

Kapsch TrafficCom



Stability by agility.

Kombinierte Berichterstattung 2018/19.

*Konzernabschluss
Konzernlagebericht
Konsolidierter Corporate-Governance-Bericht
Konsolidierter nichtfinanzieller Bericht*

Ausgewählte Kennzahlen.

2018/19 (Wirtschaftsjahr 2018/19): 1. April 2018 – 31. März 2019

Wenn nicht anders angegeben, alle Werte in EUR Mio.

Ertragskennzahlen	2016/17	2017/18	2018/19	+/-
Umsatz	648,5	693,3	737,8	6,4 %
Anteil Segment ETC	72,2 %	75,2 %	75,7 %	0,4 %p
Anteil Segment IMS	27,8 %	24,8 %	24,3 %	-0,4 %p
EBITDA	77,8	64,9	71,5	10,3 %
EBITDA-Marge	12,0 %	9,4 %	9,7 %	0,3 %p
EBIT	60,1	50,1	57,0	13,9 %
EBIT-Marge	9,3 %	7,2 %	7,7 %	0,5 %p
Ergebnis vor Steuern	60,6	44,2	55,1	24,6 %
Periodenergebnis	42,7	28,0	46,6	66,1 %
Periodenergebnis, den Anteilseignern zurechenbar	43,6	28,7	47,8	66,7 %
Ergebnis je Aktie in EUR	3,35	2,21	3,68	66,7 %
Geschäftssegmente	2016/17	2017/18	2018/19	+/-
Electronic Toll Collection (ETC)				
Umsatz	468,4	521,6	558,4	7,1 %
EBIT	65,5	53,5	64,9	21,5 %
EBIT-Marge	14,0 %	10,3 %	11,6 %	1,4 %p
Intelligent Mobility Solutions (IMS)				
Umsatz	180,0	171,6	179,4	4,5 %
EBIT	-5,4	-3,4	-7,9	131,9 %
EBIT-Marge	-3,0 %	-2,0 %	-4,4 %	-2,4 %p
Umsatzanteile der Regionen	2016/17	2017/18	2018/19	+/-
EMEA	62,9 %	63,7 %	58,4 %	-5,4 %p
Americas	30,1 %	30,2 %	34,3 %	4,3 %p
APAC	7,0 %	6,1 %	7,2 %	1,1 %p
Bilanzkennzahlen	31. März 2017	31. März 2018	31. März 2019	+/-
Bilanzsumme	648,8	621,1	677,7	9,1 %
Eigenkapital ¹⁾	227,3	229,9	258,7	12,5 %
Eigenkapitalquote ¹⁾	35,0 %	37,0 %	38,2 %	1,2 %p
Nettoguthaben (+)/-verschuldung (-) ²⁾	19,6	16,2	-73,5	—
Verschuldungsgrad ³⁾	—	—	28,4 %	
Eingesetztes Kapital ⁴⁾	422,7	398,4	427,9	7,4 %
Nettoumlaufvermögen ⁵⁾	126,8	117,0	193,3	65,2 %
Geldflussrechnung	2016/17	2017/18	2018/19	+/-
Nettoinvestitionen ⁶⁾	12,3	8,8	11,7	33,4 %
Free Cashflow ⁷⁾	17,1	21,8	-57,5	—
Weitere Informationen	2016/17	2017/18	2018/19	+/-
Mitarbeiter/-innen, zum Stichtag	4.823	5.259	4.981	-5,3 %
On-Board Units, in Mio. Stück	11,67	12,65	13,46	6,4 %

¹⁾ Inkl. nicht beherrschender Anteile

²⁾ Liquide Mittel + sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte - Finanzverbindlichkeiten

³⁾ Nettoverschuldung/Eigenkapital

⁴⁾ Summe Eigenkapital + Finanzverbindlichkeiten

⁵⁾ Geänderte Berechnungsmethode: Vorräte + Forderungen LuL + kurzfr. Vertragsvermögenswerte + kurzfr. Steuerforderungen - Verbindlichkeiten LuL - kurzfr. Vertragsverbindlichkeiten - kurzfr. Steuerverbindlichkeiten - kurzfr. Rückstellungen - kurzfr. Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen

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

⁷⁾ Geänderte Berechnungsmethode: Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit + Cashflow aus Investitionstätigkeit

Moderne Maut- und Mobilitätslösungen adressieren Zukunftstrends:

- > **Ausbau und Finanzierung der Verkehrsnetze.** Notwendige Investitionen in Erhaltung und Ausbau der Verkehrsnetze müssen finanziert werden.
- > **Urbanisierung.** Immer mehr Menschen leben in Städten.
- > **Mobilität.** Mit zunehmendem Wohlstand steigt das Verkehrsaufkommen.
- > **Umweltschutz.** Straßenverkehr ist ein wesentlicher Verursacher von Luftverschmutzung. Diese trägt zum Klimawandel bei und wirkt sich negativ auf die Gesundheit der Menschen, die Ökosysteme, Materialien und Bauwerke aus.

Integrierter Komplettanbieter.

Maßgeschneiderte Lösungen für Kunden – nachweisliche Erfolgsbilanz.

Mehr als 125 Jahre in der Technologiebranche.

Tiefes und umfassendes Branchen-Know-how.

Kundennähe.

Weltweiter Wissens- und Erfahrungsaustausch sowie Risikodiversifikation durch globale Aufstellung.

Größe und finanzielle Stabilität.

Börsennotiert (Transparenz, Zugang zu Kapital).

Aktionärsinteressen durch CEO Georg Kapsch im Vorstand nachhaltig gesichert.

Das Geschäftsjahr im Rückspiegel.

Rekordumsatz, EBIT +14 %.

- > Umsatz: EUR 738 Mio.
- > EBIT: EUR 57 Mio.
- > Dividendenvorschlag an Hauptversammlung: EUR 1,50 je Aktie

Landesweite Mautsysteme.

- > Deutschland (neu): Erhebung der Pkw-Maut gemeinsam mit CTS EVENTIM
- > Deutschland (neu): Kontrollsystem für Pkw-Maut
- > Polen: Unterstützung des weiteren Betriebs bis 2021
- > Tschechien: Zuschlag erging an Mitbewerber. Auslaufen des bestehenden Vertrags Ende November 2019; Rechtsmittel ergriffen
- > Schweiz: Modernisierung des Lkw-Mautsystems und Wartung bis 2020, jährlich verlängerbar bis Ende 2024

Vorstand und Aufsichtsrat.

- > Vorstand – CTO: Alfredo Escribá folgt ab 1. Mai 2019 Alexander Lewald. Vertrag für fünf Jahre
- > Aufsichtsrat: Sabine Kauper für drei weitere Jahre gewählt
- > Aufsichtsrat – Betriebsrat: Frau Rudolf-Misch ersetzte Herrn Gartler
- > Ein Drittel der Aufsichtsratsposten mit Frauen besetzt

M&A.

- > Minderheitsbeteiligung an ParkJockey verkauft
- > Minderheitsbeteiligung an TTS aufgestockt
- > Akquisition von eTrans
- > EETS: Joint Venture mit Axxès für Errichtung und Betrieb einer Technologieplattform

Ausblick auf das Wirtschaftsjahr 2019/20.

- > Umsatz- und EBIT-Wachstum von rund 5 %
- > Umsatz und Ertrag werden sich nach einem ähnlichen Muster entwickeln wie im Vorjahr



Text below the first icon, likely describing the feature represented by the icon.



Text below the second icon, likely describing the feature represented by the icon.



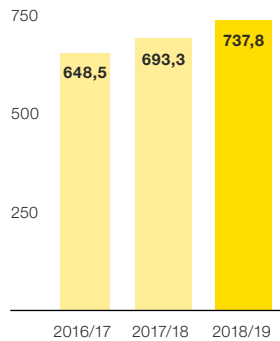
Text below the third icon, likely describing the feature represented by the icon.

Ausgewählte Finanzkennzahlen.

2018/19 (Wirtschaftsjahr 2018/19): 1. April 2018 – 31. März 2019

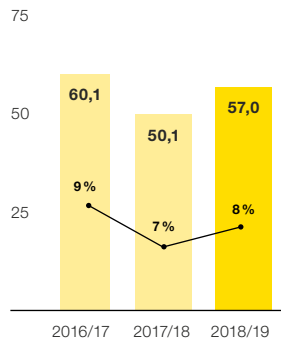
Wenn nicht anders angegeben, alle Werte in EUR Mio.

Umsatz



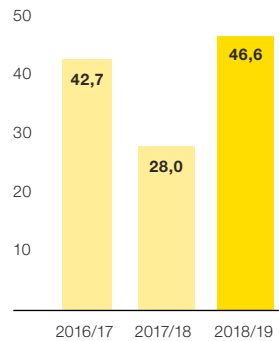
Kapsch TrafficCom konnte das vierte Jahr in Folge den Umsatz steigern. 2018/19 legte er um 6,4 % auf EUR 737,8 Mio. zu. Das Wachstum wurde von beiden Segmenten getragen (ETC +7,1 % und IMS +4,5 %).

EBIT und EBIT-Marge



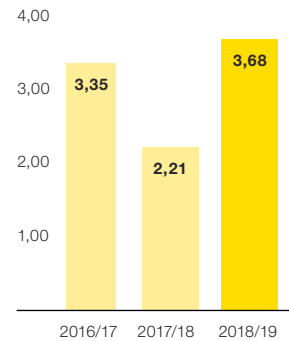
Das EBIT in Höhe von EUR 57,0 Mio. lag um 13,9 % über dem Vergleichswert des Vorjahres. Die EBIT-Marge konnte auf 7,7 % (Vorjahr 7,2 %) gesteigert werden. Treiber dieser Entwicklung war das Segment ETC, dessen Marge von 10,3 % auf 11,6 % zulegte.

Periodenergebnis



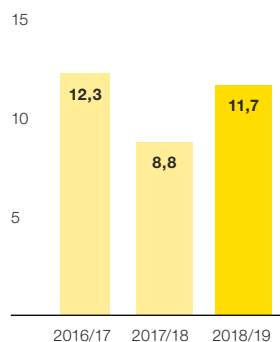
Das deutlich gestiegene EBIT, ein besseres Finanzergebnis und geringere Ertragsteueraufwendungen führten zusammen zu einem Anstieg des Periodenergebnisses auf EUR 46,6 Mio. (+66,1 %).

Ergebnis je Aktie (in EUR)



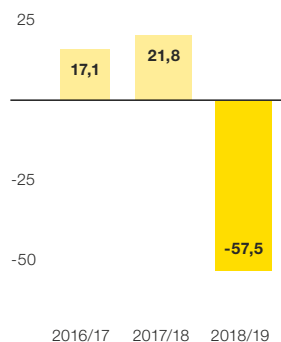
Als Konsequenz des erfreulichen Periodenergebnisses legte auch das Ergebnis je Aktie auf EUR 3,68 zu.

Nettoinvestitionen



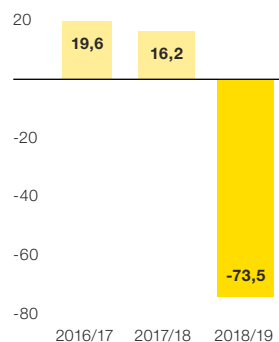
Die Nettoinvestitionen stiegen im Vergleich zum Vorjahr aufgrund höherer Ankäufe von immateriellen Vermögenswerten und geringerer Einzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten.

Free Cashflow



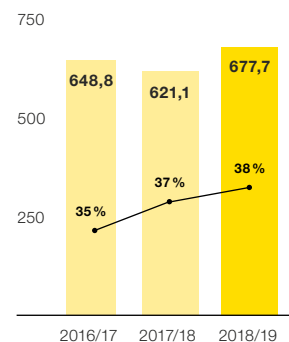
Ausschlaggebend für den negativen Free Cashflow war der signifikante Anstieg des Nettoumlaufvermögens. Dieser spiegelt die zunehmende Dynamik im Errichtungsgeschäft wider. (Die Berechnung des Free Cashflow wurde angepasst.)

Nettoguthaben (+)/ -verschuldung (-)



Der negative Free Cashflow und die Dividendenzahlung (EUR 19,5 Mio.) führten zu einer Nettoverschuldung in Höhe von EUR 73,5 Mio. Das entspricht einem Verschuldungsgrad von 28,4 %.

Bilanzsumme und Eigenkapitalquote



Die Eigenkapitalquote legte auf 38,2 % zu und unterstreicht die solide Bilanzstruktur des Unternehmens. Positiv wirkten das bessere Gesamtergebnis der Periode und die Erhöhung der Minderheitsanteile aufgrund der Vollkonsolidierung des Joint Ventures in Sambia.

Inhaltsverzeichnis.

Das Geschäftsjahr im Rückspiegel	2
Ausgewählte Finanzkennzahlen	4
Brief des Vorstandsvorsitzenden	6
Unternehmen	12–33
Kapsch TrafficCom heute und morgen	12
Angebot für Kunden: Maut	16
Angebot für Kunden: Verkehrsmanagement	19
Angebot für Kunden: Verkehrssicherheit	22
Angebot für Kunden: Vernetzte Mobilität	23
Angebot für Kunden: Smart Urban Mobility	24
Forschung und Entwicklung	28
Kapitalmarkt	30
Konsolidierter Corporate-Governance-Bericht	36–44
Grundlagen	37
Entsprechenserklärung	37
Vorstand	38
Aufsichtsrat	39
Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat	41
Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats	42
Diversität	43
Externe Evaluierung	43
Bericht des Aufsichtsrats	45
Konsolidierter nichtfinanzieller Bericht	48–63
Erläuterungen zum Bericht	49
Geschäftsmodell	50
Wesentlichkeitsanalyse	51
Umwelt	53
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	55
Menschenrechte und Korruptionsbekämpfung	59
Gesellschaftliche Verantwortung	60
Konzernlagebericht	66–85
Wirtschaftliches Umfeld	67
Wirtschaftliche Lage von Kapsch TrafficCom	71
Sonstige Unternehmensangaben	77
Ausblick und Ziele	84
Erklärung der gesetzlichen Vertreter	85
Konzernabschluss	86–161
Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung	87
Konsolidierte Bilanz	88
Konsolidierte Eigenkapitalveränderungsrechnung	89
Konsolidierte Kapitalflussrechnung	91
Erläuterungen zum Konzernabschluss	92
Bestätigungsvermerk	156
Glossar	162
Finanzkalender	U3
Kontakt für Investoren	U3

Brief des Vorstandsvorsitzenden.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

Stabilität durch Agilität ist das Motto dieses Geschäftsberichts und es beschreibt das Wirtschaftsjahr 2018/19 sehr gut. Das erste Halbjahr verlief enttäuschend. Zeitliche Verschiebungen innerhalb einiger bestehender Errichtungsprojekte führten zu einem unerwartet schwachen Umsatz und Ergebnis. Dazu kam, dass kurz nach der erstmaligen Vollkonsolidierung der Gesellschaft in Sambia die Lokalwährung (Kwacha) kräftig nachgab. Auch dieser Effekt belastete das Ergebnis. Die Anstrengungen und die Agilität unserer weltweiten Teams trugen jedoch im zweiten Halbjahr Früchte. Neben einer Reihe wirklich erfreulicher Projektzuschläge – auf die ich weiter unten eingehen werde – gelangen uns zwei Quartale mit Rekordumsätzen und starker Profitabilität. Im vierten Quartal steigerten wir den Konzernumsatz zum ersten Mal auf über EUR 200 Mio.

Somit können wir trotz eines schwächeren ersten Halbjahres auf ein sehr erfolgreiches Wirtschaftsjahr 2018/19 zurückblicken. Es gelang uns, den Konzernumsatz erstmals auf über EUR 700 Mio. – konkret auf EUR 737,8 Mio. (+6,4%) – zu erhöhen. Das

- > **Umsatz erstmals über EUR 700 Mio.**
- > **Wachstum in beiden Segmenten.**
- > **EBIT +13,9%.**

EBIT erreichte EUR 57,0 Mio. (+13,9%), was einer EBIT-Marge von 7,7% entspricht. Steuereffekte (insbesondere bezüglich der Vorsteuer) in Brasilien im Ausmaß von in Summe EUR -2,0 Mio. verhinderten ein noch besseres Ergebnis.

Das Wachstum der Gruppe wurde von beiden Konzernsegmenten getragen.

Der Umsatz im Segment „Electronic Toll Collection“ (ETC) legte im Vergleich zum Vorjahr um 7,1% auf EUR 558,4 Mio. zu. Nach einem Jahr des Rückgangs wuchs auch „Intelligent Mobility Solutions“ (IMS) wieder. Der Umsatz erreichte EUR 179,4 Mio. (+4,5%). Sehr erfreulich war die Entwicklung der Profitabilität im ETC-Segment: Das EBIT legte um 21,5% auf EUR 64,9 Mio. zu, was einer EBIT-Marge von 11,6% entspricht. Leider gelang es uns im Wirtschaftsjahr 2018/19 noch nicht, auch im IMS-Segment ein positives EBIT zu erwirtschaften. Im Gegenteil, die Kennzahl sank auf EUR -7,9 Mio. (Vorjahr: EUR -3,4 Mio.). Wesentliche Gründe dafür waren der oben erwähnte Effekt des Kwacha, die Wertberichtigung eines Steuerguthabens in Brasilien und die negativen Ergebnisbeiträge in den Zukunftsbereichen „Connected Mobility“ und „Smart Urban Mobility“.

Das Finanzergebnis 2018/19 betrug EUR -1,7 Mio. und war um EUR 3,5 Mio. besser als im Vorjahr. Dabei hoben sich der positive Einmaleffekt aufgrund des Verkaufs unserer Minderheitsbeteiligung an ParkJockey, USA, (EUR 5,1 Mio.) und negative Fremdwährungseffekte, insbesondere in Zusammenhang mit dem südafrikanischen Rand, (EUR -5,2 Mio.) auf. Der Steueraufwand betrug EUR 8,5 Mio. (Vorjahr: EUR 16,2 Mio.) und die Steuerquote 15,4% (Vorjahr: 36,6%). Aufgrund besserer Geschäftserwartungen einzelner Konzerngesellschaften konnten wir Verlustvorträge aus Vorperioden aktivieren (Anstieg der latenten Steueransprüche). Das Periodenergebnis des Wirtschaftsjahres 2018/19 lag bei EUR 46,6 Mio. (Vorjahr: EUR 28,0 Mio.), was einem Ergebnis je Aktie von EUR 3,68 (Vorjahr: EUR 2,21) entspricht.

Im Zuge des Jahresabschlusses entschieden wir uns, die Berechnung von zwei wesentlichen Kennzahlen zu überarbeiten: dem Free Cashflow und dem Nettoumlaufvermögen. Ziel war es, die Transparenz und damit Nachvollziehbarkeit der Berechnung zu verbessern. Das Nettoumlaufvermögen kann nunmehr besser aus der Bilanz übergeleitet werden als kurzfristige Vermögenswerte (exklusive finanzielle Vermögenswerte) minus kurzfristige Verbindlichkeiten (exklusive Finanzverbindlichkeiten). Der Free Cashflow entspricht jetzt der Summe aus „Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit“ und „Cashflow aus Investitionstätigkeit“.

Der kräftige Anstieg des Nettoumlaufvermögens im Wirtschaftsjahr 2018/19 ist ein wichtiger Indikator für die zunehmende Dynamik im Bereich unserer Errichtungsprojekte – also grundsätzlich eine positive Entwicklung. Unter diesem Gesichtspunkt

Solide Bilanz:

- > **Verschuldungsgrad: 28,4%**
- > **Eigenkapitalquote: 38,2%**

ist auch der einhergehende negative Free Cashflow von EUR -57,5 Mio. (Vorjahr: EUR +21,8 Mio.) zu bewerten. Da wir den Aktionären neuerlich eine Dividende von in Summe EUR 19,5 Mio. ausgeschüttet haben, verbuchten wir zum Ende des Wirtschaftsjahres 2018/19 eine Nettoverschuldung von EUR 73,5 Mio. (31. März 2018: Nettoguthaben von EUR 16,2 Mio.). Das entspricht einem Ver-

schuldungsgrad von 28,4%. Aufgrund der hohen Bonität unserer Kunden (zumeist Behörden oder finanzstarke Konzessionäre) ist das Ausfallrisiko von Zahlungen als sehr gering einzuschätzen. Somit werden die „Investitionen in Kundenprojekte“ (das heißt das Nettoumlaufvermögen) in Zukunft positiv zum Free Cashflow beitragen. Der Effekt auf den Verschuldungsgrad ist daher nur von temporärer Natur.

Ich möchte an dieser Stelle festhalten, dass ein Nettoguthaben – wie zum Beispiel zum Ende des Wirtschaftsjahres 2017/18 ausgewiesen – per se nicht unser Ziel ist. Schließlich zählt Eigenkapital zu den teureren Finanzierungsformen. Ein guter Liquiditätspolster hilft uns jedoch, neue Großprojekte zu realisieren ohne gleichzeitig andere Wachstumsinvestitionen zu behindern.

Ganz besonders auch angesichts des Geschäftsmodells von Kapsch TrafficCom erachten wir die Eigenkapitalquote als aussagekräftigste Bilanzkennzahl für die Stabilität unseres Unternehmens. Zum 31. März 2019 erreichte sie den starken Wert von 38,2% (31. März 2018: 37,0%).

Projekt-Highlights 2018/19.

Prägend für das Wirtschaftsjahr 2018/19 war sicherlich das Thema Infrastrukturabgabe („Pkw-Maut“) in **Deutschland**. Unser Joint Venture mit CTS EVENTIM, an dem beide Gesellschaften 50% halten, erhielt den Auftrag für die Erhebung der Pkw-Maut. Nach einer Errichtungsperiode beträgt die Laufzeit 12 bis 15 Jahre ab erstmaliger Erhebung der Maut (das heißt ab Oktober 2020). Das Gesamtauftragsvolumen des Gemeinschaftsunternehmens beträgt für die Mindestvertragslaufzeit rund EUR 1,6 Mrd. Wir werden es nach der Equity-Methode konsolidieren. Das bedeutet, dass 50% des Periodengewinns des Gemeinschaftsunternehmens in das EBIT von Kapsch TrafficCom einfließen werden.

*In Europa positive
Entwicklungen im Geschäft mit
landesweiten Mautsystemen.*

Darüber hinaus wurden wir bereits zuvor in einem separaten Vergabeverfahren als alleiniger Dienstleister für die automatische Kontrolle der Pkw-Maut mandatiert. Je nach Abruf optionaler Leistungen ist (über die gesamte Laufzeit) ein Auftragsvolumen von unter EUR 100 Mio. bis zu EUR 120 Mio. möglich. Die Vertragslaufzeit ist ident mit jener des Erhebungsprojektes.

Im Jänner 2018 wurde die Ausschreibung des Betriebs des landesweiten Mautsystems in **Polen** gestoppt. In sehr konstruktiven Gesprächen gelang es uns, mit den polnischen Behörden eine Vereinbarung zu treffen. Nach Auslauf unseres (alten) Vertrags am 2. November 2018 unterstützt Kapsch TrafficCom ab dem 3. November 2018 den Betrieb des Mautsystems für weitere 27 Monate. Der Leistungsumfang wurde zwar deutlich reduziert, wodurch das lokale Team um rund 460 Personen – die fast alle weiterhin mit der Lkw-Maut beschäftigt, aber nicht mehr bei uns angestellt sind – kleiner wurde. Werthaltige Leistungen erbringen wir aber weiterhin. Der durchschnittliche Monatsumsatz liegt bei EUR 2,4 Mio.

In **Bulgarien** ist Kapsch TrafficCom seit Anfang 2018 mit der Errichtung landesweiter Mautsysteme für Pkws und Lkws beauftragt. Im Dezember 2018 konnte ein wichtiger Meilenstein erreicht werden: Der Kunde nahm das Pkw-Mautsystem ab, und es ging mit Jänner 2019 in Betrieb. Voraussichtlich Anfang 2020 soll auch das Lkw-Mautsystem in Betrieb gesetzt werden.

In **Tschechien**, wo wir das aktuelle Lkw-Mautsystem betreiben, unterschrieb der Verkehrsminister den Vertrag über Errichtung und Betrieb eines neuen landesweiten Mautsystems mit einem Mitbewerber. Wir sind der Auffassung, dass sowohl Ausschreibung als auch Zuschlag aus verschiedenen Gründen zu hinterfragen sind und haben Rechtsmittel dagegen ergriffen. Gleichzeitig müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass durch die Unterschrift des Ministers Fakten geschaffen wurden, die unsere Position nicht verbessert haben.

Der Europäische Elektronische Mautdienst (European Electronic Toll Service, **EETS**) ermöglicht die Entrichtung von Mautgebühren in Europa über einen einzigen Vertragspartner (EETS Provider) und mit nur einer On-Board Unit. Die Konzerngesellschaft tolltickets ist bereits als EETS Provider registriert und arbeitet gerade an ihrer Zertifizierung bei den verschiedenen Mauterhebern. Zudem verfügt Kapsch TrafficCom bereits über EETS-fähige On-Board Units. Diese sind sogar in Italien zugelassen, wo es einer speziellen Technologie bedarf. Im dritten Quartal gründeten wir mit der französischen Axxès ein Joint Venture zum Betrieb einer Technologieplattform für die EETS-Aktivitäten beider Gesellschaften. Am Markt bleiben beide Unternehmen aber weiterhin Konkurrenten. Außerdem kooperieren wir mit dem österreichischen Mineralölkonzern OMV bei einer gemeinsamen Lösung zur Bezahlung von Maut im Rahmen des EETS-Systems.

Das Geschäft in **Nordamerika** entwickelt sich weiterhin sehr dynamisch. Im Wirtschaftsjahr 2018/19 sicherten wir uns mehr als 75 neue Projekte mit einem geschätzten Gesamtvolumen von rund EUR 230 Mio. Der Markt bietet auch bei einem Blick in die Zukunft erhebliches Wachstumspotenzial. Wir werden hier weiterhin Personal aufnehmen, um das Wachstum nachhaltig vorantreiben zu können.

Auch in **Lateinamerika** gab es erwähnenswerte Erfolge zu verzeichnen. Das Unternehmen wird beispielsweise Verkehrsmanagement-Systeme für Buenos Aires (Argentinien), Lima (Peru) und Panama City (Panama) liefern. Diese Projekte haben einen Gesamtauftragswert von rund EUR 15 Mio. Zudem wird Kapsch TrafficCom gemeinsam mit einem lokalen Partner die Komplettlösung für das urbane Mobilitätsmanagement in Santo Domingo (Dominikanische Republik) implementieren.

In **Australien** erhielt Kapsch TrafficCom unter anderem den Zuschlag zur Errichtung des Straßenmautsystems für das „West Gate Tunnel Project“ in Melbourne und für den Hauptverbindingstunnel im Rahmen des „WestConnex“-Programms in Sydney. Der Gesamtauftragswert für beide Projekte liegt bei über EUR 20 Mio.

Im Jahr 2017 erhielten wir in **Sambia** eine landesweite Konzession für Aktivitäten in den Bereichen Verkehrssicherheit und Verkehrsmanagement. Der formale Projektstart war am 1. Jänner 2018 und wir befinden uns derzeit in der Anlaufphase. Der Projektfortschritt wird zwar durch vertragliche und regulatorische Herausforderungen verzögert, wir sind aber zuversichtlich, diese bald gemeistert zu haben.

Beteiligungen und Übernahmen (M&A).

Die Strategie von Kapsch TrafficCom ist es weiterhin, Unternehmen und Teilbetriebe zu übernehmen, um das eigene Portfolio zu stärken, geografische Märkte zu eröffnen oder Marktanteile zu steigern. Ziel ist es, in allen wesentlichen regionalen Märkten

Aktive Akquisitionspolitik:

- > *Portfolio stärken*
- > *Geografische Märkte eröffnen*
- > *Marktanteile steigern*
- > *Gegebenenfalls Beteiligungen verkaufen*

eine führende Position zu erlangen. Durch strategische Beteiligungen wollen wir den Zugang zu innovativen Technologien und Lösungen sichern. Im Wirtschaftsjahr 2018/19 übernahmen wir eTrans Systems (eTrans), einen im US-Bundesstaat Virginia ansässigen Lösungsanbieter für vernetzte und autonome Fahrzeuge. Zudem stockten wir unsere Minderheitsbeteiligung an Traffic Technology Services Inc. (TTS), USA, kräftig auf.

Gleichzeitig hinterfragen wir bestehende Beteiligungen und Betriebe im Hinblick auf unsere strategischen Zielsetzungen und sind bereit, uns bei günstiger Gelegenheit von ihnen zu trennen, wenn sie diese Zielsetzungen nicht (mehr) erfüllen. Zum Beispiel haben wir bereits die Minderheitsbeteiligung an ParkJockey Global Inc. (ParkJockey), USA, im Dezember 2018 verkauft. Kapsch TrafficCom war seit 2016 an diesem Unternehmen beteiligt. Es stellt intelligente Parklösungen für Parkhäuser und sonstige Stellplätze abseits des Straßenraums zur Verfügung. Durch die vermehrte Integration zusätzlicher, nicht transportbezogener Dienstleistungen seitens ParkJockey, sank jedoch der strategische Beitrag zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom. Zudem erachten wir es als nicht mehr strategisch sinnvoll, 15,4 % an der norwegischen Q-Free ASA zu halten.

Veränderungen im Vorstand.

Mein Vorstandskollege und CTO der Gruppe, Alexander Lewald, hat Ende April 2019 das Unternehmen einvernehmlich verlassen. Ich danke ihm herzlich für die Arbeit während seiner beinahe vier Jahre bei uns und wünsche auch auf diesem Wege

-
- > **Alfredo Escribá neuer CTO.**
 - > **Mandat von André Laux verlängert.**

alles Gute für seinen weiteren privaten und beruflichen Weg. Als Nachfolger von Herrn Lewald wurde ab 1. Mai 2019 Alfredo Escribá als CTO in den Vorstand berufen. Sein Mandat hat eine Laufzeit von fünf Jahren. Herr Escribá kam im Jahr 2016 zu Kapsch, als wir das globale Transportation-Geschäft von Schneider Electric akquirierten. Seither war er für den Geschäftsbereich „Städtisches

Verkehrsmanagement“ verantwortlich. Ich freue mich auf eine gute und erfolgreiche Zusammenarbeit. Zudem freue ich mich, dass wir den Vorstandsvertrag mit André Laux, COO, um fünf Jahre verlängern konnten.

Veränderungen im Aufsichtsrat.

In der ordentlichen Hauptversammlung am 6. September 2018 wurde Frau Sabine Kauper erneut in den Aufsichtsrat gewählt. Ihr Mandat endet mit Ablauf der Hauptversammlung, welche über die Entlastung für das Wirtschaftsjahr 2021/22 beschließt.

Zwei von sechs Mitgliedern des Aufsichtsrats sind weiblich.

Zum 21. November 2018 entsandte der Betriebsrat Frau Claudia Rudolf-Misch in den Aufsichtsrat, wo sie Herrn Martin Gartler ersetzte. Somit sind nunmehr zwei von in Summe sechs Aufsichtsratspositionen mit Frauen besetzt.

Mit der kommenden Hauptversammlung am 10. September 2019 laufen die Mandate von Franz Semmernegg (Vorsitzender), Kari Kapsch (stellvertretender Vorsitzender) und Harald Sommerer aus. Alle drei Personen werden sich erneut der Wahl in den Aufsichtsrat stellen.

Ausblick.

Die Entwicklung von Kapsch TrafficCom über die letzten Jahre zeigt, dass wir auf einem richtigen Weg sind. Daher werden wir unsere Strategie weiter vorantreiben. Die Gruppe wird weiter wachsen und Schritt für Schritt weniger abhängig von der Entwicklung einzelner Projekte sein. Das Mautgeschäft bleibt in den nächsten Jahren voraussichtlich der Wachstumstreiber. Das IMS-Segment soll rasch profitabel werden und kontinuierlich die Margen steigern. Wir arbeiten zielstrebig an Technologien, Anwendungen und Geschäftsmodellen, nicht nur um Antworten auf die verschiedenen Herausforderungen im Verkehrsbereich parat zu haben, sondern auch um den Markt zu gestalten.

