladas	Atribuibles a los accionistas de la empresa	Participaciones no mayoritarias	Total fondos propios
Valor contable a 31 de marzo de 2023	13.000.000	117.508.771	-45.087.063	-29.122.081	56.299.627	-4.993.721	51.305.907
Resultado del periodo				23.182.648	23.182.648	-918.215	22.264.434
Otro resultado global del periodo:			-839.067		-839.067	-808.377	-1.647.444
Diferencias de conversión			202.229		202.229	-808.377	-606.148
Reevaluaciones de pasivos por prestaciones post-empleo			-1.041.296		-1.041.296		-1.041.296
Transacciones con los propietarios:	1.300.000	10.177.467			11.477.467	22.501	11.499.968
Ampliación de capital	1.300.000	10.177.467			11.477.467		11.477.467
Efectos de los cambios en el perímetro de consolidación						22.501	22.501
Valor contable a 31 de marzo de 2024	14.300.000	127.686.238	-45.926.130	-5.939.433	90.120.675	-6.697.811	83.422.864
Resultado del periodo				-6.858.455	-6.858.455	3.755.194	-3.103.261
Otro resultado global del periodo:			5.782.818		5.782.818	-1.921.490	3.861.328
Diferencias de conversión			6.705.618		6.705.618	-1.921.490	4.784.127
Reevaluaciones de pasivos por prestaciones post-empleo			-922.800		-922.800		-922.800
Transacciones con los propietarios:	0	0			0	6.835.040	6.835.040
Efectos de los cambios en el perímetro de consolidación						6.835.040	6.835.040
Valor contable a 31 de marzo de 2025	14.300.000	127.686.238	-40.143.311	-12.797.890	89.045.038	1.970.933	91.015.970

El detalle de los fondos propios figura en la nota 23 y el de las participaciones en filiales en la nota 30.

Estado de flujos de tesorería consolidado.

en EUR	Nota	2023/24	2024/25
Resultado de explotación		70.257.796	12.554.747
Amortizaciones previstas	8	18.255.153	16.489.060
Deterioro y reversiones	8	21.166	0
Variación de las obligaciones por prestaciones post-empleo		-1.546.766	-1.709.756
Variación de deudores a largo plazo, activos contractuales a largo plazo y otros activos a largo plazo		1.955.092	2.008.787
Variación de acreedores comerciales no corrientes, pasivos contractuales no corrientes y otros pasivos no corrientes y provisiones		6.179.293	1.613.173
Pagos netos de impuestos sobre beneficios		-8.766.313	-2.590.921
Intereses percibidos		1.971.198	1.257.159
Otros (neto) ¹⁾		-21.361.078	-4.377.325
Flujo de caja de los beneficios		66.965.541	25.244.924
Variación del capital circulante neto:			
Variación de deudores comerciales, activos contractuales corrientes y otros activos corrientes		-16.766.233	8.056.173
Variación de existencias		-2.708.186	-1.584.872
Variación de acreedores comerciales, deudas contractuales corrientes y otras deudas corrientes		10.571.046	-2.014.853
Variación de las provisiones corrientes		3.827.515	-2.030.300
Variación del capital circulante neto		-5.075.858	2.426.148
Flujo de caja de las actividades de explotación		61.889.683	27.671.072
Adquisición de inmovilizado material	12	-5.740.577	-6.162.347
Adquisición de inmovilizado inmaterial	13	-272.338	-1.551.054
Compra de valores, inversiones y otros activos financieros no corrientes		-2.457.690	-1.202.920
Pagos por la adquisición de entidades (menos efectivo y equivalentes de efectivo de estas entidades)		27.550	0
Pagos por la adquisición de participaciones en entidades consolidadas por puesta en equivalencia		-549.531	-78.604
Pagos por enajenación de participaciones y liquidación de filiales		20.600	-1.457.585
Ingresos por enajenación de inmovilizado material		1.152.329	132.822
Producto de la enajenación de inmovilizado inmaterial		0	234
Producto de la enajenación de títulos y otros activos financieros		21.600.547	1.364.527
Dividendos de sociedades consolidadas por puesta en equivalencia		30.000.000	2.500.000
Flujo de tesorería de las actividades de inversión		43.780.889	-6.454.927
Flujo de caja libre²⁾		105.670.572	21.216.145
Aportaciones de accionistas en filiales		4.072.420	0
Aumento del pasivo financiero no corriente	24	880.000	47.110.538
Aumento del pasivo financiero corriente	24	27.428.560	5.632.606
Disminución del pasivo financiero corriente	24	-105.504.444	-37.474.824
Pagos por arrendamiento	25	-11.791.475	-9.972.719
Intereses pagados		-26.692.646	-11.826.261
Flujo de tesorería de actividades de financiación		-111.607.585	-6.530.660
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del ejercicio		45.227.819	33.376.358
Variaciones de tesorería y equivalentes ³⁾		-5.937.012	14.685.486
Diferencias de cambio		-2.985.719	8.947
Activos mantenidos para la venta	22	-2.928.730	-265.246
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del ejercicio	21	33.376.358	47.805.545

¹⁾ En el ejercicio 2024/25, incluye principalmente el resultado proporcional de las empresas asociadas y conjuntas de 5.648 k EUR (2023/24: incluye principalmente el resultado de la empresa conjunta autoTicket GmbH, Alemania, de 15.498 k EUR).

²⁾ Flujo de caja de las actividades de explotación+ flujo de caja de las actividades de inversión

³⁾ Flujo de caja libre + flujo de caja de actividades de financiación

Notas a los estados financieros consolidados.

Índice de contenidos.

Información general	151
1 - Información general.	151
Estado consolidado del resultado global	153
2 - Información por segmentos.	153
3 - Otros ingresos de explotación.	155
4 - Variaciones en productos terminados y semiterminados y en curso.	155
5 - Coste de materiales y otros servicios de producción.	155
6 - Gastos de personal.	156
7 - Otros gastos de explotación.	156
8 - Gastos de amortización, depreciación y deterioro.	157
9 - Resultado financiero.	157
10 - Impuestos sobre beneficios.	158
11 - Otro resultado global.	158
Balance consolidado	159
12 - Inmovilizado material.	159
13 - Inmovilizado inmaterial.	160
14 - Participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas.	164
15 - Instrumentos financieros.	170
16 - Otros activos no corrientes.	172
17 - Activos/pasivos por impuestos diferidos.	173
18 - Existencias.	174
19 - Deudores comerciales y otros activos corrientes.	174
20 - Activos contractuales y pasivos contractuales.	176
21 - Efectivo y otros activos líquidos equivalentes.	176
22 - Activos y pasivos mantenidos para la venta.	177
23 - Patrimonio neto.	178
24 - Pasivos financieros corrientes y no corrientes.	179
25 - Pasivos por arrendamiento financiero.	182
26 - Pasivos por prestaciones post-empleo a empleados.	183
27 - Provisiones.	186
28 - Otros pasivos e ingresos diferidos.	188
29 - Pasivos contingentes y otros compromisos, así como información sobre la tasa alemana de infraestructura.	188
Otros	189
30 - Participaciones en filiales.	189
31 - Participaciones no dominantes.	196
32 - Partes vinculadas.	199
33 - Gestión de riesgos.	202
34 - Gestión del capital.	205
35 - Principios contables y de valoración.	207
36 - Beneficios por acción.	224
37 - Acontecimientos posteriores al periodo de referencia.	224
38 - Información complementaria.	225

1 Información general.

Kapsch TrafficCom es un proveedor global de tecnologías, soluciones y servicios superiores del mercado ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte). Los Sistemas Inteligentes de Transporte apoyan y optimizan el tráfico. Para ello, utilizan soluciones de información y comunicación.

Kapsch TrafficCom opera en dos segmentos: Peaje y Gestión del Tráfico.

Peaje.

Este segmento comprende las actividades relacionadas con la implantación y la explotación técnica y comercial de sistemas de cobro de peajes. Los proyectos suelen ser adjudicados por organismos públicos o concesionarios privados en el marco de procedimientos de licitación. Los sistemas de cobro de peaje pueden abarcar tanto tramos de carreteras individuales como redes de carreteras de ámbito nacional. La fabricación y adquisición de componentes tanto para la ampliación y adaptación de los sistemas instalados por Kapsch TrafficCom como por cuenta de terceros completan la cartera de Kapsch TrafficCom; los servicios de peaje para clientes empresariales y clientes privados la completan aún más.

Gestión del tráfico.

Este segmento comprende principalmente actividades relacionadas con la implantación y explotación de sistemas y soluciones para controlar el tráfico y el comportamiento de la movilidad, así como el negocio de componentes relacionado. El enfoque estratégico se centra en las áreas de optimización del tráfico, inteligencia de decisiones (análisis, simulación y predicción del tráfico) y la explotación de plataformas y servicios de movilidad. Una base para ello es el uso de cantidades cada vez mayores de datos para el análisis, la simulación y el control inteligente de los flujos de tráfico y el comportamiento de la movilidad. Los clientes del segmento de gestión del tráfico son principalmente autoridades públicas, pero también empresas privadas.

1.1 Estructura del grupo y grupo consolidado.

La sociedad matriz (entidad declarante) de este grupo es Kapsch TrafficCom AG. La empresa es una sociedad anónima constituida y domiciliada en, Am Europlatz 2, 1120 Viena, Austria.

A 31 de marzo de 2025, KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Viena, poseía una participación del 63,3% en Kapsch TrafficCom AG. KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH es una filial al 100% de DATAX HandelsgmbH, Viena, que es la entidad que controla Kapsch TrafficCom AG y la matriz última del Grupo Kapsch. Las acciones de Kapsch TrafficCom AG cotizan en el segmento Prime Market de la Bolsa de Viena desde el 26 de junio de 2007.

El grupo consolidado, así como los cambios en el perímetro de consolidación, se incluyen en la nota 30.

1.2 Base de elaboración.

De conformidad con el artículo 245a del Código de Comercio austriaco (UGB), los estados financieros consolidados a 31 de marzo de 2025 se han elaborado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), así como con el Comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera (CINIIF) adoptadas por la Unión Europea (UE).

Para facilitar la presentación, los importes se han redondeado y, salvo indicación en contrario, se presentan en miles de euros (EUR k). No obstante, los cálculos se realizan utilizando los importes exactos, incluidos los dígitos no indicados, lo que puede dar lugar a diferencias de redondeo.

1.3 Principios contables y de valoración.

Los principios contables y de valoración, que constituyen la base de los presentes estados financieros consolidados, se han aplicado sin cambios con respecto al ejercicio anterior y se han completado con las nuevas directrices obligatorias aplicables a partir del ejercicio. En la nota 35 se describen detalladamente todos los principios contables y de valoración, incluidos los nuevos principios contables y de valoración que deben aplicarse.

1.4 Estimaciones e hipótesis contables importantes.

La elaboración de los estados financieros consolidados de conformidad con las NIIF exige el uso de estimaciones e hipótesis sobre la evolución futura. Éstas influyen en el importe y la presentación de los activos y pasivos consignados en la fecha del balance, así como en los ingresos y gastos registrados durante el ejercicio. Las estimaciones son realizadas por el Comité Ejecutivo según su leal saber y entender. No obstante, los valores reales pueden diferir de estas estimaciones. Todas las estimaciones y juicios se evalúan continuamente y se basan en la experiencia histórica y otros factores, incluidas las expectativas de acontecimientos futuros que se consideran razonables dadas las circunstancias. Las estimaciones contables resultantes suelen diferir de los resultados reales.

En particular, las estimaciones e hipótesis relativas a las siguientes áreas tienen un riesgo significativo de provocar un ajuste material de los importes en libros de los activos y pasivos en el próximo ejercicio:

1.4.1 Deterioro estimado del fondo de comercio.

El Grupo aplica las normas de la NIIF 15. Los ingresos de los proyectos de implantación, que cumplen los criterios de la NIIF 15.35 para el reconocimiento de ingresos a lo largo del tiempo, se reconocen de acuerdo con el grado de realización correspondiente, asumiendo ya un margen de beneficios previsto. El grado de realización se determina mediante un método orientado a los insumos que utiliza la relación entre los costes ya incurridos y los costes totales previstos del contrato correspondiente. Esto requiere estimar y actualizar continuamente los costes previstos derivados del contrato, así como los riesgos derivados de la gestión del proyecto. Estos pueden derivarse de dificultades técnicas, retrasos en el calendario o dificultades con los proveedores u otras condiciones generales externas, y que influyen en el margen de beneficios del proyecto. Además, estos proyectos también pueden dar lugar a daños y perjuicios o penalizaciones que deben tenerse en cuenta durante la evaluación del proyecto y que requieren una evaluación de los riesgos. Para la mayoría de los contratos, los ingresos contractuales están definidos e incluyen elementos fijos y elementos parcialmente variables que se evalúan en función de la probabilidad en cuanto a sus importes y plazos. Los pedidos a gran escala del Grupo suelen ser pedidos individuales técnicamente complejos basados en términos y condiciones específicos que, por lo tanto, deben evaluarse críticamente con respecto al reconocimiento de ingresos y los riesgos del proyecto de forma individual. Los detalles del reconocimiento de ingresos se incluyen en la nota 35.3 y el análisis de sensibilidad se incluye en la nota 20.

1.4.2 Deterioro estimado del fondo de comercio.

De conformidad con la política contable expuesta en las notas 13 y 35, el Grupo comprueba anualmente si el fondo de comercio ha sufrido alguna pérdida de valor. El importe recuperable de las unidades generadoras de efectivo se determina sobre la base del cálculo del valor de uso. Por lo tanto, hay que hacer hipótesis y utilizarlas como base para ello. Las sensibilidades para el fondo de comercio adquirido se detallan en la nota 13.

1.4.3 Reconocimiento de activos por impuestos diferidos.

El Grupo revisa el reconocimiento de los activos por impuestos diferidos al menos una vez al año. Estos activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que sea probable que se disponga de beneficios imponibles futuros para compensar las diferencias temporales. Los impuestos diferidos sobre las pérdidas acumuladas se reconocen en la medida en que sea probable que se disponga de beneficios imponibles futuros y, en particular en el caso de un historial de pérdidas, existan pruebas sustanciales convincentes de que se dispondrá en el futuro de suficientes beneficios imponibles para utilizar estas pérdidas acumuladas. Para ello hay que basarse en hipótesis. Las sensibilidades se enumeran en la nota 17.

1.4.4 Otras estimaciones e hipótesis.

Otras áreas en las que las hipótesis y estimaciones son críticas para los estados financieros consolidados incluyen la amortización de existencias, la estimación de la vida útil de los activos intangibles y el inmovilizado material, las hipótesis relativas a la determinación del valor razonable de los instrumentos financieros cuando no existe un mercado activo, la determinación del valor razonable en relación con las participaciones retenidas tras la desconsolidación de una filial (incluyendo, entre otras cosas, la valoración de los componentes del precio de compra), la evaluación de si se cumplen los criterios para clasificar los activos y pasivos como "mantenidos para la venta", la clasificación contable de los pasivos relacionados con los acuerdos de financiación de proveedores, así como las hipótesis y los tipos de descuento utilizados para las obligaciones derivadas de las prestaciones post-empleo, las hipótesis y los tipos de descuento relacionados con los acuerdos de arrendamiento, y las hipótesis relacionadas con la garantía y la provisión para contratos onerosos. Los análisis de sensibilidad de las hipótesis realizadas por el Consejo de Administración figuran en las notas correspondientes.

2 Información por segmentos.

Segmentos de explotación.

Un segmento de explotación es un componente de una entidad que desarrolla actividades empresariales de las que puede obtener ingresos e incurrir en gastos. Los resultados de explotación de los segmentos se comunican periódicamente al Comité Ejecutivo (máxima autoridad en la toma de decisiones de explotación). Las decisiones de asignación de recursos se revisan en función de estos segmentos. El Comité Ejecutivo ha identificado dos segmentos sobre los que debe informarse (descritos en las notas 1 y 35.4):

- Peaje
- Gestión del tráfico

Los resultados de los segmentos, así como los gastos de capital, las amortizaciones y el deterioro del valor y otras posiciones no efectivas correspondientes al periodo sobre el que se informa y al ejercicio anterior son los siguientes:

	2023/24			2024/25		
	Peaje	Gestión Del Tráfico	Total	Peaje	Gestión Del Tráfico	Total
Ventas facturadas	396.491	161.339	557.831	404.498	135.326	539.824
Ventas devengadas	-18.190	-798	-18.989	-11.482	1.973	-9.509
Ingresos	378.301	160.541	538.842	393.016	137.300	530.316
Aplicación	96.681	55.870	152.551	104.621	56.827	161.448
Operaciones	207.730	93.210	300.940	205.584	79.322	284.907
Componentes	73.890	11.461	85.351	82.811	1.151	83.961
Otros ingresos de explotación ¹⁾	77.500	3.793	81.293	23.147	8.290	31.437
Variación de productos acabados e inacabados	3.180	-1.860	1.320	-3.089	4.511	1.422
Coste de los materiales y otros servicios de producción	-178.032	-54.692	-232.724	-146.636	-52.013	-198.650
Gastos de personal	-178.849	-63.545	-242.394	-188.921	-61.661	-250.582
Otros gastos de explotación	-47.432	-25.789	-73.221	-56.136	-34.411	-90.546
Resultado proporcional de empresas asociadas y empresas conjuntas	15.418	0	15.418	4.893	755	5.648
Resultado de explotación antes de amortizaciones (EBITDA)	70.085	18.449	88.534	26.274	2.770	29.044
Amortizaciones y depreciaciones	-15.757	-2.498	-18.255	-14.250	-2.240	-16.489
Deterioro y saneamiento por pérdidas de valor	0	-21	-21	0	0	0
Resultado de explotación (EBIT)	54.328	15.930	70.258	12.024	530	12.555
Margen EBIT	14,4 %	9,9 %	13,0 %	3,1 %	0,4 %	2,4 %
Gastos de capital ¹⁾	8.013	5.222	13.235	13.588	3.112	16.700
Otras posiciones no efectivas	-10.457	781	-9.676	1.939	565	2.504

¹⁾ Los gastos de capital incluyen también los gastos de capital para activos de derecho de uso procedentes de arrendamientos (véanse las notas 12 y 13).

Los tipos de negocio implementación, operaciones y componentes también corresponden a obligaciones de rendimiento con arreglo a la NIIF 15.

El EBIT del segmento de peaje registró un descenso significativo hasta los 12,0 millones de euros (ejercicio anterior: 54,3 millones de euros). La principal razón de ello es el acuerdo alcanzado en Alemania el año anterior en relación con la rescisión del contrato de operador para el cobro del canon de infraestructura, que tuvo un impacto positivo de 72,0 millones de euros en el resultado del ejercicio anterior.

El EBIT del segmento de Gestión del Tráfico ascendió a 0,5 millones de euros en el ejercicio 2024/25 (ejercicio anterior: 15,9 millones de euros). La principal razón de esta evolución fue la venta de TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Sudáfrica, que, por un lado, tuvo un impacto positivo en los ingresos y los beneficios en 2023/24 y, por otro, provocó un efecto negativo de desconsolidación en 2024/25.

Los activos y pasivos de los segmentos en la fecha del balance son los siguientes:

	31 de marzo de 2024			31 de marzo de 2025		
	Peaje	Gestión Del Traáfico	Total	Peaje	Gestión Del Traáfico	Total
Activos de los segmentos	218.517	110.242	328.758	219.458	82.663	302.120
Participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas	3.592	0	3.592	18.677	0	18.677
Pasivo de los segmentos	158.117	94.308	252.424	181.699	58.481	240.180

Los activos del segmento incluyen inmovilizado material, inmovilizado inmaterial, otros activos no corrientes, activos contractuales no corrientes y corrientes, créditos por arrendamiento no corrientes y corrientes, existencias, créditos comerciales y otros activos corrientes, así como créditos fiscales corrientes. Los activos y pasivos clasificados como mantenidos para la venta se asignan íntegramente al segmento "Gestión de tráfico" y se incluyen en los activos y pasivos del segmento.

Los pasivos del segmento incluyen pasivos por prestaciones post-empleo a empleados, provisiones no corrientes, otros pasivos no corrientes, pasivos por contratos no corrientes y corrientes, pasivos por arrendamientos no corrientes y corrientes, acreedores comerciales, otros pasivos e ingresos diferidos, acreedores fiscales corrientes, así como provisiones corrientes.

En el ejercicio 2024/25, no hubo ningún cliente que contribuyera en más de un 10% a los ingresos consolidados. En el ejercicio anterior, un cliente superó el umbral del 10% en el segmento de Peaje.

Información por regiones.

Además de los segmentos sobre los que se debe informar, los ingresos y los activos no financieros no corrientes (inmovilizado material e inmaterial) se presentan por segmento geográfico. Los ingresos se segmentan por la ubicación del cliente y las cifras del balance por la ubicación de la empresa. Las cifras correspondientes al periodo de referencia y al ejercicio anterior son las siguientes:

	Ingresos		Activos no financieros no corrientes	
	2023/24	2024/25	31 de marzo de 2024	31 de marzo de 2025
Austria	13.053	14.940	26.540	24.906
EMEA (excluida Austria) ¹⁾	265.664	242.418	7.023	5.102
América ²⁾	232.423	248.953	32.024	31.918
APAC ³⁾	27.703	24.004	8.248	8.268
Total	538.842	530.316	73.835	70.194

¹⁾ EMEA: Europa, Oriente Medio y África

²⁾ América: América del Norte, Central y del Sur

³⁾ APAC: Asia-Pacífico

3 Otros ingresos de explotación.

	2023/24	2024/25
Ingresos procedentes de la desconsolidación de filiales	0	14.794
Beneficios por tipo de cambio de las actividades de explotación	10.218	6.059
Ingresos procedentes del reembolso proporcional de gastos de consultoría	0	2.760
Indemnizaciones por procedimientos judiciales	0	2.194
Ingresos por créditos fiscales a la investigación	2.092	1.130
Ingresos por el alquiler de OBUs	0	1.108
Distribución de beneficios de la operación conjunta	0	969
Ingresos por reembolsos de seguros	1.333	170
Ingresos por la venta de activos no corrientes	71	114
Liquidación del canon de infraestructura Alemania	66.291	0
Ingresos procedentes de las subvenciones relacionadas con COVID-19-pandemia	259	0
Ingresos de explotación varios	1.029	2.139
Total	81.293	31.437

Los ingresos por desconsolidación de filiales en el ejercicio 2024/25 proceden principalmente de la venta de Kapsch Telematic Services IOOO, Bielorrusia, y Parat Ltd., Abu Dhabi.

Las ganancias operativas en divisas están relacionadas principalmente con las fluctuaciones del tipo de cambio del dólar estadounidense frente al euro. En el ejercicio anterior, se debieron principalmente a las fluctuaciones de los tipos de cambio del peso argentino y el dólar canadiense frente al dólar estadounidense y el euro.

Otros ingresos de explotación en el ejercicio 2024/25 incluyeron, entre otras cosas, una contribución de costes de 2.760 k EUR de un socio de una empresa conjunta por servicios de consultoría incurridos por Kapsch TrafficCom en relación con un litigio legal, así como una indemnización por procedimientos legales en España por valor de 2.194 k EUR.

A principios de julio de 2023, el procedimiento de arbitraje llevado a cabo debido a la rescisión del contrato de operaciones para la recaudación de la tasa por el uso de infraestructuras, el peaje para turismos en Alemania, concluyó con un acuerdo transaccional. En consecuencia, autoTicket GmbH, empresa conjunta de Kapsch TrafficCom y CTS EVEN- TIM, recibió de la República Federal de Alemania un importe de 243 millones de euros. En el ejercicio anterior se reconoció un importe de 66,3 millones de euros en otros ingresos de explotación.

Los ingresos de explotación varios incluyen varias recargas y aplazamientos.

4 Variaciones de productos terminados, semiterminados y en curso de fabricación.

	2023/24	2024/25
Variación de los productos semiterminados y en curso de fabricación	595	-797
Variación de productos terminados	725	2.219
Total	1.320	1.422

Los detalles sobre las existencias figuran en la nota 18.

5 Coste de los materiales y otros servicios de producción.

	2023/24	2024/25
Coste de los materiales	-103.155	-90.277
Coste de los servicios adquiridos	-129.569	-108.372
Total	-232.724	-198.650

El coste de los materiales disminuyó en 12.878 millones de euros, principalmente debido a la mejora de la eficiencia en Estados Unidos. El coste de los servicios adquiridos disminuyó en 21.196 k EUR, principalmente en Estados Unidos, Sudáfrica y España.

6 Gastos de personal.

	2023/24	2024/25
Sueldos, salarios y otras remuneraciones	-200.099	-202.967
Gastos de seguridad social e impuestos y cotizaciones relacionados con la nómina	-29.293	-32.089
Gastos por indemnizaciones por cese (véase la nota 26)	-629	-512
Gastos por pensiones (véase nota 26)	-17	-15
Aportaciones a fondos de pensiones y otros fondos externos	-3.195	-3.779
Costes de reestructuración relacionados con el personal	24	2
Prestaciones sociales	-9.185	-11.223
Total	-242.394	-250.582

A 31 de marzo de 2025, la plantilla ascendía a 3.041 empleados (31 de marzo de 2024: 4.054) y en el ejercicio 2024/25 se situó en una media de 3.548 empleados (2023/24: 4.040).

Los gastos de personal aumentaron en 8.188.000 euros en el ejercicio 2024/25 debido a incrementos salariales y cambios en el número de empleados entre países con costes de personal más bajos y más altos.

Las prestaciones complementarias se refieren principalmente a prestaciones sociales voluntarias en Estados Unidos.

7 Otros gastos de explotación.

	2023/24	2024/25
Gastos de comunicación e informática	-15.069	-16.143
Gastos jurídicos y de consultoría	-15.130	-10.605
Pérdidas por tipo de cambio de las actividades de explotación	-7.889	-8.650
Gastos de otros arrendamientos - corto plazo	-479	-8.645
Gastos de viaje	-7.157	-7.366
Gastos de licencias y patentes	-4.420	-6.358
Impuestos y tasas	-3.535	-4.845
Gastos de automóvil	-4.356	-4.030
Mantenimiento	-5.369	-3.714
Gastos de seguro	-3.369	-3.714
Alquiler y otros gastos del edificio	-4.656	-3.647
Provisiones para deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	-1.146	-2.601
Gastos de marketing y publicidad	-2.989	-2.592
Gastos bancarios	-2.241	-2.318
Gastos de oficina	-2.033	-1.561
Gastos de formación	-1.328	-801
Gastos de transporte	-770	-657
Cuotas de afiliación	-497	-542
Garantías y avales	-394	-313
Daños y perjuicios	-89	-8
Reversión de la provisión sobre títulos de crédito	10.149	0
Otros	-453	-1.436
Total	-73.221	-90.546

Los gastos de comunicación e informática aumentaron en 1.074 k EUR en comparación con el ejercicio anterior, principalmente en Austria. Los gastos jurídicos y de consultoría disminuyeron en 4.526 k EUR en comparación con el ejercicio anterior, debido principalmente a los honorarios jurídicos incurridos en el ejercicio anterior en relación con el acuerdo de reestructuración.

Las pérdidas operativas por cambio de divisas ascendieron a -8.650 k EUR, ligeramente superiores a las del ejercicio anterior (-7.889 k EUR). Estas pérdidas se debieron principalmente a las fluctuaciones del tipo de cambio del dólar estadounidense frente al euro. En el ejercicio anterior, las pérdidas se debieron principalmente a las fluctuaciones del peso argentino, el peso chileno y el rand sudafricano frente al euro y el dólar estadounidense.

Las pérdidas por desconsolidación de empresas se debieron a la venta de TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Ciudad del Cabo, Sudáfrica (véase la Nota 30), así como a la liquidación de entidades en Rusia y Austria. En el

ejercicio anterior, las pérdidas por desconsolidación se debieron principalmente a la liquidación de Streetline Inc., Foster City, EE.UU..

A raíz de un acuerdo con un cliente sobre créditos vencidos, en el ejercicio anterior se revirtió una provisión por deterioro de 10,1 millones de euros. El acuerdo incluía un plan de pago a plazos de 4,5 millones de euros y una nota de crédito de 5,6 millones de euros, que también se reconocieron como ingresos en el ejercicio anterior.

8 Gastos de amortización, depreciación y deterioro.

	2023/24	2024/25
Amortización del inmovilizado material	-14.064	-14.300
Amortización del inmovilizado inmaterial	-4.191	-2.189
Deterioro del inmovilizado inmaterial	-21	-0
Total	-18.276	-16.489

La amortización del inmovilizado material también incluye la amortización de los activos de derecho de uso procedentes de arrendamientos (9.635 k EUR). Los detalles figuran en la nota 12. La disminución de la amortización del inmovilizado inmaterial se debe principalmente a la amortización de aplicaciones informáticas, activos de escaso valor, así como licencias y derechos.

9 Resultado financiero.

	2023/24	2024/25
Ingresos por intereses	1.838	1.121
Ingresos por intereses de arrendamientos	14	20
Ingresos de valores, reconocidos a valor razonable con cambios en resultados	118	115
Ingresos de inversiones, reconocidos a valor razonable con cambios en resultados	153	193
Ingresos por intereses devengados de créditos no corrientes	156	124
Beneficios de instrumentos financieros derivados	1.206	1.546
Ganancias por tipo de cambio de actividades de financiación	2.907	2.237
Ingresos financieros	6.393	5.357
Gastos financieros	-23.951	-10.052
Gastos por intereses de arrendamientos	-1.477	-1.420
Gastos de inversiones, reconocidos a valor razonable con cambios en resultados	-11	0
Gastos por intereses devengados del pasivo no corriente	-452	0
Pérdidas por instrumentos financieros	-1.804	-1.814
Gastos por hiperinflación	-7.007	-4.829
Pérdidas por tipo de cambio en actividades de financiación	-3.402	-2.751
Gastos por intereses de pasivos por prestaciones post-empleo a los empleados (véase la nota 26)	-710	-654
Gastos por intereses de pasivos por primas de aniversario a empleados (véase la nota 26)	-51	-46
Gastos por enajenación de activos financieros	-24	-694
Reversión del deterioro de activos financieros	2.350	3
Gastos financieros	-36.539	-22.259
Resultado financiero	-30.146	-16.902

Los gastos por intereses se redujeron de 23.951 k EUR a 10.052 k EUR en el ejercicio 2024/25. Esta disminución se debe principalmente a la ausencia de efectos puntuales reconocidos en el ejercicio anterior en relación con el antiguo acuerdo de reestructuración con los bancos, así como a una disminución significativa de los tipos de interés.

Argentina está clasificada como economía hiperinflacionaria. Las pérdidas y ganancias derivadas de la hiperinflación se presentan netas dentro del resultado financiero bajo gastos por hiperinflación.

Las pérdidas y ganancias por cambio de divisas se derivan principalmente de las fluctuaciones monetarias relacionadas con los acuerdos de financiación intragrupo. Éstas afectaron principalmente a las filiales de Brasil (real brasileño frente al euro) y Argentina (peso argentino frente al dólar estadounidense).

En el ejercicio 2024/25, el Grupo emplea instrumentos financieros derivados para cubrir o minimizar el riesgo de tipo de interés. En el ejercicio anterior, el Grupo utilizó instrumentos financieros derivados para cubrir tanto el riesgo

de tipos de interés como el de divisas.

10 Impuestos sobre la renta.

	2023/24	2024/25
Impuestos corrientes	-11.888	-7.006
Variación de los impuestos diferidos	-2.724	8.250
Total	-14.611	1.244
ingresos/gastos por impuestos del grupo	0	0

Las razones de la diferencia entre el gasto/ingreso fiscal aritmético basado en el tipo del impuesto de sociedades austriaco del 23% (ejercicio anterior: 23%) y el gasto/ingreso fiscal reconocido son las siguientes:

	2023/24	2024/25
Resultado antes de impuestos	36.876	-4.347
Gasto/ingreso fiscal aritmético	-8.481	1.000
Efectos de los diferentes tipos impositivos en el Grupo	-1.029	-2.286
Activos por impuestos diferidos no reconocidos sobre pérdidas fiscales corrientes y deterioro de pérdidas fiscales reconocidas anteriormente	-4.853	-5.914
Reconocimiento de activos por impuestos diferidos por pérdidas fiscales de ejercicios anteriores no reconocidas	4.518	19.245
Variación del tipo impositivo	0	0
Desgravaciones fiscales solicitadas y otras diferencias fiscales permanentes	-12.130	-9.484
Ingresos y gastos no sujetos a impuestos y otras diferencias	7.216	-2.746
Efectos fiscales de periodos anteriores	147	1.430
Gastos/ingresos por impuestos reconocidos	-14.611	1.244

Los activos por impuestos diferidos no reconocidos por pérdidas corrientes se refieren principalmente a pérdidas fiscales trasladables en Estados Unidos y Austria que no se espera que se utilicen en su totalidad en función de las proyecciones para los próximos años. Los ingresos por impuestos diferidos reconocidos en el ejercicio 2024/25 están relacionados principalmente con pérdidas fiscales no reconocidas anteriormente en Estados Unidos.

Los efectos fiscales relativos a periodos anteriores incluyen ajustes a las cifras de años anteriores resultantes de auditorías fiscales y ajustes realizados en el curso de la preparación de las declaraciones de impuestos.

Para más información sobre activos y pasivos por impuestos diferidos, véase la nota 17.

11 Otros ingresos globales.

	2023/24			2024/25		
	Antes de impuestos	Gasto por impuestos/ ingresos	Después de impuestos	Antes de impuestos	Gasto por impuestos/ ingresos	Después de impuestos
Reevaluación de pasivos por prestaciones post-empleo	-1.346	305	-1.041	-1.147	224	-923
Diferencias de cambio	-715	0	-715	4.803	0	4.803
Diferencias de conversión de inversiones netas en un negocio en el extranjero	141	-33	109	-25	6	-19
Cambios en el valor razonable reconocidos en el patrimonio neto	-1.919	272	-1.647	3.632	229	3.861

Los préstamos en USD concedidos por Kapsch TrafficCom AG a una filial en EE.UU. se clasificaron como inversiones netas en un negocio en el extranjero de conformidad con la NIC 21, ya que el Consejo de Administración de Kapsch TrafficCom AG no tiene previsto reembolsar estos préstamos en un futuro previsible y el reembolso no es probable. Las diferencias de cambio derivadas de estos préstamos se reconocen en otro resultado global.

12 Inmovilizado material.

	Terrenos y edificios	Derecho de uso por arrendamiento de edificios	Instalaciones técnicas y maquinaria	Construcciones en curso	Otros equipos, fábrica y equipos de oficina	Derecho de uso de otros arrendamientos	Total
Importe en libros a 31 de marzo de 2024	1.344	34.835	2.951	395	4.627	1.808	45.960
Diferencias de cambio	-38	-127	-39	5	-28	-29	-257
Reclasificación	418	-19	194	-600	259	-259	-7
Adiciones	1.200	7.839	653	363	3.946	1.147	15.149
Cesiones	-0	-880	-15	0	-70	-128	-1.093
Amortización prevista	-453	-8.635	-901	0	-3.311	-1.000	-14.300
Reclasificación a "Activos mantenidos para la venta"	0	-175	-15	0	-550	-13	-753
Valor contable a 31 de marzo de 2025	2.406	31.410	2.826	162	4.750	1.503	43.058
Costes de adquisición/producción	12.842	70.008	38.812	162	27.106	3.270	152.200
Amortizaciones acumuladas	-10.435	-38.598	-35.986	0	-22.356	-1.767	-109.142
Valor contable a 31 de marzo de 2025	2.406	31.410	2.826	162	4.750	1.503	43.058

	Terrenos y edificios	Derecho de uso por arrendamiento de edificios	Instalaciones técnicas y maquinaria	Construcciones en curso	Otros equipos, fábrica y equipos de oficina	Derecho de uso de otros arrendamientos	Total
Importe en libros a 31 de marzo de 2023	1.564	39.089	2.589	947	5.381	2.559	52.130
Diferencias de cambio	-8	-277	-6	-15	-159	-279	-744
Reclasificación	0	0	1.041	-1.050	9	0	0
Adiciones	533	5.821	1.266	2.124	1.818	1.379	12.941
Cesiones	0	-1.304	-229	-695	-193	-289	-2.710
Amortización prevista	-727	-8.495	-1.468	0	-1.813	-1.562	-14.064
Reclasificación a "Activos mantenidos para la venta"	-19	0	-242	-915	-417	0	-1.594
Valor contable a 31 de marzo de 2024	1.344	34.835	2.951	395	4.627	1.808	45.960
Costes de adquisición/producción	12.017	74.846	38.689	395	26.573	4.145	156.665
Amortizaciones acumuladas	-10.673	-40.011	-35.738	0	-21.946	-2.337	-110.706
Valor contable a 31 de marzo de 2024	1.344	34.835	2.951	395	4.627	1.808	45.960

Los derechos de uso procedentes de otros arrendamientos se refieren principalmente al arrendamiento de automóviles y otros vehículos. Los pasivos por arrendamientos se presentan en la nota 25.

