1. Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens

1.1 Geschäft und Rahmenbedingungen

Das Geschäftsjahr 2025 verzeichnete im Vergleich zum Vorjahr ein Umsatzplus von 10,16% auf TEUR 149 359 (2024: TEUR 135 583).

Als Dienstleister der internationalen Nutzfahrzeugindustrie ist das Unternehmen auch weiterhin von den weltweiten, sich teilweise schnell ändernden Rahmenbedingen betroffen.

Der Bereich der Reisebusse wird weiterhin stark nachgefragt da nach der Corona-Pandemie die Zahl der Reisenden wieder deutlich angestiegen ist. Bei den Stadtbussen ist der Trend zur Elektrifizierung deutlich spürbar.

Unser „r2L" Konzept hat sich weiterhin am Markt behauptet, aufgrund der teilweise sehr günstigen Preise für Straßentransport stellt sich die Marktsituation aber herausfordernd dar.

1.2 Geschäftsergebnis und Ertragslage

Die Entwicklung der Ertragslage kann durch folgende Kennzahlen verdeutlicht werden.

Bei Umsatzerlösen von TEUR 149 359 (2024: TEUR 135 583) betrug das **EBIT TEUR 4 823 (**2024**: TEUR 2 519).** Die Umsatzrentabilität beträgt 2,81 % (2024: 1,18 %).

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit beträgt TEUR 4 201 (2024: TEUR 1 604). Die Eigenkapitalrentabilität betrug 21,98 % (2024: 9,63 %). Die Gesamtkapitalrentabilität beträgt 6,31 % (2024: 3,11 %).

Vor allem aufgrund der anhaltenden, europaweiten Diskussion zur Besteuerung von CO2-Emissionen, sehen wir uns in der Strategie, weiter auf Investitionen in die neue Bahnlösung zu setzen, auch weiterhin bestärkt.

In der Industrie wird weiterhin davon ausgegangen, dass bis zum Jahr 2030 der Anteil an elektrisch betriebenen LKW bei Neufahrzeugen auf ca. 45 % steigen wird.

Wir haben daher 2023 einen Investitionsplan zur Errichtung einer eigenen Ladeinfrastruktur in unseren Compounds beschlossen. Dadurch werden wir die Möglichkeit haben, sowohl Überstellfahrzeuge als auch unsere eigene Flotte an unseren Standorten zu laden. Die Investitionen am Stadort Salzburg sind bereits abgeschlossen.

1.3 Vermögens- und Finanzlage

Die anfallenden finanziellen Verpflichtungen wurden stets, in der Regel unter Erwirtschaftung von Skontoerträgen - durch schnelle Zahlung erfüllt. Zahlungsfähigkeit war zu jeder Zeit gegeben.

Aufgrund des strengen Niederstwertprinzips und den Regeln der verlustfreien Bewertung sind im Jahresabschluss sämtliche erkennbaren Verluste über Abwertungen und Rückstellungen berücksichtigt worden. Inflations- und Wechselkurseinflüsse haben auf die Vermögenslage keinen nennenswerten Einfluss.

Das Eigenkapital der Gesellschaft betrug zum Bilanzstichtag TEUR 20 956 bzw. 27,68 % (2024: TEUR 17 263 bzw. 22,97 %).

Die Bankverbindlichkeiten sind im Vergleich zum Vorjahr mit TEUR 4 677 (2024: TEUR 7 007) zurückgegangen.

Netto-Geldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit:	TEUR	10.024	(2024: TEUR 1.874)
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit:	TEUR	-5.268	(2024: TEUR -1.690)
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit:	TEUR	-4.714	(2024: TEUR -5.305)
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes:	TEUR	41	(2024: TEUR -5.121)

Neben Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung finanziert sich die Gesellschaft in erster Linie durch Bankkredite. Hausbank ist weiterhin der Raiffeisenverband Salzburg. Mit der Sparkasse Salzburg wurde die Geschäftsbeziehung weiter intensiviert. Die R2L Connectoren wurden größtenteils über Mietkäufe finanziert.

1.4 Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente kommen in der Gesellschaft nicht zum Einsatz.