Ich gehe für das Wirtschaftsjahr 2019/20 von einem erneuten Anstieg des Konzernumsatzes aus. Konkret soll der Umsatz um mindestens 5 % erhöht werden. Das soll gelingen, obwohl wir damit rechnen müssen, dass einige umsatzstarke Projekte auslaufen werden und das Projekt in Polen einen deutlich niedrigeren Umsatzbeitrag leisten wird. Der wichtigste Wachstumsmarkt in den nächsten Jahren ist Nordamerika (USA und Kanada). Dort sollten gute zweistellige Wachstumsraten möglich sein (ausgehend von einem Umsatz von rund EUR 200 Mio. im Wirtschaftsjahr 2018/19). Aber auch in Europa und in einem geringeren Ausmaß Mittel- und Südamerika bieten sich interessante Möglichkeiten für Neugeschäfte. Unsere Gespräche mit potenziellen Kunden in Afrika verlaufen ebenfalls sehr positiv. Hier werden wir jedoch behutsam vorgehen und die verschiedenen Märkte Schritt für Schritt entwickeln. Mittelfristig können sich auch im asiatischen Raum signifikante Geschäftsmöglichkeiten eröffnen, sobald verstärkt in elektronische Maut- und intelligente Verkehrssysteme investiert wird. In Australien und Neuseeland wollen wir unsere Marktposition weiter festigen. Akquisitionen können unser globales Wachstum zusätzlich unterstützen.

Ausblick 2019/20:

Umsatz +5%

Ein weiteres Ziel für das Wirtschaftsjahr 2019/20 ist die Verbesserung der Profitabilität der Gruppe. Konkret soll das EBIT um mindestens 5 % gesteigert werden (exklusive etwaiger Einmaleffekte). Dies soll durch ertragsstarkes Neugeschäft ebenso erreicht werden wie durch weitere Effizienzsteigerungen bei der internen Zusammenarbeit. Die Investitionen in zukünftiges Wachstum werden laufend geprüft. Sollten sich Aktivitäten nicht mehr als strategisch wichtig erweisen oder nachhaltig nicht den Erwartungen entsprechend entwickeln, werden wir davon Abstand nehmen. Die Hälfte des Periodenergebnisses der Betreibergesellschaft für die deutsche Pkw-Maut wird in das EBIT von Kapsch TrafficCom einfließen.

Ausblick 2019/20:

EBIT +5%

Ich gehe davon aus, dass das Wirtschaftsjahr 2019/20 einem ähnlichen Verlauf folgen wird, wie das Jahr zuvor. Wir werden langsam beginnen und wieder über ein schwächeres erstes Halbjahr berichten, bevor ein starkes zweites Halbjahr folgt.

Wie schon in vergangenen Berichten erwähnt, wird der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU (Brexit) voraussichtlich keinen nennenswerten Einfluss auf die Ergebnisse von Kapsch TrafficCom haben. Unser dortiger Umsatz bewegt sich im einstelligen Millionenbereich.

Ausblick 2019/20:

Saisonale Entwicklung wie im Vorjahr

Mittelfristig planen wir, in beiden Segmenten zu wachsen. Gleichzeitig wollen wir die EBIT-Marge der Gruppe auf ein Niveau von nachhaltig über 10 % heben. Dafür soll das EBIT im ETC-Geschäft klar über 10 % gehalten werden und jenes im IMS-Geschäft ist kontinuierlich zu verbessern. Bei gutem Umfeld erscheint aus heutiger Sicht ein IMS-EBIT von bis zu 8 % machbar.

Erfolg ist immer das Ergebnis von Teamwork und so möchte ich mich zum Abschluss bedanken: bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kapsch TrafficCom Group für ihren Einsatz und die großartige Arbeit, die sie rund um den Erdball erledigen; beim gesamten Führungsteam; bei den Mitgliedern des Aufsichtsrats für die konstruktive Zusammenarbeit sowie bei den Kunden, Investoren und Geschäftspartnern von Kapsch TrafficCom für ihr Vertrauen in unser Unternehmen.

Mit freundlichen Grüßen



Georg Kapsch
Vorstandsvorsitzender

Stability by agility.

Agilität und Stabilität sind kein Widerspruch, sondern schon in der Physik kongeniale Partner: Ein stehend instabiles Objekt wird durch Bewegung und Geschwindigkeit zum vorwärtsstürmenden Reisenden, zielsicher in seiner Bahn. Gesteckte Ziele zu erreichen, setzt immer Mobilität voraus.

Auch der Erfolg von Kapsch TrafficCom ist von der Wechselwirkung dieser scheinbar gegensätzlichen Pole geprägt. Denn nur wer als Unternehmen ständig agil bleibt, immer neue technologische Lösungen versucht und niemals aufhört zu experimentieren und zu lernen, kann dauerhaften technologischen Vorsprung, wirtschaftliche Stabilität und nachhaltigen Nutzen für die Menschen erreichen.





Kapsch TrafficCom heute und morgen.

Bestandsaufnahme und Blick in die Zukunft.

Straßen zählen zur Basisinfrastruktur eines Landes. Sowohl Bau als auch Erhaltung sind jedoch äußerst kostspielig. Gemäß einer Studie von McKinsey Global Institute müssen weltweit jährlich rund USD 900 Milliarden in die Straßeninfrastruktur investiert werden, um mit dem erwarteten Wirtschaftswachstum Schritt zu halten.

Megatrends:

- > *Ausbau und Finanzierung der Verkehrsnetze*
- > *Mobilität*
- > *Urbanisierung*
- > *Umweltschutz*

Neben Finanzierungsquellen für die benötigten Investitionen suchen Entscheidungsträger auch nach Möglichkeiten, die vorhandene Infrastruktur effizienter zu nutzen. Insbesondere im städtischen Bereich ist es oft gar nicht möglich, zusätzliche Straßen zu bauen.

Das globale Wirtschaftswachstum führt zu einem Anstieg des Güterverkehrs. Darüber hinaus stellen die zunehmende Mobilität der Menschen und die fortschreitende Urbanisierung Herausforderungen an die Verkehrsnetze dar. Gleichzeitig gewinnt der Schutz von Umwelt und Menschen vor den Belastungen durch den Verkehr an Relevanz.

In diesem Kontext bietet Kapsch TrafficCom Hardware, Software und Dienstleistungen an, die den Straßenverkehr effizienter, sicherer, zuverlässiger und komfortabler machen sowie die Umweltbelastung reduzieren. Die Produkte und Lösungen – für Verkehrsmanagement bis hin zum Einsatz von Mautgebühren als Finanzierungsquelle und Steuerungsinstrument – helfen, mit Verkehrsströmen effizienter umzugehen.

Kapsch TrafficCom – ein Überblick.

Kapsch TrafficCom ist ein global agierender Konzern mit Niederlassungen in mehr als 30 Ländern. Das Unternehmen ist für seine Mautlösungen bekannt. Diese sind im Segment „Electronic Toll Collection“ (ETC) zusammengefasst. ETC ist für rund drei Viertel des Konzernumsatzes verantwortlich. Das Segment „Intelligent Mobility Solutions“ (IMS) vereint etablierte Angebote in den Bereichen Verkehrsmanagement und Verkehrssicherheit mit den neuen Geschäftsfeldern vernetzte Mobilität und „Smart Urban Mobility“.

Im Wirtschaftsjahr 2018/19 erzielte die Gruppe rund 59 % ihres Umsatzes in der Region Europa-Mittlerer Osten-Afrika, rund 34 % in der Region Americas (Nord- und Südamerika) und rund 7 % in der Region Asien-Pazifik.

Kapsch TrafficCom gelang es in den letzten Jahren neben den Großprojekten (zumeist landesweite Mautsysteme) ein beträchtliches Portfolio von kleinen und mittelgroßen Projekten zu akquirieren. Damit sank gleichzeitig die Abhängigkeit von einzelnen Kunden und somit das (Klumpen-)Risiko.

Übersicht: Landesweite Großprojekte.

Land	Segment	Beschreibung	Erteilt	Aktuelle Laufzeit bis
Sambia	IMS	Verkehrsmanagement und -sicherheit	2017	2035
Deutschland	ETC	2 Projekte, Pkw-Maut	2018	2032 (verlängerbar um bis zu 3 Jahre)
Weißrussland	ETC	Lkw- und Pkw-Maut	2012	2032
Österreich	ETC	Lkw-Maut	2004/2016	2028 (verlängerbar um bis zu 5 Jahre)
Polen	ETC	Lkw-Maut	2010/2018	2021
Schweiz	ETC	Lkw-Maut	1999/2001/ 2018	Ende 2020 (verlängerbar um bis zu 4 Jahre)
Bulgarien	ETC	Errichtung: Lkw- und Pkw-Maut	2018	Anfang 2020
Südafrika	ETC	Eine Provinz, Lkw- und Pkw-Maut	2009	2019 (verlängerbar um bis zu 2 Jahre)
Tschechien	ETC	Lkw-Maut	2007/2016	2019

Geschäftsmodell.

Mit einem durchgängigen Lösungsangebot deckt Kapsch TrafficCom die gesamte Wertschöpfungskette der Kunden – von Komponenten über Planung und Errichtung von Systemen bis hin zu deren Betrieb – aus einer Hand ab.

Komponenten. Kapsch TrafficCom entwickelt und produziert Komponenten selbst. Bei Bedarf können sie auch von führenden Herstellern zugekauft werden. Das Sortiment umfasst:

- > Fahrzeugkomponenten: On-Board Units und Transponder
- > Straßenseitige Komponenten: Transceiver und Lesegeräte sowie Kameras und Sensoren
- > Verkehrscontroller

Implementierung. Darunter werden Projekte zur Planung, Konzeption und Errichtung von verschiedenen Anlagen und Applikationen (Mautsystemen und -subsystemen, Verkehrsmanagement-Lösungen) verstanden. Als Systemintegrator setzt Kapsch TrafficCom die eigenen Kerntechnologien ein und greift bei Bedarf auf die Dienste von Subunternehmen und Partner zurück. Zudem ist das Unternehmen für das Projekt- und Lieferantenmanagement verantwortlich. In der Regel gehen Anlagen und Systeme mit Abschluss der Implementierung an den Kunden über. Somit führen Implementierungsprojekte zu keinem Anstieg der Nettoinvestitionen, sehr wohl aber zu einem temporär höheren Nettoumlaufvermögen.

One-Stop-Shop:
Von einzelnen Komponenten bis zum Betrieb ganzer Systeme

Betrieb. Darunter wird die Beratung der Kunden sowie der technische und kommerzielle Betrieb von Systemen verstanden. Bei der Beratung geht es um die Entwicklung von Gesamtkonzepten, die sowohl die technischen als auch die kommerziellen Aspekte umfassen. Dafür analysiert Kapsch TrafficCom die lokalen Gegebenheiten sowie verkehrspolitische und rechtliche Rahmenbedingungen. Darüber hinaus bietet das Unternehmen an, bestehende Betriebsorganisationen zu optimieren. Der technische Systembetrieb bezieht sich auf die Überwachung, die Wartung und die laufende Verbesserung des Systems. Der kommerzielle Systembetrieb hat den Endkunden im Fokus und beinhaltet je nach Lösung die Planung und Errichtung von Vertriebsstellen, das Aufsetzen und den Betrieb von Callcenter-Diensten, die Gestaltung spezifischer Webportale sowie das Implementieren von Zahlungssystemen einschließlich des vollständigen Rechnungs- und Mahnwesens. Kapsch TrafficCom erhält für den Betrieb in der Regel eine vom Verkehrsaufkommen unabhängige Abgeltung.

Dienstleistungen. Kapsch TrafficCom erbringt in beiden Unternehmenssegmenten verstärkt Dienstleistungen. Im Bereich Maut (Tolling as a Service, TaaS) ist der Europäische Elektronische Mautdienst (European Electronic Toll Service, EETS) hervorzuheben. Im Bereich „Smart Urban Mobility“ bietet Kapsch TrafficCom IT-Lösungen an, die verschiedene Beförderungsangebote integrieren, standardisieren und den Nutzern zugänglich machen.

Kapsch TrafficCom in den nächsten Jahren.

Das Management bekennt sich zu weiterem Wachstum – sowohl organisch als auch durch Akquisitionen und Kooperationen. Wie schon in der Vergangenheit, wird Kapsch TrafficCom auch in der Zukunft Unternehmen und Teilbetriebe übernehmen, um das eigene Portfolio zu stärken, geografische Märkte zu eröffnen, Technologien für sich zu sichern oder Marktanteile zu steigern. Ziel ist es, in allen wesentlichen regionalen Märkten eine führende Position zu erlangen. Gleichzeitig hinterfragt das Management bestehende Beteiligungen und Betriebe im Hinblick auf die strategischen Zielsetzungen der Gruppe. Werden diese nicht (mehr) erfüllt, ist das Unternehmen bereit, sich bei günstiger Gelegenheit von Anteilen und Betrieben zu trennen.

Organisches Wachstum und M&A.

Nordamerika stellt in den nächsten Jahren mit gut zweistelligen Zuwachsraten den wichtigsten Wachstumsmarkt der Gruppe dar. Interessante Geschäftspotenziale verspricht sich das Management zudem in Europa, Afrika und Südamerika. Der asiatische Raum bietet mittelfristig – sobald verstärkt moderne elektronische Maut- und Mobilitätslösungen eingesetzt werden – Wachstumsschancen.

Der Umsatz soll in beiden Segmenten steigen. In den nächsten Jahren kommen die kräftigsten Wachstumsimpulse allerdings weiterhin aus dem Mautsegment. Mittel- bis langfristig sollen sich die Investitionen in junge Geschäftsbereiche bezahlt machen. Intelligente Mobilitätslösungen werden notwendig sein, um mit dem zunehmenden Verkehr umzugehen. Bestehende Lösungen werden ebenso eine Rolle spielen wie neue Anwendungen. Damit kann das Unternehmen auch zusätzliche Kundengruppen wie Serviceanbieter oder Endnutzer verstärkt ansprechen.

Mittelfristige Finanzziele:
> Umsatz wächst in beiden Segmenten
> EBIT-Marge > 10 %

Kapsch TrafficCom möchte mittelfristig eine EBIT-Marge von mindestens 10 % erreichen. Dafür wird es notwendig sein, die EBIT-Marge im ETC-Segment klar über 10 % zu halten. Die EBIT-Marge im IMS-Segment muss deutlich verbessert werden, wobei das Management in einem guten Umfeld einen Wert von rund 8 % für möglich erachtet.

Stabilität durch ein breites Portfolio.

Maut (ETC)

Elektronische Mauteinhebung



Mehrspur-Fließverkehr
Satellitenbasierte Maut
Kontrollierte Fahrspuren (bemaundet)
Mobile Mauteinhebung
eVignette

Konventionelle Mautstationen



Eigenständige, manuell betriebene Mautstationen
Konventionelle Mautstationen als Teil eines integrierten Mautsystems (mit elektronischer Mauteinhebung)

Stadtmaut



Statische Stadtmaut
Situationsabhängige Stadtmaut

Maut-Dienstleistungen



Europäischer Elektronischer Mautdienst (European Electronic Toll Service, „EETS“)
Transeuropäische Mautdienste für Pkws

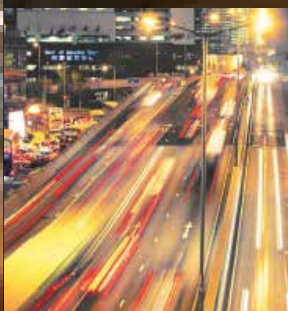
ETC-Segment: Rund drei Viertel des Konzernumsatzes.

Die elektronische Mauteinhebung nimmt umsatzbezogen den mit Abstand größten Stellenwert ein. Kapsch TrafficCom agiert als Lieferant von Komponenten, als Systemintegrator und Betreiber von Mautsystemen. Maut-Dienstleistungen sind ein junger Geschäftsbereich, von dem in den nächsten Jahren Wachstumsimpulse ausgehen werden.

- > Pionier und Technologieführer im Bereich elektronische Mauterhebung.
- > Im Jahr 1999 das weltweit erste MLFF-Mautsystem (CEN-Standard) nach Australien geliefert.
- > Einzigartige Erfahrung bei landesweiten Mautsystemen.
- > Rund 130 Millionen On-Board Units verkauft.

Intelligente Mobilitätslösungen (IMS)

Verkehrsmanagement



Städte
Autobahnen
Kontrollierte Fahrspuren
Umkehrbare Fahrbahnen
Tunnel und Brücken

Verkehrssicherheit



Verkehrsüberwachung
Kontrolle von Nutzfahrzeugen
Elektronische Fahrzeugregistrierung

Vernetzte Mobilität



V2X-Kommunikationstechnologie
Plattform für vernetzte Mobilität

Smart Urban Mobility



Städtische Zugangsregelung
Intelligente Parklösungen
Mobilität als Dienstleistung

IMS-Segment: Rund ein Viertel des Konzernumsatzes.

Das Segment vereint ein breites Spektrum an Lösungen:

- > Etablierte Angebote (Verkehrsmanagement, Verkehrssicherheit)
- > Investitionen in zukünftiges Wachstum (vernetzte Mobilität, Smart Urban Mobility)

Verkehrsmanagement stellt den bei Weitem größten Bereich innerhalb des Segments dar. Bei vernetzter Mobilität und Smart Urban Mobility verfolgt das Unternehmen den Ansatz, sich frühzeitig eine sichtbare Marktposition aufzubauen und die Entwicklung der Industrie mitzugestalten.

Angebot für Kunden: Maut.

Im Jahre 1886 erhielt Carl Benz das Patent für sein Automobil mit Verbrennungsmotor. Seitdem hat sich die Automobilindustrie erheblich entwickelt. Heute sind Autos ein beliebtes Mittel, um von A nach B zu gelangen. Lkws sind für den nationalen und internationalen Warenaustausch unentbehrlich.

Mehr als eine Milliarde Fahrzeuge weltweit im Einsatz.

Der steigende Verkehr erfordert eine entsprechende Straßeninfrastruktur. Aufbau und Erhaltung moderner Straßennetze ist äußerst kostspielig und belastet die öffentlichen Haushalte. Zunehmende Verkehrsstaus und Umweltverschmutzung nähren Zweifel an der Nachhaltigkeit des Straßenverkehrs.

Die Mineralölsteuer ist eine effiziente und verbrauchsgerechte Einnahmequelle, birgt aber erhebliche Einschränkungen:

- > **Beschränkte Steuerungseffekte.** Es ist weder möglich, zwischen Fahrzeugtypen (beispielsweise Lkws, Bussen und Pkws), verschiedenen Straßenarten (um die Wahl der Verkehrsteilnehmer zu beeinflussen) und unterschiedlicher Straßenauslastung zu differenzieren, noch können emissionsarme Fahrzeuge oder Pkws mit mehreren Insassen gefördert werden.
- > **Steuerungseffekte können (teilweise) umgangen werden.** Wird ein Fahrzeug, bevor es eine Staatsgrenze überschreitet, getankt, so greifen gewünschte Steuerungseffekte im Ziel- oder Transitland nicht oder nicht im gewünschten Ausmaß.
- > **Dient nur öffentlichen Haushalten.** Die Steuer eignet sich nicht als Einnahmequelle für private Straßenkonzessionäre.

Mautgebühren – oder allgemeiner: Nachfragemanagement durch die Tarifierung von Transportmitteln – haben diese Mängel nicht. Sie sind direkte Einnahmen für den Straßenbetreiber (ob Behörde oder privater Konzessionär) und können mit fortschrittlichen Verkehrsmanagement-Systemen kombiniert werden. Die so ermöglichte Tarifierung der Infrastruktur in Echtzeit erlaubt es, das Bedarfs- und Kapazitätsmanagement zu optimieren.

Das Angebot von Kapsch TrafficCom.

Elektronische Mauteinhebung (Electronic Toll Collection, ETC). Die ersten Aktivitäten von Kapsch TrafficCom in diesem Bereich gehen auf die Mitte der 1990er-Jahre zurück, was das Unternehmen zu einem Pionier bei ETC-Lösungen macht. Die

Kapsch TrafficCom, ein ETC-Pionier.

angebotenen Lösungen ermöglichen die Integration unterschiedlicher Gebührenmodelle, die auf Stauvermeidung abzielen. Das Zentralsystem (Back Office) berechnet die Maut abhängig von der zurückgelegten Strecke, Tageszeit, Fahrzeugklasse (Gewicht, Fahrzeugantrieb, Emissionsklasse, Motorleistung), Anzahl der Fahrgäste, Verkehrssituation oder einer beliebigen Kombination dieser Parameter. Kapsch TrafficCom fungiert als One-Stop-Shop, der von den einzelnen Komponenten (zum Beispiel On-Board Units, Transceiver, Sensoren für die Fahrzeugklassenerkennung), dem Design und der Errichtung von schlüsselfertigen, durchgängigen Mautsystemen bis hin zum Betrieb solcher Systeme alles bietet.

Mehrspur-Fließverkehr (Multi-Lane Free-Flow, MLFF). Dieses automatische Mautsystem unterbricht den Verkehrsfluss auch dann nicht, wenn mehrere Fahrspuren zu bemaunten sind. Kapsch TrafficCom implementierte vor mehr als 15 Jahren das

Das weltweit erste standardisierte MLFF-System stammte von Kapsch TrafficCom.

weltweit erste System dieser Art (nach CEN-Standard) in Australien. Seither haben viele Länder mit der Verwendung von MLFF-Mautsystemen begonnen und zunehmend konventionelle Mautstationen damit ersetzt. MLFF-Systeme können für alle Arten von Straßen (insbesondere Autobahnen, Schnellstraßen, Brücken und Tunnel) und für alle Fahrzeugtypen eingesetzt werden.

Es ist zudem möglich – und auch sehr effektiv –, die MLFF-Mautsysteme in Kombination mit kontrollierten Fahrspuren zu nutzen. Ein spezieller Anwendungsfall sind HOT-Fahrspuren (High-Occupancy Toll). Um diese schnelleren Fahrspuren nutzen zu können, müssen Fahrer eine Gebühr entrichten, die vom aktuellen Verkehrsaufkommen abhängt.

MLFF basiert auf Mikrowellentechnologie (Dedicated Short-Range Communication, DSRC), RFID und/oder automatischer Kennzeichenerkennung (Automatic Number Plate Recognition, ANPR). Kapsch TrafficCom bietet all diese Technologien an.

Im Falle der DSRC-Technologie kommunizieren die On-Board Units oder Transponder in den Fahrzeugen mit entsprechenden Transceivern (in der Regel auf Mautbrücken montiert) über den DSRC-Funkstandard. RFID arbeitet nach ähnlichen Prinzipien, aber mit einer geringeren funktionalen Flexibilität. Bei der ANPR-Technologie wird das Kennzeichen mittels spezieller Kamertechnologie ausgelesen, sowohl um zu bestimmen, ob ein Fahrzeug mautpflichtig ist, als auch um den Mautbetrag zu berechnen.

In Europa gibt es sechs landesweite Mautsysteme mit Technologie von Kapsch TrafficCom.

Satellitenbasierte Mauteinhebung. In Regionen mit besonders weiträumigen Flächen, oder einem großen mautpflichtigen Straßennetz ist der Einsatz von Satellitenortung über GNSS (Global Navigation Satellite System) eine technisch und kommerziell sinnvolle Alternative.

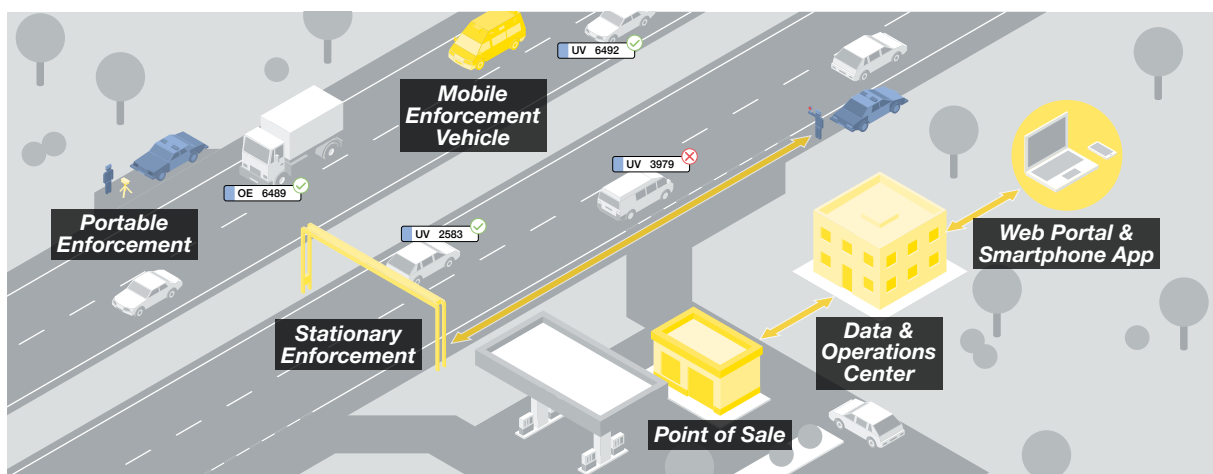
Im Unterschied zu Mautsystemen, die auf DSRC basieren, erfolgt die Ortung der On-Board Units in den Fahrzeugen mittels Satelliten. Die mautrelevanten Daten werden über Mobilfunk an das Zentralsystem gesendet. Sobald ein Fahrzeug in ein Gebiet, für das Maut gilt, einfährt, wird das Gefährt automatisch vom System erkannt und der Bezahlprozess angestoßen.

Satellitenbasierte Mauteinhebung eignet sich grundsätzlich für alle Arten von Straßen. Zusätzliche Mautstrecken lassen sich ohne großen Aufwand in das System integrieren, da keine neue straßenseitige Infrastruktur benötigt wird.

Mobile Mauteinhebung. Arbeit, Kommunikation, Information – mobile Endgeräte sind in die meisten Bereiche des Alltags bereits großflächig integriert. Deshalb bietet Kapsch TrafficCom bei MLFF-Mautsystemen, die auf ANPR-Technologie basieren, auch Lösungen an, die Smartphones einbeziehen.

Jedes Mal, wenn ein Fahrzeug eine Mautstation passiert, werden zwei Prozesse gestartet: Videokameras machen ein Bild des Kennzeichens und übermitteln dieses an das Zentralsystem. Parallel dazu erkennt die entsprechende Smartphone-App, dass der Fahrer in ein Gebiet einfährt, für das Maut gilt, und meldet dies ebenfalls an das Zentralsystem. Dort werden die beiden Informationen abgeglichen. Dieser Prozess reduziert einerseits die Betriebskosten der Mautbehörde und steigert andererseits den Komfort und die Transparenz für die Fahrer.

eVignette. Dabei handelt es sich um eine zeitbasierte digitale Vignette, die anstelle oder alternativ zu einer Papiervignette verwendet wird. Ein Fahrzeug muss zu diesem Zweck nur online registriert werden. Mittels ANPR kann sein Status (registriert oder nicht) überprüft werden. Die Hauptgründe für die zunehmende Beliebtheit der eVignette sind effizienter Vollzug, geringere Kosten (Ausgaben für die Produktion und Distribution einer physischen Papiervignette entfallen) und höhere Bequemlichkeit für die Fahrzeugführer.



Stadtmaut. Weltweit haben Stadtverwaltungen mit zunehmendem Verkehrsaufkommen und Staus zu kämpfen. Das Erheben von Straßenbenutzungsgebühren ist eine sehr effektive Antwort auf dieses Problem. Die Gebühren können fix sein oder sich nach verschiedenen Kriterien richten wie zum Beispiel der Aufenthaltsdauer in einem Gebiet, der zurückgelegten Strecke, der Verkehrslage sowie der Fahrzeugkategorie oder Emissionsklasse/Motorleistung.



Kapsch TrafficCom nutzt je nach Tarifplänen, rechtlichen Rahmenbedingungen und behördlichen Richtlinien ANPR, GNSS oder DSRC/RFID als Stadtmaut-Technologien.

Mautstationen. Unabhängig vom Trend zur automatisierten, elektronischen Mauteinhebung sind konventionelle Mautsysteme noch weit verbreitet. Das betrifft vor allem Regionen, in denen die rechtlichen und kommerziellen Rahmenbedingungen nicht ausreichend entwickelt sind, um Mautschranken komplett abzuschaffen. Aber auch dort halten zunehmend effizientere Zahlungsmethoden Einzug. Fahrspuren mit elektronischer Mauteinhebung, manchmal sogar MLFF, werden immer öfter mit konventionellen Mautsystemen kombiniert.

Umfangreiche Erfahrung im Geschäft mit Mautstationen:

- > > 25 Jahre in diesem Geschäft
- > > 1.500 installierte Fahrspuren

Kapsch TrafficCom entwickelt und installiert unterschiedliche Lösungsvarianten für konventionelle Mautsysteme. Die Bandbreite reicht von der manuellen Einhebung der Maut durch Bar- oder Kartenzahlung bis hin zu Kombinationen mit elektronischen Mautsystemen.

Maut-Dienstleistungen. In den verschiedenen europäischen Ländern existieren unterschiedliche Mautsysteme – sowohl für Pkws als auch für Lkws. Die Konzerngesellschaft tolltickets (Deutschland) wurde als Anbieter für den Europäischen Elektronischen Mautdienst (European Electronic Toll Service, EETS) registriert. Bisher zahlen Straßenbenutzer in den verschiedenen EU-Mitgliedsstaaten ihre Maut an die jeweiligen lokalen Mauterheber. Ein Lkw muss dafür in jedem Land, dessen Straßen er befährt, registriert und mit einer eigenen On-Board Unit (OBU) ausgestattet sein. Mit dem EETS-Angebot von tolltickets können die Nutzer (zum Beispiel Spediteure) in der EU ihre Maut auf Grundlage nur mehr eines Vertrags und einer einzigen On-Board Unit entrichten.

EETS-OBUs von Kapsch TrafficCom und tolltickets als EETS-Anbieter.

Darüber hinaus bietet tolltickets Pkw-Fahrern ein One-Stop-Shop-Konzept, mit dem diese ihren Mautverpflichtungen bei Reisen durch mehrere Länder einfach nachkommen können.

Die Hauptkundengruppen für Kapsch TrafficCom im Bereich der Mauteinhebung sind öffentliche Einrichtungen, Stadtverwaltungen und Konzessionäre. Mautdienste werden vor allem für Unternehmen (B2B) und Konsumenten (B2C) angeboten.

Ausgewählte Referenzen.

Mehrspur-Fließverkehr (MLFF):

- > Landesweite Mautsysteme in Österreich, Polen, der Schweiz, Weißrussland
- > Brücken: Sydney Harbour (Australien), Golden Gate (USA), Øresund (Schweden/Dänemark)
- > Kontrollierte Fahrspuren in Kombination mit Maut (USA): Lyndon B. Johnson Freeway, North Tarrant Express Highway, Capital Beltway, I-95

Satellitenbasierte Mauteinhebung: Bulgarien

Stadtmaut: Bologna (Italien), Singapur

Mautstationen (Implementierung, technischer Betrieb): in Argentinien, Brasilien, Chile, Mexiko, Paraguay, Spanien

Komponenten: Lieferant für E-ZPass® (USA)

Mautdienste: EETS: OMV Smart Toll Europe (OMV-Tankkarten werden genutzt)

Angebot für Kunden: Verkehrsmanagement.

Angesichts einer wachsenden Bevölkerung, die voraussichtlich weiterhin in städtische Gebiete abwandern wird, und einem zu erwartenden erheblichen Anstieg der Einzelfahrten um mehr als 30 % in den kommenden Jahren stehen die Straßenverkehrsbehörden vor der großen Aufgabe, die begrenzte Kapazität ihrer Infrastruktur zu optimieren.

Dabei eröffnen innovative Technologien – wie beispielsweise maschinelles Lernen, Edge Computing, die Erzeugung und Verfügbarkeit von Daten sowie die zunehmende Bedeutung von Technologien und dem Ökosystem für vernetzte Fahrzeuge – neue Möglichkeiten zur Reduktion von Stauzeiten, zur Erleichterung der täglichen Fahrt zur und von der Arbeit sowie zur Verbesserung der Luftqualität.

***Aufgrund fortschreitender
Urbanisierung muss steigender
Verkehr in Städten gemanagt werden.***

Kapsch TrafficCom verfügt über mehr als 30 Jahre Erfahrung im Bereich Verkehrsmanagement. Das Unternehmen bietet ein einzigartiges und umfassendes Portfolio. Es deckt das gesamte Spektrum ab: von einer einzelnen Verkehrskreuzung bis hin zum gesamten Stadtgebiet, in dem unterschiedliche Verkehrsmittel verfügbar und verschiedene Behörden zuständig sind.

Das Angebot von Kapsch TrafficCom.

Autobahnen. Auf Straßen mit hohen Geschwindigkeiten ist Sicherheit von besonderer Bedeutung. Je genauer die Informationen sind, die den Fahrern auf elektronischen Hinweistafeln am Straßenrand oder dank vernetzter Fahrzeuge auf Bordanzeigen im Fahrzeug zur Verfügung gestellt werden können, desto sicherer sind Fahrer und Passagiere während der Fahrt. Straßenbetreiber profitieren ebenfalls davon, von einer zentralen Stelle aus sowohl auf Veränderungen der Verkehrslage effizient reagieren zu können als auch die Möglichkeit zu haben, Vorfälle schnell und effektiv zu managen.