A 31 de marzo de 2025, se realizaron reclasificaciones de inmovilizado material por importe de -753 k EUR (31 de marzo de 2024: -1.594 k EUR) a "activos mantenidos para la venta" de conformidad con la NIIF 5. La información al respecto se presenta en la nota 22. En la nota 22 se ofrece información al respecto.

13 Activos intangibles.

	Costes de Desarrollo capitalizados	Concesiones y derechos	Fondo de comercio	Activos in-materiales en proceso de finalización	Total
Valor contable a 31 de marzo, 2024	1.442	3.403	22.735	295	27.875
Diferencias de conversión	1	1	-0	0	2
Reclasificación	0	7	-0	-0	7
Adiciones	0	119	0	1.432	1.551
Amortización prevista	-103	-2.086	0	0	-2.189
Deterioro			0		0
Valor contable a 31 de marzo de 2025	1.339	1.334	22.735	1.728	27.136
Costes de adquisición/producción	13.135	96.333	56.885	1.728	168.081
Amortización acumulada	-11.796	-95.000	-34.150	0	-140.946
Valor contable a 31 de marzo, 2025	1.339	1.334	22.735	1.728	27.136

	Costes de Desarrollo capitalizados	Concesiones y derechos	Fondo de comercio	Activos in-materiales en proceso de finalización	Total
Valor contable a 31 de marzo, 2023	1.824	7.095	22.735	102	31.756
Diferencias de conversión	2	28	0	0	30
Reclasificación	0	79	21	194	294
Adiciones	-381	-3.810	0	0	-4.191
Amortización prevista			-21		-21
Deterioro	-3	0	0	0	-3
Valor contable a 31 de marzo, 2024	1.442	3.403	22.735	295	27.875
Costes de adquisición/producción	12.847	98.742	60.267	295	172.152
Amortización acumulada	-11.405	-95.340	-37.532	0	-144.277
Valor contable a 31 de marzo, 2024	1.442	3.403	22.735	295	27.875

13.1 Recuperabilidad de los activos inmateriales con vidas útiles finitas.

Los activos inmateriales (excluidos los activos inmateriales con vida útil indefinida) se asignan a las distintas empresas y se comprueba su deterioro a este nivel si aparecen indicios de deterioro.

A 31 de marzo de 2025, no había ni deterioros ni saneamientos, como en el ejercicio anterior.

13.2 Recuperabilidad del fondo de comercio.

El fondo de comercio se asigna a los siguientes seis grupos de unidades generadoras de efectivo (UGE) y se comprueba su deterioro a este nivel.

	31 de marzo de 2024	31 de marzo de 2025
UGE Peaje-Américas: Américas	11.771	11.771
UGE Peaje-EMEA: Europa, Oriente Medio y África	0	0
UGE Peaje-APAC: Asia y Pacífico	7.371	7.371
UGE TM-Américas: Américas	3.364	3.364
UGE TM-EMEA: Europa, Oriente Medio y África	0	0
UGE TM-APAC: Asia y Pacífico	230	230
Total fondo de comercio	22.735	22.735

Los resultados de esta prueba de deterioro se describen a continuación.

13.2.1 Hipótesis clave para la prueba de deterioro.

Se realizaron las siguientes hipótesis clave para determinar el importe recuperable de las unidades generadoras de efectivo:

	2023/24	2024/25
Determinación del importe recuperable	Valor de uso	Valor de uso
Periodo de planificación detallado	6 años	6 años
Tasa de crecimiento del valor terminal	2,00 %	2,00 %
Prima de riesgo de mercado	6,08 %	5,64 %
Tipo sin riesgo	2,42 %	2,61 %

En el caso de todas las unidades generadoras de tesorería del Grupo, el mercado se basa generalmente en un negocio de proyectos en el que se encarga al Grupo la implantación de un sistema de peaje o de gestión del tráfico. En relación con esto, a menudo puede generarse negocio de explotación a largo plazo. Además, en el marco de estos contratos a largo plazo, también se pueden realizar ampliaciones del sistema (por ejemplo, mediante rutas adicionales o aplicaciones adicionales) y/o nuevas entregas de componentes en curso para estos clientes. Esta característica del negocio de proyectos se refleja también en el proceso de planificación de mercado de cada una de las unidades generadoras de efectivo.

El Grupo planifica cada proyecto de cliente para cada obligación de prestación con el mayor cuidado posible en su herramienta de planificación de proyectos. Los proyectos en los que ya se han implantado sistemas y en los que todavía existen negocios de explotación a medio y largo plazo y varios años de experiencia con los clientes pueden planificarse de forma muy fiable. En estos casos, el desarrollo posterior y el potencial de negocio adicional suelen poder planificarse de forma muy fiable durante todo el plazo restante. En el caso de los proyectos de nueva implantación, las incertidumbres relativas a la ejecución técnica, los plazos y las cantidades son mayores. En general, cuanto más próximas estén las fechas de adjudicación de dichos proyectos de implantación, más fiable será la planificación a este respecto. Los proyectos de ejecución para los que el Grupo ya ha sido seleccionado como proveedor o que incluso ya están en fase de ejecución también pueden planificarse con especial precisión. Los proyectos cuya adjudicación o ejecución es improbable en el momento de la presupuestación no se incluyen en el presupuesto ni en la planificación a medio plazo. En el negocio de los proyectos nunca se pueden descartar por completo las incertidumbres, los retrasos y las desviaciones, pero estos riesgos se minimizan de la mejor manera posible mediante una gestión y un control profesionales de los proyectos. Además, la planificación incluye la venta de componentes que no están relacionados con los proyectos de construcción. En general, esto también puede estimarse muy bien sobre la base de muchos años de experiencia.

En general, se espera un aumento de la dinámica del mercado relacionada con el cambio climático, especialmente en el segmento de gestión del tráfico con sus tres unidades de negocio. Cada vez más regiones económicas, países y ciudades reconocen la amenaza que supone el cambio climático y se esfuerzan por aplicar medidas y definir objetivos para contrarrestarla. En este contexto, el sector del transporte suele ser uno de los principales focos de atención. En este segmento, Kapsch proporciona soluciones que ayudan a los clientes a alcanzar estos objetivos, ya que la gestión eficiente del tráfico no sólo ayuda a reducir la congestión, sino que también disminuye significativamente las emisiones y, en consecuencia, la contaminación atmosférica. La dirección espera que esta creciente demanda respalde el desarrollo previsto de los ingresos e incluso pueda llevar a superar estas expectativas.

Además, Kapsch TrafficCom tiene en cuenta esta tendencia medioambiental especialmente en sus iniciativas de investigación y desarrollo, así como en sus procesos de producción. Se establecen prioridades específicas para centrarse en la protección del medio ambiente y en el tipo y la cantidad de materiales utilizados en soluciones y productos. Kapsch siempre se ha esforzado por comprometerse con los temas emergentes y, dentro de este enfoque en la innovación, cada vez se hace más hincapié en las nuevas tecnologías respetuosas con el medio ambiente. Este enfoque también se refleja en los presupuestos de desarrollo previstos.

En la **UGE Tolling-Americas**, hay un gran número de proyectos y demanda de sistemas de peaje, principalmente en EE.UU. pero también en países latinoamericanos, que se evalúan según su probabilidad y se incluyen en la planificación en consecuencia. En la **UGE TM-Américas** también se espera una fuerte demanda de proyectos de gestión del tráfico (especialmente sistemas de seguridad vial y de control del tráfico), que se ha incluido en la planificación en consecuencia.

En la región EMEA, la atención se centra en Europa, aunque algunos proyectos seleccionados en África y Oriente Medio siguen incluyéndose en estas UGE. En la **UGE Peaje-EMEA**, la demanda de sistemas de peaje sigue siendo fuerte, entre otras cosas por las restricciones presupuestarias de muchos presupuestos públicos. Los proyectos de implantación y explotación ya ganados, preparados o potenciales, así como su ampliación, se incluyen en la planificación en función de su probabilidad. La dirección de EMEA prevé un aumento de la demanda de sistemas de gestión del tráfico, en particular de soluciones telemáticas para el tráfico en zonas urbanas. Especialmente en Europa, la aplicación de medidas respetuosas con el clima y la consecución de objetivos climáticos definidos están siendo fuertemente promovidas, lo que se espera que resulte en el correspondiente aumento de la demanda dentro de esta unidad de negocio. Esta evolución prevista se ha reflejado adecuadamente en la planificación de la **UGE TM-EMEA**.

La planificación de la **UGE Peaje-APAC** se basa en los proyectos de implantación finalizados, los proyectos de explotación en curso, sus ampliaciones, las licitaciones en preparación o ya en curso en esta región. Las soluciones telemáticas para carreteras son una parte esencial de la planificación en la **UGE TM-APAC**, al igual que en otras regiones. Se prevén diferentes proyectos en el ámbito de la seguridad vial y los sistemas de vigilancia del tráfico.

La entrega de **componentes** es parte integrante del plan en todas las UGC de peaje.

En relación con las hostilidades en curso en Ucrania y su posible impacto en las actividades comerciales del Grupo en los países circundantes de Rusia y Bielorrusia (donde los proyectos se llevan a cabo principalmente en el área de la UGE Tolling-EMEA), cabe señalar que actualmente no hay actividades en curso en Rusia. En el caso de Bielorrusia, el control se cedió en el ejercicio en curso y la planificación se ha ajustado en consecuencia.

13.2.2 Grupo de referencia.

El grupo de homólogos utilizado para la prueba de deterioro comprende once empresas, de las cuales sólo seis fueron finalmente pertinentes para determinar los parámetros en el ejercicio 2024/25 (2023/24: once empresas – de ellas siete pertinentes). La composición de las empresas pertinentes para el cálculo de los parámetros dentro del grupo de homólogas disminuyó de siete a seis en comparación con el ejercicio anterior. El ratio deuda/fondos propios del grupo de referencia en el ejercicio 2024/25 era del 16,8% (2023/24: 22,5%); el factor beta no apalancado era de 0,88 (2023/24: 0,80).

13.2.3 Resultados de la prueba de deterioro.

2024/25	Peaje-			TM-		
	Americas	EMEA	APAC	Americas	EMEA	APAC
Importe en libros del fondo de comercio asignado a la UGE	11.771	0	7.371	3.364	0	230
Valor contable de los activos inmateriales con vida útil indefinida asignados a la UGE (excl. fondo de comercio)	0	1.561	0	0	167	0
Valor en uso de la UGE	92.710	67.330	34.422	37.699	30.295	40.994
Valor contable de la UGE	56.346	65.231	11.630	20.762	25.024	1.303
Tipo de descuento	8,9%	9,5%	8,1%	14,2%	8,9%	8,0%
Tasa de descuento antes de impuestos	11,8%	14,5%	10,6%	19,4%	11,7%	10,4%
Tasa de descuento antes de impuestos	17,0%	15,5%	32,7%	35,6%	12,1%	172,7%

Las pruebas de deterioro confirmaron la recuperabilidad de todo el fondo de comercio a 31 de marzo de 2025. Los valores contables de todas las unidades generadoras de efectivo muestran una evolución estable.

2023/24	Peaje-			TM-		
	Americas	EMEA	APAC	Americas	EMEA	APAC
Importe en libros del fondo de comercio asignado a la UGE	11.771	0	7.371	3.364	0	230
Valor contable de los activos inmateriales con vida útil indefinida asignados a la UGE (excl. fondo de comercio)	0	232	0	0	64	0
Valor en uso de la UGE	70.154	95.027	50.006	39.656	55.161	27.729
Valor contable de la UGE	45.871	75.613	10.908	26.210	30.701	469
Tipo de descuento	9,0%	14,1%	8,2%	17,0%	9,3%	8,1%
Tasa de descuento antes de impuestos	12,3%	18,7%	10,9%	23,1%	12,0%	10,3%
Tasa de descuento antes de impuestos	18,2%	24,0%	112,2%	36,8%	34,6%	187,2%

13.2.4 Análisis de sensibilidad con impacto de los cambios en el valor de uso de las UGE.

La siguiente tabla muestra la evolución del valor de uso si cambia un parámetro en +/- 10% o el crecimiento de la anualidad perpetua en +/- 0,5 puntos porcentuales.

2024/25	Incremento de hipótesis	Peaje-			TM-		
		Americas	EMEA	APAC	Americas	EMEA	APAC
Tipo de descuento	+ 10%	-12.345	-3.690	-3.547	-3.540	-2.848	-4.842
Crecimiento de los ingresos	+ 10%	4.288	3.746	835	2.170	2.094	5.215
Margen EBITDA en planificación detallada	+ 10%	4.901	2.777	1.165	2.001	1.345	1.245
Tasa de crecimiento del valor terminal	+ 0,5 PP	6.671	1.802	2.035	845	1.430	2.845
	Disminución de supuesto		Peaje-			TM-	
		Americas	EMEA	APAC	Americas	EMEA	APAC
Tipo de descuento	- 10%	16.090	4.713	4.608	4.436	3.658	6.315
Crecimiento de los ingresos	- 10%	-4.198	-3.619	-820	-2.085	-2.013	-4.823
Margen EBITDA en planificación detallada	- 10%	-4.901	-2.881	-1.165	-2.001	-1.345	-1.245
Tasa de crecimiento del valor terminal	- 0,5 PP	-5.766	-1.575	-1.729	-779	-1.236	-2.410

2023/24	Incremento de hipótesis	Peaje-			TM-		
		Americas	EMEA	APAC	Americas	EMEA	APAC
Tipo de descuento	+ 10 %	-7.053	-7.755	-4.881	-3.596	-3.379	-3.361
Crecimiento de los ingresos	+ 10 %	1.610	3.517	2.301	814	909	3.246
Margen EBITDA en planificación detallada	+ 10 %	4.574	6.526	964	1.971	1.643	818
Tasa de crecimiento del valor terminal	+ 0,5 PP	3.329	1.764	2.821	693	1.530	1.973
	Disminución de supuesto	Peaje-			TM-		
		Americas	EMEA	APAC	Americas	EMEA	APAC
Tipo de descuento	- 10 %	8.975	9.569	6.360	4.531	4.284	4.385
Crecimiento de los ingresos	- 10 %	-1.594	-3.445	-2.251	-805	-901	-3.101
Margen EBITDA en planificación detallada	- 10 %	-4.574	-6.526	-964	-1.971	-1.643	-818
Tasa de crecimiento del valor terminal	- 0,5 PP	-2.887	-1.625	-2.398	-649	-1.333	-1.672

Un análisis de sensibilidad de las citadas unidades generadoras de efectivo mostró que un aumento del tipo de descuento de un punto porcentual seguiría dando lugar a que los valores contables de las unidades estuvieran cubiertos, sin necesidad de deterioro. Además, el análisis de sensibilidad de los flujos de tesorería indicó que una reducción del 10% de los flujos de tesorería tampoco daría lugar a deterioro alguno. Si los márgenes de EBITDA se reducen en un punto porcentual como parte del análisis de sensibilidad, los importes en libras de las unidades descritas anteriormente siguen cubiertos. Además, el análisis mostró que incluso una reducción de la tasa de crecimiento perpetuo en medio punto porcentual seguiría dando lugar a que los importes en libras quedaran cubiertos.

13.3 Costes de desarrollo capitalizados.

Los costes de desarrollo se refieren a gastos que, de conformidad con la NIC 38, se capitalizan y amortizan en un plazo de 3 a 15 años una vez que los activos están disponibles para su uso comercial. Los costes adicionales de investigación y desarrollo del Grupo en el ejercicio 2024/25 ascendieron a 70.247 k EUR (2023/24: 79.977 k EUR). De este importe, 44.768 k EUR (2023/24: 55.441 k EUR) eran costes de desarrollo específicos de clientes que se cargaron a los clientes. El importe restante de 25.479 k EUR (2023/24: 24.536 k EUR) se reconoció como gasto.

14 Participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas.

	2023/24	2024/25
Valor contable a 31 de marzo del año anterior	24.736	3.592
Adiciones	550	12.020
Bajas	-6.272	0
Reclasificación	-1	0
Resultado proporcional del periodo de la actividad principal	15.368	5.631
Ajustes por eliminación de operaciones entre empresas	50	17
Resultado proporcional del periodo procedente de inversiones financieras	-1.006	0
Dividendos recibidos JV y asoc.	-30.000	-2.500
Diferencias de conversión	167	-82
Valor contable a 31 de marzo del ejercicio	3.592	18.677
participaciones en empresas asociadas	0	16.247
participaciones en empresas conjuntas	3.592	2.430

En el ejercicio 2024/25, se produjeron incrementos de 12.020 k EUR (2023/24: 550 k EUR). Éstas corresponden principalmente a las empresas asociadas Parat Ltd, Abu Dhabi, con 9.357 k EUR, y Kapsch Telematic Services IOOO, Belarús, con 2.554 k EUR. Otras incrementos de 30 k EUR corresponden a la empresa asociada Electolling ETC Del. Ecuador. Además, se produjeron incrementos de 79 000 EUR por una nueva aportación de capital a la

empresa conjunta Copiloto Colombia S.A.S., Colombia.

En el ejercicio 2024/25 no se produjeron enajenaciones. La enajenación del ejercicio anterior por importe de 6.272.000 euros correspondía al valor contable dado de baja de la empresa asociada Traffic Technology Services, Inc. (EE.UU.), que fue vendida en el ejercicio 2023/24.

Empresas asociadas.

Las empresas asociadas incluyen Electolling ETC Del. Ecuador, Parat Ltd, Abu Dhabi, y Kapsch Telematic Services IOOO, Bielorrusia. Estas empresas se contabilizan por el método de puesta en equivalencia.

Electolling ETC Del. Ecuador.

A 31 de marzo de 2025, Kapsch TrafficCom poseía una participación del 23%. La empresa se contabiliza utilizando el método de puesta en equivalencia, y el valor contable de la inversión a 31 de marzo de 2025 era de 28 000 EUR. La participación en los beneficios o pérdidas de esta empresa asociada ascendió a 2 000 EUR en el ejercicio 2024/25 y se incluye en el resultado de explotación. La siguiente tabla presenta la información financiera resumida de la empresa.

	31 de marzo de 2024	31 de marzo de 2025
Activos no corrientes	n.a.	30
Activo circulante	n.a.	115
Pasivo no corriente	n.a.	-19
Pasivo corriente	n.a.	-2
Activo neto	n.a.	123
Efectivo y equivalentes	n.a.	92
Pasivos financieros (no corrientes y corrientes)	n.a.	0
	2023/24	2024/25
Ingresos	n.a.	0
Resultado del periodo	n.a.	-7
Otro resultado global	n.a.	0
Total resultado global	n.a.	-7

	31 de marzo de 2024	31 de marzo de 2025
Conciliación		
Activo neto al inicio del ejercicio	n.a.	130
Total del resultado global	n.a.	-7
Activo neto a 31 de marzo del ejercicio	n.a.	123
Participación en Kapsch TrafficCom (23%)	n.a.	28
Valor contable a 31 de marzo del ejercicio financiero	n.a.	28

Parat Ltd, Abu Dhabi.

Parat Ltd., Abu Dhabi, fue fundada por Kapsch TrafficCom en septiembre de 2024. Posteriormente, Kapsch TrafficCom vendió el 75,5% de las acciones de Parat Ltd., Abu Dhabi. Desde el 6 de enero de 2025, las acciones en Parat Ltd., Abu Dhabi, han sido reconocidas como una asociada utilizando el método de participación en los estados financieros consolidados de Kapsch TrafficCom. En esa fecha, la participación retenida del 24,5% en Parat Ltd., Abu Dhabi, se valoró a su valor razonable, derivado del valor actual de los flujos de caja futuros esperados, y se reconoció inicialmente en 9.357 k EUR. La comparación con los activos netos proporcionales subyacentes en el momento del reconocimiento inicial de la inversión por el método de puesta en equivalencia dio como resultado un importe en exceso, atribuible al fondo de comercio.

La siguiente tabla presenta la información financiera resumida de la empresa (excluidos los efectos de adquisición y con consolidación) para el periodo comprendido entre abril de 2024 y marzo de 2025:

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Activos no corrientes	n.a.	0
Activo circulante	n.a.	4.208
Pasivo no corriente	n.a.	0
Pasivo corriente	n.a.	-961
Activo neto	n.a.	3.248
Efectivo y equivalentes	n.a.	1.738
Pasivos financieros (no corrientes y corrientes)	n.a.	0
	2023/24	2024/25
Ingresos	n.a.	4.578
Resultado del periodo	n.a.	3.248
Otro resultado global	n.a.	0
Total ingresos globales	n.a.	3.248

El resultado global total de Parat Ltd. para los meses de enero a marzo de 2025 ascendió a 3.248 k EUR, de los cuales 2.436 k EUR eran atribuibles a Kapsch TrafficCom. Las actividades de Parat Ltd. se recogen en los ingresos de explotación en la partida "Resultado de empresas asociadas y empresas conjuntas." La participación en los beneficios atribuible a la inversión no se corresponde con la participación en la propiedad, ya que se acordó contractualmente con el comprador una participación del 75% en los resultados, mientras que la participación en el capital de Kapsch TrafficCom asciende sólo al 24,5%.

Kapsch Telematic Services IOOO, Bielorrusia.

Con la venta del 75,5% de las acciones de Parat Ltd., Abu Dhabi, Kapsch TrafficCom también perdió la propiedad mayoritaria y el control de Kapsch Telematic Services IOOO, Bielorrusia. Anteriormente, Kapsch Telematic Services IOOO era una filial totalmente consolidada, propiedad de Kapsch TrafficCom en un 33,45% y de Parat Ltd. en un 66,45%. Como resultado de la venta de acciones de Parat Ltd., el Grupo posee ahora directa e indirectamente un total del 49,75% de las acciones y clasifica su participación en esta empresa como inversión en empresas asociadas. En el momento del reconocimiento inicial de la inversión por puesta en equivalencia en Kapsch Telematic Services IOOO, se determinó un valor razonable de las acciones restantes que ascendía a 2.554 k EUR. El valor razonable calculado de las acciones retenidas se asignó íntegramente a los activos netos prorrateados, no identificándose ningún fondo de comercio..

La siguiente tabla presenta la información financiera resumida de la empresa para el periodo comprendido entre abril de 2024 y marzo de 2025:

	31 de marzo de 2024	31 de marzo de 2025
Activos no corrientes	n.a.	1.777
Activo circulante	n.a.	8.483
Pasivo no corriente	n.a.	-953
Pasivo corriente	n.a.	-4.001
Activo neto	n.a.	5.307
Efectivo y equivalentes	n.a.	2.780
Pasivos financieros (no corrientes y corrientes)	n.a.	0
	2023/24	2024/25
Ingresos	n.a.	39.328
Resultado del periodo	n.a.	3.634
Otro resultado global	n.a.	0
Total resultado global	n.a.	3.634

El resultado global total del ejercicio en curso desde el 1 de abril de 2024 hasta la fecha de desconsolidación como filial en enero de 2025 ascendió a 1.389 k EUR. Desde la fecha de reconocimiento como asociada, las actividades

de Kapsch Telematic Services IOOO, Bielorrusia, se contabilizan como ingresos de explotación en la partida “Resultado de asociadas y empresas conjuntas”. La participación en los beneficios de enero a marzo de 2025 ascendió a 1.872 millones de euros. Este importe se compone de la participación directa atribuible a Kapsch TrafficCom (751 millones de euros) y la participación indirecta a través de Parat Ltd. (1.121 millones de euros). (1.121 k EUR).

La siguiente presentación ilustra la evolución de los importes en libros de Parat Ltd. y Kapsch Telematic Services IOOO combinados:

Conciliación	31 de marzo de 2024	31 de marzo de 2025
Valor contable de Kapsch TrafficCom en Parat Ltd. y Kapsch Telematic Services IOOO	n.a.	11.911
Resultado global total proporcional Parat Ltd., enero a marzo de 2025	n.a.	2.436
Resultado global total proporcional directo Kapsch Telematic Services IOOO, enero a marzo de 2025	n.a.	751
Resultado global total proporcional indirecto Kapsch Telematic Services IOOO, de enero a marzo de 2025	n.a.	1.121
Valor contable a 31 de marzo del ejercicio financiero	n.a.	16.219

Empresas conjuntas.

Las empresas conjuntas incluyen autoTicket GmbH, Alemania, Copiloto Colombia S.A.S., Colombia, y NATRAS AG, Suiza. Estas empresas también se contabilizan por el método de puesta en equivalencia.

autoTicket GmbH, Alemania.

A partir del 13 de agosto de 2018, la empresa autoTicket GmbH, Alemania, (autoTicket) fue adquirida junto con CTS EVENTIM AG & Co. KGaA como sociedad instrumental. Kapsch TrafficCom posee el 50% de las acciones y contabiliza la empresa como una empresa conjunta utilizando el método de puesta en equivalencia. Dado que las actividades y la estrategia de autoTicket forman parte de la actividad principal de Kapsch TrafficCom, los resultados proporcionales (2024/25: 1.191 k EUR y 2023/24: 29.498 k EUR) se presentan por separado en el resultado de explotación (partida: “Resultado proporcional de asociadas y empresas conjuntas”). El aumento de los resultados en el ejercicio anterior se debió a la resolución del procedimiento de arbitraje con la República Federal de Alemania.

Para más información, véase la nota 29.

En el ejercicio 2024/25 se acordó el reparto de un dividendo que se dividió a partes iguales entre los accionistas. El dividendo proporcional de Kapsch TrafficCom ascendió a 2.500 k EUR (2023/24: 30.000 k EUR) y redujo en consecuencia el valor contable de la inversión. El valor contable a 31 de marzo de 2025 era de 852 k EUR (31 de marzo de 2024: 2.161 k EUR).

Los datos financieros de la entidad a la fecha del último balance son los siguientes:

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Activos no corrientes	216	362
Activo circulante	24.208	1.493
Pasivo no corriente	-60	-19
Pasivo corriente	-20.042	-133
Activo neto	4.321	1.703
Efectivo y equivalentes	24.183	1.461
Pasivos financieros (no corrientes y corrientes)	-60	-19
	2023/24	2024/25
Ingresos	33	28
Resultado del periodo	58.996	2.382
Otro resultado global	0	0
Total resultado global	58.996	2.382

Conciliación	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Activo neto al inicio del ejercicio	33.325	4.321
Total del resultado global	58.996	2.382
Pago de dividendos	-39.444	-5.000
Reducción de capital	-48.556	0
Activo neto a 31 de marzo del ejercicio	4.321	1.703
Participación en Kapsch TrafficCom (50%)	2.161	852
Valor contable a 31 de marzo del ejercicio financiero	2.161	852

Copiloto Colombia S.A.S., Colombia.

En el ejercicio 2019/20, la sociedad Copiloto Colombia S.A.S., Colombia, se constituyó conjuntamente con un socio, teniendo cada parte una participación del 50%. Los resultados proporcionales ascendieron a 106 k EUR en el ejercicio 2024/25 (2023/24: -130 k EUR). Dado que las actividades y estrategias de Copiloto forman parte de la actividad principal de Kapsch TrafficCom, los resultados proporcionales se incluyen en el resultado de explotación. El valor contable a 31 de marzo de 2025 era de 1.155 k EUR (31 de marzo de 2024: 1.036 k EUR).

Los datos financieros de la entidad a la fecha del último balance son los siguientes:

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Activos no corrientes	842	998
Activo circulante	2.195	2.844
Pasivo no corriente	-41	-60
Pasivo corriente	-891	-1.472
Activo neto	2.105	2.310
Efectivo y equivalentes	1.034	1.571
Pasivos financieros (no corrientes y corrientes)	0	-1.441
	2023/24	2024/25
Ingresos	454	381
Resultado del periodo	-259	212
Otro resultado global	0	0
Total resultado global	-259	212

Conciliación	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Activo neto al inicio del ejercicio	1.472	2.105
Aumento del capital nominal y de la reserva de capital	559	157
Total del resultado global	-259	212
Diferencias de conversión	334	-165
Activo neto a 31 de marzo del ejercicio	2.105	2.310
Participación en Kapsch TrafficCom (50%)	1.053	1.155
Ajustes por eliminación de operaciones entre empresas	-16	0
Valor contable a 31 de marzo del ejercicio	1.036	1.155

NATRAS AG, Suiza.

NATRAS AG, Suiza, se creó en el cuarto trimestre del ejercicio 2023/24 junto con la empresa suiza LOSTnFOUND AG (parte del Grupo AddSecure). La Oficina Federal Suiza de Aduanas y Seguridad Fronteriza (BAZG) adjudicó a la empresa el contrato para el suministro de hardware y servicios para el sistema nacional de peaje para camiones. Kapsch TrafficCom posee una participación del 50% y contabiliza la empresa como empresa conjunta utilizando el método de puesta en equivalencia. El valor contable de la inversión a 31 de marzo de 2025 era de 298 k EUR (31.03.2024: 270 k EUR)

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Activos no corrientes	0	337
Activo circulante	540	1.484
Pasivo no corriente	0	0
Pasivo corriente	0	-1.225
Activo neto	540	596
Efectivo y equivalentes	540	801
Pasivos financieros (no corrientes y corrientes)	0	-7
		2024/25
Ingresos	0	1.233
Resultado del periodo	0	56
Otro resultado global	0	0
Total ingresos globales	0	56

Conciliación	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Activo neto al inicio del ejercicio	0	540
Pago del capital nominal	540	0
Total del resultado global	0	56
Activo neto a 31 de marzo del ejercicio	540	596
Participación en Kapsch TrafficCom (50%)	270	298
Valor contable a 31 de marzo del ejercicio financiero	270	298

Acuerdos conjuntos.

En el ejercicio 2024/25, Kapsch TrafficCom participó en varios acuerdos conjuntos, principalmente relacionados con proyectos de instalación y mantenimiento. Se clasifican como operaciones conjuntas. La empresa MoKA SAS, Francia, también se incluye en los estados financieros consolidados como operación conjunta. En el ejercicio 2024/25, ninguna de estas operaciones conjuntas fue individualmente significativa para el Grupo. Los ingresos proporcionales de 14.261 millones de euros (2023/24: 16.011 millones de euros) y los resultados proporcionales de 1.049 millones de euros (2023/24: 928 millones de euros) se incluyen en las partidas respectivas de los estados financieros consolidados. Las cifras del ejercicio anterior se han ajustado sobre la base de datos actualizados posteriormente; las cifras originales consignadas en los estados financieros consolidados 2023/24 eran de 11.656 k EUR y 58 k EUR, respectivamente.

15 Instrumentos financieros.

Instrumentos financieros por categoría	Valor ra- zable Nivel	31 de marzo de 2024		31 de marzo de 2025	
		Valor contable	Valor ra- zable	Valor contable	Valor ra- zable
Deudores comerciales y otros activos corrientes y no corrientes		137.454	—	126.266	—
A coste amortizado		101.574	—	89.784	—
Deudores comerciales (corrientes y no corrientes) ¹⁾	Nivel 3	101.574	—	89.784	—
A valor razonable con cambios en resultados		86	86	0	0
Instrumentos financieros derivados	Nivel 2	86	86	0	0
Otros activos no financieros²⁾		35.793	—	36.482	—
Activos contractuales (no corrientes y corrientes) a coste amortizado¹⁾	Nivel 3	80.557	—	73.884	—
Otros activos financieros e inversiones (no corrientes y corrientes)		5.510	—	4.777	—
A valor razonable con cambios en resultados		3.204	3.204	2.473	2.473
Valores	Nivel 1	3.167	3.167	2.411	2.411
Inversiones	Nivel 3	38	38	62	62
Inversiones (con opción a valor razonable a través de OCI)	Nivel 3	0	—	0	—
A coste amortizado¹⁾		2.305	—	2.304	—
Otros activos financieros y préstamos (no corrientes)	Nivel 3	930	—	946	—
Otros activos financieros y préstamos (corrientes)	Nivel 3	1.375	—	1.358	—
Efectivo y equivalentes de efectivo a coste amortizado¹⁾	Nivel 3	33.376	—	47.806	—
Pasivos financieros (no corrientes y corrientes) a coste amortizado		104.657	103.046	118.390	107.463
Bono pagaré	Nivel 2	8.494	8.330	8.494	8.358
Financiación de proyectos	Nivel 2	28.668	27.524	1.102	1.104
Préstamos de explotación	Nivel 2	58.097	56.806	100.440	89.643
Otros pasivos financieros	Nivel 2	6.238	10.386	8.354	8.358
Pasivos por arrendamiento (no corrientes y corrientes) a coste amortizado		36.090	—	32.254	—
Pasivos por arrendamiento (no corrientes y corrientes) ³⁾	—	36.090	—	32.254	—
Acreedores comerciales a coste amortizado¹⁾	Nivel 3	62.913	—	58.794	—
Otros pasivos e ingresos diferidos (no corrientes y corrientes)		52.414	—	47.052	—
A coste amortizado¹⁾		422	—	255	—
Otros pasivos financieros	Nivel 3	422	—	255	—
A valor razonable con cambios en resultados		0	—	319	—
Instrumentos financieros derivados	Nivel 2	0	—	319	—
Otros pasivos no financieros²⁾		51.992	—	46.478	—

¹⁾ No se revela el valor razonable, ya que el valor contable de esta partida valorada al coste amortizado es una aproximación razonable de conformidad con la NIIF 7.29(a).

²⁾ Las cuentas a cobrar y los pasivos no financieros sólo se incluyen para su conciliación con la partida del balance correspondiente.

³⁾ Los pasivos por arrendamientos pertenecen a los pasivos financieros, pero no están sujetos a los requisitos de información de la NIIF 7.

Cambios y valor razonable.

En el ejercicio 2024/25 no se efectuaron reclasificaciones entre los niveles jerárquicos.

Al igual que en el ejercicio anterior, los títulos a 31 de marzo de 2025 corresponden a obligaciones del Estado y obligaciones bancarias, así como a participaciones en fondos de inversión.

Valor razonable – jerarquías y determinación del valor razonable.