2. Entwicklung Dieselpreis

Die Entwicklung des Dieselpreises war im abgelaufenen GJ relativ konstant und hat keine negativen Auswirkungen auf das Geschäftsergebnis gehabt. Im Frühjar 2026 kam es mit Beginn der Irankrise zu teilweise sehr kurzfristigen und hohen Preissteigerungen. Die Preise bleiben sehr volatil und stellen uns bei langfristigen Verträgen mit Kunden vor große Herausforderungen.

Die Versorgungssicherheit war das gesamte GJ 2025 über gegeben.

Wir haben uns gegen die Verwendung von HVO Kraftstoff ausgesprochen, da dieser überwiegend aus Pflanzen produziert wird und zu großen Teilen aus weit entfernten Ländern per Hochseeschiff angeliefert wird.

3. Forschung und Entwicklung – Bahnladungsträger r2l

Für die Bahnlösung "R2L", durch die Nutzfahrzeuge und nicht-kranbare Trailer per Bahn transportierbar werden, wird weiterhin kontinuierlich Entwicklungsaufwand betrieben. Das Projekt wird von der Industrie weiterhin gut angenommen, wodurch ständige Verbesserungsprozesse und Entwicklungsschritte ermöglicht werden.

Um die technische Entwicklung verstärkt inhouse anbieten zu können, wurde ein eigener Entwicklungsingenieur für diesen Geschäftsbereich eingestellt.

Die Zusammenarbeit mit den Produzenten wurden intensiviert und die Qualitätskontrolle weiter vorangetrieben.

4. Tochterfirmen / Zweigniederlassungen

Tochterfirmen existieren in Deutschland, Türkei, der Tschechischen Republik, sowie in Kroatien, Rumänien, Belgien, Serbien und Italien.

Im Berichtszeitraum haben wir uns mit 20% an den Gesellschaften H2Campus GmbH und die Railport Brück GmbH in Deutschland beteiligt.

5. Allgemeine Risikoberichterstattung

Aufgrund der erweiterten Kundenstreuung (ABC-Analyse) sowie Diversifizierung zum Wettbewerb kann das Risiko von großen Einzelausfällen weiterhin als gering eingestuft werden.

Auch 2025 hatte die Gesellschaft keine großen Zahlungsausfälle zu verzeichnen.

Das größte Risiko wird von der Geschäftsführung in der Instabilität des globalen wirtschaftlichen und politischen Systems gesehen, die Auswirkungen der Irankrise und der immer noch andauernde Ukraine-Krieg sind weitere Unsicherheitsfaktoren.

Das Zinsniveau bewegt sich wieder in normalen Bandbreiten und wird somit die Investitionsbereitschaft der Industrie nicht mehr bremsen. Der leichte Anstieg des Zinsniveaus im Frühjahr 2026 wird derzeit noch als nicht kritisch betrachtet.

Die Entwicklungen in den USA betreffen uns nur indirekt, in der Industrie ist die große Unsicherheit aber natürlich deutlich zu spüren. Vor allem das Thema „Zölle" kann die Nutzfahrzeugmärkte hart treffen.

Die Auswirkungen des Ukraine-Krieges sind weiterhin deutlich spürbar, so fehlen in Europa weiterhin mehrere Tausend LKW-Fahrer.

Unsere Bestrebungen, die gesamte Unternehmensgruppe weiterhin auf das Thema Nachhaltigkeit einzuschwören wurden konsequent fortgeführt.

In die LKW-Flotte stehen wir aktuell bei insgesamt 23 elektrischen Fahrzeugen.

6. Nicht-finanzielle Leistungsindikatoren für Mitarbeiter

VEGA bietet seinen Mitarbeiter folgende nichlmonetäre Anreize

- Mittagstisch im Haus
- Klimatickets oder Netzkarten bei Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Jobrad

Das Projekt Betriebliche Gesundheitsförderung (BGF) läuft seit 2018 erfolgreich im Betrieb.

Seit Frühjahr 2008 ist VEGA Bündnispartner der Aktion „Klima:aktiv" der WKO gemeinsam mit dem österreichischen Landwirtschaftsministerium (Lebensministerium).

VEGA versucht im Rahmen der Klimaoffensive durch gezielte Spritspartrainings den Kraftstoffverbrauch der gesamten Flotte zu senken.