Die Verkehrsmanagement-Lösungen von Kapsch TrafficCom für Autobahnen sind bei Projekten verschiedenster Größenordnung einsetzbar – von einzelnen Autobahnen bis hin zu landesweiten Autobahnnetzen. Das Verkehrsmanagement-System für Autobahnen sammelt Echtzeitdaten und liefert diese an Verkehrsmanagement-Zentralen. Deren Bediener können dadurch Staus, Zwischenfälle, Notsituationen und andere Bedingungen schneller erkennen und darauf reagieren. Informationen wie Fahrzeiten, Unfälle, Fahrbahn- und Wetterbedingungen lassen sich schnell an die Öffentlichkeit weitergeben, sodass Autofahrer informierte Entscheidungen treffen können.

Das „Incident Response“-Modul vereinheitlicht den Verkehrsbetrieb und vereinfacht die Systemnutzung. Zwischenfälle, Alarme und andere Situationen können mit den korrespondierenden Reaktionsplänen in einem einzelnen Interface kombiniert werden. Dies ermöglicht den Bedienern der Software, bei geringerer Stressbelastung schnelle und angemessene Lösungen zu finden.

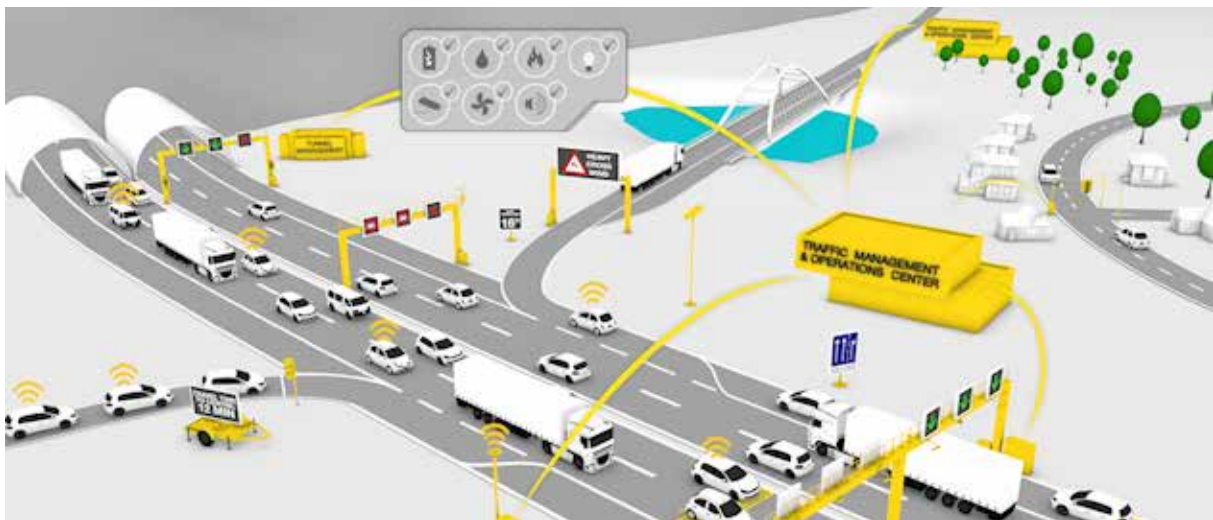
Durch den Einsatz des „Active Traffic Management“-Moduls können Geschwindigkeitsbeschränkungen und die Fahrtrichtung von Fahrspuren automatisch auf Grundlage aktueller oder voraussichtlicher Bedingungen angepasst werden. Das verbessert den Verkehrsfluss, senkt das Unfallrisiko und reduziert die Auswirkungen von Zwischenfällen.

Städte. Bis zum Jahr 2050 sollen beinahe zwei Drittel der Weltbevölkerung in Städten leben. Daher ist es entscheidend, dass Verkehrsexperten schon heute die Mobilitätslösungen von morgen für eine nachhaltige Zukunft vorbereiten. Nur so können zunehmende Probleme, wie Verkehrsüberlastung, Umweltverschmutzung und Sicherheitsrisiken gelöst werden.

Mit fortschreitender Urbanisierung erfordert der zunehmende Stadtverkehr eine effiziente Verwaltung.

Die Lösungen von Kapsch TrafficCom im Bereich des urbanen Verkehrsmanagements können an verschiedene Kundenbedürfnisse und Komplexitätsanforderungen – von Verkehrssteuerungen nach fixen Uhrzeiten bis hin zu einem anspruchsvollen, adaptiven Verkehrsmanagement, das auf Echtzeit-Verkehrsdaten und aktuellen Verkehrsbedingungen basiert – angepasst werden.

Mit der Integration der unterschiedlichen Subsysteme in eine einzige und einfach zu bedienende Bedienkonsole sind die Anwender in der Lage, Störungen und Staus zu visualisieren und vorherzusagen. Auf diese Weise können vorsorglich Maßnahmen gesetzt werden. Vorranglösungen für den öffentlichen Verkehr sowie Systeme zur Verkehrsprognose und zur Unterstützung bei Entscheidungsprozessen, die maschinelles Lernen und Echtzeit-Verkehrsinformationen nutzen, sind inzwischen leistungsstarke Werkzeuge zur Bewältigung der wachsenden Komplexität von Verkehrsanforderungen in Städten.



Kritische Verkehrsinfrastruktur, die es zu managen gilt.

Umkehrbare Fahrbahnen. Abhängig von der Tageszeit schwankt der Verkehr in die und aus den Ballungszentren erheblich. Viele Straßenverkehrsbehörden verfolgen daher Ansätze, die Autobahnkapazitäten zu Stoßzeiten zu erhöhen. Das kann dadurch erreicht werden, dass die Fahrtrichtung auf bestimmten Fahrspuren bedarfsabhängig umgedreht wird. So wird beispielsweise in der Früh eine zusätzliche Spur in Richtung Ballungsraum geöffnet; am Abend wird die Fahrtrichtung umgekehrt. Bei Straßen, auf denen es zu Veränderungen kommt (wie zum Beispiel bei Fahrspuren, die umgedreht werden) hat die Verkehrssicherheit speziell hohe Priorität.

Brücken und Tunnel. Brücken und Tunnel sind die schwächsten Glieder eines Verkehrssystems. Für sie gelten besondere Regelungen und Sicherheitsvorkehrungen, um die strukturelle Integrität der Infrastruktur und die Fahrsicherheit bei der Nutzung dieser Einrichtungen zu gewährleisten. Wenn ein Tunnel oder eine Brücke nicht befahrbar ist, müssen Verkehrsbetreiber zusätzliche Vorsichtsmaßnahmen ergreifen, um zu verhindern, dass eine kritische Situation zur Katastrophe führt.

Kapsch TrafficCom hat umfassende Erfahrung im Management von Verkehr auf Brücken, in Tunneln und auf umkehrbaren Fahrbahnen. Die Lösungen des Unternehmens können sowohl den Verkehrsfluss als auch wichtige Infrastrukturelemente kontrollieren, und zwar von einer einzigen Benutzeroberfläche aus. Dies ermöglicht die Erkennung problematischer Situationen, bevor diese zu einer Gefahr für Straßen-, Tunnel- und Brückenbenutzer werden können. Die Software bietet eine Echtzeiterkennung von Zwischenfällen und gibt entsprechende Entscheidungshilfen, sodass bei Unfällen die beste Maßnahme schnellstmöglich initiiert und Notfallpersonal rasch an den Vorfallort geschickt werden kann. Das Tunnel-Incident-Management-Programm sorgt für effiziente Abläufe bei Verkehrs- und Notfallsituationen speziell in Tunneln.

Ballungsräume. Das Fahren und Pendeln in Ballungsräumen sollte unkompliziert und störungsfrei für die Bürger ablaufen. Da dort jedoch viele verschiedene Verkehrsbehörden nebeneinander agieren, handelt es sich um ein komplexes Umfeld. So unterscheidet sich zum Beispiel in den meisten Ballungsräumen die Behörde, die die zu einer Stadt führenden Autobahnen verwaltet, von der Behörde, die für die Straßen der Innenstadt und ihre Ampeln zuständig ist. Ein öffentlicher Stadtbus ist jedoch von einer Verkehrsstörung genauso betroffen wie jedes andere Fahrzeug. Zudem haben Rechtsordnungen und Infrastrukturinvestitionen in benachbarten Gebieten Auswirkungen auf den Verkehr in und um die Ballungsräume. Die Vernetzung und Koordination verschiedener Behörden, der Umgang mit Verkehrsstörungen sowie die Kenntnis und Reaktion auf Verkehrsmuster und Straßenkapazitätsbedarf gehören zu den großen Herausforderungen in den meisten Metropolregionen der Welt.

Kapsch TrafficCom unterstützt Behörden in Ballungsräumen bei der Zusammenarbeit und Koordination zwischen den beteiligten Behörden sowie bei der Förderung von multimodaler Mobilität und öffentlichem Verkehr. Das Unternehmen bietet Instrumente und Lösungen zur Vernetzung von Verkehrsbehörden und hilft beim behördenübergreifenden Umgang mit Verkehrsstörungen sowie dem täglichen Betrieb. Die Lösungen von Kapsch TrafficCom zur Unterstützung der Verwaltung von Ballungsräumen im Umgang mit komplexen Verkehrsnetzwerken und -ereignissen beinhalten eine anwenderfreundliche und effiziente Bedienkonsole, leistungsfähige Datenkonnektivität und -fusion sowie Systeme zur Verkehrsprognose und zur Unterstützung von Entscheidungsprozessen.

Ausgewählte Referenzen.

Autobahnen:

- > Neuseeland: Das Autobahnnetz des Landes
- > England/Niederlande: Nationale Verkehrsmanagement-Zentralen der nächsten Generation

Umkehrbare Fahrbahnen:

- > Neuseeland: Auckland-Harbour-Brücke
- > USA: Tampa Hillsborough Expressway

Brücken und Tunnel:

- > USA: Boston Central Artery/Tunnel, George-Washington-Brücke

Städte:

- > Spanien: Madrid, Bilbao, Castellón, Huelva, La Coruña, Málaga, San Sebastián, Valladolid, Vitoria
- > Saudi-Arabien: Dschidda, Mekka und Medina
- > Lateinamerika: Buenos Aires, Panama City, Quito
- > USA: Chesapeake, Chicago, Region Dallas, Miami-Dade Expressway, NITTEC (NY), San Francisco, US 75 Corridor

Angebot für Kunden: Verkehrssicherheit.

Trotz des stetigen Wachstums des Verkehrsvolumens sinkt in vielen Ländern die Zahl der Verkehrstoten. Der Grund dafür ist ein ganzes Bündel von Maßnahmen wie etwa strengere gesetzliche Regelungen oder verbesserte Fahrzeugsicherheit. In jüngster Zeit wurden diese durch technische Lösungen auf und an den Straßen ergänzt, die sowohl dazu dienen, Gefahren frühzeitig zu erkennen, als auch bei der Durchsetzung der Verkehrsregeln zu unterstützen.

Technologien, um Gefahren zu erkennen und Verkehrsregeln durchzusetzen.

Das Angebot von Kapsch TrafficCom.

Kontrolle von Nutzfahrzeugen. Mit Video- und Sensortechnik entlang der Straßen kann festgestellt werden, ob Nutzfahrzeuge den jeweiligen Gesetzen/Regularien entsprechen. Die gewonnenen Informationen ermöglichen Straßenverkehrsbehörden und Verkehrsteilnehmern, die notwendigen Handlungen abzuleiten. Kapsch TrafficCom bietet Lösungen in den folgenden Bereichen an:

- > Zufahrtberechtigungen zu speziellen Straßenanlagen (zum Beispiel mit erhöhten Sicherheitsregeln für Tunnel): Berechtigte Fahrzeuge werden automatisch erkannt.
- > Automatisierte Erkennung von Fahrzeugmerkmalen: Über Laser, Video und/oder in die Straßen verbaute Sensoren werden Fahrgeschwindigkeit, Fahrzeugklasse oder Gewicht erfasst.
- > Fahrzeugkontrolle: Über Funkverbindung werden weitere Detaildaten über das Fahrzeug und seine Position an ein Zentralsystem (Back Office) übermittelt.

Elektronische Fahrzeugregistrierung. Diese Lösung vereint die automatische Erkennung der Fahrzeuge (ANPR, RFID, DSRC) mit einer zentralen Verwaltung von Registrierungs- und Compliance-Daten. Kapsch TrafficCom erwartet eine Nachfrage nach dieser Lösung vor allem aus Ländern, in denen viele Autos nicht oder unzureichend registriert oder versichert sind oder hohe Diebstahlraten zu verzeichnen sind. Dort sind solche Systeme eine große Hilfe für Polizei und Straßenverkehrsbehörden.

Verkehrsüberwachung. In einigen Ländern unterstützt Kapsch TrafficCom die lokalen Behörden mit Technologien zur Verkehrsüberwachung. Das Leistungspaket umfasst:

- > Automatische Kontrolle von Busspuren
- > Verkehrskontrolle (punktuell und an längeren Streckenabschnitten)
- > Ampelüberwachung
- > Geschwindigkeitsüberwachung
- > Automatisierte Erkennung der Fahrzeugbelegung
- > Gewichtskontrolle von Fahrzeugen bei voller Fahrgeschwindigkeit (Weigh-in-Motion)
- > Integration in eine umfassende Zentralsystem-Lösung

Die wichtigsten Kundengruppen im Bereich Verkehrssicherheit sind Polizei, Konzessionäre und Kommunen.

Ausgewählte Referenzen.

Verkehrsüberwachung:

- > Gewichtserkennung im Fließverkehr (Weigh-in-Motion): in Österreich, Russland, der Schweiz, Tschechien, den USA
- > Verkehrskontrolle: Gemeinschaftsprojekt mit dem Johannesburg Metropolitan Police Department und Implementierung in mehr als 20 Städten in Südafrika
- > Verkehrskontrolle: Gemeinschaftsprojekt mit der Road Transport & Safety Agency in Sambia
- > Ampelüberwachung in Italien: Porcia, Bollate und Bologna

Angebot für Kunden: Vernetzte Mobilität.

V2X-Kommunikation ist eine der zukunftsreichsten Technologien für den Straßenverkehr. V2X-Kommunikation bedeutet, dass Fahrzeuge sowohl untereinander („Vehicle-to-Vehicle“) als auch mit straßenseitiger Verkehrsinfrastruktur („Vehicle-to-Infrastructure“) Informationen in hoher Frequenz austauschen. Das selbstfahrende Auto ist für den Alltag noch ein Zukunftsthema. Es gibt aber bereits Anwendungen, die kurz vor der Serientauglichkeit stehen und den Verkehr bei gleichzeitiger Erhöhung des Fahrkomforts sicherer und effizienter machen.

**Vernetzte Mobilität unterstützt
Verkehrssicherheit und Fahrkomfort.**

Die EU-Kommission unterstützt die europaweite Ausstattung von Verkehrswegen mit straßenseitiger V2X-Infrastruktur unter dem Projekt „C-Roads“. Analog unterstützt das US-Verkehrsministerium die Ausstattung zahlreicher Projekte mit V2X-Technologie im urbanen und Highway-Bereich. Auch viele der globalen Automobilhersteller setzen auf den Zukunftstrend und produzieren ab 2019 serienmäßig Fahrzeuge mit V2X-Ausstattung an Bord.

Das Angebot von Kapsch TrafficCom.

Kapsch TrafficCom sieht sich im Bereich vernetzte Mobilität als Entwickler und Produzent von Komponenten sowie als Plattform- und Systemanbieter. Das Unternehmen entwickelt und produziert Hardware-Komponenten sowohl für die straßenseitige Infrastruktur als auch für die Ausrüstung von bestehenden Fahrzeugen. Der dazugehörige Software Stack (Kommunikations-Software) ermöglicht die maßgeschneiderte Anpassung von Produkten für spezifische Anwendungsfälle und Märkte. Alle V2X-Infrastrukturkomponenten können in die Verkehrsmanagement-Systeme von Kapsch TrafficCom integriert werden. Ziel ist es, Kunden eine komplette End-to-End-Lösung anzubieten.

Die wichtigsten Kundengruppen von Kapsch TrafficCom im Bereich der vernetzten Mobilität sind Infrastrukturbetreiber und andere Industrien mit Fahrzeugbezug.

Anwendungsbeispiele.

Active Safety. Fahrzeuge sammeln Informationen beispielsweise zur Verkehrssituation und zum Zustand der Straßen. Diese Informationen werden mit anderen Fahrzeugen und über die straßenseitige Verkehrsinfrastruktur ausgetauscht. Die Fahrzeuge verarbeiten die verfügbaren Daten und passen ihre Fahrt zugunsten erhöhter Verkehrssicherheit entsprechend an.

Vulnerable Road Users. Besonders im innerstädtischen Bereich kommt es immer wieder zu Zwischenfällen mit schwächeren Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern oder Fahrradfahrern. Neuralgische Punkte sind zum Beispiel Kreuzungen. Ziel muss es sein, aufkommende Gefahren frühzeitig zu erkennen und Unfälle abzuwenden. Zu diesem Zweck tauschen Sensoren in der straßenseitigen Infrastruktur und in Fahrzeugen Informationen mit dem Verkehrsmanagement-System aus.

Optimiertes Kreuzungsmanagement. Durch den Einsatz straßenseitiger Verkehrsinfrastruktur informieren Signalanlagen herannahende Fahrzeuge über den Schaltzustand der nächsten Kreuzung. Diese Daten ermöglichen den Fahrzeugen, die optimale Geschwindigkeit zu berechnen, um die Kreuzung möglichst flüssig und ressourcenschonend zu passieren. Außerdem können öffentliche Verkehrsmittel und Einsatzfahrzeuge priorisiert werden.

Ausgewählte Referenzen.

- > Großbritannien: Highways England – Ausstattung eines CAV-Korridors (Connected and Automated Vehicles) mit Hardware, Software und Services
- > USA: CityNOW by Panasonic – Bereitstellung von Infrastruktur für die Smart City Denver, um die Fahrzeugsicherheit zu erhöhen und das Verkehrsmanagement zu verbessern
- > Australien: Pilotprojekt eines Ökosystems für vernetzte Mobilität in Brisbane

Angebot für Kunden: Smart Urban Mobility.

Wachsende Städte müssen sich mit zunehmenden Verkehrsstaus und Emissionen, höheren Verkehrskosten sowie geringerer Verkehrssicherheit auseinandersetzen. Ergänzend zur Plattform für urbanes Mobilitätsmanagement bietet Kapsch TrafficCom weitere intelligente Lösungen basierend auf Daten und Technologie, um diese Herausforderungen anzusprechen.

Parken. Die Suche nach einem Parkplatz ist eine der Hauptursachen städtischen Verkehrs. In Innenstädten kann diese rund 30 % bis 40 % des Verkehrsaufkommens ausmachen. Intelligente Lösungen, die Verkehrsteilnehmer schnell zum nächsten freien Parkplatz führen, können die Staus in Städten deutlich reduzieren.

Mobilität als Dienstleistung (Mobility as a Service, MaaS). Angesichts wachsender Städte und des zunehmenden Verkehrsproblems geht die Entwicklung schrittweise weg von der Fahrt mit dem eigenen Pkw hin zur Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, um einen Zielort zu erreichen. Mobilität wird somit zunehmend als Dienstleistung in Anspruch genommen.

Städtische Zugangsregelung. Städte haben viele Gründe, die Zufahrt zu gewissen Bereichen – allgemein oder nur für bestimmte Fahrzeugtypen – zu beschränken: zum Beispiel öffentliche Sicherheit, Vermeiden von Verkehrsüberlastung, Verbesserung der Luftqualität oder Rücksichtnahme auf die engen Straßen historischer Stadtkerne mit ihren komplexen Geometrien.

Das Angebot von Kapsch TrafficCom.

Intelligente Parklösungen.

Die US-Tochtergesellschaft Streetline nutzt maschinelles Lernen und verarbeitet Daten von verschiedenen Quellen, um die Verfügbarkeit von Parkplätzen zu ermitteln. Zudem liefern die Systeme ein umfassendes Bild über den Parkplatzbedarf und bieten ein Echtzeit-Leitsystem zu freien Stellplätzen.

Streetline verwendet unter anderem Sensoren, Kameras und SDKs (Software Development Kits) zur Erkennung von geparkten Fahrzeugen. Ausgefeilte selbstlernende Algorithmen greifen auf die unternehmenseigene Datenbank („Park-Datenbank“) mit Aufzeichnungen zu mehr als 725 Mio. erfolgten Parkvorgängen zurück und verbinden diese mit aktuellen Parkdaten. Das ermöglicht hoch präzise Aussagen zur aktuellen Parkplatzsituation. Dadurch ist Streetline in der Lage, die folgenden Leistungen anzubieten:

- > **Echtzeit-Parkleitsystem.** Streetline errechnet, wo mit einer mehr als 95-prozentigen Wahrscheinlichkeit ein freier Parkplatz zu finden ist. Diese Information wird der Öffentlichkeit über zwei Kanäle zur Verfügung gestellt: eine Programmierschnittstelle (API) und die eigene Parker™-App für iOS und Android. Letztere integriert zusätzlich Dienste der großen Betreiber von mobilen Zahlungslösungen. So können Autofahrer über die App auch ihre Parkgebühren bezahlen. Über die Programmierschnittstelle stellt Streetline neben den eigenen intelligenten Daten auch Informationen zur Parkordnung zur Verfügung. Diese können zum Beispiel genutzt werden für die digitale Beschilderung und in Mobilitäts-Apps sowie von Anbietern von mobilen Zahlungslösungen, Parkraumbewirtschaftern, privaten Betreibern, lokalen Händlern und OEMs.
- > **Parkraumbewirtschaftung und -politik.** Umfangreiches Parkraummanagement, Informationen zur Parkordnung, Bepreisung und das Wissen um den Parkplatzbedarf (basierend auf Streetlines Park-Datenbank) sind wesentlich für Parkraumbewirtschafter. Sie müssen entscheiden, wie sie die vorhandenen Platzressourcen und Anlagen bereitstellen.
- > **Analyse des Parkplatzbedarfs und dynamische Bepreisung.** Die Park-Datenbank von Streetline kann bei Entscheidungen zur Parkraumbewirtschaftung unterstützen. Das umfasst auch die richtige Festsetzung von Preisen, damit die verfügbaren Parkplätze optimal genutzt werden. Als verlässliche Quelle für Daten zum Parkplatzbedarf hilft Streetline der kommunalen Verwaltung sowie öffentlichen und privaten Parkraumbewirtschaftern, intelligente Parkprogramme effektiv zu erstellen und zu managen. Dies kann auch eine nachfrageorientierte Bepreisung und eine Sonderzuordnung von Stellplätzen (zum Beispiel für Elektrofahrzeuge und Fahrgemeinschaften) umfassen.

Kundengruppen sind Städte, Parkraumbewirtschafter, Zahlungsdienstleister für Parkplätze und dergleichen.

Mobilität als Dienstleistung (Mobility as a Service, MaaS).

Die österreichische Tochtergesellschaft Fluidtime ist ein angesehener Anbieter von MaaS-Plattformen. Das sind IT-Lösungen, die verschiedene Beförderungsangebote integrieren, standardisieren und den Nutzern zugänglich machen. Die Fluidtime-MaaS-Plattform ermöglicht über eine einzige App den Zugriff auf verschiedene Mobilitäts-Dienstleistungen. Reisen innerhalb einer Stadt oder Region können so intermodal geplant, gebucht und bezahlt werden. Dabei stehen verschiedenste Verkehrsmittel zur Verfügung (zum Beispiel: öffentliche Verkehrsmittel, Carsharing, Bikesharing, Taxis). Es werden sowohl Einzelfahrten (Pay-as-you-go) als auch Abo-Modelle unterstützt.

Die Fluidtime-MaaS-Plattform generiert Vorschläge für intermodale Routen, indem sie auf Echtzeitdaten der Verkehrsbetriebe zugreift (zum Beispiel: Fahrplandaten, Verfügbarkeitsdaten von Carsharing-Anbietern, Tarifinformationen) und diese aggregiert. Die Ergebnisse können nach persönlichen Nutzerpräferenzen hinsichtlich mehrerer Kriterien (zum Beispiel: Wegzeit, Kosten, Distanzen zu Fuß) optimiert werden. So verbindet die Fluidtime-MaaS-Plattform die Bedürfnisse von Reisenden mit den verfügbaren Mobilitätsangeboten. Das erzeugt Mehrwert in verschiedener Hinsicht:

- > das gesamte Mobilitäts-Ökosystem steuern
- > ein nahtloses Netzwerk aus öffentlichen und „Shared-“Verkehrsmitteln entwickeln und bestmöglich einsetzen
- > Staus und Emissionen verringern, attraktive und nachhaltige Alternativen anbieten
- > wertvolle Einblicke über die Verkehrssituation, zu jeder Zeit, gewinnen
- > Anreize für Reisende zur Nutzung nachhaltiger Mobilität schaffen
- > Verkehrsmanagement und MaaS-Angebote abstimmen, um Verkehrsteilnehmer zu informieren und das Nutzerverhalten entsprechend zu beeinflussen
- > mehr Verkehrsteilnehmer erreichen und ein breiteres Spektrum an Dienstleistungen anbieten
- > Angebote innovativer und kombinierter Mobilitätspakete und neue Geschäftsmöglichkeiten entwickeln

Die wichtigsten Kundengruppen für intermodale Mobilitätslösungen von Kapsch TrafficCom sind Kommunen und die öffentlichen Verkehrsbetriebe.

Zugangsregelungen.

Kapsch TrafficCom verfügt über viele Jahre an Erfahrung bei der Planung, Umsetzung und dem Betrieb der folgenden Systeme:

Limited Access Zones. Bei Einsatz der automatischen Kennzeichenerkennung (Automatic Number Plate Recognition, ANPR) werden Fahrzeuge der Anrainer und lokalen Gewerbetreibenden registriert. Sie können sich – je nach Regelung – gänzlich oder eingeschränkt in der Zone bewegen. Sonstigen Fahrzeugen kann die Zufahrt gänzlich oder beschränkt gestattet werden.

Umweltzonen. Dabei handelt es sich um eine ergänzende Strategie, den Zugang zu gewissen Gebieten einzuschränken. Nur umweltfreundlichere Fahrzeuge oder solche unter einer gewissen Gewichtsgrenze können die klar definierten Zonen gratis befahren. Alle anderen müssen dafür zahlen. Auch hier wird die automatische Kennzeichenerkennung eingesetzt.

Die wichtigsten Kundengruppen in diesem Bereich sind Stadtverwaltungen.

Ausgewählte Referenzen.

Intelligente Parklösungen:

- > Los Angeles, CA, USA: Mehr als 1.500 Straßenparkplätze in Hollywood, Venice und im Stadtzentrum
- > Oakland, CA, USA: Mehr als 3.500 Straßenparkplätze stadtwweit
- > Silicon Valley, CA, USA: 16.000 Mitarbeiterparkplätze von Technologieunternehmen

MaaS:

- > Schweden: UbiGo-MaaS-Plattform für Stockholm
- > Finnland: Pilotprojekt, das die öffentlichen Verkehrsmittel Helsinkis mit von der Stadt subventionierten Beförderungsdiensten (zum Beispiel Schulfahrdienste, Transporte für ältere Personen) verbindet. Reisende können für kurze Wegstrecken die Fahrt mit so einem Dienst über eine App buchen.
- > Spanien: MaaS-Lösung integriert in das Verkehrsmanagement für Bilbao
- > Dänemark: MaaS-Integrations- und -Standardisierungsplattform für die Stadt Aarhus mit Projektpartner FDM
- > Österreich: qando-App – Routenplanung für den öffentlichen Verkehr, Echtzeitauskunft und Störungsinformation (Wien, Klagenfurt, Graz, Salzburg, Linz)

Städtische Zugangsregelung:

- > Italien: Bologna, Bozen, Neapel, Piacenza, Rom, Turin
- > Großbritannien: Ultraniedrig-Emissionszone in der Londoner Innenstadt



Stability by agility.

Ideen mit Drive vernetzen.

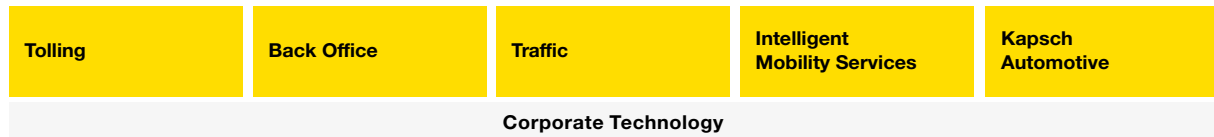
Schnellstmöglicher Informationsfluss ist gefragt. Datengetriebene Systeme werden das Teilen von Informationen immer weiter beschleunigen. Denn je früher Verkehrsteilnehmer über sich verändernde Situationen Bescheid wissen, desto effizienter können sie Problemen großräumig ausweichen. Werden Informationen derzeit noch wie in einer Einbahn von starrer Infrastruktur an Autos übermittelt, sind Fahrzeuge schon bald in der Lage, direkt miteinander zu kommunizieren. Eindrucksvolle Ergebnisse wurden bereits mit autonom fahrenden Lkws in der Kolonne – dem sogenannten Platooning – erzielt. Für Kapsch TrafficCom gilt es, die laufenden Herausforderungen und vorhandenen Ideen mit dem richtigen Drive zu vernetzen.

Forschung und Entwicklung.

Kapsch TrafficCom vereint Innovationen mit einem marktorientierten Zugang. Ein tiefes Verständnis robuster Markttrends und der Bedürfnisse der Kunden steht bei diesem Ansatz im Vordergrund. Ziel ist es, dem Markt und den Kunden überragende Innovationen anzubieten. Die etablierte Struktur mit Solution Centers und einer Corporate-Technology-Funktion sorgt für eine straffe Ausrichtung der Innovationsprozesse.

Solution Centers.

Solution Centers befassen sich jeweils mit einem speziellen Markt-/Lösungs-Segment. Sie haben den Auftrag, Produkte und Lösungen für ihren Verantwortungsbereich zu definieren, zu entwickeln und in enger Abstimmung mit den Vertriebsregionen auch zu vermarkten. Außerdem sollen die Vertriebsregionen bei der reibungslosen Umsetzung von kundenspezifischen Lösungen unterstützt werden.



Corporate Technology.

Dies ist eine funktionsübergreifende Organisation, die die Solution Centers unterstützt. Ihr wichtigstes Ziel ist die Identifizierung und Evaluierung erfolgversprechender neuer Technologien. Das ist ein Schlüsselfaktor, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Außerdem entwickelt und integriert Corporate Technology kundenspezifische Lösungen, die auf Produkten und Lösungen von mehreren Solution Centers basieren, und stellt Werkzeuge, Prozesse sowie gemeinsame Dienste und Module ebenso zur Verfügung wie Unterstützung bei IPR-Angelegenheiten (Intellectual Property Rights).

Kapsch TrafficCom unterhält bedeutende Entwicklungsstandorte in Österreich, Schweden, Argentinien, den USA, Kanada und Spanien. Weitere Entwicklungsressourcen liegen in Italien, Südafrika und Chile. Mit Stand 31. März 2019 arbeiteten bei

Entwicklungsaufwendungen in Höhe von rund 15 % des Konzernumsatzes.

Kapsch TrafficCom 860 Ingenieure (Vorjahr: 761), die mit Forschung und Entwicklung beschäftigt waren. Die Entwicklungsaufwendungen von Kapsch TrafficCom stiegen im Wirtschaftsjahr 2018/19 um 3,0 % auf EUR 113,7 Mio. Das entspricht rund 15 % des Konzernumsatzes (Vorjahr: rund 16 %). Die Entwicklungsaufwendungen teilten sich wie folgt auf:

wicklungsaufwendungen teilten sich wie folgt auf:

- > Aufwendungen für kundenspezifische Entwicklungen betragen EUR 51,0 Mio. (-9,1 %);
- > Aufwendungen für Produktmanagement, IPR-Management, Entwicklungsunterstützung und generische Entwicklungen stiegen um 15,5 % auf EUR 62,7 Mio.

Ausgewählte Highlights 2018/19.

Kapsch TrafficCom setzte die Modernisierung der Software-Entwicklung zielstrebig fort. So wurde die Entwicklungsumgebung, die bereits mehr als 1.300 Projekte beinhaltet, weiter harmonisiert. Ziel ist es, dass alle Entwicklungsstandorte weltweit die gleichen Software-Werkzeuge nutzen. Das fördert die globale Zusammenarbeit und das Teilen von Software-Komponenten. Außerdem wurde der Automatisierungsgrad weiter erhöht. Die umfangreiche Nutzung der Cloud trägt ebenfalls zu einem besseren und schnelleren Software-Entwicklungsprozess bei. Basierend auf der gemeinsamen Entwicklungsumgebung wurde auch die Harmonisierung der MLFF-Lösungen (Multi-Lane Free-Flow) weiter vorangetrieben.