Los activos y pasivos financieros deben clasificarse en una de las tres jerarquías de valor razonable siguientes:

- Nivel 1: Existen precios cotizados en mercados activos para activos y pasivos idénticos. En el Grupo, los instrumentos de capital cotizados se atribuyen al nivel 1.
- Nivel 2: El valor razonable de los instrumentos financieros que no se negocian en un mercado activo se determina utilizando técnicas de valoración basadas en datos de mercado observables directa o indirectamente. Esta categoría comprende los valores que no se negocian regularmente en un mercado bursátil, los instrumentos financieros derivados y los pasivos financieros. Las técnicas de valoración específicas utilizadas para valorar los instrumentos financieros incluyen:
 - Para los valores se utilizan precios de mercado cotizados.
 - El valor razonable de los swaps de tipos de interés se calcula como el valor actual de los flujos de caja futuros estimados a partir de curvas de rendimiento observables.
 - El valor razonable de los contratos a plazo sobre divisas se determina utilizando los tipos de cambio a plazo en la fecha del balance, y el valor resultante se descuenta a su valor actual.
 - El valor razonable de los pasivos financieros clasificados en el nivel 2 se ha obtenido descontando los flujos de caja brutos a lo largo del plazo contratado a un tipo de interés observable ajustado al riesgo.
- Nivel 3: Los instrumentos financieros cuya información de valoración no se basa en datos de mercado observables se clasifican en esta categoría. Por ejemplo, los componentes variables del precio de compra (earn-out) entran en esta categoría. Se basan en condiciones acordadas y en la expectativa de la evolución futura de las ventas/ganancias de las respectivas filiales. Los componentes del precio de compra a largo plazo se descuentan utilizando un tipo de interés ajustado al riesgo.

Estado del resultado global.

Los instrumentos financieros se reconocen en el estado de resultado global con los siguientes resultados netos:

	2023/24	2024/25
Préstamos y partidas a cobrar reconocidos a coste (amortizado)	-3.167	-4.768
Pasivos financieros reconocidos a coste (amortizado)	-25.879	-11.473
A valor razonable con cambios en resultados	-389	-7
Total	-29.435	-16.248

La significativa disminución de los gastos financieros relacionados con los pasivos financieros valorados al coste amortizado es atribuible a los gastos por intereses de los préstamos en Austria.

La partida “Valor razonable con cambios en resultados” también incluye ganancias y pérdidas por instrumentos financieros derivados utilizados para cubrir los riesgos de tipo de cambio y de tipo de interés, que ascienden a 1.546 k EUR y -1.814 k EUR, respectivamente (2023/24: 1.206 k EUR y -1.804 k EUR). Las pérdidas y ganancias incluidas en el resultado financiero se presentan en la nota 9.

Instrumentos financieros derivados.

Los instrumentos financieros derivados que se valoran al valor razonable con cambios en resultados se muestran en el resultado financiero.

A 31 de marzo de 2025, las cuentas a cobrar por instrumentos financieros derivados por importe de 0 EUR (31 de marzo de 2024: 86 k EUR) se incluyen en “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar corrientes”, y los pasivos por instrumentos financieros derivados por importe de 319 k EUR (31 de marzo de 2024: 0 EUR) se incluyen en “Otros pasivos e ingresos diferidos”, que serán totalmente efectivos en el próximo ejercicio.

Para cubrir el riesgo de tipo de cambio, los instrumentos financieros derivados pueden designarse como coberturas, principalmente en forma de contratos a plazo sobre divisas con vencimientos y divisas variables. A 31 de marzo de 2025, al igual que en el ejercicio anterior, no había coberturas de flujos de efectivo abiertas.

La disminución de los valores es atribuible principalmente a la enajenación en Sudáfrica.

Acreeedores comerciales.

En algunas filiales existen acuerdos de financiación con proveedores. Tras analizar los respectivos contratos, no se identificaron cambios sustanciales en las condiciones de pago contractuales originales en comparación con las deudas comerciales iniciales. Por lo tanto, Kapsch TrafficCom sigue contabilizando estos pasivos como acreedores comerciales. A 31 de marzo de 2025, los acuerdos de financiación de proveedores incluidos en acreedores comerciales ascendían a 4.217 k euros, de los cuales 896 keuros ya habían sido reembolsados por los bancos a los proveedores. Además, los pasivos financieros corrientes a la fecha del informe incluyen acuerdos de financiación de proveedores por importe de 1.538 k EUR. Esta reclasificación se deriva de acuerdos individuales.

Reclasificación a “Activos y pasivos mantenidos para la venta”

A 31 de marzo de 2025, una parte de las inversiones valoradas a valor razonable con cambios en resultados por importe de 1 k EUR, una parte de otros créditos y préstamos financieros no corrientes por importe de 37 k EUR, una parte de deudores comerciales por importe de 2.530 k EUR, una parte de otros activos no financieros por importe de 1.346 k EUR, una parte de efectivo y equivalentes de efectivo por importe de 265 k EUR, una parte de los pasivos por arrendamientos no corrientes por importe de 209 k euros, una parte de los acreedores comerciales por importe de 1.570 k euros, una parte de las provisiones corrientes por importe de 73 k euros y una parte de otros pasivos no financieros por importe de 1.626 k euros se reclasificaron a “Activos y pasivos mantenidos para la venta” de conformidad con la NIIF 5. En la nota 22 se ofrece más información al respecto.

Para más información, véase la nota 22.

16 Otros activos no corrientes.

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Deudores comerciales no corrientes	5.530	4.888
Deudores por arrendamiento financiero a largo plazo	225	615
Otros créditos no corrientes	225	204
Total	5.980	5.707

Los deudores comerciales no corrientes se refieren a deudores de un cliente a largo plazo en EMEA y a deudores de un proyecto en EMEA.

Para más detalles sobre las cuentas a cobrar por arrendamientos no corrientes, véase la nota 25.

Otras cuentas a cobrar no corrientes incluyen garantías de alquiler de edificios, principalmente de las empresas españolas. El plazo restante es superior a un año pero inferior a tres a partir de la fecha del balance.

Los flujos de caja brutos de otros activos no corrientes con vencimientos de hasta dos años ascienden a 4.549 k EUR (31 de marzo de 2024: 5.050 k EUR), entre dos y tres años a 753 k EUR (31 de marzo de 2024: 996 k EUR) y a más de tres años a 0 k EUR (31 de marzo de 2024: 457 k EUR).

17 Impuestos diferidos activo/pasivo.

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Activos por impuestos diferidos recuperables en más de 12 meses	40.633	47.770
Activos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	4.935	5.589
Activos por impuestos diferidos	45.568	53.359
Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	420	868
Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	844	490
Pasivos por impuestos diferidos	1.263	1.358
Activos por impuestos diferidos netos (+)/pasivos por impuestos diferidos netos (-)	44.305	52.002

Los activos por impuestos diferidos por bases imponibles negativas y otras diferencias temporarias deducibles sólo se reconocen en la medida de su posible realización. En las presentes cuentas anuales consolidadas no se han reconocido bases imponibles negativas por importe de 305.331 miles de euros (370.281 miles de euros a 31 de marzo de 2024) debido a la incertidumbre sobre la posible realización de bases imponibles futuras. Las bases imponibles negativas no reconocidas corresponden en menor medida a Austria y principalmente a filiales extranjeras en España, EE.UU. y Brasil. En su mayor parte, estas pérdidas no expiran o no lo hacen antes de 2031.

Todos los demás activos por impuestos diferidos se han reconocido en las respectivas empresas del Grupo como partidas deducibles en el futuro.

Los análisis de sensibilidad indican que los activos por impuestos diferidos se desviarían en aproximadamente +4.490 k EUR o -4.490 k EUR de las estimaciones actuales si los beneficios antes de impuestos variaran en un +/-10%.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan, teniendo en cuenta sus vencimientos, si existe un derecho legalmente exigible de compensación y si los activos y pasivos por impuestos diferidos se refieren a impuestos sobre la renta recaudados por la misma autoridad fiscal sobre la misma entidad imponible.

Los activos/pasivos por impuestos diferidos son atribuibles a las siguientes posiciones:

	31 de marzo, 2024	Enajenación resultante de la venta de entidades	Con cargo a resultados del período	A través de otros ingresos	Diferencias de conversión monetaria	Reclasificación y compensación	31 de marzo, 2025
Bases imponibles negativas	36.863	0	8.047	0	7	-45	44.872
Provisiones desautorizadas a efectos fiscales	1.827	0	-336	224	26	0	1.740
Amortización fiscalmente no admitida	1.144	0	1.964	0	0	0	3.108
Otros (ingresos diferidos activos)	5.734	-1.544	344	6	-208	-687	3.644
Activos por impuestos diferidos	45.568	-1.544	10.018	229	-175	-733	53.364
Amortización especial del inmovilizado	-143	0	40	0	7	194	98
Ganancias por reconocimiento a valor razonable	971	0	0	0	0	0	971
Otros (ingresos pasivos diferidos)	436	-10	1.728	0	0	-1.865	289
Pasivos por impuestos diferidos	1.263	-10	1.768	0	7	-1.671	1.358
Total neto	44.305	-1.534	8.250	229	-182	939	52.006

	31 de marzo, 2023	Enajenación resultante de la venta de entidades	Con cargo a resultados del período	A través de otros ingresos	Diferencias de conversión monetaria	Reclasificación y compensación	31 de marzo, 2024
Bases imponibles negativas	38.460	0	-1.622	0	25	0	36.863
Provisiones desautorizadas a efectos fiscales	1.795	0	-349	305	77	0	1.827
Amortización fiscalmente no admitida	1.387	0	-243	0	0	0	1.144
Otros (ingresos diferidos activos)	8.135	0	-805	-33	-468	-1.096	5.734
Activos por impuestos diferidos	49.777	0	-3.019	272	-366	-1.096	45.568
Amortización especial del inmovilizado	21	0	-6	0	-1	-157	-143
Ganancias por reconocimiento a valor razonable	971	0	0	0	0	0	971
Otros (ingresos pasivos diferidos)	659	0	-289	0	66	0	436
Pasivos por impuestos diferidos	1.651	0	-295	0	65	-157	1.263
Total neto	48.126	0	-2.724	272	-431	-939	44.305

En el ejercicio en curso, la partida “Reclasificación y compensación” incluye también la reclasificación de activos por impuestos diferidos a activos mantenidos para la venta.

18 Existencias.

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Piezas y mercancías compradas, a precio de adquisición	19.599	16.608
Productos semiterminados y en curso, al coste de producción	4.491	3.694
Productos terminados, al coste de producción	23.160	27.933
Anticipos sobre existencias	561	797
Total	47.811	49.032

Las existencias aumentaron en 1.221 k EUR y se encuentran principalmente en Austria, EE.UU. y Canadá. Se reconocieron pérdidas de valor hasta el valor neto realizable para determinados artículos de inventario. A 31 de marzo de 2025, se habían contabilizado en existencias amortizaciones acumuladas por valor de 10.728 k EUR (31 de marzo de 2024: 19.479 k EUR). La disminución de las amortizaciones se debe principalmente a la utilización de las correcciones valorativas debidas a las liquidaciones de existencias. Si las hipótesis utilizadas para determinar las minusvalías de inventario hubieran sido un 10% superiores o inferiores, el impacto habría sido de -4.903 k EUR o +4.903 k EUR, respectivamente (31 de marzo de 2024: -4.781 k EUR o +4.781 k EUR).

A 31 de marzo de 2025, una parte de las existencias por importe de 15 k EUR se reclasificó a “Activos mantenidos para la venta” de conformidad con la NIIF 5. La información al respecto se presenta en la nota 22. En la nota 22 se ofrece información al respecto.

19 Deudores comerciales y otros activos corrientes.

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Deudores comerciales	98.489	86.690
Provisión para insolvencias	-2.670	-1.998
Deudores comerciales - neto	95.819	84.692
Deudores fiscales (distintos del impuesto sobre la renta)	15.228	15.889
Deudores por arrendamiento financiero corriente	474	148
Otros créditos y gastos anticipados	19.953	19.829
Total	131.474	120.559

Para más detalles sobre los créditos por arrendamientos corrientes, véase la nota 25.

Otros créditos y partidas diferidas incluyen principalmente gastos anticipados por importe de 15.948 k EUR (31 de marzo de 2024: 12.331 k EUR), otros anticipos recibidos por importe de 1.352 k EUR (31 de marzo de 2024: 5.506 k EUR) y depósitos por importe de 1.366 k EUR (31 de marzo de 2024: 2.031 k EUR).

A 31 de marzo de 2025, una parte de los deudores comerciales y otros activos corrientes por importe de 3.877 k EUR se reclasificó como "Activos mantenidos para la venta" de conformidad con la NIIF 5. Para más información, véase la nota 22.

La evolución de las pérdidas por deterioro del valor de los créditos comerciales es la siguiente:

	Provisiones	ECL según NIIF 9	31 de marzo, 2024	Provisiones	ECL según NIIF 9	31 de marzo, 2025
Saldo a 31 de marzo del año anterior	-11.637	-1.781	-13.418	-1.574	-1.096	-2.670
Variaciones del perímetro de consolidación	0	0	0	317	0	317
Adiciones	-456	-78	-535	-783	-39	-822
Utilización	12	764	776	832	203	1.034
Cesiones	10.201	0	10.201	50	0	50
Diferencias de cambio	69	0	69	21	0	21
Reclasificación a "Activos mantenidos para la venta"	238	0	238	31	40	71
Saldo a 31 de marzo del ejercicio	-1.574	-1.096	-2.670	-1.107	-892	-1.998

Estructura de vencimientos de los créditos comerciales:

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Pendiente de vencimiento	61.323	57.515
Atrasado		
1-30 días	9.387	6.604
31-60 días	5.459	2.814
61-90 días	2.438	4.765
91-180 días	7.240	3.757
181-270 días	3.930	552
Más de 271 días	8.712	10.683
Total	98.489	86.690

Del total de las cuentas a cobrar, el 74,0% no estaban vencidas o tenían un retraso inferior a 30 días (31 de marzo de 2024: 73,0%). No existe concentración de riesgo de crédito, ya que el Grupo cuenta en general con un gran número de clientes en todo el mundo.

20 Activos contractuales y pasivos contractuales.

Los activos y pasivos contractuales se componen de la siguiente manera:

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Activos contractuales corrientes	78.335	73.419
Provisión sobre activos contractuales corrientes	-382	-382
Total activos contractuales corrientes	77.954	73.037
Activos contractuales no corrientes	2.603	847
Provisión sobre activos contractuales no corrientes	0	0
Total activos contractuales no corrientes	2.603	847
Total activos contractuales	80.557	73.884
Deudas contractuales corrientes	41.798	43.569
Deudas contractuales no corrientes	6.719	8.745
Total pasivo contractual	48.517	52.315

En el ejercicio 2024/25 no se realizaron ajustes de margen significativos. En el ejercicio anterior, se registraron ajustes de márgenes negativos por importe de 25.272 k EUR en EE.UU.

Las pérdidas de valor de los activos contractuales ascendían a 382 k EUR a 31 de marzo de 2025 (31 de marzo de 2024: 382 k EUR) y correspondían a pérdidas crediticias esperadas de conformidad con la NIIF 9. En la cuenta de resultados de 2024/25 se consignó un ingreso de 0 k EUR (2023/24: 26 k EUR).

De las obligaciones contractuales a 31 de marzo de 2024, por importe de 48.517 k EUR, 45.158 k EUR se reconocieron como ingresos en el ejercicio 2024/25 (2023/24: 28.777 k EUR).

Los ingresos futuros procedentes de obligaciones de ejecución aún no cumplidas a la fecha del informe ascendían a:

	2023/24	2024/25
Ingresos futuros	1.360.948	1.248.867
Total hasta 1 año	368.044	322.602
Entre 1 y 2 años	201.584	139.892
Entre 2 y 3 años	152.610	95.010
Entre 3 y 4 años	122.543	65.830
Entre 4 y 5 años	90.012	184.473
Más de 5 años	426.155	441.060

Los análisis de sensibilidad indican que el resultado de explotación (EBIT) se desviaría de las estimaciones previamente asumidas en aproximadamente +5.168 k EUR o -4.704 k EUR en caso de variación de los márgenes en +/-10% (2023/24: +5.520 k EUR o -4.939 k EUR).

21 Efectivo y equivalentes de efectivo.

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Efectivo en caja	32	40
Depósitos en bancos	33.344	47.766
Total	33.376	47.806

Los importes en libros de esta partida representan el efectivo y los equivalentes de efectivo al final del periodo de referencia, tal y como figuran en el estado de flujos de efectivo.

A 31 de marzo de 2025, el efectivo y equivalentes de efectivo por valor de 265 000 EUR se reclasificó como activos mantenidos para la venta de conformidad con la NIIF 5.

22 Activos y pasivos mantenidos para la venta.

El Grupo tiene la intención de vender el 60%, y por tanto la mayoría, de sus acciones en tolltickts GmbH, Alemania. Debido al avance de las negociaciones en la fecha de cierre del informe, los activos y pasivos de la empresa se clasifican como activos y pasivos mantenidos para la venta de conformidad con la NIIF 5. La Dirección considera que la venta es altamente probable, y se espera que la transacción se complete en un plazo de 12 meses. Los criterios de la NIIF 5 se consideraron cumplidos poco antes de la fecha de presentación del informe, por lo que la amortización correspondiente al ejercicio 2024/25 se reconoció íntegramente hasta dicha fecha. No se aplicó una terminación anticipada de la amortización en curso debido a su inmaterialidad. En la fecha de cierre del informe, no había indicios de deterioro del valor de los activos no corrientes.

Los activos y pasivos mantenidos para la venta a 31 de marzo de 2024 son atribuibles a la filial TMT Services and Supplies Proprietary Limited, Sudáfrica, que fue desconsolidada en el ejercicio 2024/25.

En el siguiente cuadro se ofrece una visión general de los activos y pasivos mantenidos para la venta:

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Inmovilizado material	1.594	753
Inmovilizado inmaterial	3	0
Otros activos financieros no corrientes e inversiones	292	38
Activos por impuestos diferidos	939	0
Existencias	0	15
Deudores comerciales y otros activos corrientes	4.814	3.877
Activos contractuales corrientes	348	0
Créditos fiscales corrientes	74	0
Efectivo y equivalentes de efectivo	2.929	265
Activos mantenidos para la venta	10.991	4.948
Pasivos por arrendamientos no corrientes	140	87
Pasivo financiero corriente	1.931	0
Pasivo por arrendamiento financiero corriente	149	122
Acreedores comerciales	979	1.570
Deudas contractuales corrientes	2	0
Provisiones corrientes	276	73
Pasivos fiscales corrientes	0	1
Otros pasivos e ingresos diferidos	529	1.626
Pasivos mantenidos para la venta	4.005	3.478

23 Fondos propios.

Capital social.

El capital social registrado de la empresa asciende a 14.300k EUR (31 de marzo de 2024: 14.300k EUR) como resultado de una ampliación de capital realizada en noviembre de 2023. El capital social fue totalmente desembolsado y está dividido en 14.300.000 acciones ordinarias (31 de marzo de 2024: 14.300.000 acciones ordinarias). Cada acción da derecho a un voto. No existen límites ni restricciones al ejercicio de los derechos de voto ni a la transferencia de acciones. El importe prorrateado del capital social por acción ordinaria es de 1,00 EUR.

Capital autorizado.

La Junta General de Accionistas de 2021 acordó crear un nuevo capital autorizado de hasta el 10% del capital social, excluidos los derechos de suscripción de los accionistas. El Consejo de Administración está autorizado hasta el 28 de septiembre de 2026, con la aprobación del Consejo de Supervisión, a ampliar el capital social de la empresa en uno o varios tramos hasta un 10% y a fijar el precio de emisión y las condiciones de emisión. Se excluyó el derecho de suscripción de los accionistas a las nuevas acciones emitidas con cargo al capital autorizado. En la actualidad, la empresa no dispone de capital condicional que autorice al Consejo de Administración, con la aprobación del Consejo de Supervisión, a emitir acciones sin (repetida) consideración por parte de la Junta General Anual.

Ampliación de capital.

En el ejercicio 2023/24 se llevó a cabo una ampliación de capital. El 21 de noviembre de 2023 finalizó el periodo de suscripción de la ampliación de capital acordada ese día, durante el cual se emitieron un total de 1.300.000 nuevas acciones al portador con derecho a voto (acciones ordinarias): 477.217 acciones contra aportaciones en efectivo y 822.783 acciones contra aportaciones en especie. El precio de emisión y suscripción fue de 9,00 EUR por acción nueva, lo que supuso unos ingresos brutos de 11,7 millones EUR. Los costes de la transacción, de 0,2 millones de euros, se dedujeron de la reserva de capital, que ascendió a 10,4 millones de euros.

Autorización de recompra de acciones.

Una autorización de recompra de acciones concedida por la Junta General Anual el 10 de septiembre de 2019 expiró el 10 de marzo de 2022. A 31 de marzo de 2025, Kapsch TrafficCom, al igual que en el ejercicio anterior, no tenía acciones propias, ni acciones reservadas para opciones, ni derechos de conversión.

Reserva de capital.

La reserva de capital incluye las reservas no constituidas a partir de resultados de ejercicios anteriores.

Otras reservas.

Estas reservas contienen los efectos de los cambios en la participación en filiales, así como las reservas de otros ingresos integrales, por ejemplo, las diferencias de conversión de moneda, las nuevas mediciones de los pasivos de las prestaciones post-empleo después de deducir los impuestos diferidos, así como los cambios de la reserva de cobertura de flujos de efectivo después de deducir los impuestos diferidos.

Ganancias acumuladas consolidadas.

Las ganancias acumuladas incluyen los resultados acumulados del periodo atribuibles a los accionistas de la empresa menos los dividendos pagados.

Dividendos pagados.

En el ejercicio 2024/25, al igual que en el ejercicio anterior, Kapsch TrafficCom AG no repartió dividendos. Asimismo, en el ejercicio 2024/25, al igual que en el ejercicio anterior, no se distribuyeron dividendos a las participaciones no dominantes.

Participaciones no dominantes.

Incluyen las participaciones no dominantes en los fondos propios de las filiales consolidadas por integración global. Las variaciones en las participaciones no dominantes resultantes de adquisiciones, incorporaciones, liquidaciones o enajenaciones de filiales se presentan, al igual que en el ejercicio anterior, en una única partida "Variación del perímetro de consolidación" en el estado de cambios en el patrimonio neto del ejercicio 2024/25. Los detalles sobre los cambios en las filiales figuran en la nota 30.

24 Pasivo financiero corriente y no corriente.

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Pasivo financiero no corriente	91.906	96.413
Pasivo financiero corriente	12.751	21.977
	104.657	118.390

Los movimientos son los siguientes:

	31 de marzo, 2024	Reclasi-ficación	Adicio-nes	Reem-bolso	Otros movi-mientos	Diferencias de conversión e intereses devengados	31 de marzo, 2025
Bono Pagaré	8.494	0	0	0	0	0	8.494
Préstamos para adquisiciones	3.159	-5.880	2.721	0	0	0	0
Préstamos para la financiación de proyectos	24.050	-24.204	0	0	0	154	0
Préstamos de explotación	56.203	-10.718	44.390	0	0	-1.617	87.919
Préstamos de empresas asociadas	0	0	0	0	0	0	0
Pasivo financiero no corriente	91.906	-40.802	47.111	0	0	-1.463	96.413
Bono pagaré	0	0	0	0	0	0	0
Préstamos para adquisiciones	0	5.880	0	-3.159	0	0	2.721
Préstamos para la financiación de proyectos	4.618	24.204	0	-27.665	0	-54	1.102
Préstamos de explotación	1.644	10.716	352	-689	0	498	12.520
Otros préstamos corrientes	6.489	2	5.281	-5.962	0	18	5.633
Pasivos financieros co-rrientes	12.751	40.802	5.633	-37.475	0	462	21.977
Total	104.657	0	52.743	-37.475	0	-1.002	118.390

	31 de marzo, 2023	Reclasi-ficación	Adicio-nes	Reem-bolso	Otros movi-mientos	Diferencias de conversión e intereses devengados	31 de marzo, 2024
Bono Pagaré	8.491	0	0	0	0	3	8.494
Préstamos para adquisiciones	0	3.159	0	0	0	0	3.159
Préstamos para la financiación de proyectos	0	23.978	0	0	0	72	24.050
Préstamos de explotación	44.981	11.185	880	0	-1.010	168	56.203
Préstamos de empresas asociadas	5.000	0	0	0	-5.000	0	0
Pasivo financiero no corriente	58.472	38.321	880	0	-6.010	242	91.906
Bono pagaré	22.766	0	0	-22.766	0	0	0
Préstamos para adquisiciones	5.354	-3.159	0	-2.195	0	0	0
Préstamos para la financiación de proyectos	44.052	-23.978	8.642	-24.350	0	252	4.618
Préstamos de explotación	47.502	-12.067	17.388	-50.487	-44	-398	1.894
Otros préstamos corrientes	11.495	882	1.399	-5.912	-1.931	305	6.238
Pasivos financieros co-rrientes	131.170	-38.321	27.429	-105.710	-1.975	159	12.751
Total	189.642	-0	28.309	-105.710	-7.985	402	104.657

Los ingresos y los reembolsos son efectivos. Las reclasificaciones entre pasivos financieros no corrientes y corrientes no son efectivas y se refieren a reclasificaciones basadas en reembolsos previstos o vencimientos restantes.

A continuación se detallan los tramos restantes, los periodos de vencimiento y los tipos de interés del bono pagaré, colocado en junio de 2016:

Tramo	Tipo de interés	Interesa fijado y pago de intereses	Amortización
8,5 millones de euros	2,26 %	anual	16 de junio de 2026

Los flujos de tesorería brutos (incluidos los intereses) de los pasivos financieros corrientes y no corrientes son los siguientes:

2024/25	Bono pagaré	Préstamos para adquisiciones	Préstamos para financiación de proyectos	Préstamos de explotación	Otros préstamos	Total
En los próximos 6 meses	96	517	1.040	9.098	4.590	15.342
En los próximos 7 a 12 meses	96	2.349	93	9.238	1.095	12.871
Flujos de caja brutos hasta un año	192	2.867	1.133	18.336	5.685	28.213
Entre 1 y 2 años	8.542	0	0	10.218	0	18.760
Entre 2 y 3 años	0	0	0	10.032	0	10.032
Entre 3 y 4 años	0	0	0	10.173	0	10.173
Entre 4 y 5 años	0	0	0	62.274	0	62.274
Flujos de caja brutos a más de 5 años	0	0	0	0	0	0
Total	8.734	2.867	1.133	111.033	5.685	129.452

2023/24	Bono pagaré	Préstamos para adquisiciones	Préstamos para financiación de proyectos	Préstamos de explotación	Otros préstamos	Total
En los próximos 6 meses	117	85	4.752	3.898	3.768	12.619
En los próximos 7 a 12 meses	117	85	2.027	2.233	309	4.770
Flujos de caja brutos hasta un año	234	170	6.778	6.131	4.077	17.390
Entre 1 y 2 años	8.552	3.201	24.517	56.911	1.399	94.582
Entre 2 y 3 años	0	0	0	0	0	0
Entre 3 y 4 años	0	0	0	0	0	0
Entre 4 y 5 años	0	0	0	0	0	0
Flujos de caja brutos a más de 5 años	0	0	0	0	0	0
Total	8.787	3.371	31.296	63.042	5.476	111.971

Los tipos de interés de los pasivos financieros corrientes y no corrientes son los siguientes:

	2023/24	2024/25
Tipos de interés fijos	51.363	14.559
Tipos de interés variable	53.294	103.832
Total pasivos financieros	104.657	118.390
Tipos de interés medios:		
Bono pagaré	2,26–6,632 %	2,26 %
Préstamos para adquisiciones	5,37 %	6,09 %
Préstamos para financiación de proyectos	6,60–7,20 %	13,50 %
Préstamos de explotación ¹⁾	5,30–14,00 %	5,38–12,94 %
Otros préstamos ¹⁾	5,20–10,50 %	1,25–5,50 %

¹⁾ Los tipos de interés más elevados se refieren también a pasivos financieros en países no europeos, en su mayoría con alta inflación.

El 21 de marzo de 2025, Kapsch TrafficCom AG llegó a un acuerdo con sus principales bancos sobre un nuevo acuerdo de financiación a largo plazo, que estará vigente hasta el 29 de marzo de 2030. Se han alcanzado los objetivos clave del acuerdo de reestructuración que expiraba. Las medidas iniciadas con éxito durante la reestructuración, como la mejora de los procesos, la optimización de los pagos, la mejora de las ventas, la mejora de la ejecución de los proyectos, la concentración y la mejora del capital circulante neto, así como medidas selectivas en materia de personal, seguirán aplicándose.

La refinanciación sindicada ascendió a 104,6 millones de euros. Como parte de la nueva financiación, se refinanciaron los préstamos existentes con los bancos, y el volumen total de crédito se incrementó en 21,1 millones de EUR. Además, la financiación existente de KTC USA Inc. por valor de 26 millones de USD fue reembolsada y asumida en euros por Kapsch TrafficCom AG como parte de la nueva financiación. 35 millones de euros de la financiación se estructuraron como una línea de crédito renovable, lo que permite a Kapsch TrafficCom AG reembolsar y volver a disponer de la línea de crédito en función de su situación de liquidez. En la fecha del balance se había dispuesto de la totalidad de los 35 millones de euros. Esta flexibilidad mejorará y optimizará la actual estructura de financiación.

Aproximadamente la mitad del volumen total vence en un pago único el 29 de marzo de 2030, mientras que la otra mitad debe reembolsarse a los bancos en plazos semestrales a partir del 30 de septiembre de 2025. Kapsch TrafficCom AG se ha comprometido a reembolsar 12,3 millones de euros en el ejercicio financiero 2025/26. Esta cantidad puede aumentar hasta 15,0 millones de euros debido a los reembolsos especiales obligatorios acordados en caso de entradas de efectivo extraordinarias.

La financiación se concluyó en condiciones estándar de mercado e incluye, además de una opción de margen, cláusulas estándar (deuda neta/EBITDA y ratio de fondos propios). Parte del riesgo de tipo de interés se cubrió mediante swaps de tipos de interés (véase la nota 33.2 Riesgo de tipo de interés). El cumplimiento de los cláusulas se comunica regularmente al agente de la línea de crédito. Además de las cláusulas, el nuevo préstamo sindicado incluye obligaciones de información estándar.

El Kontrollbank austriaco (OeKB) sigue siendo un socio importante en esta solución de financiación y asegura parte de la nueva financiación mediante garantías de pagarés.

En el marco de la refinanciación, los bancos han levantado la prenda de las acciones del principal accionista, KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH.

La nueva financiación a largo plazo de Kapsch TrafficCom AG hasta 2030 tiene varios efectos positivos para la empresa y proporciona una sólida estabilidad financiera y seguridad de planificación. La línea de crédito renovable de 35 millones de euros ofrece flexibilidad en tiempos de fluctuaciones económicas. Al sustituir los préstamos existentes y aumentar el volumen total de crédito en 21,1 millones de euros, se optimiza la estructura de financiación. Las medidas iniciadas durante la reestructuración para mejorar los procesos y optimizar las adquisiciones pueden continuar, lo que se espera que conduzca a un aumento de la eficiencia y un ahorro de costes a largo plazo. El cumplimiento de los pactos acordados y la presentación periódica de informes garantizan una supervisión y transparencia continuas. La obligación de reembolso de 12,3 millones de euros en el ejercicio 2025/26 demuestra el compromiso de la empresa con la reducción de la deuda y el mantenimiento de una base financiera saneada. En conjunto, la nueva financiación refuerza la posición financiera de Kapsch TrafficCom AG, preserva la flexibilidad y apoya la continuación de las medidas de mejora.

25 Arrendamiento pasivo.

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Pasivo por arrendamiento no corriente	26.932	24.580
Pasivo por arrendamiento corriente	9.158	7.674
	36.090	32.254

Los movimientos de los activos de derecho de uso procedentes de arrendamientos y las clasificaciones se incluyen en la nota 12 Inmovilizado material. El Grupo sólo actúa como arrendador en una medida insignificante. Además, el Grupo ha suscrito contratos de subarrendamiento y presenta derechos de cobro por estos arrendamientos en lugar de derechos de uso por arrendamientos. A 31 de marzo de 2025, los créditos no corrientes por arrendamientos ascendían a 615 k EUR (225 k EUR a 31 de marzo de 2024) y los créditos corrientes por arrendamientos a 85 k EUR (474 k EUR 31 de marzo de 2024).

Los movimientos son los siguientes:

	2023/24	2024/25
Saldo a 1 de abril del año anterior	43.794	36.090
Enajenación resultante de la venta de filiales	0	-1.254
Nuevos arrendamientos (adiciones relevantes no monetarias)	5.905	9.028
Enajenación por rescisión de contratos de arrendamiento	-290	-1.015
Reembolsos (incluidos en el flujo de tesorería de financiación)	-11.791	-9.973
Pagos de intereses (incluidos en el flujo de tesorería de financiación)	-1.831	-1.814
Gastos por intereses	1.477	1.420
Diferencias de cambio	-883	-21
Reclasificación a "Pasivos mantenidos para la venta"	-288	-209
Saldo a 31 de marzo del ejercicio	36.090	32.254
de pasivo por arrendamiento financiero no corriente	26.932	24.580

Los flujos de efectivo de los pasivos por arrendamiento son los siguientes:

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
En los próximos 6 meses	5.158	4.010
En los próximos 7 a 12 meses	4.000	3.665
Flujos de tesorería brutos hasta un año	9.158	7.674
Entre 1 y 2 años	6.709	6.181
Entre 2 y 3 años	5.003	5.093
Entre 3 y 4 años	4.183	4.545
Entre 4 y 5 años	3.407	3.145
Más de 5 años	7.630	5.616
Total	36.090	32.254

El tipo de interés incremental medio ponderado aplicado para la valoración de las obligaciones por arrendamiento financiero a 31 de marzo de 2025 ascendía al 4,19% (31 de marzo de 2024: 4,03%). En caso de que el tipo de interés incremental cambiara en +0,5 puntos porcentuales en comparación con el actual, los pasivos por arrendamiento cambiarían en aproximadamente -395k EUR (31 de marzo de 2024: -485k EUR); en caso de que el tipo de interés incremental cambiara en -0,5 puntos porcentuales, los pasivos por arrendamiento cambiarían en aproximadamente +404 k EUR (31 de marzo de 2024: +444 k EUR).

El Grupo aplica las exenciones relativas a los "arrendamientos a corto plazo con una duración no superior a doce meses" y a los arrendamientos de "activos de escaso valor". Dichos arrendamientos no se reconocen en el balance, sino que los pagos efectuados por los mismos se siguen reconociendo como gastos.

Los detalles de estos gastos son los siguientes:

	2023/24			2024/25		
	Gastos de alquiler	Gastos de IT	Gastos de automóvil	Gastos de alquiler	Gastos de IT	Gastos de automóvil
Gastos de bienes de escaso valor	310	4.457	337	758	4.118	1.189
Gastos de arrendamientos a corto plazo	901	364	976	257	190	247
Pagos variables de arrendamiento y parte de servicio	3.444	7.767	3.042	1.563	9.240	2.594
Total	4.656	12.588	4.356	2.578	13.547	4.030

26 Pasivos por prestaciones post-empleo a empleados.

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Indemnizaciones por cese	8.119	8.425
Prestaciones por jubilación	11.224	11.177
Obligaciones por primas de aniversario	1.819	1.651
Total	21.162	21.253

Parámetros.

Las obligaciones por indemnizaciones por cese se valoraron sobre la base de un tipo de interés del 3,00-3,10% (2023/24: 3,50%) y en México sobre un interés del 10,41% (2023/24: 9,48%) y un porcentaje del 3,00-6,00% para los incrementos salariales (2023/24: 3,00%-5,50%). Las obligaciones por prestaciones de jubilación se valoraron sobre la base de un tipo de interés del 3,10% (2023/24: 3,50%) para la zona euro y sobre la base de un tipo de interés del 4,80% (2023/24: 4,90%) para Canadá, así como los incrementos salariales sobre la base de un tipo del 2,50%-3,50% (2023/24: 2,50%-3,50%). Se utilizó un tipo de interés del 3,10%-3,15% (2023/24: 3,50%-3,55%) para las obligaciones por primas de aniversario y del 10,41% en México (2023/24: 9,48%) y un valor del 3,00-6,00% (2023/24: 3,00%-5,50%) para los incrementos salariales. Además, el cálculo se basó en la edad legal de jubilación más temprana posible, incluidas las disposiciones de transición, y utilizando las tablas de mortalidad AVO 2018-P ANG (2023/24: AVO 2018-P ANG) de Pagler & Pagler para Austria y las tablas privadas de mortalidad de pensiones canadienses de 2014 para Canadá.