7. Prognosebericht

7.1 Allgemein

Durch die weiterhin sehr fordernden Rahmenbedingungen (Irankrise, Ukraine-Krieg, Trump; Bemühungen zur Energiewende mit den Auswirkungen auf den Transport- und Logistiksektor) sind wir weiterhin gefordert kurzfristig zu reagieren und notwendige Anpassungen zu treffen.

Die Struktur der von VEGA eingesetzten Fahrer und Subunternehmer ist sehr stabil und soll auch nicht geändert werden. Der Einsatz von Eigenpersonal einerseits und Subunternehmern andererseits erweist sich auch weiterhin als gute Kombination und hat sich in den letzten Jahren nachhaltig bewährt.

Der immer stärker werdende Mangel an qualifizierten LKW-Fahrern in Mitteleuropa - verstärkt durch den Ukraine-Krieg - führt weiterhin zu einem Ansteigen der Beschäftigungsquote aus dem europäischen Ausland. Auch im Jahr 2025 stiegen die Löhne der Fahrer weiterhin an, allerdings langsamer als in den Vorjahren.

Im Bereich Eigenfuhrpark wird weiterhin verstärkt in moderne und komfortable Fahrzeuge investiert. Der LKW-Eigenfuhrpark besteht aus Fahrzeugen mit Elektroantrieb, Diesel-(ausschließlich Euro 6) und umweltschonenden Gasmotoren (LNG/CNG).

Auch für das laufende GJ 2026 sind weitere r2l-Zugsverbindungen geplant, in Kombination mit den CO2 Einsparungszielen der OEMs sowie dem weiterhin knappen Angebot an qualifizierten LKW Fahrern sehen wir hier langfristig sehr nachhaltige Marktpotentiale für dieses innovative System.

Wir halten weiterhin sehr intensiven Kontakt zu großen Verladern und Produzenten in der Industrie, um den Bekanntheitsgrad unsere r2L-Lösung weiterhin zu erhöhen.

7.2 Voraussichtliche Entwicklung

Für das laufende Geschäftsjahr 2026 rechnen wir mit einem Umsatzrückgang.

Die zukünftigen Auswirkungen der Iran- und Ukraine-Krise sowie die Auswirkungen der Trump-Regierung können derzeit noch nicht vollständig abgeschätzt werden.

Beeinträchtigungen des weltweiten Schiffs- bzw Containerverkehrs könnten zusätzlichen Druck auf unseren Sektor ausüben. Die andauernden Schwierigkeiten in der Straße von Hormus haben die Situation für Öltransporte weltweit destabilisiert und zu deutlichen Preisanstiegen geführt.

Die Geschäftsführung arbeitet weiterhin nachhaltig daran, die Kosten noch transparenter zu gestalten und sämtliche Einsparungspotentiale zu nützen, um operativ wieder positiv zu bilanzieren.

Unsere hausintern entwickeltes EDV-System „Lyra" wurde im Jänner 2024 erfolgreich eingeführt. Weiterhin wird am Ausbau und der Weiterentwicklung intensiv gearbeitet werden. Unser internes Team wird auch durch externe Fachleute unterstützt um sicherzustellen, keine technischen Entwicklungen zu versäumen, auch das Thema KI wird hier wesentliche Veränderungen bringen.

Die Finanzierung der Gesellschaft wird auch weiterhin auf der Verlängerung der bestehenden Kreditlinien durch die Hausbank basieren. Gewinne werden weiterhin thesauriert.

Wir arbeiten weiterhin an der Erschließung neuer Märkte, am Gewinnen neuer Kunden und versuchen diese Aufträge kostengünstig und qualitativ hochwertig abzuwickeln.

Vega International Car-Transport and
Logistic-Trading Ges.m.b.H.

Unser Fokus richtet sich weiterhin auf die Vermarktung der Zuglösung „r2L". Durch das Erschließen neuer Marktsegmente wollen wir sowohl unseren relativen als auch absoluten Marktanteil erhöhen.

Wir sehen uns weiterhin gut aufgestellt und sind für die zukünftige Entwicklung unseres Unternehmens sehr positiv gestimmt.

Salzburg, am 19.06.2026

Die Geschäftsführer:

gez.: Franz Blum	gez.: Mag. Wolfgang Werner
gez.: Peter Blum	gez.: Dr. Mag. Thomas Mackinger