Die Plattform für das satellitenbasierte Mautsystem wurde erweitert und die Skalierbarkeit verbessert. Zudem hat Kapsch TrafficCom die zweite Generation von EETS-fähigen On-Board Units lanciert. Sie durchlaufen derzeit Zertifizierungsprozesse in relevanten EU-Mitgliedsstaaten und Mautgebieten.

Kapsch TrafficCom hat die erste Phase der Zusammenführung der zwei Software-Lösungen für Verkehrsmanagement (DYNAC® und EcoTrafiX™) abgeschlossen. Die zentrale Aufgabe war die Schaffung einer gemeinsamen HTML5-basierten Nutzerschnittstelle. In der zweiten Phase geht es um Entwurf und Entwicklung einer modernen, modularen Architektur als Grundlage einer neuen Lösung für das Verkehrsmanagement. Diese wird die Stärken von DYNAC® und EcoTrafiX™ vereinen sowie die technologischen Anforderungen für den Bereich vernetzte Mobilität berücksichtigen.

Kapsch TrafficCom hat neue Versionen der Back-Office-Plattform auf den Markt gebracht. Sie dienen als Grundlage für Kundenprojekte auf der ganzen Welt. Das neue Technologiepaket erwies sich bereits als flexibel und effizient.

Ein anderer Schwerpunkt der technologischen Innovationen lag auf maschinellem Lernen, vor allem im Bereich der Videoanalyse. Im Lauf des Wirtschaftsjahres 2018/19 wurde das technologische Umfeld dafür geschaffen. Das erste Produkt ist eine Anwendung zur Fahrzeugklassifizierung, die bereits bei zwei aktuellen Mautprojekten eingesetzt wird. Zudem setzte Kapsch TrafficCom in Pilotphasen erste praktische Schritte in Richtung Verkehrsprognosen.

Maschinelles Lernen findet Einzug in Anwendungen für Kunden.

Patente.

2018/19 wurde das Patentportfolio in Bereichen, die für Kapsch TrafficCom von hoher strategischer Bedeutung sind, weiter optimiert. Das aktuelle Patentportfolio umfasst 181 Patentfamilien mit mehr als 1.262 individuellen Patenten. 125 Patente sind in Anmeldung. Im letzten Geschäftsjahr wurden fünf neue Patentfamilien in den Bereichen Maut und vernetzte Straßen eingetragen.

Um Risiken von Patentrechtsverstößen abzumildern und die Patentierung neuer Ideen zu fördern, wurde ein verpflichtendes Patent-Analyseverfahren in die Prozesse für Portfoliomanagement und Entwicklung integriert. So werden die Marktkenntnisse über Wettbewerber verbessert und die Handlungsfreiheit für Produkte und Lösungen von Kapsch TrafficCom bleibt erhalten.

Fokussierte Patentstrategie:

- > *Patent Monitoring*
- > *Handlungsfreiheit*
- > *Verbesserte Marktkenntnisse*

F&E-Zusammenarbeit.

Einen Schwerpunkt bei der Forschungszusammenarbeit stellte der Themenbereich „vernetzte Straßen“ dar. Kapsch TrafficCom kooperiert hier unter anderem mit Infrastrukturbetreibern, Unternehmen der Automobilindustrie, Telekommunikationsunternehmen und Forschungseinrichtungen. Einige nennenswerte Projekte sind:

- > **Nordic Way 2:** Das ist ein mehrjähriges, von der EU finanziertes Kooperationsprojekt. Es soll unterschiedliche C-ITS-Dienste (kooperative intelligente Verkehrssysteme, Cooperative Intelligent Transportation Systems) für die Warnung vor Gefahrenstellen, Unwetter und Baustellen demonstrieren.
- > **CONCORDIA:** Dabei handelt es sich ebenfalls um ein mehrjähriges, von der EU finanziertes Kooperationsprojekt. Ziel ist es, die hybride und interoperable V2X-Kommunikation zwischen dem ITS-G5-Standard und dem kommenden Mobilfunkstandard 5G zu testen.
- > **C-Roads Spain:** Die C-Roads-Plattform ist eine gemeinsame Initiative von EU-Mitgliedsstaaten und Straßenbetreibern. C-ITS-Dienste werden im Hinblick auf die grenzübergreifende Harmonisierung und Interoperabilität getestet.
- > **Digibus®:** Hierbei handelt es sich um ein österreichisches Rahmenprojekt für automatisiertes Fahren. Für Kapsch TrafficCom geht es dabei um die Entwicklung einer verbesserten V2X-Positionierungsfunktion. Die ebenfalls teilnehmende Konzerngesellschaft Fluidtime arbeitet an einer Service-App zur Information der Mitfahrer.

Vernetzte Straßen waren Schwerpunkt der F&E-Zusammenarbeit.

Zwei mehrjährige, von der EU finanzierte Kooperationsprojekte wurden im Wirtschaftsjahr 2018/19 abgeschlossen: Im Rahmen des Projekts OPTIMUM wurden Architekturkonzept und Dateninfrastruktur für ein dynamisches Mautmodell entwickelt und getestet. Das Projekt CO-GISTICS sollte ein System zur Überwachung von Parkverbotsbereichen und Ladezonen entwerfen und demonstrieren.

Im Bereich der Spitzenforschung arbeitete Kapsch TrafficCom mit der Hochschule für Angewandte Wissenschaften in Wien (Josef Ressel Zentrum) zusammen. Dabei ging es um die Entwicklung und Verbesserung der FPGA-Architektur (Field-Programmable Gate Array) sowie um die Optimierung der gemeinsamen Entwicklung der Hard- und Software von Kapsch Produkten.

Geförderte Forschungsprojekte existierten mit dem Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur (BOKU) in Wien, der Universität Salzburg, dem AIT Austrian Institute of Technology, Salzburg Research, Joanneum Research, der Technischen Universität München, der Universität Lund, der Chalmers University of Technology, der Universität Edinburgh, der Universität von Kantabrien und der Universität Valencia.

Kapitalmarkt.

ISIN: AT000KAPSCH9

Börsenkürzel: KTCG

Reuters: KTCG.VI

Bloomberg: KTCG AV

Kapsch TrafficCom sieht die Aufgabe ihrer Kapitalmarktcommunication (Investor Relations) darin, Marktteilnehmer zeitnah, korrekt, gleichzeitig und transparent zu informieren sowie komplizierte Zusammenhänge und Hintergründe zu erklären. Das umfasst neben der Regelberichterstattung und der Veröffentlichung vorgeschriebener Informationen den direkten Austausch mit Investoren im Rahmen von Roadshows, Konferenzen und Veranstaltungen oder unmittelbar via Telefon oder E-Mail. Zudem hat das Unternehmen Verträge mit Finanzinstituten zur Kapitalmarktbetreuung abgeschlossen. Ziel ist es, durch einen breiteren Zugang zu Investoren und eine größere Anzahl an Liquiditätsanbietern an der Börse (Market Maker) die Handelbarkeit der Aktie zu unterstützen.

Aktie und Aktionärsstruktur.

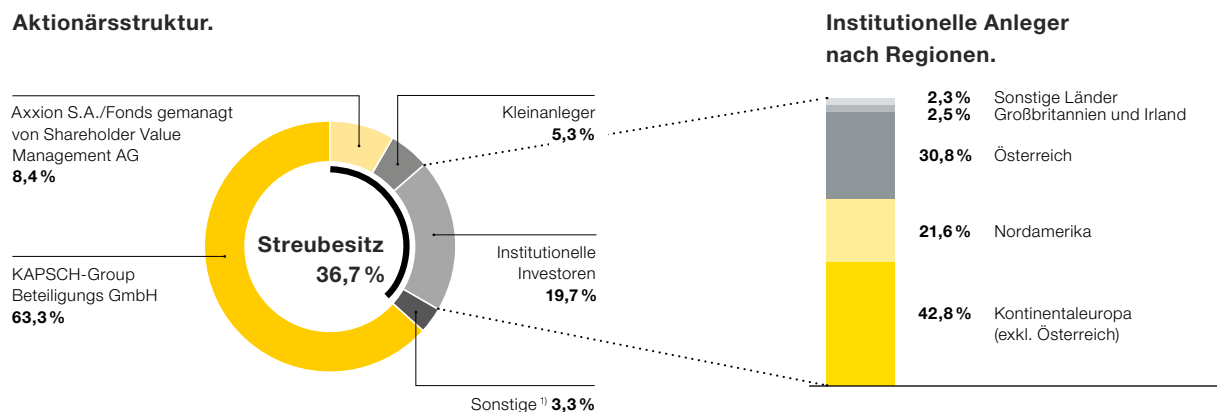
Basisinformationen zur Aktie.

Die Aktien von Kapsch TrafficCom notieren seit dem Börsengang der Gesellschaft am 26. Juni 2007 im Segment Prime Market der Wiener Börse. Zudem sind die Wertpapiere unter anderem im ATX Global Players, im ATX Family und im österreichischen Nachhaltigkeitsindex VÖNIX enthalten.

Aktionärsstruktur.

Im März 2019 waren 63,3% der Aktien des Unternehmens im Besitz des Kernaktionärs, der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH. Der Streubesitz betrug 36,7%. Die gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien lag weiterhin bei 13 Millionen.

Aktionärsstruktur.



¹⁾ Handelspositionen und nicht identifizierbare Aktionäre.

Kernaktionär. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der DATAX HandelsgmbH, deren Anteile zu gleichen Teilen von der Traditio-Privatstiftung, der ALUK-Privatstiftung und der Children of Elisabeth-Privatstiftung, drei Privatstiftungen nach österreichischem Privatstiftungsgesetz, gehalten werden. Jede dieser Privatstiftungen wird von einem eigenen Stiftungsvorstand geleitet, und keine Person ist im Vorstand von mehr als einer der drei Privatstiftungen vertreten. Die Begünstigten dieser Privatstiftungen sind Georg Kapsch sowie Mitglieder seiner Familie (Traditio-Privatstiftung), Kari Kapsch sowie Mitglieder seiner Familie (ALUK-Privatstiftung) und Elisabeth Kapsch sowie Mitglieder ihrer Familie (Children of Elisabeth-Privatstiftung).

Streubesitz. Der Streubesitz von 36,7% setzte sich zusammen sowohl aus größeren Aktienbeständen, die von Fonds gehalten werden, als auch aus Aktien im Besitz von institutionellen Investoren (19,7%), Kleinanlegern (5,3%) sowie Sonstigen (3,3%).

Axxion S.A. (Luxemburg) ist die Managementgesellschaft des „Frankfurter Aktienfonds für Stiftungen“, der ein Aktienpaket von 8,4% hielt. Die Shareholder Value Management AG (Deutschland) agiert als Anlageberater des Fonds.

73,6% der von institutionellen Investoren gehaltenen Anteile wurden von Anlegern aus Kontinentaleuropa (30,8% aus Österreich) gehalten. Auf Anleger aus Nordamerika entfielen 21,6%, auf jene aus Großbritannien und Irland 2,5% und auf Investoren aus sonstigen Ländern 2,3%.

Aktienkursentwicklung.

Kursverlauf 2018/19.

Die Schlusskurse der Aktie im Wirtschaftsjahr 2018/19 bewegten sich zwischen EUR 27,70 und EUR 40,90.

Die Aktie eröffnete am 3. April 2018 bei EUR 40,90. Bis 26. September 2018 bewegten sich die Schlusskurse in einem Korridor zwischen EUR 36,10 und EUR 40,90. Am 6. Juli 2018 erreichte der Kurs mit EUR 41,60 (intraday) den Höchstwert in der Berichtsperiode. Am 10. September 2018 (Ex-Tag) erfolgte die Bereinigung des Kurses um die Dividendenzahlung in Höhe von EUR 1,50 pro Aktie.

Marktkapitalisierung Ende 2018/19:
EUR 392,0 Mio.

Aufgrund von makroökonomischen Themen (zum Beispiel: wirtschaftlicher Ausblick für die Eurozone, Budgetsituation in Italien, internationale Handelskonflikte) agierten viele Investoren ab Herbst 2018 zunehmend risikoavers. Sie reduzierten ihre Anteile an Unternehmen mit geringer Marktkapitalisierung und niedriger Börsenliquidität.

Das betraf auch die Aktie von Kapsch TrafficCom. Der Aktienkurs entwickelte sich bis Dezember 2018 schwächer als jener des Referenzindex ATX Prime. Am 11. Dezember 2018 markierte die Aktie mit EUR 26,80 ihren Tiefstwert (intraday) im abgelaufenen Wirtschaftsjahr.

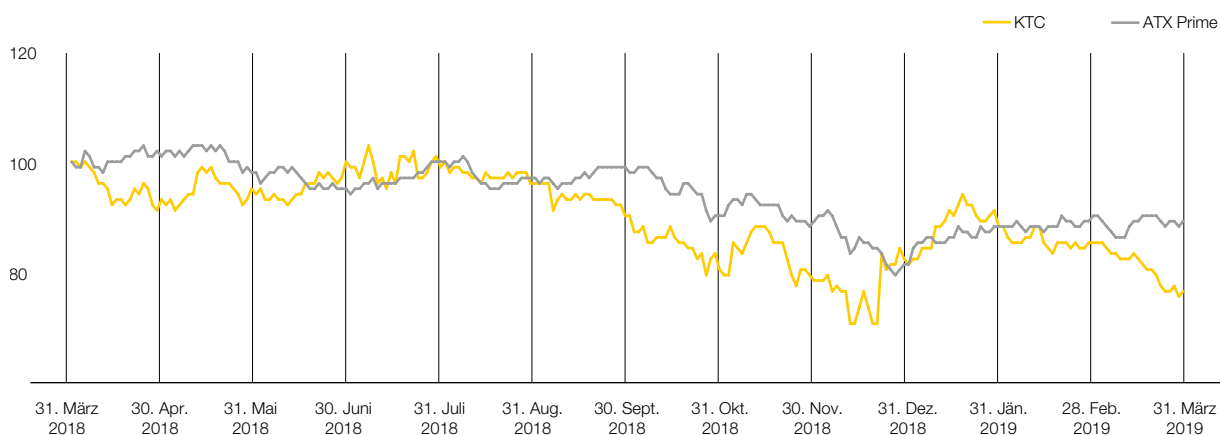
Aktienkurs im Wirtschaftsjahr 2018/19:
-24,2%

Am 19. Dezember 2018 verlaublicht Kapsch TrafficCom den Zuschlag für die Erhebung der deutschen Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut). Daraufhin schoss der Aktienkurs um 18,9% nach oben. Er erreichte somit wieder das Niveau der Entwicklung des ATX Prime. Ab Mitte Februar 2019 setzte erneut Druck auf die Aktie ein; die Kursentwicklung war schwächer als jene des Referenzindex. Dieser Trend verstärkte sich in den letzten Wochen des Wirtschaftsjahres. Die Aktie schloss am 29. März 2019 bei EUR 30,15.

Benchmark ATX Prime hat sich um 12,7 Prozentpunkte besser entwickelt.

Die Kapsch TrafficCom Aktie verlor 2018/19 24,2%. Die Benchmark, der ATX Prime, hat sich somit um 12,7 Prozentpunkte besser entwickelt als die Aktie.

Entwicklung Kapsch TrafficCom Aktie und ATX Prime.



Aktienkennzahlen.

In EUR, wenn nicht anders angegeben	2017/18	2018/19
Ergebnis je Aktie	2,21	3,68
Dividende je Aktie	1,50	1,50 ¹⁾
Höchstkurs (intraday)	50,70	41,60
Tiefstkurs (intraday)	38,50	26,80
Schlusskurs 31. März	39,80	30,15
Entwicklung der Aktie	-5,2%	-24,2%
Ø Handelsvolumen (Stück, Doppelzählung)	19.545	14.285

¹⁾ Vorschlag an die Hauptversammlung

Betreuung der Aktie.

Analysten.

Im letzten Wirtschaftsjahr veröffentlichten die folgenden Finanzinstitutionen Berichte zur Aktie (in alphabetischer Reihenfolge):

- > Erste Group Bank
- > Kepler Cheuvreux
- > ODDO BHF; ODDO SEYDLER BANK/Frankfurt Main Research (FMR)
- > Raiffeisen Centrobank

Liquiditätsanbieter.

Die jährliche Ausschreibung der Wiener Börse für die Funktion des „Specialist“ brachte 2019 eine Änderung zum Vorjahr: Die Raiffeisen Centrobank folgte der Baader Bank. Als Market Maker für die Kapsch TrafficCom Aktie fungieren (mit Stand 11. Juni 2019):

- > Erste Group Bank
- > Hudson River Trading Europe
- > Kepler Cheuvreux
- > ODDO SEYDLER BANK

Investor-Relations-Aktivitäten im Wirtschaftsjahr 2018/19.

Kapsch TrafficCom suchte im abgelaufenen Wirtschaftsjahr wieder bei mehreren Gelegenheiten Kontakt zu Kapitalmarktteilnehmern:

- > Investorenkonferenzen und Roadshows: Amsterdam, Brüssel, Bukarest, Frankfurt (3), Linz, London, München, Paris (2), Salzburg, Stegersbach, Warschau (2), Wien, Zürich, Zürs
- > 2. Institutional Investors' Day: Diese Veranstaltung für Analysten und institutionelle Investoren fand am Rande der bedeutenden Industriemesse „ITS World Congress“ in Kopenhagen statt
- > Zahlreiche direkt vereinbarte Treffen, Telefonate und E-Mails

In Summe tauschte sich das Unternehmen abseits der Hauptversammlung, der Präsentation von Ergebnissen und von Gruppenpräsentationen bei Veranstaltungen rund 160 Mal im kleineren Rahmen direkt mit Kapitalmarktteilnehmern aus.

Auszeichnungen für gute Investor-Relations-Arbeit.

Bei den Austrian Financial Communications Awards 2018 wurde die Finanzkommunikation von Kapsch TrafficCom mit dem Platin Award, dem ersten Platz unter den ATX-Prime-Unternehmen (ohne ATX), ausgezeichnet. Im Rahmen dieses Wettbewerbs wurden die Unternehmen hinsichtlich der Güte ihrer Finanzkommunikation in den Bereichen „Reporting“, „Investor Relations“ und „Capital Markets“ für das Geschäftsjahr 2017 bewertet. In der Gesamtwertung (das heißt inklusive ATX-Unternehmen) erreichte Kapsch TrafficCom den hervorragenden dritten Platz.

In einer Spezialkategorie wurde zudem der Geschäftsbericht ausgezeichnet, wobei die Qualität der Governance-Berichterstattung ein wesentlicher Faktor war.

Das österreichische Börsenmagazin „Börse Social“ in Kooperation mit der Rechtsanwaltskanzlei WEBER & CO zeichnete Kapsch TrafficCom in der Spezialwertung für Kapitalmarkt-Compliance mit dem „Number One Award“ aus.

Dividendenpolitik.

Kapsch TrafficCom wird die Praxis fortführen, zumindest ein Drittel des Konzern-Periodenüberschusses auszuschütten. Sollte dieser Wert kleiner sein als EUR 1,00 pro Aktie, so wird das Unternehmen eine höhere Ausschüttungsquote in Betracht ziehen, damit von einer jährlichen Basisdividende in Höhe von EUR 1,00 ausgegangen werden kann.

Abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung, dem Marktumfeld und dem Kapitalbedarf für anstehende Projekte kann dieser Wert über- oder unterschritten werden. Dabei strebt das Unternehmen an, über einen Durchrechnungszeitraum von drei Jahren zumindest eine durchschnittliche jährliche Ausschüttung in Höhe der genannten Basisdividende (EUR 1,00) zu gewährleisten.

Kapsch TrafficCom verfolgt damit eine nachhaltige Dividendenpolitik, die dem Unternehmen ausreichend Flexibilität einräumt, auf Marktentwicklungen zu reagieren.

Dividendenpolitik: Mindestens

- > EUR 1,00 je Aktie Basisdividende
- > ein Drittel des Jahresergebnisses

Dividendenvorschlag an die Hauptversammlung: EUR 1,50 je Aktie.

Dividendenauszahlungen in den vorangegangenen Jahren.

Jahr	Dividende je Aktie	Ergebnis je Aktie	Ausschüttungsquote
2016	EUR 1,50	EUR 2,39	62,7 %
2017	EUR 1,50	EUR 3,35	44,7 %
2018	EUR 1,50	EUR 2,21	68,0 %

Der Vorstand von Kapsch TrafficCom wird der Hauptversammlung 2019 vorschlagen, eine Dividende von EUR 1,50 je Aktie (das sind insgesamt EUR 19,5 Mio.) auszuschütten.

Kontakt für Investoren.

Investor Relations Officer	Hans Lang
Aktionärstelefon	+43 50 811 1122
E-Mail	ir.kapschtraffic@kapsch.net
Website	www.kapschtraffic.com/ir

Stability by agility.

Intelligent und schnell schalten.

Im Jahre 1866 schaltete in London erstmals eine Ampel von Rot auf Grün. Es war ein Meilenstein auf dem Weg zum modernen Verkehr. Heutzutage, über 150 Jahre später, verlangen komplexere Anforderungen nach intelligenteren Lösungen. Bei der Regulierung des Verkehrs von heute spielt neben Ordnung und Sicherheit etwa der schonende Umgang mit Ressourcen eine Rolle. Ebenso wie Lebens- und Luftqualität im städtischen Raum. Kapsch TrafficCom trägt dazu bei, dass all diese Faktoren berücksichtigt werden. Denn statt nur zwischen Rot und Grün zu wechseln, schalten wir, mit Blick auf die Zukunft, bei jeder Herausforderung intelligent und schnell.



Konsolidierter Corporate-Governance- Bericht.

Konsolidierter Corporate-Governance-Bericht.

Grundlagen.

Österreichischer Corporate Governance Kodex (ÖCGK).

Der ÖCGK wurde am 1. Oktober 2002 der Öffentlichkeit vorgestellt und seither mehrmals angepasst. Herausgeber ist der Österreichische Arbeitskreis für Corporate Governance, auf dessen Website auch die jeweils aktuelle Fassung des ÖCGK abrufbar ist (www.corporate-governance.at).

*Kapsch TrafficCom erklärt die
freiwillige Selbstverpflichtung zum
ÖCGK in der aktuellen Fassung (2018).*

Die Regeln des ÖCGK unterteilen sich in drei Kategorien:

- > L-Regel (Legal Requirement): Regel, die auf zwingenden Rechtsvorschriften beruht,
- > C-Regel (Comply or Explain): Regel, bei der ein Abweichen zu erklären und zu begründen ist, und
- > R-Regel (Recommendation): Regel mit Empfehlungscharakter; Nichteinhaltung ist weder offenzulegen noch zu begründen.

Organe einer Aktiengesellschaft.

Kapsch TrafficCom hat die Rechtsform einer Aktiengesellschaft (AG) nach österreichischem Recht. Ihre Organisation beruht auf drei Organen: Vorstand, Aufsichtsrat und Hauptversammlung. Diese sind nach dem Prinzip der Gewaltentrennung eingerichtet.

Der Vorstand leitet unter eigener Verantwortung die Gesellschaft so, wie das Wohl des Unternehmens unter Berücksichtigung der Interessen der Aktionäre und der Arbeitnehmer sowie das öffentliche Interesse es erfordert. Vorstandsmitglieder werden vom Aufsichtsrat bestellt.

Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung zu überwachen. Für gewisse, im österreichischen Aktiengesetz (AktG), in der Satzung und der Geschäftsordnung bestimmte Geschäftsfälle hat der Vorstand die Zustimmung des Aufsichtsrats einzuholen. Die Aufsichtsratsmitglieder werden von der Hauptversammlung gewählt. Darüber hinaus ist die Arbeitnehmervertretung berechtigt, für je zwei von der Hauptversammlung gewählte Aufsichtsratsmitglieder ein Mitglied aus ihren Reihen zu entsenden.

Die Hauptversammlung dient der gemeinschaftlichen Willensbildung der Aktionäre in primär jenen Angelegenheiten der Gesellschaft, die ihr gemäß Gesetz und Satzung zur Entscheidung zugeordnet sind oder die ihr von Vorstand und/oder Aufsichtsrat zur Entscheidung vorgelegt werden.

Kapsch TrafficCom in der Kapsch Group.

63,3% der Anteile an Kapsch TrafficCom AG werden von der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH gehalten. Per 31. März 2019 waren folgende wesentliche Konzerngesellschaften ebenfalls direkte Tochtergesellschaften: Kapsch Aktiengesellschaft (100%), Kapsch BusinessCom AG (94,9%), Kapsch CarrierCom AG (100%) und Kapsch Public TransportCom GmbH (100%). Im Mai 2019 wurde mit der S&T AG eine Vereinbarung über den Verkauf der beiden letztgenannten Gesellschaften geschlossen.

Entsprechenserklärung.

Kapsch TrafficCom erfüllte in dem per 31. März 2019 zu Ende gegangenen Wirtschaftsjahr 2018/19 mit folgenden Erklärungen inhaltlich alle geforderten Bestimmungen des ÖCGK in der Fassung vom Jänner 2018:

- > **C-Regel 27.** Die gewinnabhängige variable Vergütungskomponente von Herrn Laux und Herrn Lewald richtet sich nach der Höhe des Ergebnisses aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT). Schon bei Vertragsabschluss wurde darauf geachtet, dass der variable Teil voraussichtlich in keinem Jahr die fixe Zahlung übersteigt. Daher wurde in der Vergangenheit auf die Festlegung einer Höchstgrenze für variable Vergütungskomponenten verzichtet. Neue Vorstandsverträge werden dennoch eine derartige Höchstgrenze vorsehen. Eine separate Regelung zur Rückforderung variabler Vergütungskomponenten ist in den Vorstandsverträgen nicht enthalten. Aufgrund der herrschenden österreichischen Rechtslage kann das Unternehmen variable Vergütungskomponenten zurückfordern, wenn diese auf Grundlage von offenkundig falschen Daten ausgezahlt wurden.
- > **C-Regel 27a.** Einschränkungen in Bezug auf Abfindungen sind am relevanten Arbeitsmarkt nicht durchzusetzen und werden vom Unternehmen als nicht zielführend erachtet.

Die Entscheidung für diese Abweichungen wurde vom Aufsichtsrat der Kapsch TrafficCom AG getroffen.

Vorstand.

Name und Funktion	Zuständigkeitsbereiche	Geboren	Erstbestellung	Ablauf lfd. Bestellung
Georg Kapsch Vorsitzender, Chief Executive Officer	Finanzen, Corporate Development, New Ventures, Recht, Personalwesen, Marketing & PR, internationale Tochtergesellschaften & Managementsysteme, IT, Vertriebsregion Nordamerika sowie die Solution Centers: Intelligent Mobility Services, Urban Traffic & Mobility Management ¹⁾	1959	2002	2020
André Laux Mitglied, Chief Operating Officer	Vertriebsregionen: Europa-Mittlerer Osten-Afrika, Süd- und Zentralamerika, Asien-Pazifik sowie Supply Chain Management, Produktion & Logistik	1962	2010	2024
Alexander Lewald (bis 30.04.2019) Mitglied, Chief Technology Officer	Corporate Technology sowie die Solution Centers: Tolling, Back Office, Connected Road ¹⁾ /Kapsch Automotive, Highway & Tunnel Traffic Management ¹⁾	1964	2015	2019
Alfredo Escribá (ab 01.05.2019) Mitglied, Chief Technology Officer	Corporate Technology sowie die Solution Centers: Tolling, Back Office, Kapsch Automotive, Traffic ¹⁾	1969	2019	2024

¹⁾ Mit 1. Juni 2019 wurden die Solution Centers „Highway & Tunnel Traffic Management“, „Urban Traffic & Mobility Management“ und „Connected Road“ im Solution Center „Traffic“ vereint.

Mag. Georg Kapsch ist bei der Kapsch Aktiengesellschaft angestellt und wird von dieser Gesellschaft in verschiedene geschäftsführende Funktionen innerhalb der Kapsch Group entsandt. Er ist seit:

- > Juli 1989: Mitglied des Vorstands der Kapsch Aktiengesellschaft, zu deren CEO er im Oktober 2001 gewählt wurde
- > Oktober 2000: CEO der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH (Hauptaktionär der Kapsch TrafficCom AG)
- > November 2000: Geschäftsführer der DATAX HandelsgmbH (Muttergesellschaft der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH)
- > Dezember 2002: CEO der Kapsch TrafficCom AG

Herr Kapsch studierte Betriebswirtschaftslehre an der Wirtschaftsuniversität Wien und graduierte 1981. Im Jahr darauf trat er in die Kapsch Aktiengesellschaft ein, wo er in verschiedenen Bereichen des Unternehmens tätig war. In Aktiengesellschaften außerhalb der Kapsch TrafficCom Group übt er folgende Aufsichtsratsfunktionen aus:

- > Vorsitzender des Aufsichtsrats der Kapsch CarrierCom AG
- > Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Kapsch BusinessCom AG
- > Mitglied des Aufsichtsrats der Teufelberger Holding AG

Georg Kapsch ist darüber hinaus Mitglied des Vorstands der Privatstiftung Wunderer, der Mitterbauer Privatstiftung und der Tabor Privatstiftung sowie seit Juni 2012 Präsident der Vereinigung der Österreichischen Industrie.

Dipl.-Betriebsw. André Laux ist seit Dezember 2007 für die Kapsch TrafficCom Group tätig und seit 1. April 2010 Mitglied des Vorstands der Kapsch TrafficCom AG. Im November 2014 wurde er zum COO ernannt.

Herr Laux begann nach seinem betriebswirtschaftlichen Studium in Deutschland und England seine berufliche Laufbahn in verschiedenen Vertriebs- und Managementfunktionen (1988–1997) im In- und Ausland. 1997 wurde er Geschäftsführer des deutschen Chipkarten-Produzenten ODS Landis & Gyr in München. 2000 wechselte André Laux innerhalb der Unternehmensgruppe als Vorstandsvorsitzender zur SKIDATA AG nach Salzburg. 2004 übernahm er die Position des Vorstandsvorsitzenden der Winter AG in München. Außerhalb der Kapsch TrafficCom Group ist André Laux Aufsichtsrat der Kapsch BusinessCom AG.

Dr. Alexander Lewald war von November 2015 bis April 2019 Vorstandsmitglied und CTO der Kapsch TrafficCom AG. Im Berichtszeitraum übte er keine Aufsichtsratsmandate außerhalb der Kapsch TrafficCom Group aus.

Alfredo Escribá Gallego, MSc, MBA, kam im Zuge der Akquisition des Transportation-Geschäfts von Schneider Electric im April 2016 zu Kapsch TrafficCom. Seit 1. Mai 2019 ist er Vorstandsmitglied und CTO der Kapsch TrafficCom AG.

Nach Abschluss seiner Studien und ersten beruflichen Erfahrungen begann Herr Escribá im Jahr 1995 bei Sainco Tráfico in Spanien. Im Konzern wechselte er in weiterer Folge nach Brasilien und arbeitete sich die Karriereleiter hoch: Herr Escribá wurde Projektmanager in Argentinien und später Regionalmanager für den Südkegel Lateinamerikas und Brasilien. Im Jahr 2002 wechselte er zu Telvent Transportation und kehrte nach Spanien zurück. Dort – und später in den USA – bekleidete er verschiedene Führungsfunktionen. Bei Kapsch TrafficCom war Herr Escribá bis zu seiner Bestellung zum CTO als Executive Vice President für das Solution Center „Urban Traffic & Mobility Management“ zuständig. Außerhalb der Kapsch TrafficCom Group ist Alfredo Escribá ein Mitglied des Verwaltungsrats des assoziierten Unternehmens Traffic Technology Services Inc. USA.

Aufsichtsrat.

Der Aufsichtsrat hielt im Wirtschaftsjahr 2018/19 neben der konstituierenden Sitzung vier weitere Sitzungen ab. An letzteren nahm auch der Vorstand teil. Kein Mitglied des Aufsichtsrats nahm an weniger als der Hälfte der Sitzungen teil.

Zusammensetzung.

Der Satzung entsprechend besteht der Aufsichtsrat aus drei bis sechs von der Hauptversammlung gewählten Mitgliedern sowie aus den vom Betriebsrat gemäß dem österreichischen Arbeitsverfassungsgesetz entsandten Vertretern. Die Mitglieder des Aufsichtsrats per 31. März 2019 waren:

Name	Position	Geburtsjahr	Jahr Erstbestellung	Jahr Ablauf laufende Bestellung
Franz Semmernegg	Vorsitzender	1968	2002	2019 ¹⁾
Kari Kapsch	Stv. Vorsitzender	1964	2002	2019 ¹⁾
Sabine Kauper	Mitglied	1968	2011	2022
Harald Sommerer	Mitglied	1967	2013	2019 ¹⁾
Christian Windisch	Mitglied ²⁾	1963	2002	–
Claudia Rudolf-Misch	Mitglied ^{2) 3)}	1967	2018	–
Martin Gartler	Mitglied ^{2) 3)}	1970	2015	2018

¹⁾ Vorschlag an die Hauptversammlung, das Mandat für weitere drei Jahre zu verlängern.