Prestaciones por cese de actividad.

Esta partida comprende esencialmente las reclamaciones legales de los asalariados en Austria o de sus familiares a cargo en concepto de indemnizaciones únicas por despido. Éstas pueden surgir, en particular, por preaviso del empresario, solución amistosa de la relación laboral, jubilación o fallecimiento del empleado. En el caso de las indemnizaciones por despido, el Grupo asume el riesgo de inflación resultante de los ajustes salariales, que simultáneamente dan lugar a indemnizaciones por despido más elevadas. En el caso de los empleados que se han incorporado a Kapsch TrafficCom en Austria después del 31 de diciembre de 2002, los pagos a un fondo externo de prestaciones para empleados se realizan mensualmente, de modo que el Grupo no incurre normalmente en indemnizaciones por despido. También existen obligaciones similares en otros países, como México.

En el balance y en el estado del resultado global se reconocen los siguientes importes en concepto de **indemnizaciones por cese**:

	2023/24	2024/25
Valor contable a 31 de marzo del año anterior	8.143	8.119
Correcciones de valor (ganancias / pérdidas actuariales)	497	460
Coste del servicio corriente	629	512
Gastos financieros	265	238
Pagos	-1.624	-802
Transferencia IC	165	0
Diferencias de cambio	43	-103
Valor contable a 31 de marzo del ejercicio	8.119	8.425
Total, incluido en los gastos de personal (nota 6)	629	512
Total, incluido en el resultado financiero (nota 9)	265	238

Las revalorizaciones de pasivos por prestaciones post-empleo a empleados son atribuibles a las siguientes posiciones:

	2023/24	2024/25
Correcciones por cambios en las hipótesis demográficas	26	0
Correcciones de valor por cambios en las hipótesis financieras	205	211
Correcciones por otros cambios (ajustes por experiencia)	267	249
Total	497	460

La dotación prevista para indemnizaciones por cese para el próximo ejercicio 2025/26 asciende a 327k EUR. La duración media ponderada es de 6,4 años.

En el siguiente análisis de sensibilidad para las obligaciones por indemnizaciones por cese, se han indicado los impactos resultantes de cambios en las hipótesis actuariales significativas, mientras que los demás parámetros de impacto se han mantenido constantes. Sin embargo, en la realidad, será bastante probable que cambien varios de estos parámetros.

Sensibilidades	Cambios en hipótesis	Disminución la hipótesis	Aumento de hipótesis
Impacto de los cambios en el tipo de descuento			
Obligaciones por prestaciones definidas (OBD)	± 0,5 PP	-239	226
Gastos de intereses anuales previstos (IC)	± 0,5 PP	31	-29
Gastos de servicio anuales previstos (CSC)	± 0,5 PP	-2	2
Impacto de los cambios en los incrementos salariales			
Obligaciones por prestaciones definidas (OBD)	± 0,5 PP	209	-218
Gastos de intereses anuales previstos (CI)	± 0,5 PP	6	-7
Costes de servicio anuales previstos (CSC)	± 0,5 PP	2	-2
Impacto de los cambios en la fluctuación			
Obligación por prestación definida (OBD)	± 5 %	0	0
Gastos de intereses anuales previstos (CI)	± 5 %	0	0
Costes de servicio anuales previstos (CSC)	± 5 %	0	0

Prestaciones de jubilación.

Los pasivos por prestaciones de jubilación reconocidos en la fecha del balance se refieren principalmente a jubilados. Todos los acuerdos de pensiones se basan en el salario final, se conceden en forma de pagos fijos mensuales de pensiones y no están cubiertos por activos (fondos) externos del plan. Además, se pagan contribuciones a un fondo de pensiones externo para los empleados del Grupo (véase la nota 6). En el caso de las prestaciones de jubilación, el Grupo asume el riesgo de longevidad y de inflación debido a los aumentos de las pensiones.

En el balance y en el estado del resultado global se reconocen los siguientes importes para **prestaciones de jubilación**:

	2023/24	2024/25
Valor contable a 31 de marzo del año anterior	10.907	11.224
Revalorización de las obligaciones por prestaciones a los empleados tras el cese de la relación laboral	848	687
Coste del servicio corriente	17	15
Gastos por intereses	445	416
Pagos	-1.003	-1.052
Diferencias de cambio	9	-112
Valor contable a 31 de marzo del ejercicio	11.224	11.177
Total, incluido en los gastos de personal (nota 6)	17	15
Total, incluido en el resultado financiero (nota 9)	445	416

Las revalorizaciones de las obligaciones por prestaciones a los empleados tras la finalización de la relación laboral son las siguientes:

	2023/24	2024/25
Correcciones por cambios en las hipótesis demográficas	0	0
Correcciones por cambios en las hipótesis financieras	288	295
Correcciones por otros cambios	560	392
Total	848	687

La dotación prevista para prestaciones de jubilación para el próximo ejercicio 2025/26 asciende a 285 k EUR. La duración media ponderada asciende a 9,1 años.

En el siguiente análisis de sensibilidad de las obligaciones en materia de pensiones, se han indicado los impactos resultantes de los cambios en las hipótesis actuariales significativas, mientras que los demás parámetros se han mantenido constantes. Sin embargo, en la realidad será bastante probable que cambien varios de estos parámetros.

Sensibilidades	Cambios en hipótesis	Disminución la hipótesis	Aumento de hipótesis
Impacto de los cambios en el tipo de descuento			
Obligación por prestación definida (OBD)	± 0,5 PP	-313	296
Gastos de intereses anuales previstos (CI)	± 0,5 PP	38	-35
Costes de servicio anuales previstos (CSC)	± 0,5 PP	0	0
Impacto de los cambios en los incrementos salariales			
Obligaciones por prestaciones definidas (OBD)	± 0,5 PP	0	0
Gastos de intereses anuales previstos (CI)	± 0,5 PP	0	0
Costes de servicio anuales previstos (CSC)	± 0,5 PP	0	0

Bonificaciones por aniversario.

La provisión bonificación por aniversario, se refiere a las reclamaciones a largo plazo de los empleados basadas en las disposiciones de los convenios colectivos.

Los siguientes importes se reconocen en el balance y en el estado del resultado global **para primas de aniversario**:

	2023/24	2024/25
Valor contable a 31 de marzo del año anterior	1.551	1.819
Remediación de las obligaciones por prestaciones a los empleados tras la finalización de la relación laboral	82	107
Coste del servicio corriente	296	106
Gastos por intereses	51	46
Pagos	-254	-362
Transferencia IC	67	0
Diferencias de cambio	27	-66
Valor contable a 31 de marzo del ejercicio	1.819	1.651
Total, incluido en los gastos de personal (nota 6)	378	214
Total, incluido en el resultado financiero (nota 9)	51	46

La dotación prevista para las obligaciones por primas de aniversario para el ejercicio 2025/26 asciende a 146 k EUR, la duración media ponderada es de 7,6 años.

En el siguiente análisis de sensibilidad para las primas de aniversario, se presentaron los efectos de los cambios en los factores actuariales de influencia significativos, mientras que los demás factores de influencia se mantuvieron constantes. En realidad, sin embargo, es más probable que cambien varias de estas variables de influencia.

Sensibilidades	Cambios en hipótesis	Disminución la hipótesis	Aumento de hipótesis
Impacto de los cambios en el tipo de descuento			
Obligación por prestación definida (OBD)	± 0,5 PP	-52	49
Gastos de intereses anuales previstos (CI)	± 0,5 PP	5	-5
Costes de servicio anuales previstos (CSC)	± 0,5 PP	-3	3
Impacto de los cambios en los incrementos salariales			
Obligaciones por prestaciones definidas (OBD)	± 0,5 PP	40	-43
Gastos de intereses anuales previstos (CI)	± 0,5 PP	1	-1
Costes de servicio anuales previstos (CSC)	± 0,5 PP	3	-3
Impacto de los cambios en la fluctuación			
Obligación por prestación definida (OBD)	± 5 %	-25	24
Gastos de intereses anuales previstos (CI)	± 5 %	-1	1
Costes de servicio anuales previstos (CSC)	± 5 %	-2	2

Análisis del vencimiento previsto de las prestaciones no descontadas.

	2025/26	2026/27	2027/28	2028/29	2029/30	más de 5 años	Total
Indemnizaciones por cese	950	938	713	443	638	6.371	10.053
Prestaciones de jubilación	1.089	1.057	1.036	1.012	985	9.627	14.805
Obligaciones de aniversario	154	169	174	94	111	2.589	3.292

27 Provisiones.

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Provisiones no corrientes	1.810	1.565
Provisiones corrientes	22.447	20.388
Total	24.257	21.953

Las provisiones cambiaron como sigue:

	31 de marzo, 2024	Suma de acumulación	Adición	Adición	Disposición	Reclasificación a "pasivos mantenidos para la venta"	Reclasificación	Diferencias de conversión montaria	31 de marzo, 2025
Garantías	323	0	0	0	0	0	-113	0	209
Provisión para pérdidas por contratos onerosos	0	0	105	0	0	0	0	0	105
Proyectos (excluidas las pérdidas inminentes)	25	0		0	0	0	-25	0	0
Otras provisiones no corrientes	1.462	124	341	-52	-498	0	-8	-119	1.250
Provisiones no corrientes	1.810	124	446	-52	-498	0	-146	-119	1.565
Garantías	1.303	0	0	0	-250	0	113	-17	1.150
Provisión para pérdidas por contratos onerosos	17.326	0	5.060	-678	-6.319	0	0	20	15.408
Proyectos (excluidas las pérdidas inminentes)	1.541	0	108	-25	-588	0	1.108	-85	2.059
Honorarios de abogados, costes de litigios y riesgos contractuales	1.145	0	964	-1.045	-1	0	0	0	1.062
Provisión para costes de reestructuración	2	0	0	-2	0	0	0	0	0
Otras provisiones corrientes	1.131	0	1.635	-246	-560	-73	-1.075	-102	710
Provisiones corrientes	22.447	0	7.767	-1.996	-7.719	-73	146	-184	20.388
Total	24.257	124	8.213	-2.047	-8.217	-73	-0	-303	21.953

	31 de marzo, 2023	Suma de acumulación	Adición	Adición	Disposición	Reclasificación a "pasivos mantenidos para la venta"	Reclasificación	Diferencias de conversión monetaria	31 de marzo, 2024
Garantías	271	0	0	0	0	0	51	0	323
Provisión para pérdidas por contratos onerosos	50	0	0	0	0	0	-25	0	25
Proyectos (excluidas las pérdidas inminentes)	6	0	0	0	0	0	-6	0	-0
Otras provisiones no corrientes	1.127	157	824	-450	-147	0	-15	-32	1.462
Provisiones no corrientes	1.454	157	824	-450	-147	0	5	-32	1.810
Garantías	1.517	0	0	0	-164	0	-51	1	1.303
Provisión para pérdidas por contratos onerosos	12.586	0	7.622	-191	-2.739	0	0	48	17.326
Proyectos (excluidas las pérdidas inminentes)	897	0	1.189	-425	-97	0	25	-47	1.541
Honorarios de abogados, costes de litigios y riesgos contractuales	615	0	1.142	-225	-379	0	0	-8	1.145
Provisión para costes de reestructuración	204	0	0	-208	0	0	6	0	2
Otras provisiones corrientes	3.063	0	3.938	-2.036	-2.911	-276	15	-662	1.131
Provisiones corrientes	18.880	0	13.891	-3.085	-6.290	-276	-5	-667	22.447
Total	20.334	157	14.715	-3.536	-6.438	-276	-0	-699	24.257

Como fabricante, comerciante y proveedor de servicios, el Grupo concede garantías de producto a los clientes en el momento de la venta. Normalmente, de acuerdo con los términos de la garantía, el Grupo tiene la obligación de reparar o sustituir los defectos de fabricación o de software que se manifiesten durante el periodo de garantía. Cuando el Grupo prevé reclamaciones de garantía sobre productos vendidos o servicios prestados durante el periodo de garantía, se establece la correspondiente provisión en los estados financieros. Basándose en la expectativa de que la mayor parte del gasto se producirá a corto o medio plazo, para el reconocimiento de la provisión se utiliza la mejor estimación del coste de la garantía. Asimismo, en el cálculo del importe de la provisión se tienen en cuenta los datos históricos. Según la experiencia pasada, es probable que haya reclamaciones en virtud de las garantías. Se espera que se utilice un importe de 32 k EUR en el primer semestre del ejercicio 2025/26, 1.118 k EUR en el segundo semestre y los 209 k EUR restantes en los ejercicios siguientes.

En el ejercicio 2024/25 se reconoció una provisión corriente para pérdidas por contratos onerosos por valor de 15.408 k EUR. Una cantidad significativa se refiere a varios proyectos de implantación de una filial estadounidense que no pueden completarse con beneficios. Las adiciones a las provisiones corrientes para contratos onerosos en el ejercicio 2024/25 también proceden principalmente de Estados Unidos. La utilización de la provisión se prevé como sigue 1.315 k EUR en el primer semestre del ejercicio 2025/26, 14.093 k EUR en el segundo semestre y los 105 k EUR restantes en los ejercicios siguientes.

Las provisiones para proyectos (excluidos los contratos onerosos) se refieren principalmente a los costes corrientes y a las obras de reparación de los proyectos de peaje y de gestión del tráfico existentes. Se prevé utilizar un importe de 1.059 k EUR en el primer semestre y de 1.000 k EUR en el segundo semestre del ejercicio 2025/26.

Las provisiones para honorarios de abogados, gastos de litigios y riesgos contractuales se refieren principalmente a procedimientos judiciales en curso y costes de consultoría. Se prevé un importe de 531 k EUR en el primer semestre y de 532 k EUR en el segundo semestre del ejercicio 2025/26.

Otras provisiones incluyen principalmente provisiones para impuestos y tasas, provisiones y bonificaciones. Se espera utilizar un importe de 498 k EUR en el primer semestre del ejercicio 2025/26, 211 k EUR en el segundo semestre y los 1.250 k EUR restantes en los ejercicios siguientes.

En el ejercicio 2024/25, la reclasificación de otras provisiones corrientes a pasivos mantenidos para la venta se presenta en una columna separada (véase la Nota 35.1). En el ejercicio anterior, el importe de la reclasificación a pasivos mantenidos para la venta se incluía en la columna "Reclasificación". Por consiguiente, se ha ajustado el

cuadro del ejercicio anterior.

28 Otros pasivos e ingresos diferidos.

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Otros pasivos de los empleados	25.499	24.521
Deudas con autoridades fiscales (distintas del impuesto sobre la renta)	9.007	12.206
Otros pagos anticipados recibidos	10.019	5.745
Pasivos por devoluciones	114	114
Pasivos varios e ingresos diferidos	7.354	4.211
Total	51.992	46.797

Otros pasivos con empleados comprende los pasivos con empleados y miembros del consejo de administración, incluidos los pasivos por vacaciones pendientes y las provisiones para pagas extraordinarias, así como otros pasivos relacionados con gastos de personal (cotizaciones a la seguridad social, etc.).

La disminución de otros pagos anticipados recibidos se debe principalmente a pagos anticipados relacionados con proyectos en Brasil.

Los otros pasivos e ingresos diferidos incluyen esencialmente provisiones para facturas aún no recibidas o periodificaciones pasivas de facturas.

A 31 de marzo de 2025, otros pasivos e ingresos diferidos por importe de 1.626 k EUR se reclasificaron a pasivos mantenidos para la venta de conformidad con la NIIF 5. Para más información, véase la nota 22.

29 Pasivos contingentes y otros compromisos, así como información a revelar del canon de infraestructura alemán.

Los pasivos contingentes del Grupo se derivan principalmente de proyectos de gran envergadura. En el curso de sus operaciones, el Grupo se ve obligado a proporcionar amplias garantías bancarias para dichos proyectos como garantía de las obligaciones de licitación (fianzas de licitación) o para cubrir posibles reclamaciones de garantía (fianzas de cumplimiento). Estas garantías son emitidas por bancos y compañías de seguros de crédito. Si Kapsch TrafficCom incumple sus obligaciones contractuales, existe el riesgo de que se ejecuten estas garantías. En tal caso, el banco o la aseguradora tendrían un derecho de recurso contra el Grupo.

Los pasivos contingentes y otros compromisos incluyen, de acuerdo con la práctica del sector, exclusivamente obligaciones frente a terceros. Se presentan como sigue:

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
América del Norte (sistemas de peaje)	26.752	38.671
Australia (sistemas de peaje)	14.271	8.378
Total	41.023	47.049

Otras fianzas de cumplimiento y de licitación de institutos financieros o compañías de seguros, para las que se considera improbable una salida de recursos, no se reconocen en el balance ni como pasivos contingentes. A 31 de marzo de 2025, ascendían a 176.508 k EUR (2023/24: 197.322 k EUR).

Los activos de Kapsch TrafficCom AB, Suecia, por importe de 11.061 k EUR (31 de marzo de 2024: 10.412 k EUR), se pignoraron como garantía de pasivos contingentes a favor de un banco sueco.

Tasa alemana por uso de infraestructuras.

En 2018, la empresa conjunta autoTicket GmbH (autoTicket), Alemania, se adjudicó el contrato para la recaudación de la tasa por infraestructura (peaje para turismos) en Alemania. Además, la empresa del Grupo MTS Maut & Telematik Services GmbH (MTS), Alemania, había recibido previamente el mandato como único proveedor de servicios para la “aplicación automatizada del peaje para turismos” en un proceso de licitación separado.

El 18 de junio de 2019, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) emitió una sorprendente sentencia con consecuencias de gran alcance: la tasa por infraestructura alemana prevista (peaje para turismos), combinada con una desgravación fiscal para los vehículos matriculados en Alemania, fue declarada incompatible con la legislación de la UE. Como consecuencia, el cliente rescindió los contratos relacionados con la implantación y explotación del sistema de peaje con efecto a partir del 30 de septiembre de 2019.

Las partes operadoras del contrato de cobro de peaje rescindido eran Kapsch TrafficCom, CTS EVENTIM y autoTicket. En diciembre de 2019, presentaron conjuntamente reclamaciones por un total aproximado de 560.000 k euros contra la República Federal de Alemania. Sin embargo, el ministro competente denegó esta reclamación, lo que dio lugar a un procedimiento de arbitraje.

En marzo de 2022, Kapsch TrafficCom recibió un laudo arbitral provisional que afirmaba que autoTicket tenía, en principio, derecho a una indemnización de la República Federal de Alemania. Como resultado, en Julio de 2023 se emitió un laudo arbitral definitivo, que exigía a la República Federal de Alemania el pago de 243.000 k EUR. Este laudo dio lugar a un efecto EBIT único de 79,5 millones EUR y a una entrada de efectivo de 109,2 millones EUR en el ejercicio 2023/24.

MTS Maut & Telematik Services GmbH (MTS) es una filial 100% consolidada de Kapsch TrafficCom AG. Como consecuencia de la rescisión del contrato de telepeaje, las partes contratantes (Kapsch TrafficCom AG y MTS) también han presentado reclamaciones contra la República Federal de Alemania.

30 Participaciones en filiales.

Grupo consolidado.

A 31 de marzo de 2025, el grupo consolidado (incluida la sociedad matriz Kapsch TrafficCom AG, Viena) consta de 56 entidades (31 de marzo de 2024: 59 entidades). La evolución del grupo consolidado es la siguiente:

	2023/24	2024/25
Importe de las entidades al inicio del ejercicio	59	59
Consolidación inicial	3	2
Desconsolidaciones	-3	-5
Número de entidades del grupo consolidado	59	56

La distribución regional del grupo consolidado fue la siguiente:

	2023/24	2024/25
Austria	6	5
EMEA (excluida Austria)	29	26
América	21	22
APAC	3	3
Total	59	56

Las siguientes filiales consolidadas por integración global se incluyen en los estados financieros consolidados:

Entidad, sede de la entidad	31 de marzo, 2024		31 de marzo, 2025	
	Participación del grupo	Participaciones no dominantes	Participación del grupo	Participaciones no dominantes
ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Viena, Austria ¹⁾	100,0%	–	100,0%	–
Consorcio ITS Parques del Río (Consorcio), Bogotá, Colombia	60,0%	40,0%	60,0%	40,0%
Consorcio Medellín al Mar (Consorcio), Bogotá, Colombia	51,0%	49,0%	51,0%	49,0%
Consorcio Peaje AGR (Consorcio), Quito, Ecuador	51,0%	49,0%	51,0%	49,0%
Consorcio Túneles Al Nus (Consorcio), Bogotá, Colombia	51,0%	49,0%	51,0%	49,0%
Electronic Toll Collection (PTY) Ltd., Centurion, Sudáfrica	100,0%	–	100,0%	–
Intelligent Mobility Solutions Limited, Lusaka, Zambia ¹⁾	51,0%	49,0%	51,0%	49,0%
Kapsch Components GmbH & Co KG, Viena, Austria	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch Components GmbH, Viena, Austria	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch Road Services Sp. z o.o., Varsovia, Polonia	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland, Rosenheim, Alemania	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch Telematic Services GmbH, Viena, Austria	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Bielorrusia ¹⁾⁶⁾	100,0%	–	49,8%	50,2%
Kapsch Telematic Services Sp. z o.o., Varsovia, Polonia	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Praga, República Checa Público	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD, Sofía, Bulgaria	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch Traffic Solutions (Consorcio), Sofía, Bulgaria	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom - Remo - UTE (Consorcio), Buenos Aires, Argentina ⁹⁾	50,0%	50,0%	50,0%	50,0%
Kapsch TrafficCom AB, Jonkoping, Suecia	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Arce Sistemas S.A.U., Bilbao, España	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Buenos Aires, Argentina	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Australia Pty Ltd, Melbourne, Australia	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Países Bajos	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Canada Inc., Mississauga, Canadá	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Chile S.A., Santiago de Chile, Chile	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom República Dominicana S.R.L., Santo Domingo, República Dominicana	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom France SAS, París, Francia	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Guatemala S.A., Ciudad de Guatemala, República de Guatemala ⁹⁾	–	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Holding Corp., Duluth, EE.UU.	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Holding II US Corp., Duluth, EE.UU.	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Inc., Duluth, EE.UU.	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Ireland Limited, Dublín, Irlanda	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Vilnius, Lituania ²⁾	51,0%	49,0%	–	–
Kapsch TrafficCom Ltd., Middlesex, Reino Unido	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom México, S.A.P.I. de C.V., Ciudad de México, México	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom New Zealand Ltd., Auckland, Nueva Zelanda	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Norway AS, Oslo, Noruega ²⁾	100,0%	–	–	–
Kapsch TrafficCom Perú S.A.C., Lima, Perú	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom PTE. LTD., The Heeren, Singapur	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Riyadh Limited, Riad, Arabia Saudí ⁶⁾	–	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Russia, OOO, Moscú, Rusia ¹⁾	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom S.A.S., Bogotá, Colombia	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Saudi Arabia Co. Lt., Jeddah, Arabia Saudí	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Services Ukraine LLC, Kiev, Ucrania	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Services USA, Inc., Duluth, EE.UU.	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., Sunninghill, Sudáfrica	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom South Africa Holding (Pty) Ltd., Ciudad del Cabo, Sudáfrica	100,0%	–	100,0%	–

Entidad, sede de la entidad	31 de marzo, 2024		31 de marzo, 2025	
	Participación del grupo	Participaciones no dominantes	Participación del grupo	Participaciones no dominantes
Kapsch TrafficCom Transportation Argentina S.A., Buenos Aires, Argentina	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Transportation Brasil Ltda., São Paulo, Brasil	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Transportation Colombia S.A.S., Bogotá, Colombia	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Transportation S.A.U., Madrid, España	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom USA, Inc., Duluth, EE.UU.	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Zagreb d.o.o, Zagreb, Croacia	100,0%	–	100,0%	–
KTC-ZA HOLDING (Pty) Ltd, Ciudad del Cabo, Sudáfrica	100,0%	–	100,0%	–
KTS Beteiligungs GmbH, Viena, Austria	100,0%	–	100,0%	–
Mobiserve (Pty) Ltd., Ciudad del Cabo, Sudáfrica ⁵⁾	100,0%	–	100,0%	–
MTS Maut & Telematik Services GmbH, Rosenheim, Alemania	100,0%	–	100,0%	–
Streetline Inc., Foster City, EE.UU. ²⁾	97,0%	3,0%	–	–
TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Ciudad del Cabo, Sudáfrica ¹⁾	100,0%	–	100,0%	–
tolltickets GmbH, Rosenheim, Alemania	100,0%	–	100,0%	–
Traffic AI Services sp. z o.o., Lublin, Polonia ⁷⁾	80,0%	20,0%	80,0%	20,0%
Transport Telematic Systems - LLC, Abu Dhabi, Emiratos Árabes Unidos ⁴⁾	49,0%	51,0%	49,0%	51,0%
Trust South Africa, Ciudad del Cabo, Sudáfrica ⁵⁾	100,0%	–	100,0%	–

¹⁾ Desconsolidación en el ejercicio 2024/25

²⁾ Desconsolidación en el ejercicio 2023/24

³⁾ Consolidación por acuerdos sobre derechos de voto

⁴⁾ Poder sobre las actividades relevantes de la entidad basado en derechos sustantivos

⁵⁾ Control de Trust South Africa con arreglo a la NIIF 10 y, por tanto, consolidación plena con el 100%

⁶⁾ Fundación en el ejercicio 2024/25

⁷⁾ Adquisición de menor importancia en el ejercicio 2024/25

⁸⁾ Contabilización como sociedad patrimonial a partir de enero de 2025

En julio de 2024, se estableció Kapsch TrafficCom Guatemala S.A., Ciudad de Guatemala, República de Guatemala, a través de inversiones conjuntas de Kapsch TrafficCom AG, Viena (99,0% de propiedad), y Kapsch TrafficCom Chile S.A., Santiago de Chile (1,0% de propiedad).

En septiembre de 2024, Parat Ltd., Abu Dhabi, fue fundada por Kapsch TrafficCom AG.

En marzo de 2025, Kapsch TrafficCom Riyadh Limited, Riad, Arabia Saudí, fue fundada por Kapsch TrafficCom AG.

En abril de 2024, se vendieron las acciones de TMT Services and Supplies (PTY) Ltd., Ciudad del Cabo, Sudáfrica. En el primer trimestre de 2024, se desconsolidó Intelligent Mobility Solutions Limited, Lusaka, Zambia (51,0% de participación del grupo).

En agosto de 2024, se liquidó Kapsch TrafficCom Russia LLC, Moscú, Rusia.

En septiembre de 2024, se liquidó Artibrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Viena, Austria.

En enero de 2025, Kapsch TrafficCom AG vendió el 75,5% de sus acciones en Parat Ltd., Abu Dhabi. Como resultado de esta transacción, Kapsch TrafficCom perdió el control sobre su filial Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Bielorrusia.

Para todas las entidades mencionadas anteriormente, la sede de la empresa corresponde al país de constitución. La cuota del Grupo muestra la cuota con la que las empresas se incluyen en los estados financieros consolidados. Sólo las siguientes entidades no informan en la fecha del balance a 31 de marzo debido a restricciones legales u otras razones, pero presentan estados financieros provisionales:

- Kapsch TrafficCom Russia OOO, Moskau, Rusia (31 de diciembre)
- Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD, Sofía, Bulgaria (31 de diciembre)
- Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Bielorrusia (31 de diciembre)
- KTS Beteiligungs GmbH, Viena (31 de diciembre)

- Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Vilnius, Lituania (31 de diciembre); vendida el 10 de julio de 2023.
- Kapsch TrafficCom México, S.A.P.I. de C.V., México (31 de diciembre).
- Traffic AI Services sp. z o.o., Lublin, Polonia (31 de diciembre).

Desconsolidaciones.

Las siguientes sociedades dejaron de estar consolidadas por integración global al cierre del ejercicio 2024/25 y, por tanto, fueron desconsolidadas:

TMT Services and Supplies Proprietary Limited, Sudáfrica.

En abril de 2024, el Grupo vendió sus acciones en TMT Services and Supplies Proprietary Limited, Sudáfrica, un proveedor de soluciones para el cumplimiento de la ley en materia de seguridad vial y sistemas de cobro automático de billetes para el transporte público, y en consecuencia desconsolidó la entidad. A 31 de marzo de 2024, los activos y pasivos de TMT Services and Supplies Proprietary Limited figuraban en los estados financieros consolidados como activos y pasivos mantenidos para la venta (véase la Nota 22). Los activos netos de TMT Services and Supplies Proprietary Limited en el momento de la desconsolidación eran los siguientes:

	Abril, 2024
Inmovilizado material	1.630
Activos inmateriales	3
Otros activos financieros no corrientes e inversiones	298
Activos por impuestos diferidos	960
Activos no corrientes	2.891
Deudores comerciales y otros activos corrientes	4.917
Activos contractuales corrientes	356
Créditos fiscales corrientes	75
Efectivo y equivalentes de efectivo	2.796
Activo circulante	8.144
TOTAL ACTIVO	11.035
Pasivo por arrendamiento financiero no corriente	143
Pasivo no corriente	143
Pasivo financiero corriente	1.975
Pasivo por arrendamiento financiero corriente	152
Acreedores comerciales	1.233
Deudas contractuales corrientes	2
Provisiones corrientes	282
Otros pasivos e ingresos diferidos	413
Pasivo corriente	4.056
TOTAL PASIVO	4.199
ACTIVO NETO	6.835
Precio de venta	2.775
Valor contable de los activos netos vendidos	-6.835
Reclasificación de la reserva de conversión	-3.485
Pérdida por venta	-7.545

El efecto total de la venta se reconoció en otros gastos de explotación en el momento de la desconsolidación. El resultado de la desconsolidación también incluía la reclasificación del ajuste de conversión de divisas acumulado de la filial a resultados, por importe de -3.485 k EUR. Como consecuencia, se reconoció una pérdida por desconsolidación de 7.545 k EUR.

Los flujos de tesorería procedentes de la venta se presentan en el estado de flujos de tesorería en la partida "Ingresos procedentes de la venta de acciones y liquidación de filiales" dentro de los flujos de tesorería procedentes de actividades de inversión. El impacto efectivo de la desconsolidación de TMT Services and Supplies Proprietary Limited asciende a -440.000 euros. Esto incluye los ingresos recibidos hasta el 31 de marzo de 2025, por un total de 2.355.000 euros, menos el saldo de caja enajenado de TMT Services and Supplies Proprietary Limited, que asciende a -2.796.000 euros.

Intelligent Mobility Solutions Limited, Zambia.

Debido a la pérdida de control de facto, la empresa fue desconsolidada en el primer trimestre de 2024. La participación legal restante en la empresa se valoró a su valor razonable y, a falta de entradas de efectivo futuras previstas, se reconoció como cero.

El resultado de la desconsolidación asciende a 1.772 k EUR y se contabilizó en la partida de otros ingresos de explotación.

La desconsolidación se presenta del siguiente modo:

	1er trimestre, 2024
Deudores comerciales y otros activos corrientes	125
Activo circulante	125
TOTAL ACTIVO	125
Pasivo financiero no corriente	8.377
Pasivo no corriente	8.377
Pasivo financiero corriente	394
Acreedores comerciales	4.200
Provisiones corrientes	1
Otros pasivos e ingresos diferidos	331
Pasivo corriente	4.926
TOTAL PASIVO	13.303
ACTIVO NETO	-13.178
Cuota de valoración del valor razonable (según la hipótesis "cero")	0
Valor contable de los activos netos vendidos	13.178
Reclasificación de la reserva de conversión de divisas	3.914
Baja de la anterior Participación no dominante	-6.835
Reversión reconocida en las contabilizaciones de grupos de pérdidas y ganancias	-8.485
Beneficios procedentes de la enajenación de la empresa	1.772

Kapsch TrafficCom Russia OOO, Rusia.

Kapsch TrafficCom Russia OOO fue liquidada y desconsolidada en agosto de 2024. La baja en cuentas de la empresa dio lugar a una reclasificación efectiva en resultados del ajuste de conversión de divisas acumulado por importe de 1.090 k EUR, que, junto con la baja en cuentas de los activos netos, se reconoció en la partida de otros gastos. Los activos de Kapsch TrafficCom Russia OOO en el momento de la desconsolidación eran los siguientes:

	Agosto, 2024
Inmovilizado material	1
Activos no corrientes	1
Efectivo y equivalentes	2
Activo circulante	2
TOTAL ACTIVO	3
Pasivo no corriente	0
Otros pasivos e ingresos diferidos	2
Pasivo corriente	2
TOTAL PASIVO	2
ACTIVO NETO	1
Liquidación	0
Valor contable de los activos netos vendidos	-1
Reclasificación de la reserva de conversión de moneda	-1.090
Pérdida por enajenación de la empresa	-1.091

ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Viena.

Como resultado de la liquidación de ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Viena, en septiembre de 2024, se dieron de baja del Grupo los siguientes activos netos. Esto dio lugar a una pérdida de desconsolidación de -9 k EUR, que se reconoció en la partida de otros gastos de explotación.

	Septiembre, 2024
Activos no corrientes	0
Efectivo y equivalentes de efectivo	9
Activo circulante	9
TOTAL ACTIVO	9
Pasivo no corriente	0
Pasivo corrientes	0
TOTAL PASIVO	0
ACTIVO NETO	9
Liquidación	0
Valor contable de los activos netos vendidos	-9
Pérdida por enajenación de la empresa	-9

Parat Ltd, Abu Dhabi.

Parat Ltd., Abu Dhabi, fue creada por Kapsch TrafficCom el 20 de septiembre de 2024. El capital fundacional ascendió a 50.000 USD.

Parat Ltd. adquirió el 66,55% de las acciones y, por tanto, la participación mayoritaria en Kapsch Telematic Services IOOO, Bielorrusia. El 33,45% restante de las acciones de Kapsch Telematic Services IOOO sigue en manos de Kapsch TrafficCom.

Posteriormente, Kapsch TrafficCom vendió el 75,5% de sus acciones en Parat Ltd., una sociedad anónima bielorrusa. La transferencia de acciones se inscribió en el registro local en enero de 2025. Los efectos de la desconsolidación de Parat Ltd. se explican junto con los de Kapsch Telematic Services IOOO en la siguiente sección.

Tras la venta, Kapsch TrafficCom conserva una participación del 24,5% en Parat Ltd., que se ha contabilizado como empresa asociada utilizando el método de puesta en equivalencia desde enero de 2025. Véase la nota 14.

Kapsch Telematic Services IOOO, Bielorrusia.

Con la venta del 75,5% de las acciones de Parat Ltd., Abu Dhabi, Kapsch TrafficCom perdió el control de Kapsch Telematic Services IOOO, Bielorrusia. La empresa fue desconsolidada a principios de enero de 2025.

Las acciones restantes de Kapsch Telematic Services IOOO retenidas por el Grupo se contabilizan utilizando el método de puesta en equivalencia en los estados financieros consolidados de Kapsch TrafficCom a partir de enero de 2025. Véase la nota 14.

En el momento de la desconsolidación, los activos netos de Kapsch Telematic Services IOOO se dieron de baja totalmente de los estados financieros consolidados a los siguientes valores.