²⁾ Vom Betriebsrat entsandt; dieser kann jederzeit ein von ihm entsandtes Mitglied abberufen.

³⁾ Zum 21. November 2018 entsandte der Betriebsrat Frau Rudolf-Misch in den Aufsichtsrat, wo sie Herrn Gartler ersetzte.

Dr. Franz Semmernegg ist seit Juni 2002 Mitglied und seit Juni 2005 Vorsitzender des Aufsichtsrats. Zu seinen Positionen innerhalb der Kapsch Group zählen seit:

- > Oktober 2001: CFO der Kapsch Aktiengesellschaft
- > März 2003: CFO der Kapsch BusinessCom AG, seit April 2010 zusätzlich CEO
- > April 2005: CFO der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH
- > Februar 2010: Mitglied des Aufsichtsrats der Kapsch CarrierCom AG

Zudem übt Franz Semmernegg weitere Funktionen in direkten und indirekten Unternehmensbeteiligungen der Kapsch BusinessCom AG sowie der Kapsch Aktiengesellschaft aus. Franz Semmernegg schloss 1992 sein Studium der Betriebswirtschaftslehre an der Karl-Franzens-Universität in Graz ab, wo er 1997 auch promovierte. Von 1993/1996 arbeitete Herr Semmernegg in einer Wirtschaftstreuhandkanzlei und wechselte 1996 zur Schrack Seconet AG, wo er nach einem Zwischenstopp bei Ericsson Austria zum Leiter und Prokuristen für Finanzen und Controlling aufstieg. Gemeinsam mit einem Partner vollzog Franz Semmernegg im Jänner 1999 einen Management-Buy-out und gründete die Schrack BusinessCom AG. Anfang 2001 beteiligte sich die Kapsch Aktiengesellschaft mehrheitlich an der Gesellschaft, die 2002 in Kapsch BusinessCom AG umbenannt wurde.

Dr. Kari Kapsch, Bruder von Georg Kapsch (CEO), ist seit Juni 2002 Mitglied und seit Juni 2005 stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats. Zu seinen Positionen innerhalb der Kapsch Group zählen seit:

- > März 2001: COO der Kapsch Aktiengesellschaft
- > Dezember 2005: COO der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH
- > April 2010: CEO der Kapsch CarrierCom AG
- > Juni 2010: Vorsitzender des Aufsichtsrats der Kapsch BusinessCom AG
- > Oktober 2016: Geschäftsführer der Kapsch PublicTransportCom GmbH

Zudem übt Kari Kapsch weitere Funktionen sowohl in direkten und indirekten Beteiligungen der Kapsch CarrierCom AG, der Kapsch BusinessCom AG sowie der Kapsch Aktiengesellschaft, als auch außerhalb der Kapsch Group aus. Er schloss das Studium der Physik an der Universität Wien ab (1988), wo er 1992 auch promovierte. Beruflich folgten Erfahrungen bei Kapsch eine Auslandstätigkeit bei ANT, einem Mitglied der Bosch-Gruppe. 1990 kehrte Herr Kapsch als Leiter des Geschäftsbereichs Verkehrstelematik Solutions zurück und baute das Geschäftsfeld Verkehrsmaut auf. Während der folgenden zehn Jahre leitete Kari Kapsch mehrere Geschäftsbereiche innerhalb der Kapsch Group.

Dipl.-Betriebsw. Sabine Kauper ist Finanzexpertin für Organisationen in herausfordernden Phasen von Wachstum bis Restrukturierung und betreut als Beraterin Unternehmen verschiedener Branchen. Sie war rund acht Jahre in Vorstandspositionen weltweit agierender Aktiengesellschaften mit Börsennotierung in Deutschland tätig. Nach ihrem BWL-Studium in München mit den Schwerpunkten Steuern und Prüfungswesen arbeitete Frau Kauper vier Jahre für eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Seit 2009 nimmt sie Aufsichtsratsmandate wahr und absolvierte eine Ausbildung zum qualifizierten Aufsichtsrat mit einer Zertifizierung durch die Deutsche Börse AG. Sie ist Mitglied des Advisory Boards von Cidron Ollopa Investment B.V.

Dr. Harald Sommerer ist seit Dezember 2013 selbständig tätig und arbeitet am Aufbau eines Beteiligungsportfolios. Davor war er von Mai 2010 bis September 2013 CEO und Vorsitzender des Vorstands der Zumtobel AG. Von 1997 bis 2010 war Harald Sommerer Vorstandsmitglied der AT&S Austria Technologie & Systemtechnik AG, davon zwischen 1998 und 2005 als CFO und von 2005 bis Jänner 2010 als CEO. Er ist Doktor der Sozial- und Wirtschaftswissenschaften der Universität für Wirtschaft und Unternehmensverwaltung in Wien und Master of Management der J. L. Kellogg Graduate School of Management, Northwestern University.

Ing. Christian Windisch ist seit September 1984 für die Kapsch Group tätig und zurzeit im Bereich der Qualitätssicherung beschäftigt. Er verfügt über einen Abschluss in Nachrichten- und Elektrotechnik der Höheren Technischen Lehranstalt in Wien.

Claudia Rudolf-Misch, MBA, ist seit Juni 2004 für Kapsch TrafficCom tätig. Sie hat als Qualitätsmanagerin in Österreich begonnen und ist derzeit für das globale HSSEQ-Managementsystem der Kapsch TrafficCom Group verantwortlich. Frau Rudolf-Misch verfügt über einen Abschluss als Master of Business Administration.

Martin Gartler ist seit Februar 2008 bei Kapsch TrafficCom tätig. Er verfügt über einen Abschluss der Fachschule für Elektro- und Nachrichtentechnik und absolvierte 1992 eine Ausbildung zum Werkmeister für industrielle Elektronik.

Keine der oben genannten Personen ist im Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft und nimmt gleichzeitig mehr als vier Aufsichtsratsmandate in konzernexternen Aktiengesellschaften wahr oder nimmt bei Gesellschaften, die mit Kapsch TrafficCom AG im Wettbewerb stehen, eine Organfunktion ein. Harald Sommerer ist stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der börsennotierten VARTA AG. Darüber hinaus übt keine der oben genannten Personen Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in anderen börsennotierten Gesellschaften aus.

Ausschüsse des Aufsichtsrats.

Prüfungsausschuss. Dieser hat die in §92 Abs. 4 AktG und der Verordnung EU/537/2014 aufgezählten Aufgaben und ist in diesem Umfang entscheidungsbefugt. Ihm obliegt die Prüfung und die Vorbereitung der Feststellung des Jahres- und des

Ausschüsse des Aufsichtsrats:

> *Prüfungsausschuss*

> *Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten (Vergütungsausschuss)*

Konzernabschlusses, die Prüfung des konsolidierten Corporate-Governance-Berichts und des konsolidierten nichtfinanziellen Berichts, die Behandlung des Berichts über das Risikomanagement gemäß C-Regel 83 des ÖCGK, die Überwachung der Abschlussprüfung (Konzernabschlussprüfung) und der Unabhängigkeit des Prüfers (inklusive Beurteilung und Billigung von Nichtprüfungsleistungen), die Vorbereitung des Ausschüttungsvorschlags sowie die Vorbereitung

des Berichts an die Hauptversammlung. Darüber hinaus bereitet der Prüfungsausschuss den Vorschlag des Aufsichtsrats für die Auswahl des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) vor und überwacht den Rechnungslegungsprozess sowie die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems und des Risikomanagement-Systems. Ein Mitglied des Prüfungsausschusses muss ein sogenannter Finanzexperte sein. Personen, die früher Mitglieder des Vorstands, Geschäftsführer oder Abschlussprüfer waren, sowie Personen, die in den letzten drei Jahren den Jahres- oder Konzernabschluss testiert haben, können nicht als Finanzexperte oder als Vorsitzender des Prüfungsausschusses fungieren.

Der Ausschuss setzt sich zusammen aus Franz Semmernegg (Vorsitzender und Finanzexperte), Harald Sommerer (Finanzexperte) und Christian Windisch. Der Abschlussprüfer ist den Sitzungen des Prüfungsausschusses beizuziehen, die sich mit der Vorbereitung der Feststellung des Jahresabschlusses (Konzernabschlusses) und dessen Prüfung befassen. Der Prüfungsausschuss hielt im Wirtschaftsjahr 2018/19 insgesamt vier Sitzungen ab. In zwei Sitzungen war der Abschlussprüfer anwesend; Bedarf an einem gemeinsamen Termin ohne Anwesenheit des Vorstands bestand nicht. Kein Mitglied des Prüfungsausschusses nahm an weniger als der Hälfte der Sitzungen teil.

Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten (Vergütungsausschuss). Dieser befasst sich mit dem Inhalt der Dienstverträge (inklusive Vergütung) der Vorstandsmitglieder und ist in diesem Umfang entscheidungsbefugt. Ausgenommen sind jedoch die Ernennung oder Abberufung der Vorstandsmitglieder (Zuständigkeit des gesamten Aufsichtsrats). Der Ausschuss besteht aus zwei Mitgliedern des Aufsichtsrats, die von der Hauptversammlung gewählt werden, einschließlich des Vorsitzenden des Aufsichtsrats.

Der Ausschuss setzt sich zusammen aus Franz Semmernegg (Vorsitzender) und Harald Sommerer. Beide Herren verfügen über Kenntnisse und Erfahrungen im Bereich der Vergütungspolitik. Herr Semmernegg ist CEO und für Personalagenden zuständiger Vorstand der Kapsch BusinessCom AG. Herr Sommerer war CEO und ebenfalls für Personalagenden zuständiger Vorstand bei der Zumtobel AG sowie zuvor bei der AT&S Austria Technologie & Systemtechnik Aktiengesellschaft. Der Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten (Vergütungsausschuss) hielt im Wirtschaftsjahr 2018/19 zwei Sitzungen ab.

Unabhängigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats.

Ein Aufsichtsratsmitglied ist als unabhängig im Sinne der C-Regel 53 ÖCGK anzusehen, wenn es in keiner geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder deren Vorstand steht, die einen materiellen Interessenkonflikt begründet und daher geeignet ist, das Verhalten des Mitglieds zu beeinflussen.

Kapsch TrafficCom AG ist Teil der Kapsch Group. Alle Mitglieder der Geschäftsführung der Muttergesellschaft (KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH) sind gleichgestellt und üben in den Gesellschaften der Kapsch Group verschiedene Funktionen aus. Dabei ist kein materieller Interessenkonflikt anzunehmen. Die DATAX HandelsgmbH fungiert als reine Beteiligungsgesellschaft und nimmt keinen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit ihrer 100%-Tochter KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH. Aus diesen Gründen können sich jene Aufsichtsräte der Kapsch TrafficCom AG, die zugleich Mitglieder der Geschäftsführung der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH (und somit Vertreter von Anteilseignern mit unternehmerischer Beteiligung) sind, als von der Kapsch TrafficCom AG unabhängig erklären, selbst wenn sie die Punkte 1, 5 oder 7 des folgenden Katalogs formell nicht erfüllen:

1. Ein Aufsichtsratsmitglied soll in den vergangenen fünf Jahren nicht Mitglied des Vorstands oder leitender Angestellter der Gesellschaft oder eines Tochterunternehmens der Gesellschaft gewesen sein.
2. Ein Aufsichtsratsmitglied soll zu der Gesellschaft oder einem Tochterunternehmen der Gesellschaft kein Geschäftsverhältnis in einem für das Aufsichtsratsmitglied bedeutenden Umfang unterhalten oder im letzten Jahr unterhalten haben. Dies gilt auch für Geschäftsverhältnisse mit Unternehmen, an denen das Aufsichtsratsmitglied ein erhebliches wirtschaftliches Interesse hat, jedoch nicht für die Wahrnehmung von Organfunktionen im Konzern.
3. Die Genehmigung einzelner Geschäfte durch den Aufsichtsrat gemäß L-Regel 48 ÖCGK führt nicht automatisch zur Qualifikation als nicht unabhängig.
4. Ein Aufsichtsratsmitglied soll in den letzten drei Jahren nicht Abschlussprüfer der Gesellschaft oder Beteiligter oder Angestellter der prüfenden Prüfungsgesellschaft gewesen sein.
5. Ein Aufsichtsratsmitglied soll nicht Vorstandsmitglied in einer anderen Gesellschaft sein, in der ein Vorstandsmitglied der Gesellschaft Aufsichtsratsmitglied ist.
6. Ein Aufsichtsratsmitglied soll nicht länger als 15 Jahre dem Aufsichtsrat angehören. Dies gilt nicht für Aufsichtsratsmitglieder, die Anteilseigner mit einer unternehmerischen Beteiligung sind oder die Interessen eines solchen Anteilseigners vertreten.
7. Ein Aufsichtsratsmitglied soll kein enger Familienangehöriger (direkte Nachkommen, Ehegatten, Lebensgefährten, Eltern, Onkel, Tanten, Geschwister, Nichten, Neffen) eines Vorstandsmitglieds oder von Personen sein, die sich in einer in den vorstehenden Punkten beschriebenen Position befinden.

Erklärung der Unabhängigkeit. Sämtliche Aufsichtsratsmitglieder haben sich von der Kapsch TrafficCom AG als unabhängig gemäß C-Regel 53 ÖCGK deklariert. Sabine Kauper und Harald Sommerer sind gemäß C-Regel 54 ÖCGK unabhängig.

Zustimmungspflichtige Geschäfte.

Neben den im Konzernanhang unter „Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen“ angeführten gab es 2018/19 keine zustimmungsbedürftigen Geschäfte gemäß §95 Abs. 5 Z 12 AktG.

Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat.

Die Zuständigkeitsbereiche der einzelnen Mitglieder des Vorstands, die Abläufe (etwa Beschlussanforderungen und -abläufe) sowie die durch den Aufsichtsrat genehmigungspflichtigen Geschäfte sind in der Satzung sowie in der Geschäftsordnung für den Vorstand festgelegt. Der Vorstand hält regelmäßige Sitzungen mit offenen Diskussionen zur wechselseitigen Information und Beschlussfassung in allen Angelegenheiten ab, die in die Zuständigkeit des Gesamtvorstands fallen.

Der Aufsichtsrat überwacht die Geschäftsführung des Vorstands laufend und umfassend und begleitet diese beratend. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats war regelmäßig mit dem Vorstandsvorsitzenden in Kontakt, um die Geschäftsentwicklung, Strategie und den Stand der Strategieumsetzung sowie das Risikomanagement des Unternehmens zu besprechen. Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, in der unter anderem die Zusammensetzung und der Vorsitz, die Modalitäten für die Einberufung und die Abstimmungen,

Sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats unabhängig gemäß C-Regel 53 ÖCGK.

Kauper und Sommerer zudem unabhängig gemäß C-Regel 54 ÖCGK.

„In Aufsichtsrats-sitzungen finden offene Diskussionen zwischen den Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats statt.“

Georg Kapsch (für den Vorstand)
Franz Semmernegg (für den Aufsichtsrat)

der Tätigkeitsbereich, Informationspflichten, Rechtsgeschäfte zwischen der Gesellschaft und den Mitgliedern des Vorstands oder des Aufsichtsrats sowie die Ausschüsse definiert sind.

An Aufsichtsratssitzungen nehmen in der Regel die Mitglieder des Vorstands teil. Gemeinsam wird offen über die Tagesordnungspunkte diskutiert. Themen sind insbesondere die Lage sowie über die Entwicklung der Gesellschaft und ihre strategische Ausrichtung. Auch zwischen den periodisch angesetzten Aufsichtsratsterminen unterrichtet der Vorstand den Aufsichtsrat über relevante Entwicklungen.

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats.

Generell.

Kapsch TrafficCom AG verfügt über kein Aktienoptionsprogramm. Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie leitende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kapsch TrafficCom Group sind im Rahmen einer Directors-and-Officers-Liability-Versicherung (D&O-Versicherung) gegen Vermögensschäden versichert. Aufgrund der Zahlung einer Gesamtpremie ist eine individuelle Zuordnung zu einzelnen Mitgliedern des Vorstands nicht möglich.

Vorstand.

Grundsätze der Vergütungspolitik für von Kapsch TrafficCom AG angestellte Vorstandsmitglieder.

Generell. Die Vergütung berücksichtigt die Größe, internationale Ausrichtung, das Geschäftsmodell und die wirtschaftliche Lage des Unternehmens sowie Aufgabenumfang und Qualifikation der einzelnen Personen. Dabei soll die Entlohnung der Vorstände einerseits einen Leistungsanreiz bieten und auf der anderen Seite nicht das Eingehen von übermäßigem Risiko fördern. Externe Benchmarks werden herangezogen, um eine dem Marktniveau entsprechende Vergütung sicherzustellen.

Fixe Vergütung. Die Höhe der fixen Vergütung wird individuell vereinbart. Sie kann neben pekuniären Leistungen auch Sachbezüge zum Beispiel für Dienstwagen und -wohnung enthalten. Da die Vorstandsgehälter nicht den Bestimmungen eines Kollektivvertrags unterliegen, kann die fixe Vergütung wertgesichert werden.

Variable Vergütung I: gewinnabhängig. Diese richtet sich nach dem Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT). Der für die Berechnung anzuwendende Prozentsatz wird bei Vertragsabschluss individuell vereinbart. In der Vergangenheit wurde danach getrachtet, dass diese variable Komponente voraussichtlich in keinem Jahr des Vorstandsmandats die fixe Zahlung übersteigt. Bei Vorstandsverträgen ab dem Wirtschaftsjahr 2018/19 ist die gewinnabhängige Vergütung mit der Höhe des Fixbezugs zu begrenzen. Als Voraussetzung für die Auszahlung einer derartigen Leistungsprämie muss das EBIT im Wirtschaftsjahr zumindest EUR 20 Mio. erreichen. Gelingt das nicht, verfällt die gewinnabhängige Vergütung für dieses Wirtschaftsjahr ersatzlos.

Variable Vergütung II: nachhaltige, nicht-finanzielle Kriterien. Zufriedene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind ein wesentlicher Baustein für den Erfolg der Kapsch TrafficCom Group. Daher existiert eine zusätzliche variable Vergütungskomponente. Sie ist an die nachhaltige Erreichung nicht-finanzieller Kriterien – konkret an gewisse Ergebnisse der Mitarbeiterumfrage – gebunden. Diese Umfrage findet in einem mehrjährigen Intervall statt. Nach Vorliegen der Ergebnisse und Feststellung der Erreichung aller definierten Kriterien wird für jedes Jahr seit der letzten derartigen Umfrage ein Betrag von EUR 10.000 pro Vorstandsmitglied ausgezahlt. Voraussetzung ist ein aufrechtes Vorstandsmandat seit mindestens zwei Jahren.

Pensionskasse. Aufgrund der zunehmenden Bedeutung der betrieblichen Vorsorge neben der staatlichen Pensionsversicherung leistet Kapsch TrafficCom AG für die von ihr angestellten Vorstände Beiträge in eine externe Pensionskasse. Die Höhe dieser Zahlungen wird bei Vertragsabschluss individuell vereinbart. Nach Beendigung des Mandats durch Zeitablauf hat ein Vorstand keinerlei weitere Ansprüche gegen die Gesellschaft.

Sondergratifikationen und -boni. Der Aufsichtsrat hat das Recht, diese im eigenen Ermessen zuzusprechen.

Dauer eines Vorstandsmandats. Die in der Vergangenheit angestrebte Begrenzung eines Vorstandsmandats auf drei Jahre pro Funktionsperiode wurde im Wirtschaftsjahr 2018/19 fallen gelassen. Die gesetzliche Maximallaufzeit beträgt fünf Jahre.

Wettbewerbsverbot. Im Falle eines Ausscheidens aus dem Vorstand gilt für den Zeitraum eines Jahres ein Wettbewerbsverbot (außer im Falle eines Austritts aus wichtigem Grund).

Vergütung Georg Kapsch.

Herr Kapsch ist bei der Kapsch Aktiengesellschaft angestellt. Seine Dienste sind Teil der von der Kapsch Aktiengesellschaft erbrachten und der Kapsch TrafficCom AG verrechneten Management- und Beratungsleistungen. Diese sind in den Erläuterungen zum Konzernabschluss unter „Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen“ ausgewiesen.

Vergütung der einzelnen Mitglieder des Vorstands.

In TEUR	Gesamt 2017/18	Gesamt 2018/19	Fix 2018/19 (und in % der Gesamtvergütung)	Variabel 2018/19 (und in % der Gesamtvergütung)
Georg Kapsch	1.135	1.021	680 67 %	340 33 %
André Laux	589	571	446 78 %	125 22 %
Alexander Lewald	531	513	387 76 %	125 24 %
Summe	2.255	2.104	1.514 72 %	591 28 %

Georg Kapsch. Die Vergütung auf Ebene der Kapsch Aktiengesellschaft umfasst einen fixen und einen variablen Bestandteil, welcher vom konsolidierten Vorsteuerergebnis der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH abhängt. In seinem Vorstandsvertrag ist zudem die variable Vergütung II enthalten, um auch den nachhaltigen, nicht-wirtschaftlichen Zielen von Kapsch TrafficCom Rechnung zu tragen.

André Laux. Der Vertrag von Herrn Laux wurde im Wirtschaftsjahr 2018/19 um fünf Jahre verlängert. Im Zuge dessen änderten sich die folgenden Parameter:

- > Fixe jährliche Vergütung: erhöht von TEUR 414 (zuzüglich Wertanpassung und Sachbezüge) auf TEUR 475 (wertgesichert, zuzüglich Sachbezüge).
- > Gewinnabhängige Vergütungskomponente: erhöht von 0,25 % des EBIT auf 0,45 % des EBIT.
- > Pensionsplan – jährliche Einzahlung der Kapsch TrafficCom AG in eine externe Pensionskasse: reduziert von TEUR 65 auf TEUR 25.

Im Falle einer Kündigung zum Ende der neuen Funktionsperiode gebührt Herrn Laux eine Abfertigung in der Höhe von neun Monatsentgelten. Dieser Betrag vermindert sich um den zum Stichtag vorhandenen Kontostand gemäß Vorsorgekasse. Für jede weitere Vorstandsperiode, deren Dauer länger als drei Jahre ist, erhöht sich der Abfertigungsanspruch um jeweils drei Monatsentgelte, maximal jedoch auf 12 Monatsentgelte.

Alexander Lewald. Die gewinnabhängige Vergütungskomponente beträgt 0,25 % des EBIT. Kapsch TrafficCom zahlt jährlich einen Betrag von TEUR 30 in eine externe Pensionskasse ein.

Alfredo Escribá. Er erhält eine fixe Vergütung von TEUR 380 pro Jahr (wertgesichert, zuzüglich Sachbezüge). Die gewinnabhängige Vergütungskomponente beträgt 0,35 % des EBIT. Kapsch TrafficCom zahlt zugunsten von Herrn Escribá einen jährlichen Betrag von TEUR 20 in eine externe Pensionskasse.

Vergütung des Aufsichtsrats.

In TEUR	2017/18	2018/19
Franz Semmernegg	50	50
Kari Kapsch	30	30
Sabine Kauper	16	16
Harald Sommerer	24	24
Gesamt	120	120

Mit Hauptversammlungsbeschluss vom 9. September 2015 wurde die Gesamtvergütung der gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats auf TEUR 120 pro Jahr festgelegt. Die Verteilung dieses Betrags obliegt dem Vorsitzenden. Dies gilt so lange, bis eine künftige Hauptversammlung eine andere Vergütung beschließt. Zusätzlich steht den Mitgliedern des Aufsichtsrats Spensersatz zu. Im Geschäftsjahr 2018/19 wurden Reisekosten in Höhe von TEUR 1 ersetzt.

Diversität.

Kapsch TrafficCom beschäftigt weltweit Frauen und Männer unterschiedlicher Altersgruppen mit heterogenen Ansichten und Überzeugungen, verschiedenen kulturellen und religiösen Hintergründen, unterschiedlicher sexueller Orientierung sowie vielfältigen geistigen und körperlichen Fähigkeiten. Die Förderung von Vielfalt ist daher für Kapsch TrafficCom ein strategisch relevantes Thema. Folglich wird dem Thema Diversität bei den internen Trainingsprogrammen ein hoher Stellenwert beigemessen. Wichtig ist, dass sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Führungskräfte mit dieser Thematik auseinandersetzen, um ein Verständnis für die entstandene Vielfalt aufzubauen. Das schafft die Basis für ein reibungsfreies Zusammenarbeiten. Da bei Kapsch TrafficCom oft internationale Projektteams gebildet werden, gibt es zudem spezielle Programme zu interkulturellem Management.

Ein Schwerpunkt im Bereich Diversität ist die Zusammenarbeit zwischen Männern und Frauen. Verschiedene Maßnahmen zur Frauenförderung im Konzern (erläutert im konsolidierten nichtfinanziellen Bericht von Kapsch TrafficCom) sollen dazu führen, dass immer mehr Führungsfunktionen mit Frauen besetzt werden. Bis 2023 sollen 30% aller Führungskräfte weiblich sein.

Generell gilt, dass die Auswahl von Kandidatinnen und Kandidaten für eine Position in Vorstand, Aufsichtsrat oder leitender Funktion jeweils im Hinblick auf die bestmögliche Besetzung der freien Stelle erfolgt. Dabei wird auf die fachliche und soziale Kompetenz, das persönliche Netzwerk und die Erfahrung Wert gelegt sowie die Teamfähigkeit berücksichtigt. Kapsch TrafficCom hat keinen ausformulierten Plan für die Förderung von Frauen in Vorstand, Aufsichtsrat und leitenden Funktionen in der Gesellschaft und ihren Tochtergesellschaften. Eine Person kann bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres in den Vorstand und bis zum vollendeten 75. Lebensjahr als Aufsichtsrat bestellt werden. Herkunft, Geschlecht, religiöse und sexuelle Ausrichtung sind keine Kriterien.

Die gesetzliche Quote für Frauen im Aufsichtsrat ist bei der Kapsch TrafficCom AG nicht anzuwenden, weil der Aufsichtsrat aus weniger als sechs Kapitalvertretern besteht. Im abgelaufenen Wirtschaftsjahr setzte sich der Aufsichtsrat aus Frau Sabine Kauper und drei männlichen Kapitalvertretern zusammen. Der Betriebsrat entsandte ab 21. November 2018 eine Frau und einen Mann in den Aufsichtsrat, sodass er sich nun aus zwei Frauen und vier Männern zusammensetzt.

Im Vorstand war 2018/19 keine Frau vertreten. Eine Reihe weiblicher Führungskräfte nahm innerhalb der Kapsch TrafficCom AG (etwa Leitung Finanzen und Leitung Recht) und ihrer Tochtergesellschaften (zum Beispiel Fertigungsleitung der Kapsch Components GmbH & Co KG und Leitung Finanzen der Region Asien-Pazifik) Führungsaufgaben wahr. Bei Kapsch TrafficCom AG verfügen in Summe zwölf Personen über eine Prokura, zwei davon sind Frauen.

Externe Evaluierung.

Kapsch TrafficCom lässt den konsolidierten Corporate-Governance-Bericht in Dreijahresintervallen extern prüfen. Der Corporate-Governance-Bericht 2016/17 wurde extern evaluiert, wobei es keine Beanstandungen gab.

Der Vorstand



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



André Laux
Mitglied des Vorstands



Alfredo Escribá Gallego
Mitglied des Vorstands

Bericht des Aufsichtsrats.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

der Aufsichtsrat der Kapsch TrafficCom AG hielt im Wirtschaftsjahr von 1. April 2018 bis 31. März 2019, neben der konstituierenden Sitzung, vier Plenarsitzungen ab. Kein Mitglied des Aufsichtsrats nahm an weniger als der Hälfte der Sitzungen teil.

Der Aufsichtsrat wurde darüber hinaus vom Vorstand laufend schriftlich und mündlich sowie in den gemeinsamen Sitzungen mit dem Vorstand über die Lage sowie über die Entwicklung der Gesellschaft und deren strategische Ausrichtung unterrichtet und hat im Berichtszeitraum die Geschäftsführung des Vorstands laufend und umfassend überwacht sowie beratend begleitet. Als Vorsitzender des Aufsichtsrats war ich zudem regelmäßig mit dem Vorstandsvorsitzenden in Kontakt, um die Geschäftsentwicklung, Strategie und das Risikomanagement des Unternehmens zu besprechen.

Zustimmungsbedürftige Geschäfte mit Mitgliedern des Aufsichtsrats oder mit Unternehmen, an denen ein Aufsichtsratsmitglied ein erhebliches wirtschaftliches Interesse hat, sind im Konzernanhang unter „Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen“ angeführt. Darüber hinaus gab es im abgelaufenen Geschäftsjahr keine zustimmungsbedürftigen Geschäfte gemäß §95 Abs. 5 Ziffer 12 AktG.

Der vom Vorstand vorgelegte Jahresabschluss zum 31. März 2019 samt Lagebericht der Kapsch TrafficCom AG vom 12. Juni 2019 sowie der Konzernabschluss samt Konzernlagebericht vom 12. Juni 2019 wurden durch den gewählten Abschlussprüfer PwC Wirtschaftsprüfung GmbH, Wien, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Die Abschlüsse, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands und die Prüfberichte (samt „Management Letter“) des Abschlussprüfers sowie der konsolidierte Corporate-Governance-Bericht und der konsolidierte nichtfinanzielle Bericht wurden im Prüfungsausschuss mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer eingehend behandelt und dem Aufsichtsrat vorgelegt.

Der Aufsichtsrat prüfte diese Unterlagen gemäß §96 AktG und billigte den Jahresabschluss, sodass dieser gemäß §96 Abs. 4 AktG festgestellt ist. Der Aufsichtsrat schließt sich dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands an. Demnach wird der Vorstand der Hauptversammlung am 10. September 2019 die Zahlung einer Dividende von EUR 1,50 pro Aktie für das Wirtschaftsjahr 2018/19 vorschlagen.

Der Prüfungsausschuss hielt im Wirtschaftsjahr von 1. April 2018 bis 31. März 2019 insgesamt vier Sitzungen ab und erfüllte die in §92 Abs. 4a AktG und der Verordnung EU/537/2014 aufgezählten Aufgaben. Ihm obliegt die Prüfung und die Vorbereitung der Feststellung des Jahres- und des Konzernabschlusses, die Prüfung des konsolidierten Corporate-Governance-Berichts und des konsolidierten nichtfinanziellen Berichts, die Überwachung der Abschlussprüfung (Konzernabschlussprüfung) und der Unabhängigkeit des Prüfers (inklusive Beurteilung und Billigung von Nichtprüfungsleistungen), die Vorbereitung des Ausschüttungsvorschlags sowie die Vorbereitung des Berichts an die Hauptversammlung. Darüber hinaus bereitet der Prüfungsausschuss den Vorschlag des Aufsichtsrats für die Auswahl des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) vor und überwacht den Rechnungslegungsprozess sowie die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems und des Risikomanagement-Systems. Kein Mitglied des Prüfungsausschusses nahm an weniger als der Hälfte der Sitzungen teil.

Der Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten (Vergütungsausschuss) hielt im abgelaufenen Wirtschaftsjahr zwei Sitzungen ab. In der ersten Sitzung wurden die Konditionen und Modalitäten für die Verlängerung des Vorstandsmandats von Herrn Laux behandelt. Zudem adaptierte der Ausschuss die Vergütungspolitik für den Vorstand. In der zweiten Sitzung wurden die Konditionen und Modalitäten für den Wechsel auf der Position des Chief Technology Officers behandelt.

Der Aufsichtsrat dankt den Mitgliedern des Vorstands und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kapsch TrafficCom AG für ihre Tätigkeit im Wirtschaftsjahr 2018/19.

Wien, am 12. Juni 2019



Franz Semmernegg
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Stability by agility.

Städte mit Lebensqualität aufladen.

Glaubt man Studien zur Entwicklung des urbanen Verkehrs, sollen in Stadtgebieten lebende Menschen schon 2050 über 100 Stunden pro Jahr im Stau stehen. Das Verkehrsaufkommen wächst. Genauso wie die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer. Bewohner wollen ihre Reiseziele schnell erreichen, Unternehmen optimal angebunden sein und auch die Umwelt muss geschützt werden. Bei Kapsch TrafficCom sind wir davon überzeugt, diese komplexen Aufgaben durch ganzheitliche Mobilitätskonzepte lösen zu können. Denn nur wenn wir allen Anforderungen des Verkehrs der Zukunft gerecht werden, können wir helfen, Städte mit der Lebensqualität aufzuladen, die ihre Bewohner verdienen.



FluidGo



PREVIOUS 1 of 4 NEXT

Metro U6 | Bikesharing

13 min 12:00 - 12:13



12:00 Thaliastraße




~2.20 €

Siebenhirten

3 Stops 7 min





***Konsolidierter
nichtfinanzieller
Bericht.***
(§ 267a UGB).

Konsolidierter nichtfinanzieller Bericht.

Erläuterungen zum Bericht.

Hintergrund.

Im Jahr 2017 wurde im österreichischen Bundesgesetzblatt das Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetz veröffentlicht. Es setzte die NFI-Richtlinie der Europäischen Union (2014/95/EU) durch Änderungen im österreichischen Unternehmensgesetzbuch um.

Große Kapitalgesellschaften, deren übertragbare Wertpapiere zum Handel an einem geregelten Markt eines Mitgliedstaats der Europäischen Union zugelassen sind, haben eine nichtfinanzielle Erklärung abzugeben, wenn sie im Jahresdurchschnitt mehr als 500 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer beschäftigen. Gleiches gilt sinngemäß für Konzerne. Die Kapsch TrafficCom AG beschäftigte im Wirtschaftsjahr 2018/19 im Durchschnitt weniger als 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und fällt daher nicht unter diese Verpflichtung. Für den Konzern muss hingegen ein konsolidierter nichtfinanzieller Bericht erstellt werden.

Dieser hat jene Angaben zu enthalten, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses, der Lage des Konzerns sowie der Auswirkungen seiner Tätigkeit erforderlich sind, und sich mindestens auf Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelange, auf die Achtung der Menschenrechte und auf die Bekämpfung von Korruption und Bestechung zu beziehen.

Umsetzung durch Kapsch TrafficCom.

Kapsch TrafficCom macht von der Möglichkeit, sich bei der Berichterstattung auf nationale, unionsbasierte oder internationale Rahmenwerke zu stützen, nicht Gebrauch. Zur Vermeidung von Redundanzen verweist der Bericht bei Bedarf auf die Erläuterungen zum Konzernabschluss 2018/19 („Konzernabschluss“), den Konzernlagebericht 2018/19 („Lagebericht“) und den konsolidierten Corporate-Governance-Bericht für 2018/19 („CG-Bericht“). Verweise innerhalb dieses Berichts werden mit dem Wort „Abschnitt“ in Verbindung mit der jeweiligen Kapitelbezeichnung gekennzeichnet. Sämtliche Verweise werden kursiv geschrieben, und es gehen ihnen zwei Pfeile (➤➤) voraus.

Die angegebenen Kennzahlen wurden in der Regel für die Kapsch TrafficCom Group erhoben. Etwaige Einschränkungen werden direkt bei den Kennzahlen erläutert. Im Zuge der Erstellung einer aktuellen Wesentlichkeitsanalyse wurden im Wirtschaftsjahr 2018/19 auch die bisher verwendeten Kennzahlen evaluiert und teilweise angepasst oder ausgetauscht. Diesbezügliche Erläuterungen finden sich ebenfalls bei den Kennzahlen. Die Ermittlung der Werte und Sammlung der Belege für die verschiedenen Kennzahlen erfolgt zentral über das HSSEQ-Management-Team (Health, Safety, Security, Environment and Quality). Kapsch TrafficCom unterscheidet zwischen:

- Steuerungskennzahlen – hier existieren Zielwerte, die von der Organisation erreicht werden sollen – und
- Reportingkennzahlen – diese geben Auskunft über die aktuelle Situation und helfen, Fehlentwicklungen frühzeitig zu erkennen.

Der vorliegende Bericht wurde nicht extern geprüft.

Geschäftsmodell.

Die Kapsch TrafficCom AG ist eine börsennotierte Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Sitz des Unternehmens ist Am Europlatz 2, 1120 Wien, Österreich. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hält 63,3% der Anteile an der Kapsch TrafficCom AG. Die restlichen Anteile werden von privaten und institutionellen Investoren gehalten.

Kapsch TrafficCom ist ein Anbieter von intelligenten Verkehrssystemen in den Bereichen Mauteinhebung, Verkehrsmanagement, Smart Urban Mobility, Verkehrssicherheit und vernetzte Fahrzeuge. Das Unternehmen deckt mit durchgängigen Lösungen die gesamte Wertschöpfungskette seiner Kunden aus einer Hand ab: von Komponenten über Design bis zu der Errichtung und dem Betrieb von Systemen. Die Mobilitätslösungen von Kapsch TrafficCom helfen dabei, den Straßenverkehr in Städten und auf Autobahnen sicherer, zuverlässiger, effizienter und komfortabler zu machen sowie die Umweltbelastung zu reduzieren. Weiterführende Informationen zum Unternehmen finden sich im Konzernabschluss ([➤ Erläuterung 1 „Allgemeine Informationen“](#)).

Kapsch TrafficCom hat Projekte in mehr als 50 Ländern umgesetzt und verfügt über Tochtergesellschaften und Niederlassungen in mehr als 30 Ländern (darunter Australien, Kanada, Österreich, Polen, Schweden, Spanien, Südafrika, Tschechien, die USA und Weißrussland). Dem Konzernabschluss können umfassende Informationen zu Konzernstruktur und Konsolidierungskreis ([➤ Erläuterung 1.2 „Konzernstruktur und Konsolidierungskreis“](#)) sowie eine Liste der konsolidierten Gesellschaften ([➤ Erläuterung 30 „Anteile Tochterunternehmen“](#)) entnommen werden.

Nachhaltiges Geschäftsmodell.

Kapsch TrafficCom adressiert Herausforderungen im Bereich Verkehr, die mit Megatrends einhergehen ([➤ Lagebericht, Kapitel 1.2 „Markt für intelligente Verkehrssysteme“](#)). Die Produkte und Lösungen des Unternehmens helfen,

- > die bestehende Straßeninfrastruktur zu erhalten und weiter auszubauen
- > die vorhandenen Verkehrswege effizient zu nutzen
- > das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu steuern
- > die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen
- > die Umweltbelastung durch Verkehr zu reduzieren

Speziell bei den Errichtungs- und Betriebsprojekten im Mautgeschäft bedient sich Kapsch TrafficCom oft zahlreicher Lieferanten und Subunternehmer aus dem Auftragsland. Damit liefert das Unternehmen einen Beitrag zur lokalen Wertschöpfung und schafft Arbeitsplätze.

Der für die gesamte Kapsch Group (somit auch für Kapsch TrafficCom) gültige Verhaltenskodex beinhaltet die für das Management sowie alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gültigen Verhaltensprinzipien. Der Kodex kann auf der Website von Kapsch „<https://www.kapsch.net/kapsch/about-us/code-of-conduct>“ eingesehen werden.



Kapsch TrafficCom verfügt aus Sicht des Managements über ein nachhaltiges Geschäftsmodell. Für das Unternehmen ist es jedoch nicht nur wichtig, dass die Unternehmensziele erreicht werden, sondern auch, wie dies erfolgt.

Wesentlichkeitsanalyse.

Basis dieses Berichts ist eine Analyse der Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit auf Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelange, auf die Achtung der Menschenrechte und auf die Bekämpfung von Korruption und Bestechung. Für diese Analyse wurde zunächst die Einschätzung des Unternehmensvorstands eingeholt. Eine Stakeholder-Befragung bot Gelegenheit, zusätzliche Aspekte einzubeziehen und die Bewertung der Wesentlichkeit der verschiedenen Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf eine breitere Basis zu stellen.

Ablauf der Wesentlichkeitsanalyse.

1. Vorstand und Beauftragter für das nichtfinanzielle Reporting evaluierten die im nichtfinanziellen Bericht 2017/18 aufgeführten Risiken. Dabei gab es keine wesentlichen Änderungen zum Vorjahr.
2. Der Vorstand führte danach eine Risikobewertung durch. Diese berücksichtigte sowohl die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken als auch die potenziellen Auswirkungen, falls sich diese Risiken materialisieren sollten.
3. Für die Stakeholder-Analyse wurden die relevanten Stakeholder-Gruppen festgelegt. Dabei handelte es sich um:
 - > Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
 - > Vertreter des Kapitalmarkts
 - > Kunden
4. Für die Umfrage erstellte Kapsch TrafficCom für alle Stakeholder einen standardisierten Fragebogen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden im Rahmen der periodisch (in Dreijahresintervallen) durchgeführten globalen Mitarbeiterbefragung mit dem Thema befasst. Das Unternehmen kontaktierte die anderen Stakeholder per E-Mail.
5. Die eingegangenen Antworten wurden zuerst pro Stakeholder-Gruppe und danach konsolidiert ausgewertet. In der Auswertung enthalten sind die Einschätzungen von:
 - > mehr als 1.630 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weltweit
 - > 5 Kapitalmarktvertretern: drei Analysten, einem Vertreter des IVA – Interessenverband für Anleger, einem Großinvestor
 - > 7 Kunden aus allen Regionen

Fragebogen.

Zu den Fragen betreffend die vier Dimensionen Umwelt, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, gesellschaftliche Verantwortung sowie Menschenrechte und Korruptionsvermeidung wurden Antworten vorgegeben, die verschiedene Risiken adressierten. Die Stakeholder wurden gebeten, Punkte von 1 (niedrige Relevanz) bis 10 (hohe Relevanz) zu vergeben. Darüber hinaus gab es die Möglichkeit, zusätzlich eigene Antwortvorschläge und deren Gewichtung anzugeben.

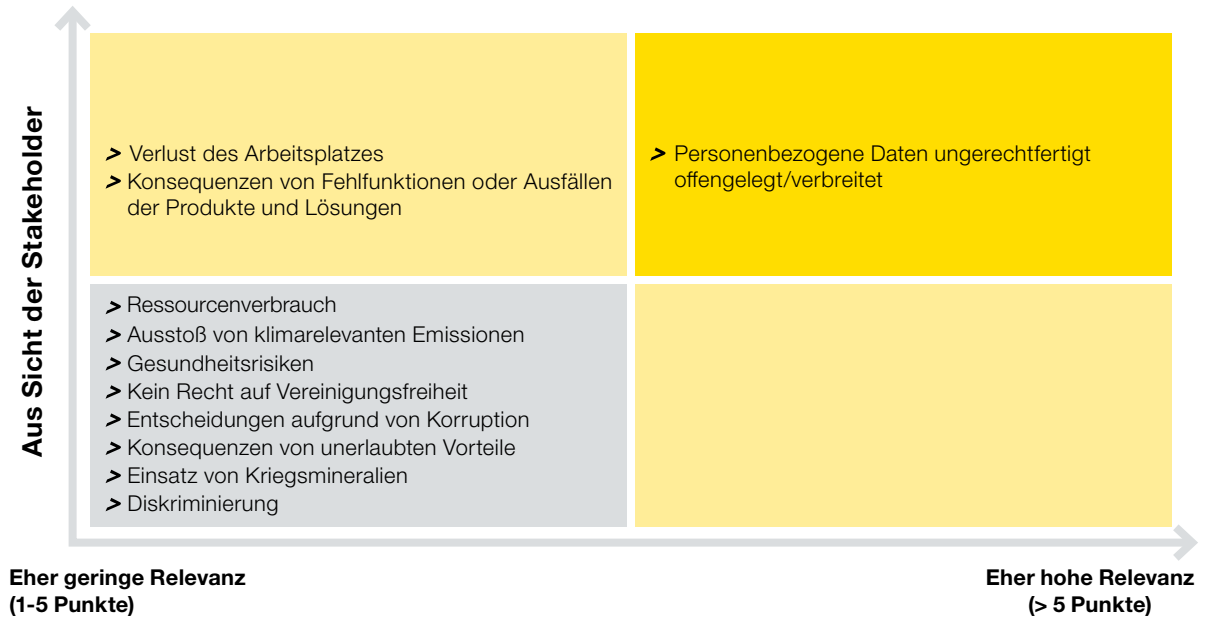
Fragenkatalog.

Wie schätzen Sie das Risiko aus der Geschäftstätigkeit von Kapsch TrafficCom in Bezug auf die unten genannten Punkte ein?

1. Für die Umwelt:
 - > Verbrauch von Ressourcen (zum Beispiel Strom)
 - > Ausstoß von klimarelevanten Emissionen (zum Beispiel CO₂)
2. Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter:
 - > Verlust des Arbeitsplatzes, falls im Land der Beschäftigung hohe Auftragsvolumina wegfallen
 - > Gesundheitsrisiko durch Unfall, Krankheit oder im Zusammenhang mit Bildschirmarbeit
 - > Diskriminierung aufgrund mangelnder Umsetzung des Diversitätskonzepts
3. Für die Gesellschaft/Allgemeinheit:
 - > Fehlfunktionen und Ausfälle der Produkte und Lösungen von Kapsch TrafficCom können zu einer nicht optimalen Steuerung von Verkehrsströmen führen. Im Extremfall können dadurch Unfälle provoziert werden
 - > In der Lieferkette könnten Kriegsmineralien (Conflict Minerals) verwendet werden
 - > Durch Diebstahl, Unfall oder unsachgemäße Handhabung können personenbezogene Daten unberechtigt offengelegt und/oder rechtswidrig verbreitet werden
4. Für Menschenrechte und bezüglich Korruption:
 - > Behörden- oder Unternehmensvertreter treffen aufgrund von Korruption Entscheidungen, die nicht zum Besten der Allgemeinheit beziehungsweise ihrer Organisation sind
 - > Unerlaubte Vorteile von oder an Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter von Kapsch TrafficCom können für diese schwerwiegende arbeits-, zivil- und strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen
 - > Nicht alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben das Recht auf Vereinigungsfreiheit (Kollektivvertrag)

Ergebnis der Wesentlichkeitsanalyse.

Eher hohe Relevanz
(> 5 Punkte)



Aus Sicht des Vorstands von Kapsch TrafficCom

Die Grafik zeigt – basierend auf den vordefinierten Antworten im Fragebogen – das Ergebnis der Stakeholder-Befragung sowie die Einschätzung des Vorstands von Kapsch TrafficCom. Die niedrigste Relevanz wurde den Risiken „Diskriminierung aufgrund mangelnder Umsetzung des Diversitätskonzepts“ und „In der Lieferkette könnten Kriegsmineralien (Conflict Minerals) verwendet werden“ beigemessen. Sowohl die Stakeholder als auch der Vorstand haben dem Risiko, dass durch Diebstahl, Unfall oder unsachgemäße Handhabung personenbezogene Daten unberechtigt offengelegt und/oder rechtswidrig verbreitet werden, eine eher hohe Relevanz beigemessen.

Die Stakeholder hatten die Möglichkeit, zusätzliche Risiken aufzuzeigen und deren Relevanz zu beurteilen. Dabei wurde die Thematik Recycling und Abfallwirtschaft angesprochen. In jenen Ländern, in denen Kapsch TrafficCom Produktionsstandorte unterhält (Österreich und Kanada), existieren strenge gesetzliche Vorgaben, wie mit Abfällen umzugehen ist. Zudem nimmt das Unternehmen bereits im Produktdesign auf die Recyclingfähigkeit von Massenprodukten (On-Board Units) Rücksicht (➤ Abschnitt „Umwelt“). Auf das tatsächliche Recycling hat Kapsch TrafficCom aber in der Regel keinen Einfluss. Die Produkte gehören den Kunden, die daher für deren ordnungsgemäße Entsorgung zuständig sind. In diesem Zusammenhang sei auch auf die erheblichen Restriktionen für den grenzüberschreitenden Transport von Abfall hingewiesen.

Umwelt.

Luftverschmutzung hat signifikante Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen, belastet die Vegetation und Ökosysteme, trägt zum Klimawandel bei und schädigt Materialien sowie Bauwerke. Der Straßenverkehr spielt hier eine bedeutende Rolle. Beispielsweise ist er gemäß Europäischer Umweltagentur mit einem Anteil von 39 % der größte Stickoxid-Emittent in der EU. Bei Kohlenstoffmonoxid beträgt sein Anteil 20 %, bei Ruß 28 % und bei Feinstaub 11 %. Der Straßenverkehr ist für ein Fünftel der gesamten Treibhausgase in der EU verantwortlich. Zudem ist die Lärmbelastung in Europa – am häufigsten verursacht durch den Verkehrslärm – ein wesentliches Gesundheitsproblem.

In diesem Kontext bietet Kapsch TrafficCom Hardware, Software und Dienstleistungen an, die den Straßenverkehr effizienter, sicherer, zuverlässiger und komfortabler machen sowie die Umweltbelastung reduzieren. Die Produkte und Lösungen helfen, mit Verkehrsströmen effizienter umzugehen sowie Entgelte für die Benutzung der Straßeninfrastruktur einzuheben und diese damit zu steuern.

Darüber hinaus arbeitet Kapsch TrafficCom auch im eigenen Wirkungsbereich – insbesondere in den Produktionsstätten – konsequent daran, den Ressourcenverbrauch und etwaige Auswirkungen auf die Umwelt zu minimieren.

Wesentliche Risiken.

- > **Klimarelevante Emissionen.** Mit der Geschäftstätigkeit von Kapsch TrafficCom ist in geringem Ausmaß der Verbrauch von Ressourcen und der Ausstoß klimarelevanter Emissionen verbunden. Ohne entsprechende Konzepte zum Umwelt- und Klimaschutz sowie bei deren mangelnder Umsetzung würde Kapsch TrafficCom die Umwelt mehr als notwendig belasten. Eine ineffiziente Nutzung von Energie würde zudem Mehrkosten für das Unternehmen bedeuten.
- > **Abfall beim Kunden.** Kapsch TrafficCom fertigt für Kunden straßenseitige Funkprodukte und Produkte, die in Fahrzeugen zum Einsatz kommen (zum Beispiel On-Board Units) in großer Stückzahl. Für die sachgerechte Entsorgung ist der Kunde zuständig. Enthalten die Komponenten ein hohes Maß an nicht recycelbaren Bauteilen, ist keine umweltfreundliche Verwertung möglich.

Konzepte.

Kapsch TrafficCom möchte den Verbrauch von Ressourcen und den Ausstoß von klimarelevanten Emissionen, die mit der Geschäftstätigkeit einhergehen, kontinuierlich reduzieren.

Leitfaden für nachhaltiges Produktdesign.

Ein umfangreicher Leitfaden stellt sicher, dass Umwelt-, Wirtschafts-, Sozial-, Gesundheits- und Sicherheitsaspekte in Design und Entwicklung von Produkten bestmöglich und strukturiert berücksichtigt werden. Die Inhalte des Dokuments sind in die Pflichtenhefte und Projektausschreibungen einzubeziehen. Die Überprüfung und laufende Adaptierung erfolgt durch die Umweltbeauftragten der Abteilungen, die auch Mitglieder des HSSEQ-Circles sind.

Klimaschutz durch Energieeffizienz und sorgfältigen Einsatz von Hilfsstoffen.

- > **Produktionsstätten.** Ziel ist ein möglichst effizienter Stromverbrauch. Dafür werden bei Bedarf Prozesse optimiert und neue Maschinen angeschafft sowie bei Neuanschaffungen auf die Energieeffizienz der Geräte geachtet. Neben der Energieeffizienz achtet Kapsch TrafficCom in der Produktion auf einen möglichst hohen Anteil von Energie aus nicht fossilen Quellen. Bei Verpackungen trachtet Kapsch TrafficCom danach, möglichst umweltschonende Materialien zu verwenden.
- > **Verwaltung.** Hier ist man ebenfalls um Energieeffizienz bemüht und versucht zudem, den Verbrauch von Büromaterialien, insbesondere Papier, zu minimieren.
- > **Fuhrpark.** Werden neue Autos angeschafft, wird auf deren Spritverbrauch geachtet.

Umweltschonende Beschaffung.

- > **Reduktion von Umwelteffekten bei vorgelagerten Prozessen sowie von Roh- und Hilfsstoffen.** Darauf wird bei Beschaffungsvorgängen – neben wirtschaftlichen und qualitätsrelevanten Aspekten – besonders Rücksicht genommen. Ein detaillierter Leitfaden dient als Entscheidungshilfe bei der Beschaffung und berücksichtigt insbesondere Eigenschaften wie Langlebigkeit, Recycelbarkeit und Reparaturfähigkeit.
- > **Lieferantenbeurteilung.** Kapsch TrafficCom beurteilt Lieferanten sukzessive hinsichtlich ihrer Konformität mit den ökologischen Beschaffungskriterien. Soweit es wirtschaftlich vertretbar ist, erhalten Lieferanten mit einem qualifizierten Umweltmanagement-System den Vorzug.

- > **Umgang mit gefährdenden oder schädlichen Stoffen.** Wo möglich, soll der Einsatz von gesundheitsgefährdenden oder umweltschädlichen Arbeitsstoffen sowie von Produkten, die solche Stoffe enthalten, vermieden werden. Zur Beurteilung des Gefahrenpotenzials werden Sicherheitsdatenblätter herangezogen. Auf die Beschaffung von Produkten und Rohstoffen, die nach Verarbeitung oder Verwendung als gefährliche Stoffe entsorgt werden müssten, wird nach Möglichkeit verzichtet.
- > **Transport.** Bei Massengütern ist der Transport per Bahn dem Lkw vorzuziehen. Bei vergleichbarer Qualität und Wirtschaftlichkeit werden lokale Lieferanten bevorzugt, um Transportwege zu minimieren.
- > **Verantwortungsvoller Umgang mit Chemikalien.** Zur Erfüllung der Bestimmungen der sogenannten REACH-Verordnung (Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals) wurden bei Kapsch TrafficCom weitreichende Vorkehrungen getroffen. Die REACH-Verordnung verlangt von Unternehmen, die einen chemischen Stoff in Mengen von mehr als einer Tonne pro Jahr herstellen oder importieren, diesen Stoff in einer zentralen Datenbank registrieren zu lassen.

Sensibilisierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Klima- und Umweltschutz.

Im Rahmen der internen Kommunikation wird auf Einsparpotenziale beim Ressourcenverbrauch hingewiesen.

Reduktion der Reisetätigkeit.

Oft ist ein persönliches Gespräch nicht zu ersetzen oder zu vermeiden, aber in vielen Fällen können die Möglichkeiten, die Kommunikationstechnologien bieten, helfen, Dienstreisen zu vermeiden. Kapsch TrafficCom hat in Videokonferenz-Systeme investiert und nutzt weltweit Skype for Business.

Führungsrolle bei der Klimaschutzagenda.

Kapsch TrafficCom wird in Österreich und international als wichtiger Stakeholder im Bereich Klimaschutz und Mobilität gesehen. Ein Beispiel für die Rolle des Unternehmens bei internationalen Bemühungen hin zu einer klimaneutralen Mobilität ist das Engagement im „Decarbonising Transport“-Projekt, das durch das International Transport Forum koordiniert wird. Kapsch wird seitens dieser Initiative als einer der wesentlichen Akteure hinsichtlich dieses Themas genannt.

Ebenso ist Kapsch als technischer Experte in die Diskussionen der United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) involviert. Insbesondere die Informations- und Kommunikationstechnologie (ICT) und diesbezügliche Erfahrungen von Kapsch werden wesentliche Bausteine bei der Entwicklung hin zu einem dekarbonisierten Verkehr sein.

Kapsch TrafficCom unterstützt mit ihren Aktivitäten die Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen, insbesondere:

- > Ziel 9: Belastbare Infrastruktur aufbauen, inklusive und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen
- > Ziel 11: Städte und Siedlungen inklusiver, sicherer, widerstandsfähiger und nachhaltiger gestalten
- > Ziel 13: Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen

Nichtfinanzielle Kennzahlen.

Im Gegensatz zum Vorjahr berichtet Kapsch TrafficCom die Kennzahlen „Anteil Bestellwert bei ISO-14001-zertifizierten-Lieferanten“, „Anzahl der geschäftlichen Flugreisen“ sowie „daraus resultierende CO₂-Emissionen“ nicht mehr. Die Bezeichnung der Kennzahl „Anteil der Belegschaft ausgestattet mit Skype for Business“ wurde geschärft und lautet nunmehr „Anteil der Bildschirmarbeitsplätze ausgestattet mit Skype for Business“. Der Stromverbrauch – und in weiterer Folge die CO₂-Emissionen – wurde im letzten Jahr für die Fertigung in Österreich und Kanada gemessen. Ab dem Wirtschaftsjahr 2018/19 werden alle Standorte mit rund 5.000 m² oder mehr miteinbezogen. Aus Gruppensicht können signifikante Maßnahmen zur effizienteren Nutzung von Strom nur an den großen Standorten durchgesetzt werden. Als neue Kennzahl wurde die „Quote der Recyclingfähigkeit von straßenseitigen Funkprodukten und Produkten, die in Fahrzeugen zum Einsatz kommen“ eingeführt.

	2017/18	2018/19	Ziele 2019/20
Anteil der Bildschirmarbeitsplätze ausgestattet mit Skype for Business	100 %	100 %	Halten bei 100 %
Stromverbrauch (in MWh) an allen Standorten mit rund oder mehr als 5.000 m ² (inklusive Produktion) ¹⁾	n/a	7.255	Auf einem konstanten Niveau halten
CO ₂ -Emissionen durch Stromverbrauch und Heizung an allen Standorten mit rund 5.000 m ² oder mehr (in Tonnen CO ₂ -Äquivalente) ¹⁾	n/a	2.176	Auf einem konstanten Niveau halten
Quote der Recyclingfähigkeit von straßenseitigen Funkprodukten und Produkten, die in Fahrzeugen zum Einsatz kommen ²⁾	n/a	83,5 %	Nachhaltig über 80 %

¹⁾ Die folgenden Standorte sind relevant:

- > ein Gebäude in Kapstadt (Südafrika): rund 20.300 m²
- > die Unternehmenszentrale in Wien (Österreich): rund 16.800 m²
- > der Produktionsstandort in Wien (Österreich): rund 11.800 m²
- > der Produktionsstandort Mississauga (Kanada): rund 6.300 m²
- > der Standort Jönköping (Schweden): rund 5.000 m²

²⁾ Betrifft nur von Kapsch TrafficCom hergestellte Produkte, keine Zukäufe von Dritten.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Der Erfolg eines Unternehmens hängt von der Loyalität, Motivation und Leistung der Beschäftigten ebenso ab, wie von der Möglichkeit, bei Bedarf ausreichend qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter rekrutieren zu können.

Unternehmen unterscheiden sich durch die Anforderungen an ihre Beschäftigten sowie die Art und Weise, wie sie als Arbeitgeber mit diesen umgehen. Kapsch TrafficCom sieht die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nicht als menschliche Ressourcen (Human Resources), sondern als Team, das – motiviert durch unterschiedliche persönliche Interessen und Bedürfnisse – das Unternehmen voranbringt. Eine weltweit marktconforme Entlohnung ist bei Kapsch TrafficCom selbstverständlich.

Kapsch TrafficCom als Unternehmen der Kapsch Group verbindet internationale Ausrichtung mit den Wurzeln eines modernen Familienunternehmens. Unternehmertum, marktnahe und schnelle Entscheidungen sowie überdurchschnittliches Engagement und Einsatz prägen die Unternehmenskultur. Es wird mit einem Verständnis gearbeitet, das sich insbesondere durch gegenseitigen Respekt und durch ein ausgeprägtes Wir-Gefühl auszeichnet. Leistungsorientierung und gegenseitige Wertschätzung führen zu einer engen Verbundenheit zwischen dem Unternehmen und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Überblick.

Die Gruppe beschäftigte zum 31. März 2019 in Summe 4.981 Personen, das sind 278 weniger als zum Bilanzstichtag des Vorjahres. Dieser Rückgang resultierte – neben einer geringeren Zahl von Praktikanten – primär aus der Reduzierung des Leistungsumfangs beim Betrieb des landesweiten Lkw-Mautsystems in Polen. Dadurch verringerte sich das lokale Team um rund 460 Personen (zum überwiegenden Teil Frauen), die großteils weiterhin mit der Lkw-Maut beschäftigt, aber nicht mehr bei Kapsch TrafficCom angestellt sind. Diese Veränderung war zugleich der wichtigste Grund dafür, dass der Anteil der Frauen an der Gesamtbelegschaft im Wirtschaftsjahr 2018/19 von 41,6 % auf 37,5 % sank.

Beschäftigungsverhältnisse.

Bei Kapsch TrafficCom arbeiteten zum Bilanzstichtag 83 % Angestellte (Vorjahr: 76 %). Die in den Produktionsstätten beschäftigten Arbeiterinnen und Arbeiter stellten 12 % der Belegschaft (Vorjahr: 17 %).

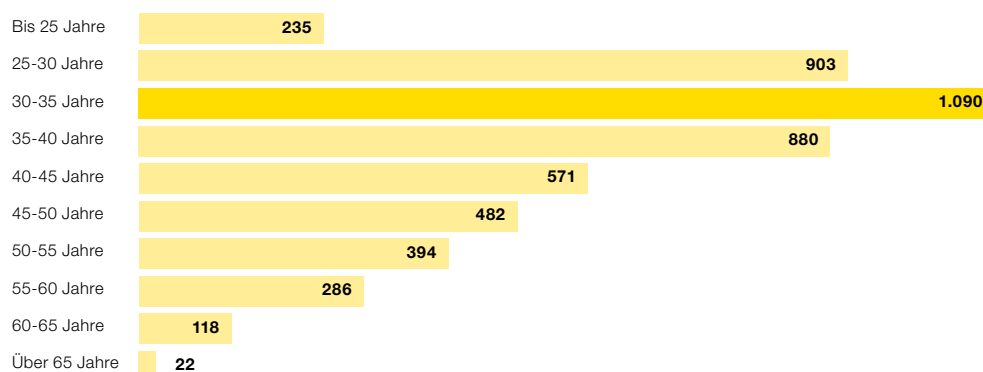
	2017/18	2018/19	+/-
Angestellte	3.995	4.148	153
Arbeiter/-innen	890	607	-283
In Ausbildung	238	103	-135
Inaktiv ¹⁾	136	123	-13
Gesamt	5.259	4.981	-278
davon Teilzeit	194	171	-23

¹⁾ Personen in Karenz, Präsenzdienst usw.

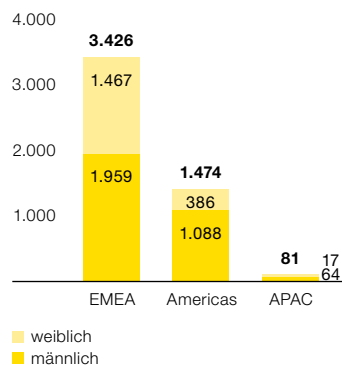
Altersstruktur.

Kapsch TrafficCom wurde 2002 gegründet und ist danach zügig gewachsen. Das spiegelt sich auch in der relativ jungen Belegschaft wider: Rund 23 % (Vorjahr: 26 %) aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind jünger als 30 Jahre, 45 % (Vorjahr: 48 %) sind maximal 35 Jahre alt und 74 % (Vorjahr: 75 %) sind nicht älter als 45 Jahre.

Altersstruktur der Kapsch TrafficCom Belegschaft.



Personalstand nach Regionen und Geschlecht.



Personalstand nach Regionen.

Kapsch TrafficCom ist ein globales Unternehmen mit einem Großteil der Belegschaft außerhalb Österreichs:

- > In EMEA beschäftigt die Gruppe 3.426 Personen (Vorjahr: 3.852) und somit die meisten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Länder mit dem höchsten Personalstand sind: Südafrika (1.526), Österreich (634), Spanien (485), Weißrussland (189), Tschechien (159), Polen (146) und Schweden (138).
- > Von den in Summe 1.474 Beschäftigten (Vorjahr: 1.340) in der Region Americas arbeiten 665 in den USA, 300 in Argentinien, 194 in Mexiko, 137 in Chile und 136 in Kanada.
- > Auf Australien entfallen 76 der in Summe 81 Beschäftigten (Vorjahr: 67) in der Region APAC.

Wesentliche Risiken.

- > Verlust des Arbeitsplatzes, falls im Land der Beschäftigung hohe Auftragsvolumina wegfallen
- > Gesundheitsrisiko durch Unfall, Krankheit oder im Zusammenhang mit Bildschirmarbeit
- > Diskriminierung aufgrund mangelnder Umsetzung des Diversitätskonzepts

Konzepte.

Die Kapsch Partner Solutions GmbH ist ein Unternehmen der Kapsch Group (nicht jedoch der Kapsch TrafficCom Group). Die dort angesiedelte Personalstelle ist weltweit federführend zuständig für die Planung und Administration der hier genannten Konzepte sowie für die Kontrolle der ergriffenen Maßnahmen und das Reporting an den Vorstand von Kapsch TrafficCom.