	Enero de 2025
Inmovilizado material	1.640
Inmovilizado inmaterial	109
Activos por impuestos diferidos	584
Activos no corrientes	2.334
Existencias	350
Deudores comerciales y otros activos corrientes 1)	3.734
Activos contractuales corrientes	29
Efectivo y equivalentes	1.006
Activo circulante	5.119
TOTAL ACTIVO	7.452
Pasivo no corriente por arrendamiento financiero	1.101
Pasivos por impuestos diferidos	10
Pasivo no corriente	1.111
Pasivo por arrendamiento financiero corriente	146
Acreedores comerciales	2.288
Otros pasivos e ingresos diferidos	843
Pasivo corriente	3.277
TOTAL PASIVO	4.388
ACTIVO NETO	3.064

La enajenación de activos netos de Kapsch Telematic Services IOOO tuvo, por tanto, un impacto negativo en el estado del resultado global por importe de -3.064 k EUR. Los efectos compensatorios de la valoración de las participaciones directa e indirectamente retenidas en Kapsch Telematic Services IOOO, así como las de Parat Ltd., se reconocieron en resultados. El resultado total de la desconsolidación se incluye en otros ingresos de explotación (véase la Nota 3).

El precio de compra por la venta de las acciones de Parat Ltd. consistió en un precio de compra base diferido por valor de 2.800 k EUR, así como componentes adicionales del precio de compra, y figura a 31 de marzo de 2025 en la partida de otros créditos corrientes por valor de 4.174 k EUR.

31 Participaciones no dominantes.

Las participaciones no dominantes representan las participaciones de terceros en los fondos propios de las filiales consolidadas.

Información sobre el balance.

A continuación se presenta el balance de las filiales consolidadas con participaciones no dominantes significativas y el importe en libros de las participaciones no dominantes significativas:

2024/25	Importes antes de eliminaciones entre empresas					Importe participaciones no dominantes
	Activo no corriente	Activo corriente	Pasivo no corriente	Pasivo corriente Schulden	Activo neto	
Consorcio ITS Parques del Río, Colombia	0	260	10	344	-95	-38
Consorcio Medellín al Mar, Colombia	0	418	0	2.425	-2.007	-983
Consorcio Peaje AGR, Ecuador	2	114	0	104	12	6
Consorcio Túneles Al Nus, Colombia	0	377	0	11	366	173
Kapsch TrafficCom - Remo - UTE, Argentina	170	6.856	91	1.293	5.643	2.821
Kapsch Traffic Solutions, Bulgaria	0	25.690	0	20.606	5.084	6
Traffic AI Services, Polonia	219	22	0	308	-68	-14
Valor contable a 31 de marzo de 2025						1.971

2023/24	Importes antes de eliminaciones entre empresas					Importe participaciones no dominantes
	Activo no corriente	Activo corriente	Pasivo no corriente	Pasivo corriente Schulden	Activo neto	
Consorcio ITS Parques del Río, Colombia	0	281	11	373	-102	-41
Consorcio Medellín al Mar, Colombia	0	1.262	0	2.494	-1.233	-604
Consorcio Peaje AGR, Ecuador	2	633	0	717	-81	-40
Consorcio Túneles Al Nus, Colombia	0	431	0	121	310	145
Intelligent Mobility Solutions Limited, Zambia	0	133	8.929	5.251	-14.047	-7.261
Kapsch TrafficCom - Remo - UTE, Argentina	224	2.940	147	821	2.197	1.098
Traffic AI Services, Polonia	102	70	0	152	20	4
Valor contable a 31 de marzo de 2024						-6.698

Información sobre el estado del resultado global.

A continuación se presenta el estado del resultado global de las filiales consolidadas con participaciones no dominantes significativas (importes antes de eliminaciones entre empresas):

2024/25	Importes antes de eliminaciones entre empresas				Importes atribuibles a participaciones no dominantes		
	Ingresos	Resultado del ejercicio	Otros ingresos	Total ingresos	Resultado del ejercicio	Otros ingresos	Total ingresos
Consorcio ITS Parques del Río, Colombia	0	0	8	8	0	3	3
Consorcio Medellín al Mar, Colombia	455	-878	104	-774	-430	51	-379
Consorcio Peaje AGR, Ecuador	527	93	-1	92	46	-0	45
Consorcio Túneles Al Nus, Colombia	121	81	-25	56	40	-12	28
Intelligent Mobility Solutions Limited, Zambia	0	0	-3.045	-3.045	3.761	-3.335	426
Kapsch TrafficCom - Remo - UTE, Argentina	10.605	702	2.743	3.445	351	1.372	1.722
Kapsch Traffic Solutions, Bulgaria	12.350	486	0	486	6	-0	6
Traffic AI Services, Polonia	91	-87	-1	-88	-17	-0	-18
Total					3.755	-1.921	1.834

2023/24	Importes antes de eliminaciones entre empresas				Importes atribuibles a participaciones no dominantes		
	Ingresos	Resultado del ejercicio	Otros ingresos	Total ingresos	Resultado del ejercicio	Otros ingresos	Total ingresos
Consorcio ITS Parques del Río, Colombia	0	0	-18	-18	0	-7	-7
Consorcio Medellín al Mar, Colombia	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, Colombia	193	36	50	86	17	25	42
Intelligent Mobility Solutions Limited, Zambia	0	-1.961	2.235	273	-961	1.095	134
Kapsch TrafficCom - Remo - UTE, Argentina	5.965	2.399	-3.896	-1.497	1.200	-1.948	-748
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Lituania	0	-26	0	-26	-13	0	-13
Streetline Inc., EE.UU.	0	0	427	427	-13	13	0
Traffic AI Services, Polonia	10	24	1	25	5	0	5
Total					-918	-808	-1.727

Información sobre el estado de flujos de tesorería y dividendos.

A continuación se presenta el estado de flujos de tesorería y dividendos de las filiales consolidadas con participaciones no dominantes significativas (importes antes de la eliminación entre empresas):

2024/25	Flujo de caja procedente de:			Aumento/ disminución	Dividendos pagados a par- ticipaciones no dominantes
	Actividades de explotación	Actividades de inversión	Actividades de financiación		
Consorcio Medellín al Mar, Colombia	-298	0	293	-5	0
Consorcio Peaje AGR, Ecuador	-51	50	0	0	0
Consorcio Túneles Al Nus, Colombia	-48	0	40	-8	0
Kapsch TrafficCom - Remo - UTE, Argentina	387	0	-153	234	0
Kapsch Traffic Solutions, Bulgaria	466	389	-2	853	0
Traffic AI Services Polonia	28	-102	44	-29	0
Total					0

2023/24	Flujo de caja procedente de:			Aumento/ disminución	Dividendos pagados a par- ticipaciones no dominantes
	Actividades de explotación	Actividades de inversión	Actividades de financiación		
Consorcio Medellín al Mar, Colombia	-99	176	-351	-273	0
Consorcio Peaje AGR, Ecuador	-240	249	-9	0	0
Consorcio Túneles Al Nus, Colombia	-9	0	-0	-10	0
Intelligent Mobility Solutions Limi- ted, Zambia	599	0	-599	0	0
Kapsch TrafficCom - Remo - UTE, Argentina	600	0	-74	526	0
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Lituania	-20	-8	0	-28	0
Streetline Inc., EE.UU.	0	-18	-0	-17	0
Tráfico AI Servicios Polonia	78	-41	-0	-41	0
Total					0

32 Partes vinculadas.

Las partes vinculadas a Kapsch TrafficCom incluyen, en particular, las empresas del Grupo Kapsch, incluidas sus filiales, empresas conjuntas y empresas asociadas, sus órganos ejecutivos (Consejo de Administración y Consejo de Supervisión, si existen), así como los familiares cercanos de dichos órganos y las empresas sobre las que ejercen control o una influencia significativa.

La sociedad matriz directa de la entidad declarante es KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Viena. Las filiales de esta sociedad se denominan empresas asociadas si no forman parte del Grupo de Kapsch TrafficCom AG.

Los saldos y transacciones entre Kapsch TrafficCom AG y sus filiales consolidadas por integración global se eliminaron en el curso de la consolidación y no se explican con más detalle.

Los servicios prestados a partes vinculadas se rigen por el principio de libre competencia. Los bienes se compran y venden en condiciones normales de mercado.

La siguiente tabla ofrece una visión general de los ingresos y gastos en relación con partes vinculadas:

	2023/24	2024/25
Sociedad matriz		
Ingresos	65	70
Gastos	-207	-104
Ingresos (+) / Gastos (-) por imputación fiscal	0	-36
Empresas asociadas		
Ingresos	314	262
Gastos	-5.897	-3.178
Empresas asociadas		
Ingresos	204	0
Gastos	120	0
Empresas conjuntas		
Ingresos	53	1.836
Gastos	0	0
Otras partes vinculadas		
Ingresos	0	0
Gastos	-771	-93

La siguiente tabla ofrece una visión general de las cuentas a cobrar y a pagar a las partes vinculadas en las respectivas fechas de balance:

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Sociedad matriz		
Créditos comerciales y otros activos	150	234
Acreedores comerciales y otros pasivos	-4.418	-3.788
Créditos (+) / Pasivos (-) por asignación fiscal	-26	0
Empresas asociadas		
Deudores comerciales y otros activos no corrientes y corrientes	475	770
Acreedores comerciales y otros pasivos	-2.786	-6.243
Empresas asociadas		
Deudores comerciales y otros activos no corrientes y corrientes	0	51
Empresas conjuntas		
Deudores comerciales y otros activos no corrientes y corrientes	0	182
Otras partes vinculadas		
Deudores comerciales y otros activos no corrientes y corrientes	492	1
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar, incluidas prestaciones de jubilación	-9.224	-9.182

Sociedad matriz.

La empresa matriz es la cabeza del grupo fiscal creado en marzo de 2005. Entre los miembros del grupo se encuentran Kapsch TrafficCom AG y sus filiales austriacas. En consecuencia, todos los efectos del impuesto sobre la renta derivados del régimen fiscal de grupo para los miembros del grupo deben considerarse operaciones con una parte vinculada. La imputación fiscal positiva de Kapsch TrafficCom a la cabeza del grupo fiscal austriaco, KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, se ajustó en el ejercicio 2020/21. Desde entonces, se han reconocido activos por impuestos diferidos procedentes de bases imponibles negativas en lugar de créditos fiscales corrientes. La utilización de estas pérdidas fiscales de ejercicios anteriores se presenta en activos/pasivos por impuestos diferidos.

Los gastos de la sociedad matriz disminuyeron en 103 k EUR debido al reembolso de pasivos financieros, por los que no se incurrió en gastos de intereses en el ejercicio 2024/25. La disminución de los acreedores comerciales y otros pasivos en 630 k EUR, hasta 3.788 k EUR, se debe al reembolso de los acreedores comerciales a KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH. En el ejercicio anterior, la variación de acreedores comerciales y otros pasivos comprendía una disminución de pasivos financieros no corrientes de 5.083 k EUR en relación con la ampliación de capital, y un aumento de acreedores comerciales de 4.418 k EUR a KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH.

Empresas asociadas.

Los débitos comerciales a Kapsch Aktiengesellschaft relacionados con el canon de licencia aumentaron en 3.456 k EUR.

En relación con el uso de la marca y el logotipo Kapsch, Kapsch Aktiengesellschaft, Viena, cobra al Grupo derechos de licencia. Estos ascienden al 0,55% de las ventas netas totales del Grupo con terceros. Los gastos resultantes en el ejercicio 2024/25 ascendieron a 2.959 k euros (ejercicio anterior: 2.696 k euros).

Los servicios en el ámbito de los Recursos Humanos (contabilidad de nóminas, administración, contratación de personal, consultoría de derecho laboral, desarrollo de personal y traslados de personal) y la provisión de aprendices y personal en prácticas se centralizaron dentro del Grupo y se transfirieron de Kapsch Partner Solutions GmbH, Viena, a Kapsch TrafficCom AG el 1 de marzo de 2024. En el ejercicio anterior, el Grupo incurrió en gastos por valor de 1.484 k euros por estos servicios.

Otros gastos del Grupo por transacciones con empresas hermanas correspondieron a contratos de seguros por valor de 10 k EUR (ejercicio anterior: 52 k EUR), que cubren múltiples entidades del Grupo. Los gastos restantes en relación con empresas hermanas correspondieron a otros bienes y servicios suministrados al Grupo.

Los gastos de las operaciones con empresas asociadas en el ejercicio 2024/25 correspondieron a los costes de la provisión del sistema de consolidación central por parte de Kapsch Aktiengesellschaft, que ascendieron a 138 k EUR (ejercicio anterior: 137 k EUR). El resto de los ingresos con empresas asociadas corresponde a otros bienes y servicios prestados.

Empresas asociadas y empresas conjuntas.

Los ingresos procedentes de empresas conjuntas aumentaron a 1.836 k EUR en el ejercicio 2024/25 debido a los ingresos por alquileres procedentes del arrendamiento de unidades a bordo y diversas entregas de mercancías. En el ejercicio anterior, los ingresos procedentes de empresas conjuntas ascendieron a 53k EUR e incluían principalmente gastos por intereses a autoTicket GmbH, Alemania.

Los deudores comerciales y otros activos a largo y corto plazo por un total de 51 k EUR incluyen otros deudores y devengos relacionados con Parat Ltd., Abu Dhabi.

Otras partes vinculadas.

Las obligaciones en materia de pensiones con otras partes vinculadas se incluyen en Acreedores comerciales y otros pasivos, incluidas obligaciones en materia de pensiones, y comprenden una obligación en materia de pensiones (actualmente en curso de pago) con la viuda de Karl Kapsch, antiguo miembro del Consejo de Dirección de Kapsch Aktiengesellschaft, así como con otros antiguos altos empleados y sus dependientes, por un importe de 9.182 k EUR.

Los detalles de las retribuciones y otros pagos a los órganos ejecutivos se presentan en la nota 38.

33 Gestión de riesgos.

En cuanto a los riesgos del Grupo y su gestión, nos remitimos al punto 2.2 del informe de gestión del Grupo. A continuación se exponen las repercusiones de los riesgos financieros descritos en el informe de gestión del Grupo, en particular el riesgo de cambio, el riesgo de tipos de interés, el riesgo de liquidez, el riesgo de crédito, el riesgo climático y los riesgos geopolíticos:

33.1 Riesgo de cambio.

Kapsch TrafficCom opera a escala internacional y está expuesta al riesgo de tipo de cambio. Este riesgo se origina en las transacciones comerciales que se ejecutan en una moneda que no coincide con la moneda funcional de la filial respectiva (en lo sucesivo, “moneda extranjera”). El riesgo de tipo de cambio existe en relación con los activos y pasivos, así como con las inversiones netas de los establecimientos comerciales extranjeros que no pertenecen a la zona euro. Durante el proceso de consolidación, estas posiciones deben convertirse a la moneda del Grupo, el euro.

Desde la perspectiva del Grupo, la divisa extranjera más relevante era el dólar estadounidense en el ejercicio 2024/25. Dado que los términos del acuerdo se definen en euros, el Grupo no corre ningún riesgo de cambio con respecto al rublo bielorruso.

Los pedidos de los clientes se facturan principalmente en las monedas locales de las respectivas empresas del Grupo. Sólo en los casos en que el Grupo prevé estar expuesto a un riesgo de cambio significativo, los pedidos importantes denominados en divisas se cubren mediante contratos a plazo sobre divisas.

Argentina está clasificada como país hiperinflacionario desde el 1 de julio de 2018. Se ha efectuado la nueva valoración de conformidad con la NIC 29. Los estados financieros, incluidas las cifras comparativas, se han ajustado debido al cambio en el poder adquisitivo público del peso argentino. En el ejercicio 2024/25, los gastos derivados del ajuste por hiperinflación ascendieron a 4.829 k EUR (2023/24: 7.007 k EUR).

La siguiente tabla simula el efecto de las variaciones del tipo de cambio sobre el resultado antes de impuestos. Para ello se ha supuesto una variación del tipo de cambio ceteris paribus de +/-10% relativa a los créditos y débitos corrientes y no corrientes a 31 de marzo de 2025 y 31 de marzo de 2024. La línea “EUR” del cuadro siguiente muestra el impacto total ceteris paribus del cambio al euro sobre el resultado antes de impuestos de todas las filiales cuya moneda funcional no es el euro. El impacto sobre los fondos propios sería insignificamente diferente.

Moneda	Efecto sobre el resultado antes de impuestos			
	2023/24		2024/25	
	Volatilidad +10 %	Volatilidad -10 %	Volatilidad +10 %	Volatilidad -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 Riesgo de tipos de interés.

El riesgo de tipo de interés es el riesgo derivado de las fluctuaciones del valor de los instrumentos financieros, de otras partidas del balance (por ejemplo, créditos y débitos) y/o de los flujos de tesorería debidas a las fluctuaciones de los tipos de interés de mercado. Para las partidas del balance a interés fijo, el riesgo comprende el riesgo de valor actual. En caso de que fluctúe el tipo de interés de mercado del instrumento financiero, puede producirse un beneficio o una pérdida si el instrumento financiero se vende antes de su vencimiento.

En el caso de las partidas del balance a interés variable, el riesgo se refiere al flujo de caja. Con los instrumentos financieros de interés variable, los ajustes en los tipos de interés pueden resultar de cambios en los tipos de interés de mercado. Tales cambios implicarían cambios en los pagos de intereses. La parte de los pasivos financieros a interés variable (pasivos financieros y pasivos por arrendamiento financiero) asciende al 64%. Si el tipo de interés de mercado hubiera sido 50 puntos básicos superior (inferior) (+/- 0,5%) a 31 de marzo de 2025, ello, al igual que en el ejercicio anterior, no habría tenido ninguna repercusión importante en el resultado del Grupo. En el Grupo existen instrumentos derivados para minimizar el riesgo de tipo de interés de los pasivos financieros.

33.3 Riesgo de liquidez.

El seguimiento, control y medición continuos de las posiciones financieras y de liquidez se lleva a cabo a nivel de las entidades operativas, se supervisa y optimiza en el conjunto del grupo.

El Grupo asegura una liquidez suficiente mediante el mantenimiento de reservas financieras adecuadas, la emisión de obligaciones, los pagos anticipados de los clientes y la conciliación continua de los plazos de los créditos, pasivos y activos financieros. Para ello, se elaboran previsiones de tesorería a intervalos regulares para periodos a corto plazo (las próximas doce semanas), trimestralmente para el medio plazo (ejercicio en curso), así como para periodos a largo plazo (de acuerdo con las obligaciones de pago a largo plazo, en particular las derivadas de préstamos). A continuación, se deducen de estas previsiones las medidas adecuadas para garantizar una liquidez suficiente.

Kapsch TrafficCom evita depender de bancos individuales asegurándose de que la estructura financiera esté siempre distribuida entre varias instituciones financieras asociadas. Las principales obligaciones de reembolso de los contratos a largo plazo (como los bonos corporativos o los vencimientos de los préstamos a largo plazo) se supervisan de forma continua y se toman las medidas adecuadas en una fase temprana (supervisión del flujo de caja o refinanciación oportuna) para garantizar las obligaciones de pago acordadas.

Kapsch TrafficCom emplea una estrategia de inversión con aversión al riesgo. Los fondos líquidos se mantienen de forma que, por lo general, estén disponibles a corto plazo y, por lo tanto, puedan utilizarse rápidamente siempre que sea necesario. En cuanto a los valores, para la cobertura y cobertura de las obligaciones de pensiones se utilizan por regla general fondos de valores conservadores, que se gestionan activamente de forma continuada y que incluyen una parte adecuada de obligaciones. Sin embargo, en caso de turbulencias en los mercados financieros internacionales, las inversiones financieras realizadas podrían seguir evolucionando de forma desfavorable o algunos valores podrían incluso dejar de ser negociables. Esto podría dar lugar a reducciones de valor y minusvalías, que a su vez repercutirían negativamente en el resultado financiero y los fondos propios de Kapsch TrafficCom. Una crisis de este tipo también aumenta el riesgo de impago de los emisores individuales de valores o de sus clientes. Además, el Grupo podría, por razones estratégicas, adquirir una participación directa en entidades individuales mediante la compra de acciones. Unos resultados suficientemente malos de estas entidades también podrían requerir una pérdida de valor, lo que a su vez provocaría el impacto negativo mencionado sobre el resultado financiero y los fondos propios.

Los flujos de tesorería (flujos de tesorería brutos, incluidos los intereses) muestran el riesgo de liquidez de los periodos futuros y se dividen en

- Primer semestre del ejercicio siguiente
- Segundo semestre del ejercicio siguiente
- Entre 1 y 2 años
- Entre 2 y 3 años
- Entre 3 y 4 años
- Entre 4 y 5 años
- Más de 5 años

Esta información se incluye en las notas 24 y 25.

33.4 Riesgo de crédito.

Kapsch TrafficCom AG mantiene relaciones comerciales únicamente con terceros clasificados como solventes y ha aplicado políticas para garantizar que el Grupo suministre únicamente a clientes con calificaciones crediticias adecuadas. Además, los saldos deudores se supervisan para limitar el riesgo de impago. Kapsch TrafficCom se esfuerza por minimizar en la medida de lo posible el riesgo de impago de los clientes mediante comprobaciones crediticias obligatorias antes de la firma del contrato y, en el caso de grandes proyectos, garantizando adicionalmente los pagos. No obstante, no se pueden descartar por completo los impagos individuales. En caso de que se produzcan, pueden tener un impacto negativo significativo en los beneficios y en la evolución de la liquidez de Kapsch TrafficCom AG.

En los grandes proyectos de instalación de sistemas de peaje, el riesgo de crédito surge principalmente durante la fase de construcción del sistema de peaje. No existe concentración de riesgo de crédito con respecto a los créditos comerciales, ya que el Grupo cuenta en general con un gran número de clientes en todo el mundo. Basándose en la experiencia del Grupo, el riesgo de impago de los créditos comerciales puede considerarse bajo. El deterioro de los activos financieros se indica en las Notas 19 y 20. El riesgo de crédito máximo corresponde a los siguientes importes en libros:

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Otros activos financieros no corrientes e inversiones	4.135	3.419
Activos contractuales no corrientes	2.603	847
Derechos de cobro por arrendamientos no corrientes	225	615
Otros activos no corrientes	5.755	5.092
Otros activos financieros corrientes	1.375	1.358
Activos contractuales corrientes	77.954	73.037
Deudores comerciales y otros activos corrientes	131.000	120.410
Créditos por arrendamiento financiero corriente	474	148
Deudores por impuesto sobre la renta corriente	5.005	5.480
Efectivo y equivalentes de efectivo	33.376	47.806
Total	261.902	258.212

33.5 Riesgos relacionados con el clima.

Kapsch TrafficCom persigue una ambiciosa estrategia de sostenibilidad con el objetivo de reducir sistemáticamente el impacto medioambiental. La empresa pretende reducir sus emisiones de CO₂ en un 42% para 2030 en comparación con el año de referencia 2019/20. Además, el objetivo es demostrar la alineación de la taxonomía para el 50% de la cartera de productos y servicios para 2030.

Desde 2021, la estrategia de sostenibilidad se ha desarrollado continuamente para lograr reducciones de CO₂ tanto dentro de la empresa como en toda su cartera, disminuir las emisiones relacionadas con el tráfico y promover la innovación sostenible.

En 2023/24 se llevó a cabo un análisis exhaustivo de los aspectos medioambientales, sociales y de gobernanza (ASG), que se actualizó en 2024/25. Se identificaron impactos ecológicos y sociales clave, así como oportunidades y riesgos financieros. No se identificaron riesgos financieros materiales a corto plazo que requirieran un ajuste del modelo de negocio o de las provisiones financieras.

No hay actividades empresariales o activos que se consideren incompatibles con una economía climáticamente neutra. Para alcanzar los objetivos de sostenibilidad, se han definido medidas concretas a lo largo de toda la cadena de valor.

Todas las medidas se desarrollaron en consonancia con los intereses de los clientes y forman parte de la actividad principal, por lo que no suponen costes adicionales significativos. La publicación de la "Visión de sostenibilidad" en el sitio web de la empresa garantiza que todas las partes interesadas tengan acceso a la información y puedan comprender la dirección estratégica de la empresa.

Para más información sobre los riesgos relacionados con el clima, el análisis de materialidad y los riesgos y medidas derivados, consulte la Declaración no financiera.

Consideración de las estimaciones y juicios relacionados con el clima a 31 de marzo de 2025

33.5.1 Inmovilizado material e inmaterial

En la fecha de cierre del informe, no había indicios de ajustes de las vidas útiles o los valores residuales debidos a cambios en las hipótesis relacionadas con objetivos de sostenibilidad, normativas medioambientales más estrictas o impactos medioambientales emergentes.

33.5.2 Deterioro de activos

Las oportunidades y riesgos relacionados con el clima se han incorporado a la planificación corporativa sobre la base de la información disponible en la fecha del balance. La atención se centra principalmente en las medidas que contribuyen a alcanzar la ambición y los objetivos de sostenibilidad definidos.

Además de los riesgos, el modelo de negocio de Kapsch TrafficCom también incluye importantes oportunidades. Se espera que apoyen el rendimiento empresarial y, por lo tanto, se han incluido en la planificación de ventas e ingresos. Se hace especial hincapié en el desarrollo de soluciones y productos con una huella de carbono reducida.

Otros factores relacionados con el clima -como normativas medioambientales más estrictas o condiciones de mercado influidas por ellas- pueden afectar a las hipótesis de planificación y, en consecuencia, repercutir también en la recuperabilidad de los activos a largo plazo de los segmentos de negocio. Actualmente, sin embargo, no se han identificado indicadores de deterioro relacionados con el clima.

33.5.3 Certificados de emisiones

Dado que Kapsch TrafficCom no pertenece a una industria que consuma mucha energía, actualmente no existe obligación de participar en el comercio de derechos de emisión en Austria. Además, Kapsch TrafficCom no posee ningún otro certificado de CO₂.

33.5.4 Créditos comerciales

En el área de deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, no se identificaron clientes afectados por acontecimientos relacionados con el clima o por las correspondientes medidas reguladoras, ni su solvencia se vio afectada negativamente. En consecuencia, no hubo efectos sobre las provisiones por deterioro.

33.5.5 Provisiones para prestaciones a empleados

La remuneración de los ejecutivos incluye, además de la retribución fija, componentes variables que también incorporan criterios no financieros. Para los empleados, no existen acuerdos de objetivos vinculados a metas de sostenibilidad que afecten al importe de las provisiones o a los gastos de personal en caso de consecución.

33.5.6 Otras provisiones y pasivos contingentes

En la fecha de cierre del informe, no se identificaron obligaciones relacionadas con asuntos climáticos que hubieran requerido el reconocimiento de una provisión o la divulgación de un pasivo contingente.

33.5.7 Pasivos con instituciones financieras

En la fecha de cierre del informe, Kapsch TrafficCom no mantenía ningún acuerdo de financiación vinculado a objetivos climáticos.

33.6 Influencia de los acontecimientos geopolíticos.

Los acontecimientos en la guerra de Ucrania, el conflicto de Oriente Medio y otras tensiones geopolíticas se supervisan continuamente para permitir respuestas oportunas y adecuadas a los posibles impactos en Kapsch TrafficCom. Actualmente, sin embargo, estos acontecimientos no tienen ningún efecto material en las decisiones discrecionales y estimaciones del Grupo.

34 Gestión del capital.

La gestión del capital sigue un planteamiento de gobierno corporativo sostenible y orientado al valor, basado en la cuenta de resultados en los distintos segmentos de negocio. Los indicadores del balance y otros criterios económicos, así como el desarrollo a largo plazo del Grupo, también se supervisan e incorporan al control de gestión. La gestión del capital se considera un elemento clave para garantizar la viabilidad del Grupo a medio y largo plazo. Un indicador importante de la estructura de capital es el coeficiente de fondos propios, calculado como la relación entre los fondos propios (incluidas las participaciones no dominantes) y el activo total. La estrategia de gestión de capital de Kapsch TrafficCom también pretende, entre otras cosas, garantizar que las empresas del Grupo tengan una base de capital propio que cumpla los requisitos locales. A nivel del Grupo, el objetivo es que el coeficiente de fondos propios se mantenga dentro de una horquilla de aproximadamente el 25% al 35% de media durante el ejercicio. En virtud de los acuerdos vigentes con los bancos, el coeficiente de fondos propios se ha definido como un compromiso financiero, que debe cumplirse anualmente a 31 de marzo, a partir del 31 de marzo de 2026. A partir de esa fecha, el umbral se fija en el 22,5%, y a partir del 31 de marzo de 2027 se aplicará un umbral mínimo del 25,0%.

En el pasado ejercicio 2024/25, el Grupo pudo aumentar su ratio de fondos propios del 18,8% al 20,0%.

Otro indicador clave de resultados, que también se utiliza con frecuencia en los convenios de los contratos de préstamo del Grupo, es la “deuda neta en relación con el EBITDA”. Este indicador refleja si existe una relación equilibrada entre la deuda neta de la empresa y su poder de beneficios de explotación. El Grupo está obligado a cumplir este pacto trimestralmente, a partir del 30 de junio de 2025. Los umbrales actuales están fijados en 4,25 y, a partir del 31 de marzo de 2026, en 3,75. El Grupo supervisa continuamente el cumplimiento de todos los convenios relacionados con los contratos de préstamo. En el pasado ejercicio, la deuda neta en relación con el EBITDA ascendió a 3,49 (ejercicio anterior: 1,20). A medio plazo, el Grupo aspira a alcanzar un valor inferior a 1,5.

Así pues, en el ejercicio 2024/25, el Grupo ha podido a la vez aumentar la ratio de fondos propios y mantenerse claramente por debajo del umbral de endeudamiento neto en relación con el EBITDA. Varios factores contribuyeron a ello: por un lado, el Grupo obtuvo un resultado estable en el pasado ejercicio (mientras que el EBITDA del ejercicio anterior incluía un efecto puntual positivo relacionado con la liquidación alemana); por otro lado, el Grupo pudo mantener prácticamente invariable el pasivo financiero neto a pesar de un mayor volumen de financiación.

El Grupo espera seguir cumpliendo los convenios acordados en el futuro.

El próximo ejercicio se centrará en seguir mejorando estos indicadores clave.

Otro objetivo importante es asegurar una liquidez suficiente, tanto a corto como a largo plazo, para garantizar la continuidad del Grupo. Como en años anteriores, en el ejercicio 2024/25 el Grupo también concedió la máxima importancia a la gestión activa de la liquidez, tanto mediante el seguimiento diario de los niveles de liquidez de todo el Grupo como aumentando significativamente la fiabilidad de las previsiones semanales de tesorería a 12 semanas. La gestión de pagos también se profesionalizó aún más durante el pasado ejercicio, y se concluyeron acuerdos de pago adecuados con proveedores y socios comerciales claves de larga trayectoria.

El 21 de marzo de 2025, Kapsch TrafficCom AG concluyó un acuerdo de refinanciación a largo plazo estratégicamente importante con sus bancos principales por un importe de 104,6 millones de euros (véase la Nota 24). Este acuerdo garantiza la financiación hasta 2030, con la mitad del importe pagadero al vencimiento y la otra mitad a reembolsar en plazos semestrales. Un importe de 35 millones de euros del nuevo volumen total puede reembolsarse y disponerse de nuevo con flexibilidad en función de las necesidades. Esta estructura ofrece una solución estable y bien planificada para los próximos años, al tiempo que proporciona un alto grado de flexibilidad para optimizar la estructura de capital.

En la fecha del balance, la tesorería del Grupo ascendía a 47,8 millones de euros. El aumento en comparación con el año anterior (31 de marzo de 2024: 33,4 millones de euros) se debe principalmente a la disposición de líneas de crédito y es coherente con el mayor pasivo financiero.

Además de los objetivos a corto y medio plazo mencionados anteriormente en relación con la liquidez, el reembolso y la refinanciación, los objetivos a medio y largo plazo de la gestión del capital del Grupo también incluyen la financiación de la senda de crecimiento continuado y el mantenimiento de una estructura de capital óptima.

A 31 de marzo de 2025 y a 31 de marzo de 2024, el ratio de deuda neta sobre EBITDA, el ratio de apalancamiento y el ratio de fondos propios eran los siguientes:

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Pasivo financiero no corriente	91.906	96.413
Pasivo financiero corriente	12.751	21.977
Pasivo por arrendamiento financiero no corriente	26.932	24.580
Pasivo por arrendamiento financiero corriente	9.158	7.674
Total pasivo financiero	140.747	150.644
Efectivo y equivalentes de efectivo	-33.376	-47.806
Otros activos financieros corrientes	-1.375	-1.358
Deuda neta	105.996	101.481
Fondos propios	83.423	91.016
Apalancamiento	127,1 %	111,5 %
EBITDA	88.534	29.044
Apalancamiento en relación con el EBITDA	1,20	3,49
Ratio de fondos propios	18,8 %	20,0 %

35 Principios de contabilidad y valoración.

Los principios contables y de valoración en los que se basan los presentes estados financieros consolidados se han aplicado sin cambios con respecto al ejercicio anterior y se han completado con las nuevas NIIF obligatorias y las CINIIF aplicables a partir del ejercicio.

35.1 Consolidación.

35.1.1 Filiales.

Filiales son todas las sociedades (incluidas las estructuradas) en las que el Grupo ejerce su control. El control en este sentido significa que el Grupo está expuesto a rendimientos fluctuantes derivados de su participación en la filial, posee derechos sobre estos rendimientos y tiene la capacidad de influir en dichos rendimientos en virtud de su posición de poder con respecto a la empresa asociada. Las filiales se incluyen en los estados financieros consolidados (consolidación plena) a partir del momento en que la sociedad matriz adquiere el control de la filial. Se desconsolidan en el momento en que se cede dicho control.

Todos los activos y pasivos, fondos propios, gastos e ingresos internos del Grupo, así como las pérdidas y ganancias no realizadas procedentes de transacciones entre empresas del Grupo, se eliminan por completo en el curso de la consolidación del Grupo. En caso de procesos de consolidación que afecten al resultado, se tienen en cuenta los efectos del impuesto sobre la renta y se reconocen los impuestos diferidos.

Si el Grupo pierde el control sobre alguna de las sociedades, los activos y pasivos de la antigua filial deben eliminarse del balance consolidado. La participación restante se volverá a valorar a su valor razonable y se considerará el valor inicialmente reconocido de un activo financiero con arreglo a la NIIF 9, Instrumentos financieros. Reconocimiento y medición o como costes de adquisición en caso de adición de una participación en una empresa asociada o un negocio conjunto. Las ganancias o pérdidas resultantes atribuibles a la participación de control se reconocen en la cuenta de resultados. Además, los importes previamente reconocidos en otro resultado global con respecto a la antigua filial se contabilizan como si el Grupo hubiera enajenado directamente los activos o pasivos relacionados. Esto significa que los importes previamente reconocidos en otro resultado global se reclasifican del patrimonio neto al resultado del periodo.

35.1.2 Transacciones con participaciones no dominantes.

Las transacciones con participaciones no dominantes se tratan como transacciones con propietarios de capital del Grupo. En función de la estructura de propiedad, el Grupo reparte las ganancias o pérdidas, así como todos los componentes del resultado global, entre los intereses de la sociedad matriz y las participaciones no dominantes. Incluso en caso de saldo negativo de las participaciones no dominantes, el resultado global total se atribuye

a la sociedad matriz y a las participaciones no dominantes. En las compras de participaciones no dominantes, la diferencia entre la contraprestación pagada y la participación adquirida del valor contable de los activos netos de la filial se registra en el patrimonio neto. Las ganancias o pérdidas por enajenaciones a participaciones no dominantes también se registran en el patrimonio neto, a menos que un cambio en el porcentaje de acciones poseídas provoque una pérdida de control de la participación.

35.1.3 Acuerdos conjuntos.

El Grupo aplica la NIIF 11 a todos los acuerdos conjuntos.

El Grupo diferencia, en función de los acuerdos contractuales en los que las decisiones se toman por unanimidad, los derechos y obligaciones de las partes que ejercen el control entre negocios conjuntos y operaciones conjuntas. Las partes pertenecientes a un negocio conjunto disfrutan de derechos sobre los activos netos. En los estados financieros consolidados, el resultado, los activos y los pasivos se incluyen sujetos al método de puesta en equivalencia.

En el caso del método de puesta en equivalencia, las participaciones en negocios conjuntos se reconocen inicialmente al coste de adquisición. Posteriormente, el valor contable de las participaciones aumenta o disminuye en función de la participación del Grupo en los resultados, así como en las variaciones de los otros resultados globales del negocio conjunto. Si la participación en las pérdidas (acumuladas) de un negocio conjunto supera el valor contable del negocio conjunto (incluidos todos los intereses a largo plazo que deban asignarse a la sustancia comercial tras la inversión neta del Grupo en el negocio conjunto), el Grupo no reconocerá la participación excesiva en las pérdidas a menos que haya contraído obligaciones legales o implícitas para el negocio conjunto o haya constituido pasivos o provisiones para el mismo. En el caso de pérdidas acumuladas, sólo se reconoce un valor contable positivo una vez compensadas las pérdidas acumuladas.

Las ganancias o pérdidas no realizadas procedentes de transacciones entre empresas del Grupo y empresas conjuntas deben eliminarse en los estados financieros consolidados por el importe de la participación del Grupo en la empresa conjunta. Las pérdidas no realizadas no se eliminan si la transacción da indicios de que puede haber un deterioro del valor del activo transferido.

Los principios contables y de valoración de las empresas conjuntas corresponden a los de la empresa matriz.

Los resultados proporcionales de las empresas conjuntas se dividen en la presentación de la cuenta de resultados. Los resultados de las empresas conjuntas cuyas actividades y alineamientos estratégicos forman parte de la actividad principal de Kapsch TrafficCom se incluyen en el resultado de explotación. Los resultados de otras empresas conjuntas se presentan en el resultado antes de impuestos después del resultado financiero.

Si existen derechos sobre activos y obligaciones por pasivos como resultado de un acuerdo contractual, se trata de una operación conjunta. El reconocimiento en los estados financieros consolidados es proporcional.

35.1.4 Empresas asociadas.

Las empresas asociadas son entidades en las que el Grupo tiene una influencia significativa pero no de control, generalmente acompañada de una participación de entre el 20% y el 50% de los derechos de voto. Las empresas asociadas se contabilizan por el método de puesta en equivalencia y se reconocen inicialmente al coste de adquisición. Tras la fecha de adquisición, la participación del Grupo en el resultado de la asociada se registra en el estado del resultado global y la participación en los cambios en otro resultado global se reconoce en otro resultado global, efectuándose el correspondiente ajuste en el importe en libros de la participación. Los dividendos recibidos de la empresa asociada reducen el importe en libros de la participación. El fondo de comercio resultante de la adquisición de empresas asociadas no se muestra por separado, sino que se registra como parte del importe en libros de las empresas asociadas.

Si se reduce el porcentaje de acciones poseídas en una empresa asociada pero se conserva una influencia significativa, sólo se reclasifica a los resultados del ejercicio, en su caso, una parte proporcional de los importes previamente reconocidos en otro resultado global.

Las participaciones acumuladas del Grupo en las pérdidas y ganancias, así como en el otro resultado global de la empresa asociada tras la adquisición, se compensan con el importe en libros de la inversión. Si la participación del Grupo en las pérdidas de una empresa asociada, incluida cualquier cuenta a cobrar no garantizada, es igual o superior a su participación en dicha empresa asociada, el Grupo no revelará ninguna pérdida adicional. Sólo

se reconoce un pasivo o una provisión si el Grupo ha contraído obligaciones legales o implícitas para la empresa asociada o ha efectuado pagos para la misma.

En la fecha de cada balance, el Grupo comprueba si existen indicios que muestren que la inversión en una empresa asociada se ha deteriorado. En caso afirmativo, la pérdida de valor se determina como la diferencia entre el valor contable de la participación en la empresa asociada y el correspondiente importe recuperable, y se reconoce separadamente en la cuenta de resultados. Las ganancias no realizadas significativas procedentes de transacciones entre el Grupo y las empresas asociadas se eliminan en la medida de la participación del Grupo en las empresas asociadas. Las pérdidas no realizadas también se eliminan, a menos que la transacción proporcione pruebas de un deterioro del valor del activo transferido.

Los resultados proporcionales de las empresas asociadas se dividen en la presentación de la cuenta de resultados. Los resultados de las empresas asociadas cuyas actividades y orientaciones estratégicas forman parte de la actividad principal de Kapsch TrafficCom se incluyen en el resultado de explotación. Los resultados de otras empresas asociadas se incluyen en el resultado antes de impuestos después del resultado financiero.

Los principios contables y de valoración de las empresas asociadas se corresponden sustancialmente con los de la sociedad matriz.

35.1.5 Combinaciones de negocios.

El Grupo reconoce las combinaciones de negocios utilizando el método de adquisición a partir de la fecha de adquisición. La fecha de adquisición se refiere a la fecha de transferencia del control al Grupo.

La contraprestación transferida por la adquisición es el valor razonable de los activos transferidos, las participaciones emitidas por el Grupo y los pasivos incurridos o asumidos en la fecha de la operación. Además, incluyen el valor razonable de cualquier activo o pasivo reconocido resultante de un acuerdo de contraprestación contingente. Los costes relacionados con la adquisición se contabilizan como gastos en el momento en que se incurren.

De conformidad con la NIIF 3, los activos adquiridos y los pasivos (incluidos los pasivos contingentes) asumidos en una combinación de negocios se valoran a su valor razonable íntegro en la fecha de adquisición, con independencia del alcance de las participaciones no dominantes. Los activos inmateriales se reconocen separadamente del fondo de comercio si son separables de la entidad o resultan de derechos legales, contractuales o de otro tipo. No pueden reconocerse nuevas provisiones de reestructuración en el ámbito de la asignación del precio de compra. Las diferencias positivas restantes, que compensan al vendedor con oportunidades de mercado que no pueden identificarse más de cerca y con potencial de desarrollo, se capitalizan como fondo de comercio en las respectivas unidades generadoras de efectivo (UGE).

Cualquier contraprestación contingente que deba transferir el Grupo se reconoce a su valor razonable en la fecha de adquisición. Los cambios posteriores en el valor razonable de la contraprestación contingente que se considere un activo o un pasivo se valoran de conformidad con la NIIF 9 y la pérdida o ganancia resultante se reconoce en el estado del resultado global. La contraprestación contingente clasificada como patrimonio neto no se vuelve a valorar, y su liquidación posterior se contabiliza dentro del patrimonio neto.

Las reservas ocultas y los pasivos descubiertos se contabilizan en línea con los activos y pasivos correspondientes. La determinación de los valores razonables requiere ciertas estimaciones e hipótesis, en particular de los activos intangibles e inmovilizado material adquiridos, de los pasivos asumidos, así como de la vida útil de los activos intangibles e inmovilizado material adquiridos.

El Grupo reconoce cualquier participación no dominante en la adquirida en función de cada adquisición, ya sea por su valor razonable o por la parte proporcional de la participación no dominante en los importes reconocidos de los activos netos de la adquirida.

El Grupo determina el fondo de comercio en la fecha de adquisición como:

- el valor razonable de la contraprestación transferida – más
- el valor reconocido de todas las participaciones no dominantes reconocidas en la adquirida – más
- el valor razonable de la participación previa de la adquirente en el patrimonio neto de la adquirida si la combinación se realiza por etapas – menos
- el importe neto (en general de los valores razonables) de los activos identificables adquiridos y de los pasivos asumidos y contingentes.

Si el exceso es negativo, sólo se reconoce una ganancia por compra en condiciones muy ventajosas tras un nuevo examen de la asignación directamente en el resultado del periodo.

35.1.6 Conversión de divisas.

Las partidas incluidas en los estados financieros de cada una de las entidades del Grupo se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en el que opera la entidad (moneda funcional). Los estados financieros consolidados se presentan en euros, que es la moneda de presentación de Kapsch TrafficCom.

Conversión de estados financieros extranjeros.

De conformidad con la NIC 21, los estados financieros de las filiales extranjeras (excepto las entidades extranjeras de países hiperinflacionarios) que tienen una moneda funcional distinta del euro y que se incluyen en los estados financieros consolidados se convierten del siguiente modo:

El estado del resultado global de las entidades extranjeras se convierte a la moneda de presentación del Grupo a los tipos de cambio medios del ejercicio, y los balances al tipo de cambio de cierre vigente en la fecha del balance. Los tipos de referencia del Banco Central Europeo (BCE) y del Deutsche Bundesbank, accesibles a través de la página web del Banco Central de Austria (Österreichische Nationalbank), sirven de base para la conversión. Si no se dispone de tipos de cambio actuales, se utilizarán los tipos de cambio divulgados por los bancos nacionales que se derivan de los proveedores de información de mercado (Bloomberg, Thomson Reuters). Las diferencias derivadas de la conversión a euros de las operaciones en el extranjero se reconocen en otro resultado global y se recogen en el patrimonio neto. Si se pierde el control de la entidad extranjera, las diferencias de cambio acumuladas en el patrimonio neto se reclasifican y se presentan como parte de la ganancia/pérdida de la enajenación.

De conformidad con la NIC 29, se requiere una valoración separada para los países hiperinflacionarios. De conformidad con la NIC 21, las partidas monetarias se convierten a la moneda de presentación del Grupo utilizando el tipo de cambio de cierre vigente en la fecha del balance. Todos los activos y pasivos no monetarios se valoran a su coste ajustado, a su valor real neto o a su valor razonable. Argentina está clasificada como país hiperinflacionario desde el 1 de julio de 2018. Todas las partidas del estado del resultado global deben reexpresarse a la fecha de reconocimiento inicial de los ingresos y gastos en los estados financieros, utilizando el índice general de precios. Se aplica una reexpresión de conformidad con la NIC 29. Los efectos de la hiperinflación se incluyen en el resultado financiero y en el patrimonio neto.

El fondo de comercio y los ajustes al valor razonable en relación con la adquisición de una empresa extranjera se tratan como activos y pasivos de la empresa extranjera en cuestión y se convierten en el curso de la consolidación inicial al tipo de cambio de la transacción y posteriormente se convierten con el tipo de cambio de la fecha clave de los estados financieros de la operación comercial.

A continuación se indican los principales tipos de cambio utilizados durante el ejercicio:

	2023/24		2024/25	
	Tipo de cambio medio	Tipo de cambio a la fecha del balance	Tipo de cambio medio	Tipo de cambio a la fecha del balance
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

Transacciones en divisas.

Las operaciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional al tipo de cambio vigente en la fecha de la operación o, en caso de nuevas operaciones, en el momento de la operación. Las pérdidas y ganancias por tipo de cambio resultantes de la liquidación de dichas transacciones y de la conversión de activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera se reconocen en el estado del resultado global. Las partidas no monetarias del balance que se capitalizan a precio de coste en una moneda extranjera se convierten con el tipo de cambio aplicable el día de la transacción; las partidas no monetarias que se reconocieron a valor razonable en una moneda extranjera se convierten con el tipo de cambio vigente en el momento de la valoración.

Las pérdidas y ganancias por tipo de cambio atribuibles a la conversión de efectivo y equivalentes de efectivo, así como de cuentas financieras a cobrar y pasivos financieros, se presentan en el estado del resultado global dentro del resultado financiero. Todas las demás pérdidas y ganancias por tipo de cambio se presentan en el estado del resultado global en otros ingresos de explotación u otros gastos de explotación.

Se excluyen las pérdidas y ganancias por tipo de cambio de las partidas monetarias que se van a recibir de/abonar a negocios en el extranjero y que se designan como parte de una cobertura de una inversión neta en un negocio en el extranjero. Estas pérdidas y ganancias por tipo de cambio se reconocen inicialmente en otro resultado global y luego se reclasifican de patrimonio neto a pérdidas y ganancias si se vende la inversión neta (véase la nota 11).

35.2 Medición del valor razonable.

El valor razonable se define como el precio que se recibiría por vender un activo o se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado en la fecha de valoración. Para medir el valor razonable de un activo o un pasivo, el Grupo tiene en cuenta las características del activo o el pasivo que los participantes en el mercado tendrían en cuenta al fijar el precio del activo o el pasivo en la fecha de medición.

En la medida de lo posible, el Grupo utiliza datos de mercado observables para la medición del valor razonable de los activos o pasivos. En función de la disponibilidad de factores de entrada observables y de su impacto en la medición del valor razonable en su conjunto, el valor razonable se asigna a uno de los 3 niveles de la siguiente jerarquía de valor razonable:

- Nivel 1: Los inputs son precios cotizados (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos a los que el Grupo puede acceder en la fecha de valoración.
- Nivel 2: Datos, distintos de los precios cotizados incluidos en el nivel 1, que son observables para el activo o pasivo, directa o indirectamente.
- Nivel 3: Los datos de este nivel son datos no observables para el activo o pasivo.

35.3 Reconocimiento de ingresos.

Los ingresos se reconocen de conformidad con la NIIF 15 “Ingresos procedentes de contratos con clientes”. La evaluación de cada contrato se basa en el modelo de cinco pasos:

- Identificar el contrato con un cliente
- Identificar las obligaciones de ejecución
- Determinar el precio de la transacción
- Asignar el precio de la transacción a las obligaciones de ejecución
- Reconocer los ingresos a lo largo del tiempo o en un momento dado.

Un cliente se define como una parte que ha contratado con una entidad para obtener bienes o servicios que son un producto de las actividades ordinarias de la entidad a cambio de una contraprestación. Se evalúa si los contratos cumplen los criterios establecidos en la NIIF 15.9, en particular el derecho exigible a una contraprestación. Además, se evalúa si la contraprestación a la que tiene derecho la identidad es exigible y los ingresos son probables (véase la nota 33.4. Riesgo de crédito).

El Grupo identificó las siguientes obligaciones de ejecución:

Los **proyectos de implantación** incluyen la construcción de sistemas de cobro de peaje tanto para tramos de carretera individuales como para redes de carreteras de ámbito nacional, así como la construcción de sistemas de vigilancia del tráfico, control del tráfico y seguridad vial. Los componentes, como las unidades de a bordo, que son necesarios para poner el sistema en condiciones de funcionamiento, se consideran parte de los proyectos de implantación. Las actualizaciones importantes de software acordadas en los proyectos de explotación, así como la implantación en el contexto de un acuerdo de concesión de servicios, también entran dentro de esta obligación de ejecución.

Los proyectos de implantación cumplen los criterios de “satisfacción de la obligación de ejecución a lo largo del tiempo”, ya que el Grupo crea activos que no tienen un uso alternativo y, por tanto, el Grupo tiene un derecho exigible al pago por la ejecución completada hasta la fecha. El grado de realización se deriva de la relación entre los costes ya incurridos y los costes totales estimados del pedido correspondiente.

Los **proyectos de operación** incluyen principalmente la operación y el mantenimiento de sistemas de cobro de peajes tanto para tramos de carretera individuales como para redes de carreteras de ámbito nacional, así como la operación y el mantenimiento de sistemas de vigilancia, control y seguridad del tráfico. La operación en el contexto de los contratos de concesión de servicios también entra dentro de esta obligación de resultados.

Los ingresos procedentes de proyectos de operación se reconocen a lo largo del tiempo, ya que el cliente recibe los beneficios a medida que la entidad realiza la prestación.

La venta de **componentes** que no se realiza en el marco de un proyecto de implantación o operación también constituye una obligación de resultados separada. En cuanto a la venta de componentes, los ingresos se reconocen a medida que se transfiere el control del componente.

No existen obligaciones de garantía más allá de las exigidas por ley.

El precio de la transacción es en su mayor parte fijo, pero algunos contratos pueden contener también elementos de contraprestación variable que suelen ser primas o penalizaciones. Se tienen en cuenta siempre y cuando el pago sea probable o las penalizaciones sean improbables. El precio de la transacción suele referirse al precio de la obligación de ejecución individual, ya que el precio se fija en función de los costes, incluido un margen razonable. Las subvenciones cruzadas no forman parte del modelo de negocio de Kapsch TrafficCom. Por tanto, en la mayoría de los contratos no es necesario asignar el precio de la transacción a las obligaciones de ejecución. En el caso de los acuerdos de concesión de servicios, el precio de la transacción se estima para cada obligación de prestación. En tales casos, la asignación se realiza sobre la base del método de costes esperados más márgenes. Para los contratos con un componente de financiación significativo, la contrapartida se ajusta mediante el componente de intereses.

Los activos contractuales se capitalizan si los servicios se prestan antes de recibir la contraprestación. Los pasivos contractuales se reconocen si el importe de la contraprestación supera el importe de los servicios prestados. Los acuerdos de concesión de servicios que incluyen el derecho de concesión a percibir cánones dan lugar a un activo inmaterial. Dicho activo inmaterial aumenta con el progreso de la construcción, por lo que los ingresos se reconocen en función de la fase de finalización.

Determinados costes derivados de la iniciación o ejecución de un contrato deben reconocerse con arreglo a la NIIF 15 si se cumplen los criterios establecidos. Estos costes de obtención o ejecución de un contrato se amortizan linealmente a lo largo de la duración del contrato del proyecto.

El Grupo reconoce otros ingresos del siguiente modo:

- Los ingresos por gastos recargados se reconocen sobre la base de los importes acumulados de conformidad con los respectivos acuerdos,
- Los ingresos por intereses se reconocen en proporción al tiempo transcurrido, utilizando el método del interés efectivo,
- Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago.

35.4 Información por segmentos.

La información sobre los segmentos de explotación es coherente con la información interna facilitada a la máxima autoridad en la toma de decisiones de explotación (enfoque de gestión). La máxima autoridad en la toma de decisiones de explotación es responsable de asignar recursos a los segmentos de explotación y de evaluar su rendimiento. La máxima autoridad en la toma de decisiones de explotación es el Consejo de Administración de Kapsch TrafficCom.

35.5 Inmovilizado material.

El inmovilizado material se contabiliza al coste de adquisición y producción menos la amortización acumulada. La amortización se carga linealmente a lo largo de la vida útil prevista de los activos, de conformidad con las políticas del grupo.

Los inmuebles no están sujetos a amortización programada. Por lo general, las vidas útiles oscilan entre 5 y 26 años para las instalaciones y los edificios en terrenos arrendados, entre 4 y 20 años para los equipos técnicos y la maquinaria, y entre 3 y 10 años para otros equipos, la fábrica y el material de oficina. La vida útil y el valor residual de los activos se revisan, y se ajustan si procede, en caso de que haya indicios que lleven a un ajuste. El valor contable de un activo se reduce hasta su importe recuperable si el valor contable del activo es superior a su importe recuperable estimado. La prueba de deterioro se realiza de conformidad con la NIC 36 y se describe en el capítulo 35.7.

Los costes posteriores se incluyen en el valor contable del activo o se reconocen como un activo separado, según proceda, sólo cuando es probable que el Grupo obtenga beneficios económicos futuros asociados al elemento y el coste del mismo puede medirse con fiabilidad. El valor contable de los activos sustituidos se da de baja. Los gastos de reparación y mantenimiento que no requieren una inversión de sustitución significativa (es decir, el mantenimiento cotidiano) se cargan en la cuenta de resultados durante el ejercicio financiero en que se incurre en ellos.

La diferencia entre el producto de la enajenación del inmovilizado material y su valor contable se reconoce como pérdida o ganancia en el resultado de las actividades de explotación.

35.6 Activos inmateriales.

35.6.1 Fondo de comercio.

El fondo de comercio surge en la adquisición de filiales. Representa el exceso de la contraprestación transferida por la adquisición sobre la participación del Grupo en el valor razonable neto de los activos, pasivos y pasivos contingentes identificables.

Las revisiones de deterioro del fondo de comercio se llevan a cabo al menos una vez al año o con mayor frecuencia si los acontecimientos o cambios en las circunstancias indican un posible deterioro. El Grupo lleva a cabo la revisión anual del deterioro del fondo de comercio en el cuarto trimestre. Además, el Grupo lleva a cabo pruebas de deterioro durante el año si se produce un hecho desencadenante que pueda causar el deterioro del activo.

A efectos de las pruebas de deterioro del valor, el fondo de comercio se asigna a cada una de las unidades generadoras de efectivo (UGE) o grupos de unidades generadoras de efectivo que se espera que se beneficien de las sinergias de la combinación de negocios y que han comunicado el fondo de comercio. Cada unidad o grupo de unidades a las que se asigna el fondo de comercio representa el nivel más bajo dentro de la entidad al que se supervisa el fondo de comercio a efectos de gestión interna.

La pérdida por deterioro del fondo de comercio se reconoce en el estado del resultado global. No se efectúan saneamientos del fondo de comercio

35.6.2 Concesiones y derechos.

Los programas informáticos, marcas y derechos similares se capitalizan sobre la base de los costes incurridos para su adquisición y se amortizan linealmente a lo largo de su vida útil estimada de 4 a 15 años. Los acuerdos con clientes adquiridos (contratos de peaje, contratos de mantenimiento) se reconocen por su coste de adquisición y se amortizan a lo largo de su vida útil estimada, que suele oscilar entre 2 y 10 años.

35.6.3 Gastos de investigación y desarrollo.

Los gastos de investigación se contabilizan como gastos. Los costes incurridos en proyectos de desarrollo (relativos al diseño y ensayo de productos nuevos o mejorados) se reconocen como inmovilizado inmaterial si se cumplen los siguientes criterios:

- Es técnicamente factible completar el activo inmaterial para que esté disponible para su uso o venta;
- la dirección tiene la intención de completar el activo intangible y utilizarlo o venderlo;
- existe la posibilidad de utilizar o vender el activo intangible;
- puede demostrarse cómo el activo intangible generará probables beneficios económicos en el futuro
- se dispone de los recursos técnicos, financieros y de otro tipo adecuados para completar el desarrollo y utilizar o vender el activo intangible; y
- los gastos atribuibles al activo inmaterial durante su desarrollo pueden valorarse de forma fiable.

Otros gastos de desarrollo que no cumplen estos criterios se reconocen como gasto. Los costes de producción del activo inmaterial se capitalizan a partir del momento en que se cumplen inicialmente los criterios mencionados. Los costes de desarrollo previamente reconocidos como gasto no pueden capitalizarse posteriormente. Los costes de desarrollo capitalizados se amortizan, tan pronto como están disponibles para su uso, utilizando el método lineal sobre la base de la vida útil normal, que generalmente oscila entre 3 y 15 años.

El deterioro de los activos de desarrollo capitalizados se comprueba anualmente de conformidad con la NIC 36 mientras no estén disponibles para su uso.

35.7 Deterioro de activos no financieros.

Los activos que tienen una vida útil indefinida -por ejemplo, el fondo de comercio o los activos inmateriales no listos para su uso- no están sujetos a amortización y se comprueba anualmente su deterioro. Los activos sujetos a amortización se someten a pruebas de deterioro siempre que algún acontecimiento o cambio en las circunstancias indique que el activo podría haberse deteriorado.

Se reconoce una pérdida por deterioro por el importe en que el valor contable del activo supera su importe recuperable. El importe recuperable es el mayor entre el precio de venta neto de un activo y su valor de uso. A nivel de la entidad, se contabiliza una pérdida de valor si existe algún indicio de que un activo pueda estar deteriorado y, en caso necesario, se reconoce una pérdida de valor. A nivel de las unidades generadoras de efectivo, se comprueba el fondo de comercio. En primer lugar, el fondo de comercio se amortiza por el importe del deterioro. Si el deterioro es superior al valor contable del fondo de comercio, se reducen proporcionalmente los valores contables de los demás activos de estas unidades generadoras de efectivo (UGE).

El valor de uso de una unidad generadora de efectivo corresponde al valor actual, calculado mediante el método de los flujos de caja descontados, de los flujos de caja futuros que la entidad recibirá de la unidad generadora de efectivo. Para determinar el valor de uso, se descuentan a su valor actual los flujos de tesorería futuros previstos, más los impuestos, basándose en el tipo de descuento después de impuestos que refleja las expectativas actuales del mercado en cuanto al efecto de los intereses y los riesgos específicos de las unidades generadoras de tesorería. En el proceso se utiliza como base la planificación actual, que abarca un periodo de seis años (periodo de previsión detallado) y ha sido aprobada por la Dirección, con posterior transición a perpetuidad. Las tasas de crecimiento según el periodo de previsión detallado se basan en las tasas de crecimiento históricas y en estudios externos sobre la futura evolución del mercado a medio plazo.

El valor razonable menos los costes de venta se determina utilizando un modelo de valoración adecuado que se basa en la planificación a medio plazo.

La diferencia entre el importe recuperable de los activos y su valor contable se consigna como beneficio (en caso de reversión de una pérdida por deterioro) o pérdida en el resultado de explotación. Los beneficios no se contabilizan como ingresos. En el caso de los activos (distintos del fondo de comercio) para los que se ha reconocido una pérdida de valor en el pasado, se realiza una comprobación en cada fecha de balance posterior para determinar si es necesaria alguna reversión de la pérdida de valor.

Los valores contables residuales y las vidas útiles se revisan en cada fecha de balance y se ajustan en caso necesario.

35.8 Costes por intereses.

Los costes por intereses directamente atribuibles a la adquisición, construcción o producción de activos cualificados se capitalizan en el coste de dichos activos, hasta el momento en que los activos están sustancialmente listos para su uso previsto o su venta. Un activo cualificado es un activo que requiere un periodo de tiempo sustancial (en el caso del Grupo, al menos doce meses) para estar listo para su uso previsto o su venta.

Los ingresos devengados por la inversión temporal de empréstitos específicos a la espera de su desembolso en activos cualificados se deducen de los costes de empréstito susceptibles de capitalización en un plazo determinado.

En el ejercicio 2024/25, no se cumplieron los criterios de activo cualificado para ningún activo. Todos los demás costes por empréstitos se contabilizan como gastos en el periodo en que se contraen.

35.9 Subvenciones oficiales.

Las subvenciones oficiales relativas a activos no corrientes adquiridos se difieren y se imputan a resultados a lo largo de la vida útil estimada del activo correspondiente. Las subvenciones oficiales se reconocen por su valor razonable, siempre que sea prácticamente seguro que el Grupo cumplirá todas las condiciones impuestas y recibirá la subvención.

Debido a consideraciones de materialidad, las subvenciones oficiales no se revelan por separado en los estados financieros, sino que se incluyen en otros pasivos corrientes e ingresos diferidos.

Otras subvenciones recibidas como compensación por gastos o pérdidas ya incurridos se llevan inmediatamente a resultados y se incluyen en otros ingresos de explotación.

También las subvenciones referidas a la pandemia COVID-19 y para paliar los efectos de la pandemia entran dentro de este punto, por lo que se incluyen en otros ingresos de explotación en el estado del resultado global.

35.10 Arrendamientos.

La NIIF 16 "Arrendamientos" especifica los requisitos de reconocimiento, valoración, presentación y revelación de información relativos a los arrendamientos en los estados financieros. En el caso de Kapsch TrafficCom, se refiere principalmente a edificios, vehículos de motor y equipos informáticos. Un arrendatario reconoce un activo por derecho de uso sobre el activo subyacente y un pasivo que representa su obligación de pagar cuotas de arrendamiento. Las opciones de prórroga y rescisión se reconocen si son prácticamente seguras.

El arrendador sigue distinguiendo entre arrendamientos financieros u operativos a efectos contables. Kapsch TrafficCom tiene contratos de subarrendamiento con empresas afiliadas, así como con la empresa matriz, por lo que consigna los derechos de cobro por arrendamiento en lugar de los activos de derecho de uso procedentes de arrendamientos que se clasifican como arrendamientos financieros. El Grupo sólo actúa como arrendador en una medida insignificante, por lo que no espera que dichos arrendamientos tengan un impacto significativo en los estados financieros del Grupo.

El Grupo aplica exenciones relativas a los arrendamientos a corto plazo, con una duración no superior a doce meses, y a los arrendamientos de activos de escaso valor (en torno a 5 000 EUR). Dichos arrendamientos no se reconocerán en el balance, sino que los pagos efectuados por los mismos seguirán reconociéndose como gastos.

Para calcular el valor actual de las obligaciones derivadas de los contratos de arrendamiento financiero se calcula y aplica el tipo deudor incremental en función del vencimiento correspondiente. El tipo deudor incremental se deriva de un tipo libre de riesgo del vencimiento correspondiente, ajustado en función de los riesgos de país, divisa y empresa.

35.11 Instrumentos financieros.

Los instrumentos financieros incluyen activos financieros (como valores, inversiones, préstamos, créditos comerciales y efectivo y equivalentes de efectivo), así como pasivos financieros (como obligaciones y préstamos, créditos comerciales e instrumentos financieros derivados).

Los instrumentos financieros se reconocen por primera vez a su valor razonable.

35.11.1 Activos financieros.

De conformidad con la NIIF 9, los activos financieros se subdividen como sigue:

- coste amortizado,
- valor razonable con cambios en resultados o
- valor razonable con cambios en otro resultado global.

La clasificación se basa en si el instrumento se clasifica como capital o deuda.

Por lo general, las inversiones de capital se valoran obligatoriamente al valor razonable con cambios en resultados. En el caso de los instrumentos de patrimonio que no se mantienen para negociar, de conformidad con la NIIF 9, una entidad puede hacer una elección irrevocable en el reconocimiento inicial para clasificar las inversiones de patrimonio a valor razonable con cambios en otro resultado global (sin reciclado). Los activos se valoran a valor razonable, con ganancias o pérdidas reconocidas en otro resultado global. Las ganancias y pérdidas resultantes de estos activos se reconocen en otro resultado global.

Los valores razonables se determinan mediante transacciones en un mercado activo o, cuando no existe un mercado activo, aplicando técnicas de valoración.

Todas las compras o ventas se reconocen en la fecha de liquidación y el coste de adquisición incluye los costes de transacción. En el caso de las inversiones en instrumentos de deuda, la clasificación se basa en el modelo de negocio de la empresa o en la gestión de los activos financieros y las características de los flujos de efectivo contractuales de los activos financieros.

Los activos financieros se valoran al coste amortizado si cumplen las dos condiciones siguientes y no se designan como valor razonable con cambios en resultados:

- se mantienen en un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener activos financieros para cobrar los flujos de efectivo contractuales y
- las condiciones contractuales del activo financiero dan lugar a flujos de efectivo que son únicamente pagos del principal e intereses del principal pendiente.

Estos activos financieros se valoran posteriormente al coste amortizado utilizando el método del tipo de interés efectivo. Si no son significativos, no se descuentan. El efectivo y los equivalentes de efectivo, los créditos comerciales y partes de otros créditos y activos financieros entran en esta categoría.

Los activos financieros que no se mantienen en el modelo de negocio para cobrar los flujos de efectivo contractuales ni se mantienen en el modelo de negocio para cobrar y vender los flujos de efectivo contractuales se valoran al valor razonable con cambios en resultados. Los activos pueden ser designados o también entrar en esta categoría si los flujos de efectivo contractuales no son únicamente pagos de principal e intereses del principal pendiente. Los activos se valoran al valor razonable, reconociéndose las ganancias o pérdidas en la cuenta de resultados. Los valores razonables se determinan mediante transacciones en un mercado activo o, si no existe un mercado activo, utilizando técnicas de valoración. Los instrumentos de deuda que no incluyen únicamente pagos de principal e intereses del principal pendiente y los instrumentos financieros derivados entran en esta categoría.

Los activos financieros que se valoran a valor razonable con cambios en otro resultado global (FVOCI) son aquellos instrumentos de deuda que se mantienen en el modelo de negocio para cobrar los flujos de efectivo contractuales y vender, y que son únicamente los pagos de principal e intereses del principal pendiente. Aquellos activos financieros que cumplen el requisito del modelo de negocio FVOCI y que no son opcionales designados a valor razonable con cambios en resultados se valoran a valor razonable con cambios en otro resultado global. Los activos se valoran al valor razonable, reconociéndose las ganancias o pérdidas en otro resultado global. Los valores razonables se determinan mediante transacciones en un mercado activo o, si no existe un mercado activo, utilizando técnicas de valoración. Cuando se enajenan activos financieros, la diferencia entre el producto de la enajenación y el importe en libros se reconoce como gasto o ingreso en el estado del resultado global. El importe contabilizado en el patrimonio neto se reconoce adicionalmente como pérdida o ganancia en el estado del resultado global.

Los instrumentos financieros cuyo vencimiento no supera los doce meses después de la fecha del balance se contabilizan como activos corrientes; todos los demás se contabilizan como activos no corrientes.

35.11.2 Efectivo y equivalentes de efectivo.

El efectivo y los equivalentes de efectivo incluyen el efectivo y los equivalentes de efectivo, los depósitos bancarios a corto plazo mantenidos a la vista y otros saldos bancarios, que son convertibles en importes conocidos de efectivo y están sujetos a un riesgo insignificante de cambios de valor. Las variaciones de efectivo y equivalentes se presentan en el estado de flujos de efectivo. Los descubiertos figuran en el balance como pasivos financieros corrientes.

35.11.3 Pasivos financieros.

Los pasivos financieros se contabilizan al coste amortizado o al valor razonable con cambios en resultados de conformidad con la NIIF 9.

Los pasivos financieros son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinables. Se reconocen inicialmente al valor razonable menos los costes de transacción incurridos y posteriormente al coste amortizado, teniendo en cuenta el método del tipo de interés efectivo. Los pasivos financieros con un plazo restante de hasta un año se contabilizan como pasivos corrientes; si el plazo restante es superior, se contabilizan como pasivos no corrientes. Los pasivos por cuentas corrientes se consignan en el pasivo financiero corriente del balance. Los costes por empréstitos se reconocen como gasto en el estado de ingresos globales según el principio del devengo. Los pasivos denominados en divisas se valoran al tipo de cambio vigente en la fecha del balance.

Los pasivos financieros incluyen pasivos financieros corrientes y no corrientes, pasivos por arrendamientos, deudas comerciales, así como partes de otros pasivos.

No hay pasivos que hayan sido designados a valor razonable con cambios en resultados.

35.11.4 Instrumentos financieros derivados.

Los derivados sólo se utilizan con fines de cobertura económica y no como inversiones especulativas. Los instrumentos financieros derivados se reconocen inicialmente por su valor razonable en la fecha en que se suscribe el contrato. Posteriormente se vuelven a valorar a su valor razonable en cada fecha de presentación de información. El método de reconocimiento de pérdidas o ganancias depende de si el derivado se designa como instrumento de cobertura y, en caso afirmativo, de la naturaleza de la partida cubierta.

Kapsch TrafficCom cuenta con una política de tesorería para todo el Grupo que regula de forma general las operaciones de cobertura. En caso necesario, el Grupo documenta y reconoce las operaciones de cobertura de conformidad con la NIC 39. A 31 de marzo de 2025 no se reconocen en los estados financieros coberturas de flujos de efectivo ni coberturas de valor razonable.

Además, el Grupo tiene derivados que cubren un activo o un pasivo. Por lo tanto, se valoran al valor razonable con cambios en resultados. El valor razonable corresponde al valor que la entidad correspondiente recibiría o tendría que pagar en caso de liquidación de la operación en la fecha del balance. Los valores razonables positivos en la fecha del balance se reconocen en los activos financieros y los negativos en los pasivos financieros. Los cambios en el valor razonable de estos instrumentos financieros derivados se reconocen inmediatamente en el estado del resultado global dentro del resultado financiero. El valor razonable completo de un derivado de cobertura se clasifica como activo o pasivo no corriente cuando el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses; se clasifica como activo o pasivo corriente cuando el vencimiento restante de la partida cubierta es inferior a 12 meses. Los valores razonables de los instrumentos financieros derivados se presentan en la nota 15.