Kapsch TrafficCom ist ein global agierender Konzern mit Tochtergesellschaften und Niederlassungen in mehr als 30 Ländern. Der Personalstand einer Konzerngesellschaft oder Niederlassung verändert sich mit den von ihr erbrachten Tätigkeiten. Da das Unternehmen kontinuierlich wächst und plant, den Wachstumskurs auch in den nächsten Jahren fortzusetzen, ist tendenziell von einem weiteren Anstieg des Mitarbeiterstands auszugehen. In Einzelfällen kann es jedoch vorkommen, dass große Projekte auslaufen (zum Beispiel der Betrieb eines landesweiten Mautsystems). In so einem Fall trachtet das Unternehmen danach, den Schaden für die Belegschaft möglichst zu begrenzen und neue Beschäftigungsmöglichkeiten beim Auftraggeber oder einem anderen Betreiber auszuloten. Einen Verlust des Arbeitsplatzes kann Kapsch TrafficCom aber nicht ausschließen. Initiativen zur Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter helfen in diesem Fall, am Arbeitsmarkt eine neue Beschäftigung zu finden.

„Kapsch TrafficCom bekennt sich zu den zehn universellen Prinzipien des UN Global Compact.“

Georg Kapsch, CEO

Lehre. Kapsch TrafficCom bietet als Lehrbetrieb jungen Menschen in Österreich eine Berufsausbildung. Zum Bilanzstichtag absolvierten 16 Personen eine Lehre in den Bereichen „Informationstechnologie – Technik“, „Elektronik – Informations- und Telekommunikationstechnik“ oder als „Industriekaufleute“.

Traineeprogramm. Dieses Programm bietet Absolventinnen und Absolventen eines wirtschaftlichen oder technischen Masterstudiums seit mehr als 25 Jahren einen breiten bereichsübergreifenden Einblick in die gesamte Kapsch Group. Während eines Zeitraums von zwei Jahren durchlaufen die Trainees drei bis vier verschiedene Bereiche oder Tochterunternehmen und

Aus- und Weiterbildung.

Der Personal- und Organisationsentwicklung kommt bei Kapsch TrafficCom eine hohe Bedeutung zu, denn Qualifikationen und Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden als entscheidende Voraussetzungen für den Unternehmenserfolg gesehen. Bei der Besetzung frei werdender Stellen wird selbstverständlich auf die fachlichen wie auch auf die sozialen Kompetenzen der Bewerber geachtet. Von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wird lebenslanges Lernen erwartet und vom Unternehmen gefördert. Das Ziel der Weiterbildung ist die Erhaltung und Erweiterung der fachlichen und sozialen Kompetenzen.

arbeiten dabei als vollwertige Teammitglieder in den Abteilungen mit oder setzen eigene Projekte um. Zum Bilanzstichtag waren sechs Trainees bei Kapsch TrafficCom tätig.

Führungskräfteentwicklung. Aufgrund ihrer wesentlichen Funktion bei der Teamführung wird schon bei der Führungskräfteauswahl und -planung auf die Persönlichkeit der Bewerberinnen und Bewerber eingegangen. Im Zuge der Führungskräfteausbildung sind jährlich modulare Trainings zu absolvieren.

Mitarbeitergespräch. Das jährliche Mitarbeitergespräch ist in der gesamten Kapsch TrafficCom Group ein zentrales Instrument der Personal- und Organisationsentwicklung. Es stärkt die Zusammenarbeit durch den strukturierten Austausch zwischen Führungskraft und Mitarbeiterin oder Mitarbeiter über die erbrachte Leistung in den letzten zwölf Monaten. Das Mitarbeitergespräch bietet außerdem den Rahmen, Perspektiven der beruflichen Entwicklung zu besprechen und Weiterbildungsmaßnahmen zu definieren.

Mitarbeiterzufriedenheit.

Bei Kapsch TrafficCom nehmen gegenseitiger Respekt, Gemeinschaftsgefühl und Loyalität einen hohen Stellenwert ein. Das Unternehmen ist überzeugt, dass dadurch besser und erfolgreicher gearbeitet sowie die Lebensqualität gesteigert werden kann. Um die Meinungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Unternehmen zu erheben und zu evaluieren werden regelmäßig Befragungen durchgeführt. Zur Anerkennung ihrer Leistung erhalten die Beschäftigten einen Anteil des jährlichen Vorsteuergewinns ausgezahlt. Darüber hinaus bietet Kapsch TrafficCom langfristig wirkende Maßnahmen zur Gesundheitsvorsorge und wirtschaftlichen Absicherung nach der Pensionierung an.

Mitarbeiterbefragung. Kapsch TrafficCom führt alle drei Jahre Mitarbeiterbefragungen auf anonymer Basis durch. Es ist der Unternehmensleitung wichtig zu erfahren, was die Beschäftigten über ihr Unternehmen, ihre Tätigkeit, die Führungskräfte sowie Kolleginnen und Kollegen denken, welche Erwartungen sie für die Zukunft haben, wie sie das Arbeitsklima einschätzen und wie zufrieden sie mit ihrer Arbeit sind. Um die Bedeutung der Mitarbeiterzufriedenheit für den Vorstand zu unterstreichen, wurde für alle Vorstandsmitglieder ein finanzieller Leistungsanreiz geschaffen, der auf die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung abstellt.

Beteiligung am Unternehmenserfolg. Kapsch TrafficCom ist sich des Beitrags der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Unternehmenserfolg bewusst und honoriert diesen mit einer Ergebnisbeteiligung im Gesamtausmaß von maximal 5 % am Ergebnis vor Steuern. Landesspezifische Obergrenzen sollen sicherstellen, dass die Verteilung auf Kaufkraftparität basiert. Die Verteilung erfolgt pro Kopf, ist einkommensunabhängig und auf EUR 1.500 pro Mitarbeiterin beziehungsweise Mitarbeiter begrenzt.

Gesundheit. Um auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Belegschaft in den verschiedenen Regionen bestmöglich eingehen zu können, setzt Kapsch TrafficCom dezentral Maßnahmen zum Schutz der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und zur Gesundheitsförderung. So werden zum Beispiel bei der Kapsch TrafficCom AG regelmäßig gesundheitliche Informationen, Impfungen, Vorsorgeuntersuchungen und Sehtests angeboten. An den Standorten Wien und Klagenfurt steht der Belegschaft zudem ein Betriebsarzt zur Verfügung.

Diversität und Frauenförderung.

Das Diversitätskonzept sowie Informationen zur Förderung von Frauen in Vorstand, Aufsichtsrat und leitenden Stellen werden im CG-Bericht ([-> Abschnitt „Diversität“](#)) dargestellt.

Die derzeit noch geringe Zahl an weiblichen Führungskräften bei Kapsch TrafficCom hat damit zu tun, dass der Frauenanteil in technischen Bereichen weiterhin vergleichsweise gering ist. Aus Sicht eines Technologiebetriebs muss eine breitere Basis an Technikerinnen verfügbar sein. Talentierte Kolleginnen werden geschätzt und können innerhalb der Organisation Führungspositionen erlangen. Um dies in einem größeren Maß als heute zu erreichen, bedarf es langfristiger Initiativen: Kapsch TrafficCom

- > kooperiert mit Schulen, Universitäten und Fachhochschulen und
- > engagiert sich für Frauenförderung durch die Teilnahme an speziellen Programmen wie beispielsweise „FIT – Frauen in die Technik“ oder „FEMtech“.

Ein Kreis engagierter Mitarbeiterinnen hat die Initiative „women@kapsch“ gegründet, die durch Veranstaltungen und Vernetzungsmöglichkeiten Unterstützung bei der individuellen Weiterentwicklung bietet. Eine Initiative im Rahmen von women@kapsch ist women@ktc, mit dem dezidierten Ziel, bei Kapsch TrafficCom den Frauenanteil in der Führung zu steigern. Das Unternehmen möchte zudem die Zusammenarbeit zwischen Männern und Frauen fördern, mit dem Ziel, die Talente beider zu nutzen. Dabei geht es nicht um eine klassische Rollenverteilung, sondern um die Stärkung der Stärken. Weitere Maßnahmen umfassen das Traineeprogramm „Frauen in den Vertrieb“ und ein eigenes Gremium für Gleichbehandlung.

Nichtfinanzielle Kennzahlen.

Bei der Evaluierung der Kennzahlen kam es zu zahlreichen Neuerungen: Als Kennzahl für die Fortbildungsaktivitäten wurden bis zum Wirtschaftsjahr 2017/18 die durchschnittlichen Aus- und Weiterbildungstage pro Mitarbeiterin/Mitarbeiter erhoben. Diese Kennzahl konnte aber nicht in der gesamten Unternehmensgruppe ermittelt werden. Länderspezifische Gegebenheiten erschwerten zudem die Vergleichbarkeit der Datensätze. Daher entschied der Vorstand, diese Kennzahl ab dem Wirtschaftsjahr 2018/19 durch die Ausschöpfungsrate des Schulungsbudgets zu ersetzen.

Der Vorstand möchte den Anteil der weiblichen Führungskräfte deutlich steigern. Konkret sollen im Jahr 2023 30 % aller Führungspositionen von Frauen eingenommen werden.

Ebenfalls aufgenommen wurde die Fluktuationsrate. Sie ist ein wichtiger Indikator für die Zufriedenheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Schließlich werden ab dem Wirtschaftsjahr 2018/19 zusätzlich Kennzahlen für Arbeitssicherheit und Arbeitnehmerschutz berichtet.

	2017/18	2018/19	Ziele 2019/20
Ausschöpfung des Schulungsbudgets ¹⁾	88,2 %	83,3 %	100 %
Durchführung von Mitarbeitergesprächen	n/a ²⁾	rund 75,5 %	100% kumuliert über das Wirtschaftsjahr
Anteil von Frauen in Führungspositionen ³⁾	16,6 %	21,8 %	Weiterer Anstieg; 2023 soll ein Wert von 30 % erreicht werden
Fluktuationsrate ⁴⁾	11,3 %	8,9 %	Unter 10 % halten
Anzahl der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen ⁵⁾	n/a	0	0
Rate der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen ⁶⁾	n/a	0,0	0,0
Anzahl von arbeitsbedingten Verletzungen mit schweren Folgen (exklusive Todesfälle) ^{5) 7)}	n/a	2	0
Rate arbeitsbedingter Verletzungen mit schweren Folgen (exklusive Todesfälle) ⁸⁾	n/a	0,3	0,0
Anzahl der arbeitsbedingten Verletzungen ⁵⁾	n/a	45	0
Rate der dokumentierbaren arbeitsbedingten Verletzungen ⁹⁾	n/a	6,8	0,0

¹⁾ Das Schulungsbudget betrug im Wirtschaftsjahr 2018/19 ebenso wie im Vorjahr rund EUR 3,3 Mio.

²⁾ Bei Kapsch TrafficCom finden seit 2004 jährliche Mitarbeitergespräche statt. Im Wirtschaftsjahr 2017/18 wurden Aufbau und Struktur überarbeitet und um zusätzliche Komponenten erweitert (zum Beispiel Karriereaspekte und psychosoziale Aspekte), weshalb Mitarbeitergespräche nur auf freiwilliger Basis und nicht forciert erfolgten.

³⁾ Betrifft sämtliche Führungsebenen bis hin zur Gruppenleitung.
Berechnung: Summe der weiblichen Führungskräfte : Gesamtzahl der Führungskräfte.

⁴⁾ Berechnung: Mitarbeiterverlassene Austritte : durchschnittlicher Mitarbeiterbestand exklusive verkaufte Geschäftsbereiche.

⁵⁾ Verletzungen oder Todesfälle auf dem Weg von oder zur Arbeit werden nur erfasst, wenn der Transport von Kapsch TrafficCom organisiert wurde.

⁶⁾ Berechnung: Anzahl der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen : Anzahl der gearbeiteten Stunden x 1.000.000;
Anzahl der gearbeiteten Stunden = 6.658.004.

⁷⁾ Schwere Folgen bedeutet, dass der oder die Betroffene sich nicht innerhalb von sechs Monaten nach Entstehen der Verletzung vollständig erholen konnte oder dass von einer solchen Erholung nicht auszugehen ist.

⁸⁾ Berechnung: Anzahl von arbeitsbedingten Verletzungen mit schweren Folgen (exklusive Todesfälle) : Anzahl der gearbeiteten Stunden x 1.000.000; Anzahl der gearbeiteten Stunden = 6.658.004.

⁹⁾ Berechnung: Anzahl der arbeitsbedingten Verletzungen (inklusive Todesfolge) : Anzahl der gearbeiteten Stunden x 1.000.000;
Anzahl der gearbeiteten Stunden = 6.658.004.

Menschenrechte und Korruptionsbekämpfung.

Die Bekämpfung von Menschenrechtsverstößen und Korruption jedweder Art ist Kapsch TrafficCom ein wichtiges Anliegen. Kapsch TrafficCom wächst global und ist daher zunehmend auch in Ländern mit einem hohen Wert im Korruptionswahrnehmungsindex (Corruption Perception Index, CPI) von Transparency International tätig. Korruption sowie Menschenrechtsverstöße können ernste Konsequenzen für das Unternehmen sowie seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben: Verlust von Aufträgen und Ausschluss von zukünftigen Ausschreibungen, Strafzahlungen, Reputationsschäden sowie strafrechtliche Maßnahmen gegen das Unternehmen und involvierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Wesentliche Risiken.

- > Korruption kann Behörden- oder Unternehmensvertreter zu Entscheidungen, die nicht zum Besten der Allgemeinheit bzw. ihrer Organisation sind, verleiten. Zudem ist mit Korruption in der Regel auch das Delikt der Steuerhinterziehung verbunden.
- > Unerlaubte Vorteile von oder an Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter von Kapsch TrafficCom können für diese schwerwiegende arbeits-, zivil- und strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen.
- > Da nur rund 31,5 % der Belegschaft unter eine Kollektivvereinbarung fallen, besteht das Risiko, dass nicht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern das Recht auf Vereinigungsfreiheit (Kollektivvertrag) gewährt wird.

Konzepte.

Unternehmenskultur. Der für alle Unternehmen der Kapsch Group – und somit auch für Kapsch TrafficCom – gültige Verhaltenskodex (<http://kapsch.net/kapsch/about-us/code-of-conduct>) beinhaltet Grundsätze für integres Verhalten und eine klare Ablehnung von Korruption, Bestechung und Begünstigung sowie der Verletzung von Menschenrechten. Kapsch TrafficCom bekennt sich zudem zu den zehn Prinzipien des United Nations Global Compact.

Durch die globale Zuständigkeit der Personalstelle in Österreich (**>> Abschnitt „Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“**) ist gewährleistet, dass Kapsch TrafficCom hohe Standards (insbesondere zur Einhaltung der Menschenrechte) einhält.

Richtlinien und Schulungen. Es existieren interne Richtlinien zu verschiedenen Teilaspekten der Korruptionsvermeidung, die regelmäßig auf Aktualität geprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Die weltweit gültigen Richtlinien sind für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über das Intranet und die HSSEQ-Plattform zugänglich. Im Wirtschaftsjahr 2018/19 wurden die Richtlinien überarbeitet. Ein neues Schulungsprogramm ist in Ausarbeitung.

Compliance-Organisation. Zur umfassenden Kontrolle der Schutzvorkehrungen wurde bei Kapsch TrafficCom eine mehrstufige Compliance-Organisation eingerichtet. Der Vorstand wird vom Compliance Officer für den Bereich Korruptionsvermeidung unterstützt. Dieser wiederum greift für verschiedene Themenbereiche auf unterschiedliche Abteilungen oder Führungskräfte in der Organisation zurück. Der Vorstand legt dem Aufsichtsrat jährlich einen Antikorruptionsbericht vor.

Die Geschäftspartner folgender Konzerngesellschaften werden einem regelmäßigen „Restricted Party Screening“ unterzogen, um Geschäfte mit sanktionierten Parteien zu vermeiden: Kapsch TrafficCom AG und Kapsch Components GmbH & Co KG (beide Österreich), Kapsch TrafficCom S.A.U. und Kapsch TrafficCom Arce Sistemas S.A.U. (beide Spanien), Kapsch TrafficCom USA, Inc. (USA) und Kapsch TrafficCom AB (Schweden). Die Daten für diese Überprüfung werden direkt aus den Debitoren- und Kreditoreneinträgen des ERP-Systems bezogen und täglich automatisiert mit Embargo- und Sanktionslisten abgeglichen. Diese Listen enthalten unter anderem auch Personen und Unternehmen, die in Verbindung mit Menschenrechtsverletzungen stehen.

Das in der Kapsch Aktiengesellschaft angesiedelte Internal Audit der Kapsch Group kann auch bei Kapsch TrafficCom nach Auftrag durch den Vorstand unter anderem die Prozesse des internen Kontrollsystems und deren Einhaltung sowie in Bezug auf Betrug und Korruption prüfen.

Nichtfinanzielle Kennzahl.

	2017/18	2018/19	Ziel 2019/20
Nachgewiesene wesentliche Klagen, Sanktionen oder Geldbußen für Unternehmen der Kapsch TrafficCom Group im Zusammenhang mit Korruption oder Menschenrechtsverletzungen	0	0	0

Gesellschaftliche Verantwortung.

Die gesellschaftliche Verantwortung von Kapsch TrafficCom hat zwei Dimensionen: die eigenen Produkte und Lösungen sowie das darüber hinausgehende Engagement in der Gesellschaft und für die Allgemeinheit.

Produkte und Lösungen von Kapsch TrafficCom. Diese können nur dann dauerhaft im Wettbewerb bestehen, wenn sie einen Mehrwert für Kunden, Endnutzer und letztlich auch Vorteile für Gesellschaft und Umwelt liefern. Das Leistungsportfolio des Unternehmens spricht die gesellschaftlichen Aspekte Sicherheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie Lebensqualität direkt an.

Engagement in und für die Allgemeinheit. Moderne Kommunikationsplattformen und -kanäle ermöglichen einen Meinungs- und Informationsaustausch weltweit und in Echtzeit – gelegentlich auch ohne Beteiligung oder gar Wissen derjenigen, die Gegenstand der Kommunikation sind. Die Bedeutung der wachsenden Gruppe von direkten und indirekten Teilöffentlichkeiten nimmt zu. Sie fungieren verstärkt als Korrektiv oder Treiber. Gleichzeitig werden Unternehmen kritischer betrachtet. Daher muss sich ein Unternehmen als Teil der Gesellschaft verstehen sowie regelmäßig hinterfragen, welche Rolle es in der Gesellschaft spielt und wie es um seine gesellschaftliche Akzeptanz und die seines Geschäftsmodells steht.

Wesentliche Risiken.

- Fehlfunktionen und Ausfälle der Produkte von Kapsch TrafficCom können zur nicht optimalen Steuerung von Verkehrsströmen führen. Im Extremfall könnten dadurch Unfälle provoziert werden.
- In der Lieferkette könnten Kriegsmineralien verwendet werden.
- Durch Diebstahl, Unfall oder unsachgemäße Handhabung können personenbezogene Daten unberechtigt offengelegt und/oder rechtswidrig verarbeitet werden.

Konzepte.

Kapsch TrafficCom verfolgt eine gesellschaftlich relevante Mission, nämlich den zunehmenden Straßenverkehr sicherer, zuverlässiger, effizienter und komfortabler zu machen sowie die damit verbundene Umweltbelastung zu reduzieren. In einer zunehmend digitalisierten Welt kommt darüber hinaus dem Schutz personenbezogener Daten ein hoher Stellenwert zu.

Doch auch über seine operativen Wirkungsbereiche hinaus übernimmt das Unternehmen – vorwiegend über die Kapsch Group organisiert gesellschaftliche Verantwortung. Die Schwerpunkte dieses Engagements für die Gesellschaft bilden in Österreich die Gesundheits- und Entwicklungsförderung sowie die Unterstützung von Bildungs-, Kunst- und Kultureinrichtungen.

Die Aktivitäten der internationalen Tochtergesellschaften zielen auf lokale Gegebenheiten ab und können zum Beispiel auch die Unterstützung von Sportaktivitäten umfassen. Kapsch TrafficCom operiert auch in Schwellen- und Entwicklungsländern. Dort ist es aus Sicht des Unternehmens wichtig, als Partner auf Augenhöhe angesehen zu werden. Dazu gehört unter anderem, die lokalen sozialen Anforderungen an Unternehmen einzuhalten und eine etwaige Position der Stärke nicht auszunutzen.

Innovatives und qualitativ hochwertiges Produkt- und Lösungsportfolio.

Kapsch TrafficCom stellt sich aktiv den Herausforderungen ihrer dynamischen Zielmärkte und erweitert ihr Produktportfolio laufend um innovative Lösungen. In Einklang mit seiner Strategie verfolgt das Unternehmen dabei das Ziel der globalen Qualitäts- und Innovationsführerschaft. Der bisherige Unternehmenserfolg wird als Auftrag und Verpflichtung verstanden, auch weiterhin Wettbewerbsvorteile und Mehrwert für Kunden und Partner zu schaffen. Vertiefende Informationen zu den Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung können dem Lagebericht (➤ Kapitel 3.1 „Forschung und Entwicklung“) entnommen werden.

Kundennähe.

Die Nähe zu den Kunden ist ein zentraler Erfolgsfaktor. Dadurch ist es dem Unternehmen möglich, Trends früh wahrzunehmen, Fehlentwicklungen frühzeitig entgegenzuwirken und bei Schäden zeitnah risikominimierende Maßnahmen zu setzen. Die Kundennähe ist physisch durch Niederlassungen und Repräsentanzen in mehr als 30 Ländern sichergestellt. Eine zusätzliche Dimension von Nähe schafft Kapsch TrafficCom durch intensive und wertschätzende Zusammenarbeit mit internationalen Projektpartnern und Kunden sowie durch die bewusste Förderung der regionalen Wertschöpfung. Einen wichtigen Beitrag zum Austausch mit den Kunden leistet auch die Teilnahme an Branchenveranstaltungen und Messen. Darüber hinaus erheben die Bereiche Marketing und Vertrieb in periodischen Umfragen die Kundenzufriedenheit. Basierend auf den diesbezüglichen Ergebnissen werden zeitnah effektive Maßnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung der Kundenzufriedenheit definiert und umgesetzt.

Beschaffung: Umgang mit Konfliktmineralien (conflict minerals).

Aus Sicht von Kapsch TrafficCom zählt zur gesellschaftlichen Verantwortung eines Unternehmens, zu prüfen, bei welchen Lieferanten es einkauft (>> *Abschnitt „Umwelt“*). Neben Preis, Qualität und Umweltaspekten sind auch die Themen Menschenrechte, Korruption sowie gesellschaftliche Aspekte relevant. Im Rahmen der Lieferantenbewertung fragt Kapsch TrafficCom ab, ob Kontrollmechanismen zur Einhaltung der OECD-Standards zu „Responsible Mineral Supply Chains“ existieren. Zudem müssen Lieferanten ihr diesbezügliches Risikobewertungsmodell erläutern und darlegen, wie sie den Einsatz von Mineralien, deren Gewinnung von Kriegen beeinflusst ist, vermeiden.

Offener Dialog.

Kapsch TrafficCom bekennt sich zu einem offenen Dialog mit der Zivilgesellschaft und ihren Organen. Besonders im Zuge des stetigen Ausbaus seines Netzwerkes von Geschäftspartnern sowie der Erschließung neuer Märkte und Dialogmöglichkeiten fördert das Unternehmen den lokalen und interkulturellen Dialog durch ein hohes Maß an Transparenz gegenüber der allgemeinen Öffentlichkeit, den Medien, Interessenvertretungen, der Politik, dem Kapitalmarkt und selbstverständlich seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Im Sinne einer offenen und transparenten Kommunikation werden unterschiedliche digitale Kommunikationskanäle genutzt und mit den klassischen Medien vernetzt. Die Teilnahme an Messen, Vorträge auf Konferenzen und Veranstaltungen sowie zahlreiche Publikationen durch Experten sind Bestandteil der Kommunikationsmaßnahmen. Eine aktive internationale Pressearbeit mit Fokus auf Branchenmedien und lokalisierter Kommunikation in den einzelnen Ländern wird durch die Verwendung sozialer Medien wie Facebook, Twitter, LinkedIn und die unternehmenseigene Website sowie YouTube unterstützt. Auf der Kapsch TrafficCom Website werden umfangreiche Informationen über das Unternehmen, die verschiedenen technischen Lösungen und zahlreiche Referenzprojekte präsentiert.

Die jährliche Medienresonanzanalyse gibt Auskunft über die Tonalität der Berichterstattung über Kapsch TrafficCom.

Für den regelmäßigen Austausch mit den verschiedenen Interessengruppen nutzt Kapsch TrafficCom eine Vielzahl von Kommunikationswegen. Aktualität, Transparenz und Fairness stehen dabei stets im Vordergrund:

- > Für Kunden sind speziell entwickelte Online-Portale und Service-Hotlines eingerichtet. Zudem finden periodisch Kundenbefragungen statt.
- > Aktuelle und potenzielle Aktionäre werden über die Abteilung Investor Relations betreut.
- > Ein reger Austausch besteht auch mit branchenrelevanten Nichtregierungsorganisationen wie Verkehrsclubs und Interessenverbänden.
- > Die aktive Einbindung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Belegschaftsvertreter erfolgt über regelmäßige Informationsveranstaltungen und durch den Einsatz von Online-Medien. An dieser Stelle sei auch auf die Mitarbeiterbefragung verwiesen (>> *Abschnitt „Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“*).

Kapsch TrafficCom ist zur Wahrung der eigenen Interessen und um einen aktiven Diskussionsbeitrag zu aktuellen Branchenthemen zu leisten Mitglied in zahlreichen Organisationen. Neben regulativen und gesetzlichen Fragestellungen steht dabei aufgrund des Unternehmensgegenstands der Themenbereich intelligente Verkehrssysteme im Fokus.

Informationssicherheit.

Das Thema Informationssicherheit ist tief in der Organisation verankert. Dies ist notwendig, weil die Softwarelösungen von Kapsch TrafficCom Kunden- und Nutzerdaten verarbeiten. Das Unternehmen ist sich seiner Verantwortung im Umgang mit diesen Informationen bewusst und darauf bedacht, auch seine eigenen Daten gegen unberechtigten Zugriff zu schützen. Risiken und aktuelle Bedrohungen werden laufend analysiert, sodass zielgerichtet Maßnahmen gesetzt werden können. Diese beziehen sich typischerweise auf die drei Dimensionen Mensch, Prozess und Technologie.

Sicherheitspolitik. Für den zielgerichteten Einsatz von Sicherheitsmaßnahmen hat Kapsch TrafficCom die folgenden zwei Leitprinzipien formuliert:

- > Informationssicherheit soll lösungsorientiert wirken
- > Sicherheitsmaßnahmen sollen sich am anerkannten Stand der Technik orientieren. Die globale Ausrichtung in diesem Zusammenhang definiert ISO 27001 als Standardreferenz für die Umsetzung und den Betrieb von Informationssicherheits-Managementsystemen.

Risikomanagement. Als Kernprozess der ISO 27001 verfügt Kapsch TrafficCom über einen einheitlichen Risikomanagementprozess für Informationssicherheit, der ins Unternehmensrisikomanagement integriert ist. Der strukturierte Ansatz zur Betrachtung von Risiken im Zusammenhang mit Informationssicherheit leitet sich von den Geschäftsprozessen von Kapsch TrafficCom ab und stellt einen holistischen Ansatz dar. Der Risikomanagementprozess wird bei allen integrierten Gesellschaften umgesetzt, unabhängig davon, ob diese formell nach ISO 27001 zertifiziert sind oder nicht.

Schwachstellenmanagement. Im Verbund mit den anderen Unternehmen der Kapsch Group überwacht Kapsch TrafficCom über verschiedene Kanäle, ob in den Systemen sicherheitsrelevante Schwachstellen zutage treten. Darüber hinaus werden aktive Maßnahmen gesetzt wie die regelmäßige und automatisierte Schwachstellenprüfung externer und interner Systeme sowie die Durchführung von sogenannten Penetrationstests.

Management von Sicherheitsvorfällen. Bei Kapsch TrafficCom existiert für Sicherheitsvorfälle ein zentral organisierter Prozess mit Kommunikationsketten und Eskalationsstrukturen. So wird sichergestellt, dass auf derartige Vorfälle professionell und zeitnah reagiert werden kann.

Bewusstsein. Eine der wichtigsten Säulen im aktiven Management von Informationssicherheit ist die Bewusstseinsbildung bei Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Dazu existiert ein Schulungsprogramm, das um periodische Mailings und Intranet-Meldungen zu aktuellen Themen ergänzt wird. Gelegentliche E-Mails, die Phishing simulieren, dienen zur praxisnahen Übung des Gelernten.

Schutz von personenbezogenen Daten.

Alle Standorte von Kapsch TrafficCom in der Europäischen Union und alle Standorte, die Lieferungen oder Leistungen, bei denen personenbezogene Daten verarbeitet werden, dorthin erbringen fallen unter die Regelungen der EU-Datenschutz-Grundverordnung (EU-DSGVO). Kapsch TrafficCom hat sich dafür wie folgt aufgestellt:

Konzeption. Das Unternehmen setzt auf ein Zwei-Säulen-Modell: Datenschutz-Management für die Planung der Maßnahmen und die Durchführung der Aufgaben sowie Datenschutz-Überwachung zur Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften. Soweit möglich werden Strukturen bestehender Managementsysteme für Informationssicherheit (ISO 27001) und Qualitätsmanagement (ISO 9001) genutzt.

Schulungen. Um die Datenschutz-Aufgaben in der Unternehmensgruppe breit verankern zu können, wurden die Führungskräfte umfassend und die Fachabteilungen spezifisch für ihre Aufgabengebiete geschult. Für die gesamte Belegschaft wurde ein Programm zur Grundschulung eingerichtet.

Prozesse. Der Anforderung nach „Privacy By Design“ entsprechend integrierte Kapsch TrafficCom die Berücksichtigung des Datenschutz-Risikos in die Prozesse zur Konzeption und Entwicklung ihrer Produkte und Lösungen. Das Unternehmen überarbeitete zudem seine Prozesse für die Ausübung der Betroffenenrechte und für den Fall eines Datengebrechens.

Transparenz. Bei der Erhebung personenbezogener Daten kommt das Unternehmen den erweiterten Informationspflichten gemäß EU-DSGVO nach. Das bedeutet, dass Betroffene nun umfassender über die Verarbeitung ihrer Daten informiert werden.

Löschfristen. Alle Löschfristen für personenbezogene Daten wurden überprüft und bei Bedarf angepasst.

Nichtfinanzielle Kennzahlen.

Die Datenschutz-Grundverordnung (EU-Verordnung 2016/679) ist seit 25. Mai 2018 anzuwenden. Der Datenschutzbeauftragte der Kapsch TrafficCom AG (gleichzeitig Chief Privacy Officer der Kapsch TrafficCom Group) führte eine Reihe von Präsenzschulungen – insbesondere mit Führungskräften – durch. Ergänzend dazu wurde im Wirtschaftsjahr 2018/19 ein Online-Training für die gesamte Belegschaft angeboten. Der Vorstand von Kapsch TrafficCom verfolgt das Ziel, dass jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter diese Schulung absolviert. Zudem wurde beschlossen, die Schulungsquote als Kennzahl in den nichtfinanziellen Bericht aufzunehmen. Außerdem wurde klargestellt, dass sich der Anteil der Produktreklamationen auf das Massenprodukt von Kapsch TrafficCom, nämlich die On-Board Units bezieht.

	2017/18	2018/19	Ziele 2019/20
Anteil der Produktreklamationen bei On-Board Units	1,2 %	0,4 %	< 1,2 %
Forschungsquote in % des Umsatzes ¹⁾	Rund 16 %	Rund 15 %	Rund 10% oder höher
Durchschnittliche Tonalität der Medienberichterstattung über Kapsch TrafficCom (5 = positiv, 4 = relativ positiv, 3 = ausgewogen, 2 = relativ negativ, 1 = negativ) ²⁾	4,4	3,9	Mindestens 4,0
Anteil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die das Online-Training zur Datenschutzgrundverordnung absolviert haben	n/a	31,6 %	100 %

¹⁾ Forschungsquote umfasst Aufwendungen für kundenspezifische Entwicklungen sowie für Produktmanagement, IPR-Management, Entwicklungsunterstützung und generische Entwicklungen; (» Lagebericht, Kapitel 3.1 „Forschung und Entwicklung“).

²⁾ Quelle: Medienresonanzanalyse von META Communication International.

Die Tonalität der Medienberichterstattung litt im Wirtschaftsjahr 2018/19 unter den Auseinandersetzungen bezüglich der Vergabe des neuen landesweiten Lkw-Mautsystems in Tschechien (» Lagebericht, Kapitel 2.1 „Geschäftsverlauf“).