En el caso de inversiones netas en un negocio en el extranjero, las diferencias de cambio se reconocen en otro resultado global y se reclasifican del patrimonio neto al resultado en el momento de la venta o enajenación parcial del negocio en el extranjero o del reembolso de las cantidades adeudadas.

35.11.5 Deterioro de activos financieros.

De conformidad con la NIIF 9, el reconocimiento de las pérdidas crediticias esperadas se aplica a los siguientes activos financieros:

- Deudores comerciales
- Activos contractuales
- Cuentas a cobrar por arrendamientos
- Efectivo y equivalentes de efectivo

El Grupo utiliza para los créditos comerciales, así como para los activos contractuales sin un componente de financiación significativo y para los créditos por arrendamiento financiero, el modelo de deterioro simplificado y, en consecuencia, calcula el deterioro por el importe de las pérdidas crediticias esperadas a lo largo de la vida (modelo de pérdidas crediticias esperadas) sobre la base de una matriz de provisiones en la que los activos financieros se estructuran en función de su antigüedad y se determinan las respectivas tasas de impago para las diferentes franjas de vencimiento. La estructura de antigüedad se desglosa como sigue: no vencidos, 1-30 días, 31-60 días, 61-90 días, 91-180 días, 181-270 días, más de 270 días vencidos. Para los activos financieros, Kapsch TrafficCom prevé una pérdida si los pagos contractuales están vencidos 270 días o más.

En la elaboración de la matriz de provisiones se tienen en cuenta los datos históricos sobre los impagos reales, así como la información prospectiva y las expectativas, mediante la estimación global de una pérdida potencial por parte de Kapsch TrafficCom. Para la información prospectiva y las expectativas, se tienen en cuenta los cambios en los diferenciales de CDS específicos de cada país, ya que el mercado de CDS representa toda la información y las expectativas disponibles públicamente con respecto a los cambios relacionados con el mercado. Los activos financieros se asignan a diferentes regiones y se tiene en cuenta el riesgo de crédito y/o los cambios en el riesgo de crédito para la región correspondiente. Los activos contractuales representan créditos aún no facturados y no difieren significativamente de los créditos comerciales de contratos comparables en lo que respecta a los criterios de riesgo. Por lo tanto, se aplican las mismas tasas de impago que para los créditos no vencidos. A 31 de marzo de 2025, el deterioro de los créditos por arrendamiento financiero no es significativo. Los activos financieros se dan de baja si no existen expectativas razonables de recuperación. Por ejemplo, el deudor es insolvente o no es posible llegar a un acuerdo, por lo que ya no puede preverse la entrada de efectivo.

Cualquier deterioro del efectivo y equivalentes de efectivo sería insignificante y, por tanto, no se ha tenido en cuenta.

El Grupo evalúa en cada fecha de balance si existen pruebas objetivas de deterioro del valor de cada activo financiero individual o grupo de activos financieros significativos. Si existe tal evidencia, el Grupo contabiliza dicho deterioro, y la pérdida proporcional previamente reconocida en el patrimonio neto para los instrumentos de deuda valorados a valor razonable con cambios en otro resultado global se retira del patrimonio neto y se reconoce con cambios en resultados en el estado del resultado global. La pérdida acumulada reclasificada de patrimonio neto a resultados es la diferencia entre el coste de adquisición y el valor razonable actual, menos cualquier pérdida por deterioro del valor de ese activo financiero previamente reconocida en resultados. Si en periodos posteriores el valor razonable del instrumento financiero deteriorado aumenta y ese aumento está directamente relacionado con un evento ocurrido después de que el deterioro se reconociera en resultados en el estado del resultado global, el Grupo revierte la pérdida por deterioro.

35.12 Activos y pasivos mantenidos para la venta.

Kapsch TrafficCom clasifica los activos y pasivos no corrientes como “mantenidos para la venta” cuando se espera que los beneficios incorporados al importe en libros se obtengan predominantemente a través de la venta y no a través del uso continuado. Esta clasificación se aplica cuando la dirección considera que la venta es altamente probable y espera que se produzca en un plazo de 12 meses.

En el momento de su clasificación como “mantenidos para la venta”, los activos se valoran de nuevo de conformidad con la NIIF 5. La valoración posterior se realiza al valor contable o al valor razonable menos los costes de venta, el menor de los dos. La valoración posterior se realiza al menor entre el valor contable y el valor razonable menos los costes de venta. El grupo sigue el criterio de asignar cualquier pérdida de valor resultante a los activos no corrientes (NIIF 5.23). Los valores contables de estos activos representan, por tanto, el límite superior de la pérdida de valor reconocida.

35.13 Existencias.

Las existencias se valoran al coste o, si es inferior, a su valor neto realizable. El coste se determina utilizando el método del precio medio ponderado. El coste de producción incluye todos los gastos directamente imputables y los gastos generales fijos y variables (basados en la capacidad operativa normal) incurridos en relación con la producción. Excluye, sin embargo, los costes de financiación, ya que no pueden asignarse a un activo cualificado. El valor neto realizable es el precio de venta estimado en el curso ordinario de la actividad menos los gastos de venta variables aplicables.

35.14 Prestaciones a los empleados.

El Grupo ofrece a sus empleados diversas prestaciones post-empleo y otras prestaciones a largo plazo, ya sea sobre la base de acuerdos individuales o de conformidad con las disposiciones de la legislación laboral local.

Un plan de aportaciones definidas es un plan de pensiones en virtud del cual el Grupo paga aportaciones fijas a una entidad separada no perteneciente al Grupo (fondo). El Grupo no tiene ninguna obligación legal o implícita de pagar más aportaciones si el fondo no dispone de activos suficientes para pagar a todos los empleados las prestaciones relativas a los servicios prestados por los empleados en el ejercicio en curso y en ejercicios anteriores.

Junto a los planes de aportaciones definidas, existen planes de prestaciones definidas. Normalmente, los planes de prestaciones definidas definen un importe de prestación por jubilación que recibirá un empleado al jubilarse, que suele depender de uno o varios factores como la edad, los años de servicio y la remuneración.

Para el cálculo de los pasivos derivados de las obligaciones por pensiones y prestaciones a largo plazo se utiliza el método de la unidad de crédito proyectada de conformidad con la NIC 19. Según este método, los costes post-empleo por prestaciones a los empleados se reconocen en el estado de ingresos globales de tal forma que los costes previstos se reparten a lo largo de los años de servicio de los empleados sobre la base de una opinión experta de un actuario cualificado, que vuelve a medir por completo los planes anualmente. Las obligaciones de pago de pensiones se calculan al valor actual de las prestaciones futuras utilizando los tipos de interés de bonos corporativos de alta calidad cuyo plazo es aproximadamente igual al plazo del pasivo. El pasivo reconocido en el balance con respecto a los planes de pensiones de prestaciones definidas es el valor actual de la obligación por prestaciones definidas al final del periodo sobre el que se informa menos el valor razonable de los activos afectos al plan.

Los costes derivados de los planes de prestaciones definidas por obligaciones de pensiones e indemnizaciones por cese incluyen los siguientes componentes:

- Los costes de servicio incluyen los costes de servicio tanto actuales como pasados, así como las ganancias o pérdidas derivadas de cambios en las prestaciones o reducciones. Los costes de servicio se reconocen en resultados dentro de los gastos de personal.
- El coste neto por intereses de la obligación por prestaciones definidas o del activo afecto al plan. Este componente se incluye en gastos por intereses en el estado del resultado global.
- Las revalorizaciones de la obligación neta por prestaciones definidas o del activo neto. Se cargan o abonan en otro resultado global en el periodo en que se producen.

Las contribuciones abonadas por el Grupo en virtud de un plan de pensiones de aportación definida se cargan en el estado del resultado global en la partida de gastos de personal en el periodo en que se producen.

Para el cálculo de los pasivos derivados de las obligaciones por primas de aniversario de conformidad con la NIC 19, se utiliza el método de la unidad de crédito prevista. Las primas de aniversario son pagos especiales a tanto alzado estipulados en el convenio colectivo y que dependen de la retribución y de los años de servicio. El derecho a percibirlos se determina en función de un determinado número de años de servicio. El cálculo de las obligaciones derivadas de las primas de aniversario se realiza de forma similar al cálculo de las obligaciones derivadas de las indemnizaciones por despido. Los costes por servicios corrientes se reconocen dentro de los gastos de personal, los costes netos por intereses se reconocen en gastos por intereses en el estado del resultado global. Las revalorizaciones se reconocen dentro de los gastos de personal.

35.15 Provisiones.

Las provisiones se contabilizan en el balance en caso de obligación legal o implícita actual frente a terceros derivada de hechos pasados, cuando es probable que sea necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación y puede hacerse una estimación fiable del importe de la misma. Si no es posible realizar tal estimación fiable, no se constituyen provisiones. Las provisiones se valoran en función del valor actual del importe de liquidación estimado. El importe de liquidación es la mejor estimación posible de un gasto sobre cuya base podría liquidarse una obligación actual en la fecha del balance o transferirse a un tercero. Esta estimación tiene en cuenta los futuros aumentos de costes previsible y probables en la fecha del balance. Si son importantes, las provisiones se descuentan utilizando un tipo de interés antes de impuestos que tenga en cuenta las expectativas actuales del mercado en cuanto al efecto de los intereses y los riesgos específicos de la obligación. Los aumentos de la provisión resultantes de la mera capitalización se reconocen como gastos por intereses en la cuenta de resultados.

Las provisiones para garantías y responsabilidades por defectos de construcción, problemas de serie y de sistema sirven principalmente para cubrir las obligaciones de reparaciones gratuitas y entregas de sustitución, de acuerdo con las condiciones generales de venta y entrega o debido a acuerdos individuales, y se valoran en función del grupo de obligaciones, utilizando tasas basadas en la experiencia pasada en relación con los costes directos de mano de obra y material incurridos, los gastos generales, las entregas de sustitución o los descuentos. Se reconoce una provisión por la mejor estimación de los costes incurridos por defectos que deben rectificarse en virtud de la garantía para productos vendidos antes de la fecha del balance.

Las provisiones para contratos onerosos se reconocen si el beneficio que se espera obtener del contrato es inferior a los costes inevitables de cumplir las obligaciones derivadas del mismo. La provisión se valora por el valor actual del importe derivado del cumplimiento del contrato o de cualquier pago compensatorio en caso de incumplimiento, si éste fuera inferior. No obstante, el reconocimiento de las pérdidas por deterioro de los activos dedicados a dichos contratos onerosos se establece antes del reconocimiento de las provisiones para contratos onerosos.

35.16 Impuesto sobre la renta corriente y diferido.

El gasto fiscal del ejercicio comprende el impuesto corriente y el diferido. Por lo general, el impuesto se reconoce en el estado del resultado global. Sólo los impuestos relacionados con partidas reconocidas en otro resultado global se reconocen en otro resultado global.

El cargo por impuesto sobre la renta corriente se calcula sobre la base de las leyes fiscales aplicables en la fecha del balance en los países donde las filiales y asociadas operan y generan ingresos imposables. La Dirección local es responsable, junto con el representante fiscal local, de la preparación de las declaraciones fiscales, en particular las relativas a materias sujetas a interpretaciones, y de la constitución de provisiones de deudas, si son razonables, por los importes a pagar a las autoridades fiscales.

Los activos/pasivos por impuestos diferidos se contabilizan en su totalidad, aplicando el método del pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros en los estados financieros consolidados. Sin embargo, si los activos/pasivos por impuestos diferidos surgen del reconocimiento inicial de un activo o un pasivo en una transacción distinta de una combinación de negocios que en el momento de la transacción no afecta ni al resultado con arreglo a las NIIF ni al resultado fiscal, con excepción de las transacciones derivadas del reconocimiento inicial del arrendamiento financiero de conformidad con la NIIF 16, no se reconocen. Del mismo modo, los impuestos diferidos no se reconocen si surgen del reconocimiento inicial del fondo de comercio.

Los activos/pasivos por impuestos diferidos se determinan utilizando tipos impositivos (y leyes) que hayan sido promulgados o sustancialmente promulgados en la fecha del balance y que se espera aplicar cuando el correspondiente activo por impuestos diferidos se realice o el pasivo por impuestos diferidos se liquide.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que sea probable que se disponga de beneficios fiscales futuros con los que poder compensar las diferencias temporarias. Además, debe asumirse que dichas diferencias temporales revertirán en un futuro previsible.

Los activos por impuestos diferidos por bases imponibles negativas pendientes de compensar se reconocen en la medida en que sea probable que se disponga de beneficios imponibles futuros y, en particular en el caso de un historial de pérdidas, existan pruebas convincentes de que en el futuro se dispondrá de suficientes beneficios imponibles con los que poder compensar dichas bases imponibles negativas pendientes de compensar. Se utiliza un horizonte de planificación de seis años, aplicando el Grupo deducciones apropiadas en periodos de planificación posteriores debido a las mayores incertidumbres en la utilización de las pérdidas de ejercicios anteriores.

El valor contable de los activos por impuestos diferidos se revisa anualmente en la fecha de cierre del balance y se revaloriza si ya no es probable que se disponga de suficientes ingresos imponibles para realizar dichos activos parcial o totalmente.

Se reconocen pasivos por impuestos diferidos sobre las diferencias temporarias derivadas de inversiones en filiales y empresas asociadas, excepto cuando el Grupo controla el momento de la reversión de la diferencia temporaria y es probable que ésta no revierta en un futuro previsible.

35.17 Pasivos contingentes.

En cuanto a los pasivos contingentes, el Grupo clasifica como remota la posibilidad de que se produzca una salida de recursos que conlleve beneficios económicos, por lo que todavía no es necesario reconocer un pasivo con arreglo a las NIIF.

Los pasivos contingentes se producen por dos razones. Por una parte, comprenden obligaciones posibles que surgen de hechos pasados y cuya existencia será confirmada por hechos futuros inciertos que escapen, al menos en parte, al control del Grupo. Por otra, son obligaciones presentes que no cumplen las normas generales o especiales de reconocimiento (es decir, el importe de una obligación no puede medirse con suficiente fiabilidad o no se considera probable una salida de recursos para liquidar las obligaciones).

35.18 Normas e interpretaciones nuevas y modificadas que han sido adoptadas por la UE y se aplican por primera vez en el ejercicio 2024/25.

	NIIF nuevas/modificadas	Publicadas por el CNIC y adoptadas por la UE	Aplicables a los ejercicios que comienzan en a partir de	Impacto material en los estados financieros consolidados del grupo
NIC 1	Presentación de estados financieros: Clasificación de Pasivos como Corrientes o No corriente y Pasivos no corrientes con Covenants	Enero 2020	1 de enero de 2024	Ninguno
NIIF 16	Modificaciones a la NIIF 16: Pasivo por arrendamiento en una venta con arrendamiento posterior	Septiembre de 2022	1 de enero de 2024	Ninguno
NIC 7, NIIF 7	Modificaciones de la NIC 7: Estado de tesorería Flujos de efectivo y NIIF 7 Instrumentos financieros. Información a revelar: Acuerdos de financiación con proveedores	Mayo 2023	1 de enero de 2024	Ninguno

La aplicación no tuvo impacto en los estados financieros consolidados.

Las modificaciones de la NIC 1 – Clasificación de los pasivos como corrientes o no corrientes y pasivos no corrientes con cláusulas aclaran que la clasificación de los pasivos como corrientes o no corrientes se basa en los derechos existentes al final del ejercicio sobre el que se informa.

Según las modificaciones, se aplica lo siguiente

- Un pasivo se clasifica como no corriente si, al final del ejercicio sobre el que se informa, la entidad tiene un derecho sustantivo a aplazar su liquidación durante al menos 12 meses.
- Si el derecho a aplazar la liquidación durante al menos 12 meses depende de condiciones que deben cumplirse dentro de los 12 meses siguientes al ejercicio sobre el que se informa, estas condiciones no afectan a la clasificación del pasivo como corriente o no corriente.

Para los pasivos clasificados como no corrientes que estén sujetos a condiciones dentro de los 12 meses siguientes a la fecha de presentación de la información, se requiere la siguiente información para que los usuarios de los estados financieros puedan evaluar los riesgos potenciales:

- Detalles de las condiciones (incluyendo su naturaleza y el momento en que la entidad debe cumplirlas).
- El importe en libros de los pasivos afectados.
- Si procede: hechos y circunstancias que indiquen que la entidad puede tener dificultades para cumplir las condiciones. Esto incluye, en su caso, las medidas adoptadas durante o después del ejercicio sobre el que se informa para cumplir las condiciones, y si éstas no se habrían cumplido en la fecha de referencia.

Al evaluar si existe un derecho (sustantivo), la entidad no tiene en cuenta si tiene intención de ejercerlo. Por tanto, las intenciones de la dirección no afectan a la clasificación.

Se mantiene sin cambios el requisito de que si, en la fecha de presentación de la información, se han incumplido las cláusulas del préstamo (por ejemplo, las cláusulas financieras), lo que da al prestamista el derecho a exigir el reembolso en un plazo de 12 meses, el pasivo debe clasificarse como corriente, incluso si el prestamista renuncia al derecho a exigir el reembolso después de la fecha de presentación de la información.

Desde la perspectiva actual, no se espera ningún impacto material en la situación financiera, el rendimiento financiero o los flujos de efectivo del Grupo.

Modificaciones a la NIIF 16 – Pasivo por arrendamiento en una transacción de venta con arrendamiento posterior. Las modificaciones especifican que, en la valoración posterior del pasivo por arrendamiento, el vendedor-arrendatario debe determinar los “pagos por arrendamiento” y los “pagos por arrendamiento revisados” de forma que se evite el reconocimiento de una ganancia o pérdida relativa al activo con derecho de uso retenido. Estas modificaciones pueden afectar especialmente a las operaciones de venta con arrendamiento posterior que incluyan pagos de arrendamiento variables no basados en un índice o tipo.

Desde la perspectiva actual, no se espera ningún impacto material sobre la situación financiera, los resultados financieros o los flujos de tesorería del Grupo.

Modificaciones de la NIC 7 y la NIIF 7 – Acuerdos de financiación de proveedores. Las modificaciones introducen requisitos de divulgación y proporcionan orientación dentro del marco de divulgación existente, exigiendo a las entidades que divulguen información cualitativa y cuantitativa sobre los acuerdos de financiación de proveedores en el contexto del riesgo de liquidez según la NIIF 7.

Los acuerdos de financiación de proveedores se producen ocasionalmente en las filiales. Sobre la base de un análisis de los contratos, no se produjeron cambios sustanciales en las condiciones de pago contractuales en comparación con las deudas comerciales originales. En consecuencia, Kapsch TrafficCom sigue presentando estos pasivos como deudas comerciales. Para más detalles, véase la Nota 15; en el ejercicio de aplicación inicial no se realizaron revelaciones para el periodo comparativo.

Las salidas de efectivo relacionadas se presentan dentro de los flujos de efectivo de las actividades de explotación en el estado de flujos de efectivo, reflejando su sustancia económica.

Desde la perspectiva actual, no se espera ningún impacto material sobre la situación financiera, los resultados financieros o los flujos de tesorería del Grupo.

35.19 Normas, interpretaciones y modificaciones de normas publicadas que aún no han entrado en vigor y que no han sido adoptadas prematuramente por el Grupo.

NIIF nuevas/modificadas		Publicadas por el CNIC y adoptadas por la UE	Aplicables a los ejercicios que comiencen en a partir de	Impacto material en los estados financieros consolidados del grupo
NIC 21	Modificaciones a la NIC 21: Efectos de las variaciones en los tipos de cambio de la moneda extranjera. Falta de Cambiabilidad	Agosto, 2023	1 de enero de 2025	Ninguna
NIIF 9, NIIF 7	Modificaciones de la NIIF 9 y la NIIF 7 relativas a la clasificación y valoración de los instrumentos financieros	Mayo, 2025	1 de enero de 2026	Ninguna

Modificaciones a la NIC 21 – Efectos de las variaciones en los tipos de cambio de la moneda extranjera: Falta de Cambiabilidad. La modificación proporciona orientaciones que especifican cuándo una moneda es intercambiable y cómo determinar el tipo de cambio cuando no lo es. Los cambios también incluyen las correspondientes modificaciones de la NIIF 1, que anteriormente hacía referencia a la capacidad de cambio pero no la definía.

Modificaciones de la NIIF 9 y la NIIF 7 – Modificaciones de la clasificación y valoración de los instrumentos financieros. Estas modificaciones abordan la diversidad de prácticas contables haciendo que los requisitos sean más claros y coherentes.

Las modificaciones aclaran que un pasivo financiero se da de baja en cuentas en la “fecha de liquidación” e introducen una opción de política contable que permite que los pasivos financieros liquidados a través de un sistema de pago electrónico se den de baja en cuentas antes de la fecha de liquidación. Otras aclaraciones se refieren a la clasificación de los activos financieros con características vinculadas a ESG, proporcionando orientaciones adicionales sobre la evaluación de las condiciones contingentes. También se aclaran los préstamos sin recurso y los instrumentos vinculados contractualmente. Se introducen requisitos de información adicionales para los instrumentos financieros con características contingentes y para los instrumentos de capital clasificados a valor razonable con cambios en otro resultado global (OCI).

NIIF nuevas/modificadas		Publicadas por el CNIC pero aún no adoptadas por la UE	Aplicables a los ejercicios financieros a partir de	Impacto material en los estados financieros consolidados del grupo
NIIF 18	Presentación e información a revelar en estados financieros	Abril, 2024	1 de enero de 2027	aún no determinado
NIIF 19	Filiales sin Responsabilidad Pública: Información a revelar	Mayo, 2024	1 de enero de 2027	aún no determinado
NIIF 9, NIIF 7	Modificaciones de la NIIF 9 y la NIIF 7 Con- tratos relativos a Electricidad dependiente de la naturaleza	Diciembre, 2024	1 de enero de 2026	aún no determinado
NIIF 1, NIIF 7, NIIF 9, NIIF 10, NIC 7	Mejoras anuales de la contabilidad NIIF Normas - Volumen 11	Julio, 2024	1 de enero de 2026	aún no determinado

El Grupo no aplica anticipadamente estas normas e interpretaciones nuevas o modificadas.

NIIF 18 – Presentación e información a revelar en los estados financieros. El objetivo de la NIIF 18 es establecer los requisitos de presentación e información a revelar en los estados financieros con propósito de información general, para asegurar que dichos estados proporcionan información relevante que representa fielmente los activos, pasivos, patrimonio neto, ingresos y gastos de una entidad.

NIIF 19 – Filiales sin responsabilidad pública: Información a revelar. El objetivo de la NIIF 19 es especificar los requisitos de información a revelar que una entidad puede aplicar en lugar de los de otras Normas Contables NIIF.

Modificaciones de la NIIF 9 y la NIIF 7 – Contratos de electricidad relacionados con la naturaleza. Estas modificaciones pretenden ayudar a las entidades a informar sobre las implicaciones financieras de los contratos de electricidad relacionados con la naturaleza, incluidos los acuerdos de compra de energía (PPA), que son cada vez más comunes.

Las modificaciones incluyen:

- Aclaración de la aplicación de la exención por “uso propio”,
- Permiso para designar una cantidad variable de electricidad como elemento cubierto con arreglo a la contabilidad de coberturas; e
- Introducción de nuevos requisitos de información para ayudar a los inversores a comprender los efectos de estos contratos en el rendimiento financiero y los flujos de efectivo de una entidad.

Mejoras anuales de las normas contables NIIF – Ciclo 2023-2025 (Ciclo 11) Este ciclo incluye modificaciones de las siguientes normas:

- NIIF 1 – Adopción por primera vez de las Normas Internacionales de Información Financiera: Contabilización de las relaciones de cobertura por un adoptante por primera vez
- NIIF 7 – Instrumentos financieros: Información a revelar:
 - Ganancias o pérdidas por baja en cuentas
 - Información a revelar cuando existan diferencias entre el valor razonable y el precio de transacción
 - Información a revelar sobre el riesgo de crédito
- NIIF 9 Instrumentos financieros:
 - Baja de pasivos por arrendamiento
 - Precio de la transacción
- NIIF 10 Estados financieros consolidados: Determinación de un “agente de hecho”
- NIC 7 Estado de flujos de efectivo: Método del coste de adquisición.

Normas e interpretaciones emitidas por el CNIC pero aún no adoptadas por la UE:

Estas normas, interpretaciones o modificaciones de las mismas aún no son de aplicación obligatoria y, desde la perspectiva actual, no se espera que tengan un impacto material en el Grupo.

36 Beneficio por acción.

Las ganancias por acción (ganancias no diluidas) se calculan dividiendo el resultado del periodo atribuible a los accionistas de la empresa por el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio, excluidas, en su caso, las acciones ordinarias adquiridas por Kapsch TrafficCom y mantenidas como acciones propias.

A 31 de marzo de 2025, al igual que en el ejercicio anterior, la empresa no poseía acciones propias. No hubo efectos dilusivos.

	31 de marzo, 2024	31 de marzo, 2025
Resultado del periodo atribuible a los accionistas de la empresa (en EUR)	23.182.648	-6.858.455
Número medio ponderado de acciones ordinarias	13.454.645	14.300.000
Beneficio por acción (en EUR)	1,72	-0,48

37 Acontecimientos posteriores al periodo de referencia.

No se han producido acontecimientos posteriores al 31 de marzo de 2025 de los que haya que informar.

38 Información complementaria.

El número medio de empleados en el ejercicio 2024/25 fue de 3.064 asalariados y 484 asalariados (2023/24: 3.500 asalariados y 498 asalariados).

Gastos del auditor.

Los gastos del auditor ascendieron a 254 k EUR (2023/24: 227 k EUR) para la auditoría de las cuentas consolidadas y se desglosan del siguiente modo:

	2023/24	2024/25
Auditoría de los estados financieros consolidados	227	254
Liquidación posterior	131	23
Otros servicios de auditoría	150	240
Servicios de asesoramiento fiscal	0	0
Otros servicios	5	0
Total	513	516

Remuneración y otros pagos a miembros del Consejo Ejecutivo y del Consejo de Supervisión.

En el ejercicio 2024/25, las siguientes personas formaron parte del Consejo Ejecutivo:

- Georg Kapsch (Presidente)
- Alfredo Escribá Gallego
- Samuel Kapsch (desde el 1 de abril de 2025)

La remuneración actual del Comité Ejecutivo (incluidos los pagos del fondo de pensiones) ascendió a 1.783 k EUR en el ejercicio 2024/25 (2023/24: 3.171 k EUR). La remuneración total del Comité Ejecutivo disminuyó un 43,8%. Esto se debió principalmente a que la remuneración vinculada al rendimiento no se alcanzó este año, así como a la rescisión del contrato de servicio de Andreas Hämmerle en junio de 2024. Los gastos por indemnizaciones y pensiones de los miembros del Comité Ejecutivo ascendieron a 25 k EUR (2023/24: 32 k EUR). En total, esto se traduce en una remuneración global del Comité Ejecutivo (antes de la compensación con las provisiones) de 1.783 k euros en el ejercicio 2024/25 (2023/24: 3.171 k euros).

En el ejercicio 2024/25, las siguientes personas formaron parte del Consejo de Supervisión:

- Franz Semmernegg (Presidente hasta el 4 de septiembre de 2024)
- Sonja Hammerschmid (Presidenta desde el 4 de septiembre de 2024)
- Harald Sommerer (Vicepresidente hasta el 4 de septiembre de 2024)
- Monika Brodey (Vicepresidenta desde el 4 de septiembre de 2024)
- Sonja Wallner (desde el 4 de septiembre de 2024)
- Martin Fellendorf (desde el 4 de septiembre de 2024)

Delegado por el comité de empresa:

- Christian Windisch
- Robert Kutschera

La remuneración abonada a los miembros del Consejo de Supervisión en el ejercicio 2024/25 ascendió a 142 k EUR (2023/24: 120 k EUR).

Al igual que en ejercicios anteriores, no se concedieron anticipos ni préstamos a los miembros del Comité Ejecutivo o del Consejo de Supervisión, ni se emitieron garantías a su favor.

Propuesta de asignación de beneficios no distribuidos.

El Comité Ejecutivo propondrá a la Junta General de Accionistas de 2025 no distribuir dividendos para el ejercicio 2024/25 y transferir los beneficios no distribuidos a una nueva cuenta.

Autorizada la emisión:

Viena, 24 de junio de 2025



Georg Kapsch
Consejero Delegado



Alfredo Escribá Gallego
Miembro del Comité Ejecutivo



Samuel Kapsch
Miembro del Comité Ejecutivo
(desde el 1 de abril de 2025)

Declaración de los representantes legales.

De conformidad con el artículo 124, apartado 1, de la Ley de Bolsas de Valores (BörseG) de 2018.

Confirmamos, según nuestro leal saber y entender, que las cuentas anuales consolidadas, elaboradas de conformidad con las normas de contabilidad aplicables, reflejan lo más fielmente posible la situación patrimonial, financiera y de resultados del Grupo, que el informe de gestión del Grupo describe la evolución de los negocios, los resultados de las actividades y la situación del Grupo de tal forma que se refleje una imagen lo más fiel posible de la situación patrimonial, financiera y de resultados del Grupo, y que el informe de gestión del Grupo describe los riesgos e incertidumbres significativos a los que está expuesto el Grupo.

Viena, 24 de junio de 2025



Georg Kapsch
Consejero Delegado



Alfredo Escribá Gallego
Miembro del Comité Ejecutivo



Samuel Kapsch
Miembro del Comité Ejecutivo
(desde el 1 de abril de 2025)

Informe de Auditoría.

Informe sobre las Cuentas Anuales Consolidadas.

Opinión de auditoría

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Kapsch TrafficCom AG, Viena, y sus filiales (el Grupo), que comprenden el estado consolidado del resultado global, el balance consolidado a 31 de marzo de 2025, el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto y el estado consolidado de flujos de efectivo correspondientes al ejercicio cerrado en dicha fecha, así como el anexo a los estados financieros consolidados.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas cumplen los requisitos legales y ofrecen una imagen fiel de la situación financiera del Grupo a 31 de marzo de 2025, así como de sus resultados financieros y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio cerrado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la UE (NIIF) y los requisitos adicionales establecidos en el artículo 245a del Código de Sociedades austriaco.

Base del dictamen

Hemos realizado nuestra auditoría de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 537/2014 (en lo sucesivo, el Reglamento UE) y con las normas de auditoría generalmente aceptadas en Austria. Dichas normas exigen la aplicación de las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades en virtud de dichas disposiciones y normas se describen con más detalle en la sección “Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados” de nuestro informe. Somos independientes del Grupo de conformidad con los principios contables generalmente aceptados en Austria y los requisitos profesionales, y hemos cumplido nuestras demás responsabilidades éticas de conformidad con dichos requisitos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido hasta la fecha del informe de auditoría es suficiente y adecuada para fundamentar nuestra opinión en dicha fecha.

Cuestiones clave de auditoría

Las cuestiones clave de auditoría son aquellas que, a nuestro juicio profesional, han sido más significativas en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del ejercicio. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre los mismos, y no emitimos una opinión separada sobre estas cuestiones.

Hemos estructurado las cuestiones clave de auditoría del siguiente modo:

- Descripción
- Enfoque de auditoría y observaciones clave
- Referencia a la información correspondiente

1. Recuperabilidad del valor contable de las unidades generadoras de efectivo, incluido el fondo de comercio

■ Descripción

Las cuentas anuales consolidadas incluyen un fondo de comercio de 22.735 millones de euros (ejercicio anterior: 22.735 millones de euros) en la partida de inmovilizado inmaterial, de los cuales 11.771 millones de euros (ejercicio anterior: 11.771 millones de euros) están asignados a la unidad generadora de efectivo Tolling-Américas y 7.371 millones de euros (ejercicio anterior: 7.371 millones de euros) a la unidad generadora de efectivo Tolling-APAC. El Grupo lleva a cabo un test de deterioro al menos una vez al año por si aparecen indicios de deterioro (test de deterioro conforme a la NIC 36). En el ejercicio 2024/25, la prueba de deterioro no indicó la necesidad de deterioro. Además, los estados financieros consolidados a 31 de marzo de 2025 incluyen otros activos intangibles por importe de 4.401 k EUR (ejercicio anterior: 5.140 k EUR) e inmovilizado material por importe de 43.058 k EUR (ejercicio anterior: 45.960 k EUR).

La UGE Tolling-Americas incluye un fondo de comercio cuya recuperabilidad viene determinada en gran medida por el desarrollo del negocio en Norteamérica. En esta región se incurrió en pérdidas significativas en los ejercicios anteriores, derivadas principalmente de considerables sobrecostes y ajustes de los costes y márgenes previstos para los proyectos. En el ejercicio 2024/25, las medidas identificadas, resueltas y aplicadas por la dirección en el pasado condujeron a una mayor rentabilidad en los proyectos de los clientes, especialmente en Latinoamérica

(Argentina, Ecuador, Brasil), pero también en EE.UU., lo que dio lugar a que la UGE Peaje-Américas lograra un aumento significativo del EBIT por importe de 9.222 k EUR (ejercicio anterior: -13.192 k EUR) debido a la mejora de los márgenes de los proyectos, a pesar de que los ingresos evolucionaron según lo previsto.

La Dirección considera sostenible esta evolución, que se incluyó en consecuencia en los flujos de tesorería futuros de la prueba de deterioro. Sobre la base de la prueba de deterioro, no existe necesidad de deterioro para las UGE Tolling-Américas y TM-Américas, dependiendo la recuperabilidad de que se logre volver a una planificación empresarial rentable en el futuro.

La comprobación del deterioro de los importes en libros de las unidades generadoras de efectivo, incluido el fondo de comercio, requiere estimaciones significativas por parte de la dirección sobre la evolución futura del mercado y la probabilidad de obtener contratos importantes individuales durante el periodo de planificación. Esto es especialmente cierto en el caso de los proyectos de implantación de sistemas de peaje en el segmento de Peaje, en el que la entrada de pedidos es muy volátil y los contratos suelen adjudicarse mediante licitaciones, lo que suele estar asociado a ciertas incertidumbres. Además, en la valoración intervienen importantes elementos de juicio, en particular por lo que se refiere a la tasa de descuento y a las hipótesis relativas al valor terminal. En lo que respecta a los estados financieros consolidados, existe el riesgo de que se sobrevalore el fondo de comercio debido a estas incertidumbres de estimación, por lo que se consideró una cuestión clave de auditoría.

■ Enfoque de auditoría y principales observaciones

Hemos evaluado la idoneidad de las estimaciones prospectivas significativas y de las hipótesis significativas para derivar los flujos de tesorería futuros, así como si el modelo de cálculo utilizado cumple los requisitos de la NIC 36. En la evaluación han participado expertos internos. En parte participaron expertos en evaluación interna.

En el marco de nuestra auditoría, y con la participación parcial de nuestros expertos en evaluación, hemos comprendido en primer lugar la lógica de planificación, el proceso de planificación y el modelo de planificación, así como la prueba de deterioro (identificación y definición de las unidades generadoras de efectivo, determinación del importe recuperable, análisis del deterioro, determinación de la tasa de descuento y de la tasa de crecimiento, así como modelo de cálculo).

Hemos examinado si las hipótesis utilizadas en los flujos de caja futuros se ajustan al plan elaborado por el Consejo Ejecutivo y aprobado por el Consejo de Supervisión. Analizamos y evaluamos críticamente los factores esenciales de la evolución futura (crecimiento de los ingresos, margen de beneficios, capital circulante, planificación de inversiones), así como los riesgos esenciales de posibles desviaciones de las hipótesis de planificación, y los debatimos en reuniones con la Dirección. Los parámetros utilizados para determinar una tasa de descuento acorde con el nivel de riesgo y las hipótesis relativas a la tasa de crecimiento a largo plazo se comprobaron mediante datos externos del mercado y del sector, y se comprobó la exactitud matemática del modelo de cálculo. Además, hemos evaluado si la información sobre las pruebas de deterioro que figura en las notas es adecuada. Esto incluyó, en particular, la evaluación y el nuevo cálculo de los análisis de sensibilidad realizados para evaluar el riesgo de posibles desviaciones de las hipótesis de ingresos y beneficios, así como de las tasas de descuento y crecimiento utilizadas.

El modelo de valoración utilizado por la Sociedad es apropiado para llevar a cabo una prueba de deterioro según lo exigido por las NIIF (prueba de deterioro de conformidad con la NIC 36). Las hipótesis y los parámetros de valoración utilizados son razonables. La información que figura en las notas exigidas por la NIC 36 es completa.

■ Referencia a la información correspondiente

Se incluye más información sobre esta cuestión clave de auditoría en las notas a los estados financieros consolidados en las notas 12 “Inmovilizado material”, 13 “Inmovilizado inmaterial” y en la nota 35.6.1 “Fondo de comercio” de la sección 35 “Principios contables y de valoración”.

2. Estimaciones e hipótesis relativas al reconocimiento de ingresos procedentes de proyectos de ejecución

■ Descripción

Una parte significativa de los ingresos y de las contribuciones a los beneficios del Grupo comunicados durante el ejercicio procede de la construcción de sistemas de peaje (peaje) y de la construcción de sistemas de control del tráfico y de las pautas de movilidad (gestión del tráfico).

En el ejercicio 2024/25, de los ingresos totales por importe de 530.316 k EUR (ejercicio anterior: 538.843 k EUR), ingresos por importe de 161.448 k EUR (ejercicio anterior: 152.551 k EUR) relacionados con la implantación de sistemas de peaje y gestión del tráfico. Los activos contractuales no corrientes y corrientes a 31 de marzo de 2025 ascienden a 73.884 millones de euros (de ellos, 10.839 millones de euros de Kapsch TrafficCom USA), y los pasivos contractuales no corrientes y corrientes ascienden a 52.315 millones de euros (de ellos, 38.153 millones de euros de Kapsch TrafficCom USA). Además, se constituyeron provisiones para pérdidas por contratos onerosos por importe de 15.513 millones de euros (de ellos, 13.304 millones de euros de Kapsch TrafficCom USA) con el fin de prever futuras pérdidas derivadas de la tramitación ulterior de los proyectos.

El Grupo realiza ingresos por sus proyectos de ejecución de conformidad con la NIIF 15 basándose en el porcentaje de realización, que se determina a partir de la relación entre los costes ya incurridos y los costes totales estimados para el contrato respectivo. Esto requiere una evaluación y actualización continuas de los costes contractuales y de los riesgos derivados del cumplimiento de los contratos, que pueden derivarse de problemas técnicos, retrasos o problemas con los subcontratistas u otras condiciones marco externas e influir en el margen contractual. Además, de estos contratos pueden derivarse daños y perjuicios o penalizaciones contractuales que deben tenerse en cuenta en la valoración del proyecto y requieren una evaluación del riesgo. En el caso de los contratos individuales, se incluye una contraprestación variable en el precio de la transacción, lo que también da lugar a estimaciones. Los numerosos proyectos del Grupo suelen ser contratos individuales tecnológicamente complejos con condiciones contractuales específicas, por lo que deben evaluarse individualmente en lo que respecta al reconocimiento de ingresos y los riesgos del proyecto.

Debido al impacto material de los proyectos, en particular durante la fase de construcción, en los activos y pasivos, la situación financiera y los resultados de las operaciones del Grupo, así como a las estimaciones significativas que implica la contabilización de estos contratos, existe el riesgo de que los ingresos procedentes de los proyectos de ejecución y, por tanto, el resultado del Grupo y las partidas del balance relacionadas con los proyectos contengan una incorrección material, por lo que se identificó como cuestión clave de auditoría.

■ Enfoque de auditoría y principales observaciones

En el marco de nuestro enfoque de auditoría basado en el riesgo, comprendimos el proceso de ingresos y los controles internos y comprobamos la eficacia de determinados controles internos clave. Esto se refería principalmente a los controles internos automáticos y manuales relacionados con la aprobación del cálculo de pedidos tras la celebración de nuevos contratos, así como la aprobación del recálculo en curso. Comprobamos los controles relativos al sistema informático utilizado en todo el Grupo para el reconocimiento de ingresos de conformidad con la NIIF 15 "Motor de ingresos". Utilizando muestras, hemos recalculado la determinación precisa de los ingresos en función del porcentaje de realización. Basándonos en muestras seleccionadas, examinamos las solicitudes de proyectos, los contratos con clientes, las actas del Consejo de Supervisión, la herramienta de presupuestación de proyectos, así como las estimaciones de costes detalladas, y mantuvimos conversaciones con los gestores de proyectos y el equipo directivo sobre el estado del proyecto, los riesgos del proyecto y las hipótesis de planificación. Al evaluar la idoneidad de las estimaciones, se prestó especial atención a la revisión de la actualización periódica de las hipótesis de planificación, en particular sobre el coste previsto de finalización y el margen previsto del proyecto. Solicitamos y comprobamos las órdenes de compra y los contratos, tanto para los ingresos reales como para los previstos. Examinamos la idoneidad de la información sobre las incertidumbres relativas a la estimación y examinamos el cálculo de las cifras de sensibilidad en un 10% en caso de modificación del margen previsto del proyecto (margen de beneficio) en términos absolutos.

Al igual que en el ejercicio anterior, realizamos procedimientos de auditoría ampliados con respecto a los proyectos en Norteamérica (la filial Kapsch TrafficCom USA). En particular, comprobamos la eficacia de los controles clave seleccionados y discutimos con la dirección local y los jefes de proyecto responsables las provisiones para riesgos y los ajustes de costes, así como la planificación aprobada más reciente de los proyectos de muestra examinados, y la evaluamos críticamente.

Los métodos de valoración y las hipótesis subyacentes aplicados para el reconocimiento de ingresos procedentes de proyectos de implantación son razonables. La información que figura en las notas exigidas por la NIIF 15 es completa.

■ Referencia a la información relacionada

La información a revelar por el Grupo sobre el reconocimiento de ingresos se incluye en la nota 1.4.1 “Reconocimiento de ingresos por trabajos de encargo”, en la nota 2 “Información por segmentos”, en la nota 20 “Activos por contratos y pasivos por contratos”, en la nota 27 “Provisiones”, así como en la nota 35.3 “Reconocimiento de ingresos” de la sección 35 “Principios contables y de valoración”.

3. Reconocimiento de activos por impuestos diferidos

■ Descripción

En las cuentas anuales consolidadas figuran activos por impuestos diferidos por importe de 53.359 k EUR (ejercicio anterior: 45.568 k EUR), procedentes principalmente de bases imponibles negativas de ejercicios anteriores por importe de 44.872 k EUR (ejercicio anterior: 36.863 k EUR principalmente en Austria por importe de 20.644 k EUR (ejercicio anterior: 20.192 k EUR) (bases imponibles negativas intragrupo a través de la tributación de grupo) y en EE.UU. por importe de 21.487 k EUR (ejercicio anterior: 9.615 k EUR). El Grupo reconoce los activos por impuestos diferidos en la medida en que sea probable que se disponga de suficientes beneficios imponibles contra los que puedan utilizarse las diferencias temporarias, así como las pérdidas fiscales trasladables no utilizadas. En el caso de un historial de pérdidas, los activos por impuestos diferidos se capitalizan sobre las pérdidas pendientes de compensar en la medida en que existan pruebas sustanciales convincentes de que en el futuro se dispondrá de suficientes ganancias fiscales, teniendo en cuenta la posible limitación temporal para utilizar dichas pérdidas pendientes de compensar. En este contexto, el horizonte de planificación es de seis años.

La revisión de la contabilización de los impuestos diferidos requiere que la dirección realice estimaciones significativas sobre la evolución futura del mercado y de la actividad, así como sobre la posibilidad de obtener beneficios con contratos importantes individuales dentro del horizonte de planificación, lo que suele estar sujeto a cierto grado de incertidumbre. En lo que respecta a los estados financieros consolidados, existe el riesgo de que se sobrevaloren los activos por impuestos diferidos debido a estas incertidumbres de estimación, por lo que se identificaron como cuestiones clave de auditoría.

■ Enfoque de auditoría y principales observaciones

Hemos examinado si las hipótesis utilizadas en los flujos de tesorería futuros se ajustan al plan plurianual elaborado por el Comité Ejecutivo y aprobado por el Consejo de Supervisión, y hemos analizado y evaluado críticamente los motores esenciales de la evolución futura (crecimiento de los ingresos, margen de beneficios, planificación de inversiones). Además, analizamos y evaluamos críticamente los ajustes del resultado de la planificación fiscal, que también tiene en cuenta futuros efectos puntuales positivos con indicios sustanciales. Se comprobó la exactitud matemática del modelo de cálculo y se conciliaron los tipos impositivos utilizados con fuentes externas. En la medida en que se disponía de un historial de pérdidas, evaluamos en particular si existen pruebas convincentes de que se dispondrá de suficientes beneficios imponibles contra los que puedan utilizarse las pérdidas fiscales no utilizadas. Además, hemos evaluado si la información sobre los activos por impuestos diferidos que figura en las notas es adecuada. En particular, se incluyeron los análisis de sensibilidad determinados para evaluar el riesgo de posibles desviaciones de las hipótesis sobre beneficios.

El modelo utilizado por la Sociedad es adecuado para reconocer los activos por impuestos diferidos de conformidad con la NIC 12. Las hipótesis utilizadas en la valoración son razonables. La información que figura en las notas exigidas por la NIC 12 es completa.

■ Referencia a la información relacionada

La información del Grupo sobre impuestos diferidos figura en la nota 1.4.3. “Reconocimiento de activos por impuestos diferidos”, nota 10 “Impuesto sobre beneficios”, nota 17 “Activos/pasivos por impuestos diferidos” y nota 35.16 “Impuesto sobre beneficios corriente y diferido” de la sección 35 “Principios contables y de valoración”.

Otra información

La Dirección es responsable de la otra información. La otra información comprende la información incluida en el informe anual, pero no incluye las cuentas anuales consolidadas, el informe de gestión del Grupo ni nuestro informe de auditoría al respecto.

Nuestra opinión sobre las cuentas anuales consolidadas no abarca la otra información y no expresamos ningún tipo de conclusión de fiabilidad sobre la misma.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados, nuestra responsabilidad es leer la otra información identificada anteriormente y, al hacerlo, considerar si la otra información es materialmente incoherente con los estados financieros consolidados o con nuestro conocimiento obtenido en la auditoría, o si parece contener errores materiales.

Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado sobre la otra información que hemos obtenido con anterioridad a la fecha del presente informe de auditoría, llegamos a la conclusión de que existe una incorrección material en esta otra información, estamos obligados a informar de ello. No tenemos nada que informar a este respecto.

Responsabilidades de la Dirección y del Comité de Auditoría en relación con los estados financieros consolidados

La Dirección es responsable de la elaboración de las cuentas anuales consolidadas de forma que ofrezcan una imagen fiel de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la UE (NIIF) y las disposiciones adicionales del artículo 245a del Código de Sociedades austriaco, así como del control interno que la Dirección considere necesario para permitir la elaboración de unas cuentas anuales consolidadas libres de incorrecciones materiales, ya sean debidas a fraude o error.

En la elaboración de los estados financieros consolidados, la dirección es responsable de evaluar la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, en su caso, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando la base contable de empresa en funcionamiento, a menos que la dirección tenga la intención de liquidar el Grupo o cesar sus operaciones, o no tenga otra alternativa realista que hacerlo.

El Comité de Auditoría es responsable de supervisar el proceso de información financiera del Grupo.

Responsabilidades del auditor en la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de incorrecciones materiales, ya sea por fraude o error, y emitir un informe de auditoría que incluya nuestra opinión. La seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con el Reglamento de la UE y con las Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas de Austria, que exigen la aplicación de las NIA, vaya a detectar siempre una incorrección material cuando exista. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o en su conjunto, cabe razonablemente esperar que influyan en las decisiones económicas de los usuarios tomadas sobre la base de estos estados financieros consolidados.

En el marco de una auditoría realizada de conformidad con el Reglamento de la UE y con las Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas de Austria, que exigen la aplicación de las NIA, ejercemos nuestro juicio profesional y mantenemos el escepticismo profesional durante toda la auditoría.

También

- identificamos y evaluamos los riesgos de que se produzcan incorrecciones materiales en los estados financieros consolidados, ya sea por fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría que respondan a dichos riesgos y obtenemos pruebas de auditoría suficientes y adecuadas para fundamentar nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es mayor que el de una incorrección debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones intencionadas, tergiversaciones o la anulación del control interno.
- obtener una comprensión del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría adecuados a las circunstancias, pero no con el propósito de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.
- evaluar la idoneidad de las políticas contables aplicadas y el carácter razonable de las estimaciones contables y la correspondiente información facilitada por la dirección.
- concluir sobre la idoneidad de la utilización por la dirección de la base contable de empresa en funcionamiento

y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, si existe una incertidumbre material relacionada con hechos o condiciones que puedan generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, estamos obligados a llamar la atención en nuestro informe de auditoría sobre las revelaciones relacionadas en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones son inadecuadas, a modificar nuestra opinión. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. No obstante, es posible que acontecimientos o condiciones futuros hagan que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.

- evaluar la presentación general, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluida la información revelada, y si los estados financieros consolidados reflejan las operaciones y hechos subyacentes de manera que ofrezcan una imagen fiel.
- planificar y realizar la auditoría del grupo con el fin de obtener evidencia de auditoría suficiente y adecuada sobre la información financiera de las entidades o unidades de negocio del Grupo que sirva de base para formarnos una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la dirección, supervisión y revisión del trabajo de auditoría realizado a efectos de la auditoría del grupo. Seguimos siendo los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Comunicamos al Comité de Auditoría, entre otras cuestiones, el alcance y el calendario previstos de la auditoría y los resultados significativos de la misma, incluidas las deficiencias significativas del control interno que identificamos durante nuestra auditoría.

También proporcionamos al Comité de Auditoría una declaración de que hemos cumplido con todos los requisitos éticos pertinentes relativos a la independencia, y para comunicarle todas las relaciones y otros asuntos que razonablemente pueda pensarse que influyen en nuestra independencia, y en su caso, sobre las medidas adoptadas para eliminar las amenazas identificadas o sobre las salvaguardias aplicadas.

A partir de las cuestiones comunicadas al Comité de Auditoría, determinamos las que han sido más significativas en la auditoría de los estados financieros consolidados del ejercicio en curso y que constituyen, por tanto, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos estas cuestiones en nuestro informe de auditoría a menos que las disposiciones legales o reglamentarias impidan la divulgación pública de la cuestión o cuando, en circunstancias extremadamente raras, determinemos que una cuestión no debe comunicarse en nuestro informe porque las consecuencias adversas de hacerlo superarían razonablemente los beneficios de interés público de dicha comunicación.

Informe sobre otros requisitos legales y reglamentarios

Comentarios sobre el informe de gestión del Grupo

De conformidad con los principios contables generalmente aceptados en Austria, el informe de gestión del Grupo debe ser objeto de una auditoría para comprobar su coherencia con las cuentas anuales consolidadas y si el informe de gestión del Grupo ha sido elaborado de conformidad con las disposiciones legales aplicables. En cuanto al estado no financiero consolidado contenido en el informe de gestión del Grupo, es nuestra responsabilidad examinar si ha sido preparado, leerlo y considerar si, sobre la base de nuestro conocimiento obtenido en la auditoría, presenta incoherencias significativas con los estados financieros consolidados o si, por el contrario, parece contener incorrecciones significativas.

La dirección es responsable de la elaboración del informe de gestión del Grupo de conformidad con los principios contables generalmente aceptados en Austria.

Hemos realizado nuestra auditoría de conformidad con las normas austríacas de auditoría para la auditoría del informe de gestión del Grupo.

Opinión

En nuestra opinión, el informe de gestión del Grupo se ha elaborado de conformidad con las disposiciones legales aplicables, incluye los detalles previstos en el artículo 243a del UGB y concuerda con las cuentas anuales consolidadas.

Declaración

Basándonos en los resultados de la auditoría de las cuentas anuales consolidadas y en la información obtenida sobre el Grupo y sus circunstancias, no hemos detectado ninguna incorrección material en el informe de gestión del Grupo.

Información adicional de conformidad con el artículo 10 del Reglamento de la UE

Fuimos elegidos auditores de cuentas en la junta general ordinaria de 4 de septiembre de 2024. Fuimos nombrados por el Consejo de Supervisión el 3 de octubre de 2024. Hemos auditado al Grupo durante un periodo ininterrumpido desde el ejercicio 2006.

Confirmamos que la opinión de auditoría que figura en la sección “Informe sobre los estados financieros consolidados” es coherente con el informe adicional al Comité de Auditoría mencionado en el artículo 11 del Reglamento de la UE.

Declaramos que no hemos prestado servicios prohibidos ajenos a la auditoría (apartado 1 del artículo 5 del Reglamento de la UE) y que hemos permanecido independientes de la sociedad auditada en la realización de la auditoría.

Socio responsable del encargo

El responsable de la correcta ejecución del encargo es D. Frédéric Vilain, censor jurado de cuentas austriaco.

Viena
24 de junio de 2025

PwC Wirtschaftsprüfung GmbH

Frédéric Vilain
Contable público austriaco firmado

Este informe es una traducción del informe original en alemán, que es el único válido. La publicación y divulgación a terceros de las cuentas anuales consolidadas junto con nuestro informe de auditoría sólo está permitida si las cuentas anuales consolidadas y el informe de gestión del Grupo son idénticos a la versión alemana auditada. El presente informe de auditoría sólo es aplicable a las cuentas anuales consolidadas alemanas y completas con el informe de gestión del Grupo. Para las versiones divergentes son de aplicación las disposiciones del art. 281 párr. 2 UGB.

Informe de fiabilidad independiente.

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

Hemos realizado un trabajo de aseguramiento limitado del informe de sostenibilidad consolidado incluido en la sección “Declaración de sostenibilidad” de Kapsch TrafficCom AG, Viena, correspondiente al ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2025.

Conclusión basada en un encargo de aseguramiento limitado

Sobre la base de los procedimientos aplicados y las pruebas obtenidas, no nos ha llamado la atención nada que nos haga creer que la información consolidada sobre sostenibilidad incluida en el informe de gestión del Grupo en la sección “Declaración de sostenibilidad” no cumple, en todos los aspectos materiales, los requisitos del artículo 29 bis de la Directiva 2013/34/UE, incluyendo:

- el cumplimiento de las Normas Europeas para la Elaboración de Informes de Sostenibilidad (en lo sucesivo, “NIS”), incluida la realización del proceso de identificación de la información que debe comunicarse de conformidad con las NIS (en lo sucesivo, “Proceso de evaluación de la materialidad”), y su presentación en la divulgación “Descripción del proceso de identificación y evaluación de los impactos, riesgos y oportunidades materiales (OIR-1)”, y
- el cumplimiento de los requisitos de información de conformidad con el artículo 8 del Reglamento sobre Taxonomía (UE) 2020/852 (en lo sucesivo, “Reglamento sobre Taxonomía de la UE”).

Base para la conclusión

Hemos realizado nuestro encargo de fiabilidad limitada de conformidad con los requisitos legales y las normas profesionales aplicables en Austria en relación con otros encargos de fiabilidad (KFS/PG13) y dictámenes adicionales (KFS/PE28). Los procedimientos aplicados en un encargo de fiabilidad limitada varían en cuanto a su naturaleza y momento de aplicación, y son de menor alcance que en el caso de un encargo de fiabilidad razonable; en consecuencia, el nivel de fiabilidad obtenido en un encargo de fiabilidad limitada es sustancialmente inferior al que se habría obtenido de haberse realizado un encargo de fiabilidad razonable.

Nuestras responsabilidades en virtud de dichas disposiciones y normas se describen con más detalle en la sección “Responsabilidades del auditor en relación con el encargo de aseguramiento limitado de la información consolidada sobre sostenibilidad” de nuestro informe.

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requisitos profesionales y hemos cumplido con nuestras demás responsabilidades éticas de conformidad con dichos requisitos.

Nuestras actividades de aseguramiento están sujetas a los requisitos de KSW-PRL 2022, que corresponden esencialmente a los requisitos de ISQM 1, aplicando un amplio sistema de gestión de la calidad que incluye directrices y procesos documentados para cumplir los requisitos éticos, las normas profesionales y los requisitos legales y reglamentarios aplicables.

Consideramos que las pruebas de fiabilidad que hemos obtenido hasta la fecha del informe de fiabilidad independiente son suficientes y adecuadas para fundamentar nuestra opinión en dicha fecha.

Otros asuntos – Información de ejercicios anteriores al 31 de marzo de 2024

La información del ejercicio anterior no ha sido objeto de un trabajo de verificación comparable.

Otra información

La dirección es responsable de la otra información. La otra información comprende la información incluida en los estados financieros consolidados y el informe de gestión del Grupo, así como las cuentas anuales y el informe del Grupo, pero no incluye la “Declaración de sostenibilidad” ni nuestro informe de verificación independiente.

Nuestra conclusión sobre la información de sostenibilidad consolidada incluida en la sección “Declaración de sostenibilidad” no abarca la otra información y no expresamos ningún tipo de conclusión de fiabilidad al respecto.

En relación con nuestro trabajo de aseguramiento limitado de la información consolidada sobre sostenibilidad incluida en la sección “Declaración de sostenibilidad”, nuestra responsabilidad es leer la otra información identificada anteriormente y, al hacerlo, considerar si la otra información es sustancialmente incoherente con la información consolidada sobre sostenibilidad incluida en la sección “Declaración de sostenibilidad” o con nuestro conocimiento obtenido en el trabajo de aseguramiento limitado, o si parece contener errores materiales. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, llegamos a la conclusión de que existe una incorrección material en esta otra información, estamos obligados a informar de ello. No tenemos nada que comunicar a este respecto

Responsabilidades de la Dirección

La dirección es responsable de la preparación de la declaración de sostenibilidad, incluido el desarrollo y la realización del proceso de evaluación de la materialidad de conformidad con los requisitos y normas aplicables. Esta responsabilidad incluye

- identificar los impactos reales y potenciales, así como los riesgos y oportunidades relacionados con los aspectos de sostenibilidad y evaluar la materialidad de dichos impactos, riesgos y oportunidades
- preparar el informe de sostenibilidad incluido en la sección “Declaración de sostenibilidad” cumpliendo los requisitos del artículo 29 bis de la Directiva 2013/34/UE, incluido el cumplimiento del ESRS,
- incluir información en la declaración de sostenibilidad de conformidad con el Reglamento sobre taxonomía de la UE, así como
- diseñar, implantar y mantener los controles internos que la dirección considere pertinentes para permitir la elaboración de informes de sostenibilidad incluidos en la sección “Declaración de Sostenibilidad” que estén libres de incorrecciones materiales, ya sea por fraude o error, y llevar a cabo el Proceso de Evaluación de Materialidad de conformidad con los requisitos del ESRS.

Además, esta responsabilidad incluye la selección y aplicación de métodos apropiados en relación con la información sobre sostenibilidad, así como la realización de hipótesis y estimaciones sobre la información individual relativa a la sostenibilidad que sean apropiadas en las circunstancias dadas.

Limitaciones inherentes a la elaboración de la memoria de sostenibilidad

Cuando se elabora información prospectiva, la empresa debe prepararla basándose en hipótesis divulgadas sobre acontecimientos que pueden ocurrir en el futuro, así como sobre posibles acciones futuras del Grupo. Es probable que los resultados reales sean diferentes, ya que los acontecimientos previstos con frecuencia no ocurren como se espera.

A la hora de determinar la información a revelar de conformidad con el Reglamento sobre taxonomía de la UE, la dirección debe interpretar los términos jurídicos indefinidos. Los términos jurídicos indefinidos pueden interpretarse de forma diferente, también en lo que respecta al cumplimiento legal de las interpretaciones, por lo que están sujetos a incertidumbres.

Para informar sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, la base científica desempeña un papel decisivo. Sin embargo, esto puede plantear problemas, en particular en lo que respecta a la determinación de los factores de emisión, especialmente cuando estos factores deben combinar las emisiones de diferentes gases y describirlas en una única unidad de medida, como los equivalentes de CO₂. Por lo tanto, un conocimiento científico incompleto puede dar lugar a incertidumbres en la información.

Responsabilidades del auditor en relación con el encargo de verificación de la memoria de sostenibilidad consolidada

Nuestra responsabilidad consiste en planificar y llevar a cabo un trabajo de aseguramiento limitado para obtener un aseguramiento limitado sobre si el informe de sostenibilidad consolidado incluido en la sección “Declaración de Sostenibilidad”, incluyendo el Proceso de Evaluación de Materialidad y el informe de conformidad con el Reglamento de Taxonomía de la UE, está libre de inexactitudes significativas, ya sea debido a fraude o error, y emitir un informe de garantía independiente que incluya nuestra opinión. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o en conjunto, cabe razonablemente esperar que influyan en las decisiones económicas de los usuarios tomadas sobre la base de la declaración de sostenibilidad.

Ejercemos nuestro juicio profesional y mantenemos un escepticismo profesional a lo largo de todo el encargo de fiabilidad limitada.

Nuestras responsabilidades incluyen:

- la realización de procedimientos basados en el riesgo que comprenden la obtención de una comprensión de los controles internos pertinentes para este encargo con el fin de identificar las informaciones en las que es probable que se produzcan incorrecciones materiales, ya sea por fraude o error, pero no con el fin de expresar una conclusión sobre la eficacia de los controles internos del Grupo, y
- desarrollar y aplicar procedimientos relativos a la información contenida en los informes de sostenibilidad, en los que es probable que se produzcan incorrecciones materiales.

Los riesgos de no detectar una incorrección material resultante de un fraude son mayores que en el caso de una incorrección resultante de un error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones intencionadas, tergiversaciones o la anulación del control interno.

Resumen del trabajo realizado

Un encargo de fiabilidad limitada requiere la realización de procedimientos para obtener pruebas sobre la información relativa a la sostenibilidad incluida en la sección “Declaración de sostenibilidad”. La naturaleza, el calendario y el alcance de los procedimientos seleccionados dependen del juicio profesional, incluida la identificación de los datos de la memoria de sostenibilidad en los que es probable que se produzcan incorrecciones materiales, ya sea por fraude o error.

En nuestro trabajo de aseguramiento limitado relativo a la información sobre sostenibilidad en la sección “Declaración de sostenibilidad” procedemos del siguiente modo:

- Obtenemos un entendimiento sobre el Proceso de Evaluación de Materialidad, especialmente a través de:
 - entrevistas, para comprender las fuentes de información utilizadas por la dirección; y
 - la revisión de la documentación interna del proceso; y
- Evaluamos si el Proceso de Evaluación de Materialidad cumple con los requisitos del ESRS y la presentación del proceso en la divulgación “Descripción del proceso para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades (IRO-1)”, basándonos en la evidencia obtenida de nuestros procedimientos realizados.
- Evaluamos si toda la información relevante identificada en el Proceso de Evaluación de Materialidad se incluyó en la declaración de sostenibilidad.
- Obtenemos una comprensión de los procedimientos de la empresa relevantes para la preparación de la declaración de sostenibilidad.
- Evaluamos si la estructura y la presentación de la información consolidada sobre sostenibilidad incluida en la declaración de sostenibilidad se ajustan al ESRS.
- En cuanto a la vinculación con otras partes de la información corporativa y la información relacionada, comparamos determinados datos de la declaración de sostenibilidad con los datos correspondientes del informe de gestión del Grupo y las demás secciones del informe de gestión del Grupo. Además, evaluamos si la información incluida en la declaración de sostenibilidad con arreglo a la ESRS 1.119 por referencia cumple los requisitos de la ESRS.
- Entrevistamos a los empleados pertinentes y llevamos a cabo procedimientos analíticos de auditoría en relación con determinadas informaciones de la declaración de sostenibilidad.
- Llevamos a cabo procedimientos basados en muestras y orientados a los resultados en relación con determinadas

informaciones de la declaración de sostenibilidad.

- Obtenemos pruebas sobre los métodos presentados en relación con el desarrollo de estimaciones e información prospectiva.
- Obtenemos una comprensión del procedimiento para identificar las actividades económicas elegibles y alineadas con la taxonomía y de la preparación de las correspondientes divulgaciones en el estado de sostenibilidad.

Responsabilidad limitada

El encargo de garantía limitada de la declaración de sostenibilidad es voluntario. Según el acuerdo, en caso de responsabilidad, deberá tenerse en cuenta cualquier negligencia concurrente por parte de la empresa sujeta a un compromiso de garantía limitada, sus representantes legales y auxiliares ejecutivos. Dado que nuestro informe se elabora exclusivamente para el cliente y en su nombre, no constituye una base para que terceros confíen en su contenido. Por lo tanto, no pueden derivarse del mismo reclamaciones de terceros.

Nuestro informe de aseguramiento independiente se emite sobre la base de la carta de encargo acordada con la Sociedad y se rige por las Condiciones Generales de Contratación de las Profesiones de Contabilidad Pública (AAB 2018) adjuntas a este informe, que también son de aplicación frente a terceros.

A diferencia de lo dispuesto en el artículo 7, apartado 2, de la AAB de 2018, nuestra responsabilidad por negligencia grave frente a la Sociedad se limita a la mitad del límite de responsabilidad, es decir, a 4 millones de euros, de conformidad con el artículo 275, apartado 2, del UGB correspondiente a los criterios de tamaño de la Sociedad basados en los criterios de tamaño de conformidad con el artículo 221 del UGB.

Socio responsable del encargo

El responsable de la correcta realización del encargo de garantía limitada de la memoria de sostenibilidad es el Sr. Frédéric Vilain, contable público austriaco.

Viena
24 de junio de 2025

PwC Wirtschaftsprüfung GmbH

Frédéric Vilain
Contable público austriaco firmado

Este informe es una traducción del informe original en alemán, que es el único válido. La publicación y divulgación a terceros de la memoria de sostenibilidad incluida en la sección "Declaración de sostenibilidad" junto con nuestro informe de verificación independiente sólo está permitida si la memoria de sostenibilidad incluida en la sección "Declaración de sostenibilidad" es idéntica a la versión alemana auditada. Este informe de verificación independiente sólo es aplicable a la declaración de sostenibilidad alemana y completa. En el caso de versiones divergentes, se aplican las disposiciones del artículo 281, apartado 2, del UGB.

Glosario.

América	Región: América del Norte, Central y del Sur.
APAC	Región: Asia-Pacífico.
C-ITS	Sistema de Transporte Inteligente Cooperativo. Al conectar distintos elementos de la infraestructura de transporte, la información pertinente puede intercambiarse rápida y directamente entre vehículos, infraestructura vial y operadores de carreteras. La tecnología C-ITS puede contribuir significativamente a la seguridad vial y a la prevención de la congestión.
EBIT	Beneficios antes de intereses e impuestos (EN: Earnings Before Interest and Taxes).
EBITDA	Beneficios antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones. (EN: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization).
EMEA	Región: Europa, Oriente Medio y África. (EN: Europe, Middle East, Africa).
ERM	Gestión del riesgo empresarial. (EN: Enterprise Risk Management).
ESG	Medio ambiente, asuntos sociales y gobernanza. La abreviatura hace referencia a la consideración de cuestiones sostenibles y éticas en la gestión empresarial. (EN: Environment, Social and Governance).
ESRS	Normas Europeas para la Elaboración de Informes de Sostenibilidad. Normas de la Comisión Europea para la elaboración de informes de sostenibilidad de conformidad con la Directiva sobre la elaboración de informes de sostenibilidad de las empresas.
NIIIF	Normas Internacionales de Información Financiera. (EN: International Financial Reporting Standards).
ICS	Sistema de control interno.
OIR	Impactos, riesgos y oportunidades. (EN: Impacts, Risks and Opportunities).
ITS	Sistemas de transporte inteligentes (EN: Intelligent Transportation Systems).
Peaje /Tolling	Segmento de información de Kapsch TrafficCom. Este segmento comprende la implantación y la explotación técnica y comercial de sistemas de cobro de peajes, EN: Tolling.
OBU	Unidad de a bordo; un dispositivo electrónico en el vehículo. (EN: On-Board Unit).
PP	Puntos porcentuales.
UGB	Código de Comercio austriaco (DE: Österr. Unternehmensgesetzbuch).
Gestión del tráfico / Traffic Management (TM)	Segmento de información de Kapsch TrafficCom. Este segmento comprende principalmente la implantación y explotación de sistemas y soluciones para controlar el comportamiento del tráfico y la movilidad (abreviado: TM).
CGU	Unidades generadoras de efectivo.

Calendario financiero.

20 de agosto de 2025	Resultado Q1 2025/26
40 de agosto de 2025	Fecha de registro: Junta General Anual
3 de septiembre de 2025	Junta General Anual
19 de noviembre de 2025	Resultado H1 2025/26
27 de febrero de 2026	Resultado Q1-Q3 2025/26

Contacto para inversores.

Equipo de relaciones con los inversores	Marcus Handl, Teresa Hartlieb
ESG Officer	Doris Gstatter
Teléfono de atención al accionista	+43 50 811 1122
Correo electrónico	IR.kapschtraffic@kapsch.net
Página web	www.kapsch.net

Descargo de responsabilidad.

Algunas de las afirmaciones contenidas en este informe son de carácter prospectivo. Contienen las palabras “creer”, “pretender”, “esperar”, “planear”, “asumir” y términos de significado similar. Las declaraciones prospectivas reflejan las creencias y expectativas de la empresa. Los acontecimientos reales pueden desviarse significativamente de la evolución prevista, debido a una serie de factores. En consecuencia, se advierte a los lectores que no depositen una confianza indebida en dichas declaraciones prospectivas. Kapsch TrafficCom AG no tiene obligación alguna de actualizar las afirmaciones de carácter prospectivo contenidas en el presente documento, a menos que así lo exija la legislación aplicable.

Este informe se ha elaborado con esmero y todos los datos se han comprobado concienzudamente. No obstante, no puede excluirse la posibilidad de errores de maquetación e impresión. Pueden surgir diferencias en los cálculos debido al redondeo de partidas individuales y porcentajes. La traducción al español es por comodidad; sólo la versión alemana es auténtica.

Al referirse a las personas, los autores procuran utilizar, en la medida de lo posible, tanto la forma masculina como la femenina (por ejemplo: él o ella). Por razones de legibilidad, en ocasiones sólo se utiliza la forma masculina. Sin embargo, siempre se refiere a personas de todas las categorías de género.

Este informe no constituye una recomendación ni una invitación a comprar o vender valores de Kapsch TrafficCom.

Pie de imprenta.

Propietario del medio y editor: Kapsch TrafficCom AG

Lugar de publicación: Viena, Austria

Plazo de redacción: 24 de junio de 2025

Kapsch TrafficCom

Kapsch TrafficCom es un proveedor de renombre mundial de soluciones de transporte para la movilidad sostenible con proyectos de éxito en más de 50 países. Sus soluciones innovadoras en las áreas de peaje y gestión del tráfico contribuyen a un mundo sano y sin atascos.

Con soluciones integrales, la empresa cubre toda la cadena de valor de los clientes, desde los componentes hasta el diseño y la implementación, pasando por el funcionamiento de los sistemas.

Kapsch TrafficCom, con sede en Viena, tiene filiales y sucursales en más de 25 países y cotiza en el segmento Prime Market de la Bolsa de Viena (símbolo de cotización: KTCG). En su ejercicio 2024/25, más de 3.000 empleados generaron unos ingresos de 530 millones de euros.

>>> www.kapsch.net