Das Online-Training zur Datenschutz-Grundverordnung wurde im Wirtschaftsjahr 2018/19 erstmals angeboten. Kapsch TrafficCom wird derartige Schulungen weiterhin anbieten, um so den Anteil der Absolventen kontinuierlich zu erhöhen.

Der Vorstand



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



André Laux
Mitglied des Vorstands



Alfredo Escribá Gallego
Mitglied des Vorstands

Stability by agility.

Innovationen auf die Straße bringen.

Mit rasant zunehmendem Verkehrsaufkommen und neuen wirtschaftlichen Herausforderungen verschieben sich Meinungen und Perspektiven zur Mobilität momentan schneller als je zuvor. Fokussiert auf eine smarte Zukunft für uns alle, entwickelt Kapsch TrafficCom daher schon jetzt intelligente Lösungen, die vielfältigsten Ansprüchen gerecht werden. Ob auf einzelnen Straßen, großflächigen Gebieten, zeit- oder streckenabhängig. Wir bringen die spannendsten Innovationen von morgen schon heute auf die Straße.





5:36

▲ HEADING NORTH

CURVE
10
km/h

NEXT TURN RIGHT
↪ 750m

+24 °C

A blurred, low-angle photograph of a city street at night. The scene is dominated by warm, yellow and orange light from street lamps and car taillights, contrasting with the cool blue tones of the sky and distant lights. The motion blur creates a sense of depth and activity. The text is overlaid in the upper left quadrant.

Konzernlagebericht.
Kapsch TrafficCom AG
zum Konzernabschluss
per 31. März 2019.

Konzernlagebericht.

1 Wirtschaftliches Umfeld.

1.1 Allgemeine wirtschaftliche Lage.

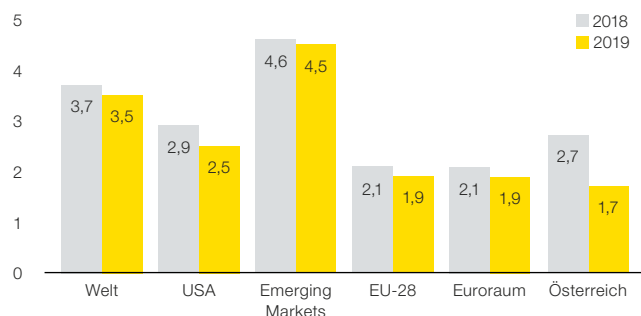
Weltwirtschaft.

Die Weltwirtschaft expandierte 2018 erneut kräftig, trotz erster Anzeichen einer konjunkturellen Abkühlung. Konkret lag das Wachstum der globalen Wirtschaftsleistung bei 3,7 % und somit nur leicht unter dem Vorjahresniveau von 3,8 %. Weniger starke Impulse als erwartet gingen im Berichtsjahr vom Welthandel aus, was in erster Linie auf den offenen Handelskonflikt zwischen den USA und China zurückzuführen ist. Hatte sich das globale Handelsvolumen 2017 noch um robuste 4,7 % ausgeweitet, so schwächte sich der Zuwachs 2018 auf 3,9 % ab. Aufgrund der deutlichen Zunahme der geopolitischen Risiken senkte der Internationale Währungsfonds (IWF) seine Prognose für das globale Wirtschaftswachstum 2019 auf 3,5 % ab. Die Welthandelsorganisation erwartet jedoch ein Plus von 3,7 % beim internationalen Handelsvolumen.

Globales Wirtschaftswachstum bei 3,7%.

BIP-Wachstum 2018/19.

(in %)



USA.

Das BIP-Wachstum 2018 festigte sich trotz des protektionistischen außenwirtschaftlichen Kurses und erreichte beinahe die 3-Prozent-Marke. Ausschlaggebend dafür waren vor allem neue Steueranreize für Unternehmen, die sich positiv auf die Investitionsbereitschaft auswirkten. Auch der Konsum entwickelte sich dank der guten Arbeitsmarktlage anhaltend robust. Ein dämpfender Effekt dürfte indes von der Haushaltssperre („Shutdown“) ausgehen, die zu Jahresbeginn 2019 zahlreiche Behörden und Teile der Bundesverwaltung lahmlegte. Vor diesem Hintergrund gehen die Konjunkturforscher für 2019 von einer leichten Wachstumsabschwächung auf 2,5 % aus.

US-Wirtschaftswachstum erreichte beinahe 3-Prozent-Marke.

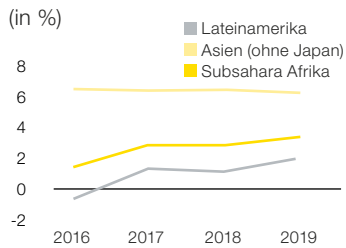
Schwellen- und Entwicklungsländer.

Die Wirtschaftsleistung in den Schwellen- und Entwicklungsländern stieg 2018 insgesamt um 4,6 %. Auf regionaler Ebene präsentierte sich der aufstrebende asiatische Wirtschaftsraum einmal mehr als globaler Wachstumstreiber. So setzten die ASEAN-5-Staaten (Indonesien, Malaysia, Thailand, Vietnam und die Philippinen) ihren stabilen Expansionskurs fort. In Indien steigerte sich die Wachstumsdynamik mit einem Plus von 7,3 % sogar deutlich. In China lag der BIP-Anstieg mit 6,6 % erneut klar über dem globalen Durchschnitt. Dieser Wert stellte aber den niedrigsten Zuwachs seit Jahren dar und auch für 2019 wird ein Wachstum von nur knapp über 6 % prognostiziert.

BIP der Schwellen- und Entwicklungsländer stieg um 4,6%.

Der Konjunkturverlauf in der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS) war von der schleppenden Erholung in Russland geprägt. Die größte regionale Volkswirtschaft verzeichnete im Berichtsjahr ein Wachstum von lediglich 1,7 %. Einer der Hauptgründe dafür lag in den turbulenten Entwicklungen auf dem globalen Erdölmarkt. Nach dem Preissturz in Richtung der 50-Dollar-Marke im Oktober 2018 einigte sich Russland mit dem Ölkartell OPEC und anderen verbündeten Produzenten auf die Verlängerung der Drosselung der Förderung bis Mitte 2019. Von der dadurch erhofften Trendwende bei der Ölpreisentwicklung würden auch die erdölexportierenden MENAP-Staaten (Mittlerer Osten und Nordafrika, Afghanistan und Pakistan) profitieren. 2018 lag das aggregierte BIP-Wachstum in dieser Region bei verhaltenen 2,4 %, was auch der mangelnden Diversifizierung geschuldet ist.

BIP-Wachstum 2016-19.



Lateinamerikas gesamtwirtschaftliche Performance blieb 2018 deutlich hinter den Erwartungen zurück. Hauptgründe waren die fehlende Dynamik am größten Regionalmarkt Brasiliens (+1,3%) und wirtschaftliche Turbulenzen in Argentinien. Als positives Signal war indes die für Mexiko wichtige Unterzeichnung des NAFTA-Nachfolgeabkommens USMCA zu werten. Für das Jahr 2019 sind die regionalen Aussichten dank der fortschreitenden Erholung der Rohstoffmärkte insgesamt günstiger. Das gilt auch für die Länder in Subsahara-Afrika, deren Wachstum von 2,9% im Berichtsjahr auf 3,5% ansteigen dürfte.

Europa.

In Europa setzte sich der Wachstumskurs der letzten Jahre fort, wenn auch in etwas abgeschwächter Form: Die Wirtschaftsleistung der EU-28 expandierte 2018 insgesamt um 1,9%.

Wirtschaftsleistung der EU-28 stieg um 1,9%.

waren in erster Linie die gestiegenen Herausforderungen in den größten europäischen Volkswirtschaften, darunter die Krise der deutschen Automobilindustrie infolge des Abgasskandals, die anhaltenden Proteste der Gelbwestenbewegung in Frankreich und das drohende Defizitverfahren im Budgetstreit Italiens mit der Europäischen Kommission. Dem gegenüber stand ein positives Signal aus dem lange Zeit krisengeplagten Griechenland, das im August 2018 sein dreijähriges Stabilitätshilfsprogramm erfolgreich abschloss. Darüber hinaus zählte der Rückgang der Arbeitslosenrate in den EU-28 auf unter 7% zu den erfreulichen Meldungen des Berichtsjahres.

Die Wirtschaftsleistung im Euroraum expandierte 2018 um 1,9%. Für wachsende Verunsicherung in der zweiten Jahreshälfte sorgten die schwierigen Verhandlungen über den von Großbritannien angestrebten EU-Austritt (Brexit), was sich auch auf den Aktienmärkten entsprechend widerspiegelte. Für 2019 stellt die Ungewissheit rund um den Brexit weiterhin das größte Konjunkturrisiko dar. Die Inflation im Euroraum nähert sich indessen schrittweise dem angestrebten 2-Prozent-Zielwert der Europäischen Zentralbank an und betrug im Berichtsjahr 1,7%. Vor diesem Hintergrund zeichnet sich auch eine geldpolitische Trendwende in Europa ab: Die EZB hält zwar weiterhin an ihrer Niedrigzinspolitik fest, beendete jedoch per Jahresende 2018 offiziell ihr monatliches Ankaufprogramm für Staatsanleihen der Euro-Länder.

Die Konjunktur in der Region Mittel- und Südosteuropa präsentierte sich 2018 vergleichsweise robust. Zurückzuführen ist dies in erster Linie auf die Investitionsdynamik, die wiederum durch eine hohe Kapazitätsauslastung, niedrige Zinsen und den Zufluss von EU-Finanzmitteln begünstigt wurde. Im Ländervergleich stachen Polen (+5,1%), Ungarn (+4,9%), Slowenien (+4,5%) und Serbien (+4,4%) mit einer günstigen Wirtschaftsentwicklung im Berichtsjahr hervor. Weniger positiv fiel die Bilanz für die seit Jahren krisengeplagte Ukraine und die von einem Währungsverfall betroffene Türkei aus.

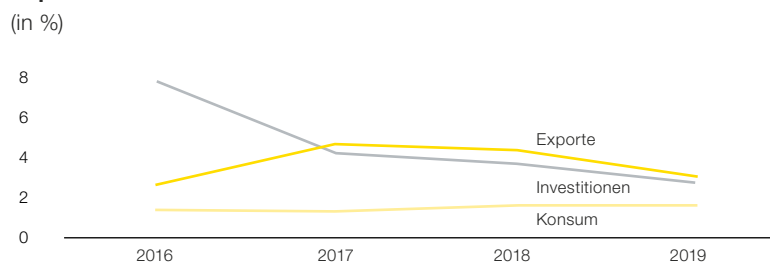
Österreich.

Mit 2,7% lag das Wirtschaftswachstum 2018 erneut deutlich über dem EU-Durchschnitt. Dieser Aufschwung wurde primär von der regen Industrieproduktion getragen, die wiederum von kräftigen Impulsen aus dem Ausland profitierte.

Wirtschaftswachstum von 2,7% erneut deutlich über EU-Durchschnitt.

Für das Jahr 2019 rechnen die Wirtschaftsforscher mit einem BIP-Anstieg um 1,7%. Aufgrund einer sich abzeichnenden konjunkturellen Abkühlung fiel 2018 das Plus bei den Ausrüstungsinvestitionen gemessen an den Vorjahren mit 3,7% etwas schwächer aus. Die Konsumausgaben stiegen im Berichtsjahr um 1,6%. Wesentliche Gründe dafür waren die solide Einkommensentwicklung und die dank neuem Familienbonus gedämpfte Abgabenbelastung. Die durchschnittliche heimische Teuerungsrate lag 2018 bei 2,0%. Für 2019 wird ein Inflationsniveau von 1,7%, ein weiterer Rückgang der Arbeitslosigkeit und ein leichter Überschuss des Staatshaushalts prognostiziert.

Export- und Investitionswachstum in Österreich 2016-19.



1.2 Markt für intelligente Verkehrssysteme.

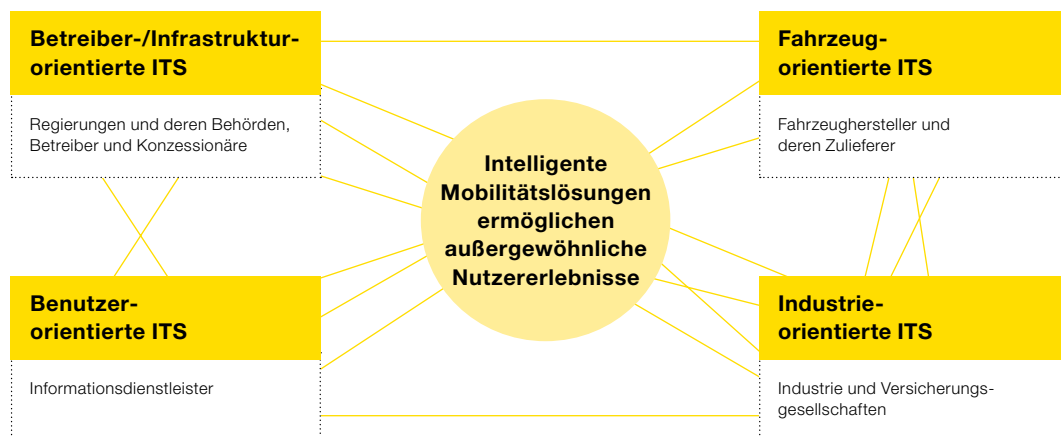
Kapsch TrafficCom adressiert den Markt für intelligente Verkehrssysteme (Intelligent Transportation Systems, ITS). Das sind Systeme, in denen Informations- und Kommunikationstechnologien zur Anwendung kommen, die den Verkehr einschließlich Infrastruktur, Fahrzeug, Benutzer und Industrie unterstützen und optimieren.

Kundensegmente.

Kapsch TrafficCom hat ein eigenes Verständnis und eine eigene Sicht des ITS-Marktes entwickelt, um ihre Marktpositionierung und deren Weiterentwicklung zu definieren. Dabei wurde der ITS-Markt in vier Kundensegmente untergliedert und die jeweils wesentlichen Adressaten identifiziert:

Betreiber-/Infrastrukturorientierte ITS umfassen neben elektronischer Mauteinhebung und fortschrittlichen Verkehrsmanagement-Systemen auch Applikationen für die städtische Zugangsregelung und die Parkraumbewirtschaftung. Adressaten sind Regierungen und deren Behörden, Straßen- und Mautbetreiber sowie Konzessionäre, die eine Verkehrspolitik unter Verwendung von ITS verfolgen, um damit die Verfügbarkeit und die Qualität der Infrastruktur im Hinblick auf Sicherheit, Performance und Umwelt zu sichern.

Fahrzeugorientierte ITS zielen auf die Fahrzeugtelematik wie die Ferndiagnose oder Fahrzeugassistenten-Systeme ab. Sie erhöhen in erster Linie die Produktivität der Fahrzeuge, insbesondere auch von Nutzfahrzeugen, sowie die Verkehrssicherheit. Zu diesem Feld zählen ebenfalls Systeme zur Interaktion in Echtzeit zwischen Fahrzeugen (Vehicle-to-Vehicle, V2V) beziehungsweise zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur (Vehicle-to-Infrastructure, V2I), im Englischen kollektiv V2X abgekürzt, die aus Sicht von Kapsch TrafficCom auf der 5,9-GHz-Technologie basieren werden. Die Adressaten sind Fahrzeughersteller und deren Zulieferer.



Benutzerorientierte ITS dienen primär dem Komfort und der Effizienz für den Reisenden. Der Kunde im Fahrzeug bekommt Informationen, zur besseren Orientierung auf der Reise, wodurch die Verkehrssicherheit erhöht wird. Musterapplikationen hochentwickelter Fahrzeuginformationssysteme sind etwa die Weiterleitung von verkehrsrelevanten Daten an den Fahrzeuglenker vor und während der Fahrt sowie Navigationsdienste. Die Adressaten sind Informationsdienstleister wie Mobilfunkanbieter, Radiostationen oder Anbieter von Navigationsgeräten sowie, vor allem im Hinblick auf zukünftige Lösungen, auch Endnutzer.

Industrieorientierte ITS sind kommerzielle Anwendungen, die vor allem auf die Reduktion der Kosten und die Steigerung des Ertrags von Fahrzeugbetrieben einschließlich Verkehrsbetrieben abzielen. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um Systeme für das Flottenmanagement und zur Bereitstellung von Informationen zu der Logistik, die hinter einem Fahrzeugkonglomerat steht. Adressaten sind neben der Industrie auch Versicherungsgesellschaften, die mit „Pay as you drive“-Autoversicherungen faire Tarife und ITS-basierte Mobilitäts-Zusatzleistungen anbieten wollen.

Marktpositionierung.

Der derzeitige Fokus von Kapsch TrafficCom richtet sich auf betreiber-/infrastrukturorientierte ITS. Fahrzeug- und benutzerorientierte ITS gewinnen weiter an Bedeutung. Kapsch TrafficCom beobachtet darüber hinaus kontinuierlich die Entwicklungen bei industrieorientierten ITS.

Der ITS-Markt konvergiert zunehmend in Richtung intelligenter, ganzheitlicher Mobilitätslösungen. Kapsch TrafficCom strebt dabei eine führende Rolle an.

Intelligenten, ganzheitlichen Mobilitätslösungen wird die Zukunft gehören.

Markttrends und -treiber.

Kapsch TrafficCom hat die wichtigsten Trends und Treiber in den derzeit adressierten Märkten wie folgt identifiziert:

Ausbau und Finanzierung der Verkehrsnetze. Straßen zählen zur Basisinfrastruktur eines Landes. Sowohl Bau als auch Erhaltung sind jedoch äußerst kostspielig. Gemäß einer Studie von McKinsey Global Institute müssen weltweit jährlich rund USD 900 Milliarden in die Straßeninfrastruktur investiert werden, um mit dem erwarteten Wirtschaftswachstum Schritt zu halten. Neben Finanzierungsquellen für die benötigten Investitionen suchen Entscheidungsträger auch nach Möglichkeiten, die vorhandene Infrastruktur effizienter zu nutzen. Im städtischen Bereich ist es oft gar nicht möglich, zusätzliche Straßen zu bauen.

Das globale Wirtschaftswachstum führt zu einem Anstieg des Gütertransports. Darüber hinaus stellen die zunehmende Mobilität der Menschen und die fortschreitende Urbanisierung Herausforderungen an die Transportnetzwerke dar. Gleichzeitig gewinnen die Belastung von Umwelt und Menschen durch den Verkehr an Relevanz.

In Anbetracht angespannter Staatshaushalte werden alternative Finanzierungsmodelle mit Beteiligung von Privatinvestoren in den nächsten Jahren weiter an Bedeutung gewinnen. Um einen wirtschaftlichen Betrieb von Autobahnen sicherzustellen, werden zudem Mautsysteme und Verkehrssteuerungssysteme in Zukunft einen höheren Stellenwert einnehmen.

Wartung und Ausbau des Straßennetzes verlangen nach neuen Finanzierungsmodellen.

Mobilität. Es gilt weithin als anerkannt, dass Mobilität ein Grundbedürfnis des Menschen und eine wichtige Voraussetzung für das Funktionieren einer Marktwirtschaft ist. Mit zunehmendem Wohlstand steigt somit das Verkehrsaufkommen. Das wiederum erhöht die Anforderungen an die Verkehrssysteme.

Die Megatrends Mobilität und Urbanisierung beeinflussen und verändern auch den ITS-Markt.

Urbanisierung. Der Anteil der Menschen, die in Städten leben, nimmt zu. Waren es im Jahr 1800 lediglich 2 % der Weltbevölkerung, so lebte im Jahr 2007 erstmals mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten. Ausgehend von einem aktuellen Wert von rund 55 % soll nach Prognosen der Vereinten Nationen der Anteil der Stadtbevölkerung im Jahr 2030 rund 60 % und im Jahr 2050 rund 68 % betragen. Gleichzeitig steigt die Weltbevölkerung von 7,6 Milliarden Menschen (2018) auf 8,5 Milliarden im Jahr 2030 und 9,8 Milliarden im Jahr 2050. Bis 2030 soll es weltweit 43 Mega-Städte mit mehr als zehn Millionen Einwohnern geben; derzeit existieren 31.

Das „International Transport Forum“ der OECD prognostiziert einen Anstieg der motorisierten Mobilität in Städten zwischen 2015 und 2030 um 41 %, bis 2050 sogar um 94 %. Der Anteil privater Kraftfahrzeuge wird in Entwicklungsregionen weiterhin stark zunehmen und nur in den Industriestaaten geringfügig zurückgehen. Die Stau-Raten sind im städtischen Bereich gemäß TomTom Traffic Index im Zeitraum 2008-2016 global um 23 % gestiegen. Gleichzeitig diagnostiziert das Beratungsunternehmen Arthur D Little, dass viele entwickelte Städte weder klare Vorstellungen haben, wie ihre Mobilitätssysteme in der Zukunft aussehen sollen, noch zu den Strategien, um dahin zu gelangen.

Umweltschutz. Luftverschmutzung hat signifikante Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen, belastet die Vegetation und Ökosysteme, trägt zum Klimawandel bei und schädigt Materialien sowie Bauwerke. Der Straßenverkehr spielt hier eine bedeutende Rolle. Er ist gemäß europäischer Umweltagentur der größte Stickoxid-Emittent in der EU mit einem Anteil von 39 %. Bei Kohlenstoffmonoxid beträgt der Anteil 20 %, bei Ruß 28 % und bei Feinstaub 11 %. Der Straßenverkehr ist für ein Fünftel der gesamten Treibhausgase in der EU verantwortlich. Zudem ist die Lärmbelastung in Europa – am häufigsten verursacht durch den Verkehrslärm – ein wesentliches umweltbedingtes Gesundheitsproblem.

Der Straßenverkehr belastet die Umwelt mit Abgasen, Feinstaub und Lärm.

Technologien und Konzepte.

Die Verkehrsindustrie durchlebt einen radikalen Wandel mit neuen Technologien und Konzepten wie Elektromobilität, Mobilität als Dienstleistung (Mobility as a Service, MaaS), vernetzten Fahrzeugen oder „Big Data“-basierten Anwendungen. Das führt zunehmend zu einer Konvergenz der ITS-Marktsegmente hin zu intelligenten, ganzheitlichen Mobilitätslösungen.

Verkehrsindustrie im radikalen Wandel.

2 Wirtschaftliche Lage von Kapsch TrafficCom.

2.1 Geschäftsverlauf.

Die Kapsch TrafficCom Group konnte im Wirtschaftsjahr 2018/19 den Umsatz um 6,4 % auf EUR 737,8 Mio. steigern. Das EBIT erreichte EUR 57,0 Mio. (Vorjahr: EUR 50,1 Mio.).

Highlights des abgelaufenen Wirtschaftsjahres waren:

- > Die Ergebnisse im zweiten Halbjahr waren deutlich besser als jene in den ersten sechs Monaten des Wirtschaftsjahres. Am 17. Mai 2019 teilte Kapsch TrafficCom mit, dass das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit für das Wirtschaftsjahr 2018/19 voraussichtlich die Erwartungen des Kapitalmarkts übertreffen wird.
- > Im Dezember 2018 wurde das Konsortium aus Kapsch TrafficCom AG und CTS EVENTIM AG & Co. KGaA mit der Erhebung der deutschen Infrastrukturabgabe („Pkw-Maut“) beauftragt. Die von beiden Gesellschaften zu gleichen Teilen gehaltene Betreibergesellschaft wird von Kapsch TrafficCom als Gemeinschaftsunternehmen bilanziert. Gegenstand des Vertrags ist die Implementierung des Mautsystems und danach die Erhebung der Pkw-Maut für mindestens zwölf Jahre. Das Auftragsvolumen über die gesamte Vertragsmindestlaufzeit beträgt für die Betreibergesellschaft in Summe rund EUR 1,6 Mrd. Der Auftraggeber hat die Möglichkeit, die Zusammenarbeit auf insgesamt maximal 15 Jahre zu verlängern.
- > Ebenfalls im Dezember 2018 hat Kapsch TrafficCom die Beteiligung an ParkJockey Global Inc., USA, verkauft. Die Transaktion führte zu einem außerordentlichen Finanzertrag in Höhe von rund EUR 5 Mio. Seit der Investition in diese US-Gesellschaft im Jahr 2016 sank der strategische Beitrag zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom. Somit wurde ein Angebot von ParkJockey, die von Kapsch TrafficCom gehaltenen Anteile zurückzukaufen, angenommen.
- > Am 21. November 2018 entsandte der Betriebsrat Frau Claudia Rudolf-Misch in den Aufsichtsrat, wo sie Herrn Martin Gartler ersetzte. Somit sind nunmehr zwei von in Summe sechs Aufsichtsratspositionen von Frauen besetzt.
- > Im November gründeten Kapsch TrafficCom und Axxès aus Frankreich eine gemeinschaftliche Tätigkeit für den Betrieb einer nachhaltigen Technologieplattform zur Unterstützung der Aktivitäten beider Anteilseigner im Rahmen des Europäischen Elektronischen Mautdienstes (European Electronic Toll Service, EETS).
- > Im Oktober 2018 konnte sich Kapsch TrafficCom eine Folgevereinbarung für den am 2. November 2018 auslaufenden Betreibervertrag des landesweiten Mautsystems in Polen sichern. Demnach wird das Unternehmen den weiteren Betrieb des Mautsystems während einer Übergangsphase von 27 Monaten (beginnend mit 3. November 2018) unterstützen. Der Kunde hat das Recht, den Vertrag sechs Monate vor Ende der Frist frühzeitig zu kündigen, das heißt nach einer Laufzeit von 21 Monaten. Kapsch TrafficCom erhält für die Unterstützung eine monatliche Vergütung von rund EUR 2,4 Mio.
- > Im Oktober 2018 erhielt Kapsch TrafficCom den Zuschlag für Planung, Entwicklung, Errichtung und Betrieb des automatischen ISA-Kontrolleinrichtungssystems (automatische Kontrolle) zur Kontrolle der deutschen Pkw-Maut. Die Laufzeit des Vertrags entspricht jener des oben erwähnten Projekts zur Erhebung der Pkw-Maut. Je nach Abruf optionaler Leistungen ist ein Auftragsvolumen (über die gesamte Laufzeit) von unter EUR 100 Mio. bis zu EUR 120 Mio. möglich.
- > Im ersten Halbjahr des Wirtschaftsjahres 2018/19 erhielt Kapsch TrafficCom den Zuschlag für drei Großaufträge über die Lieferung von Verkehrsmanagement-Systemen für Buenos Aires (Argentinien), Lima (Peru) und Panama City (Panama), mit einem Gesamtauftragswert von rund EUR 15 Mio.
- > Im September 2018 unterschrieb der tschechische Verkehrsminister den Vertrag über Errichtung und Betrieb eines neuen landesweiten Mautsystems mit einem Mitbewerber. Kapsch TrafficCom ist der Auffassung, dass sowohl Ausschreibung als auch Zuschlag aus verschiedenen Gründen ernst zu hinterfragen sind. Daher wurden Rechtsmittel dagegen ergriffen. Laut aktuellem Stand wird im zweiten Halbjahr 2019/20 der Betrieb von Kapsch TrafficCom auf den Mitbewerber übergehen.
- > Im Sommer 2018 wurde Kapsch TrafficCom mit der Modernisierung des Schweizer Lkw-Mautsystems beauftragt. Zudem übernimmt das Unternehmen die Wartung und den Systembetrieb bis Ende 2020, jährlich verlängerbar bis Ende 2024. Der maximale Auftragswert liegt bei knapp über EUR 20 Mio.
- > Am 24. Juli 2018 musste Kapsch TrafficCom mitteilen, dass Verschiebungen bei Projekten im ersten Quartal zu Umsätzen und Ergebnissen unter den Erwartungen führen würden. Der Ausblick für das Gesamtjahr wurde dementsprechend angepasst.
- > Mit 30. Juni 2018 schloss Kapsch TrafficCom die Modernisierung des österreichischen GO-Mautsystems (für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen) planmäßig ab.

2.2 Ertragslage.

Der Umsatz von Kapsch TrafficCom erreichte im Wirtschaftsjahr 2018/19 EUR 737,8 Mio. und lag damit EUR 44,5 Mio. (6,4 %) über dem Vorjahreswert. Die Umstellung der Umsatzrealisierung auf den neuen Rechnungslegungsstandard IFRS 15 führte zu keinen Änderungen.

Auf die Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika) entfielen 58,4 % des Umsatzes. Die Region Americas (Nord-, Mittel- und Südamerika) erwirtschaftete 34,3 % des Konzernumsatzes. Die Region APAC (Asien-Pazifik) steuerte 7,2 % zum Umsatz bei.

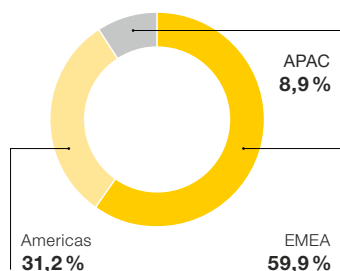
Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) von Kapsch TrafficCom betrug EUR 57,0 Mio. und lag damit 13,9 % über dem Wert des Vorjahres. Die EBIT-Marge stieg auf 7,7 % (Vorjahr: 7,2 %). Das (nur bedingt beeinflussbare) operative Währungsergebnis lag 2018/19 bei EUR 3,6 Mio. und somit um EUR 8,8 Mio. über dem Wert des Vorjahres (EUR -5,2 Mio.).

Das operative Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) stieg von EUR 64,9 Mio. im Vorjahr auf EUR 71,5 Mio.

Umsatz und Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) nach Segmenten.

Electronic Toll Collection (ETC). In diesem Segment werden Projekte für Errichtung, Wartung und Betrieb von Systemen abgebildet, welche die elektronische Mauteinhebung ebenso umfassen wie manuelle Mautsysteme und Mautdienstleistungen. In der Regel sind dies Projekte, die von öffentlichen Stellen oder von privaten Konzessionären ausgeschrieben und vergeben werden. Es handelt sich dabei um Systeme auf einzelnen Straßenabschnitten oder auf landesweiten Straßennetzen. Nach der Errichtung erfolgen häufig Nachlieferungen von Komponenten für die Erweiterung bzw. Adaptierung und den Betrieb der Systeme.

ETC-Umsatz nach Regionen.



Umsatz. Im Wirtschaftsjahr 2018/19 stieg der Umsatz um 7,1 % auf EUR 558,4 Mio.

Der mit EUR 334,3 Mio. (Vorjahr: EUR 346,8 Mio.) größte Umsatzbeitrag konnte auch in diesem Wirtschaftsjahr in der Region EMEA erwirtschaftet werden. Das Volumen der Errichtungsprojekte stieg vor allem aufgrund des Aufbaus des landesweiten Mautsystems in Bulgarien um 11,3 %, Dies gelang, obwohl die Modernisierung des österreichischen Lkw-Mautsystems bereits Ende des ersten Quartals abgeschlossen wurde und in Tschechien angesichts der kurzen Restlaufzeit des Betriebsprojekts keine wesentlichen Erweiterungsinvestitionen getätigt wurden. Der alte Vertrag zum Betrieb des landesweiten Mautsystems in Polen lief im November 2018 aus, wobei vereinbart wurde, dass Kapsch TrafficCom den Betrieb für weitere bis zu 27 Monate unterstützt. Rund um diese Neugestaltung der Aktivitäten in Polen sind ebenfalls keine signifikanten

Erweiterungsinvestitionen erfolgt. Das Volumen der Betriebsprojekte sank um 7,9 %, im Wesentlichen aufgrund der geringeren Umsätze in Polen und Österreich. Die Komponentenumsätze in der Region EMEA gingen leicht zurück (-4 %).

Der Umsatz in der Region Americas wurde im abgelaufenen Wirtschaftsjahr auf EUR 174,5 Mio. gesteigert (Vorjahr: EUR 139,3 Mio.). Zuwächse konnten sowohl bei den Errichtungs- als auch bei den Betriebsprojekten verzeichnet werden.

Auch in der Region APAC stiegen 2018/19 die Umsatzerlöse. Es waren hauptsächlich Errichtungsprojekte, die zu einem Anstieg des Umsatzes auf EUR 49,7 Mio. (Vorjahr: EUR 35,5 Mio.) führten.

Im Wirtschaftsjahr 2018/19 erreichte die Anzahl der verkauften On-Board Units eine neue Rekordmarke von 13,5 Mio. Stück (Vorjahr: 12,7 Mio. Stück). Steigerungen konnten insbesondere in den USA (mit über 8,0 Mio. verkauften Stück, nach 7,4 Mio. Stück im Vorjahr), Spanien und Südafrika erzielt werden. Ein neuer Absatzmarkt war Chile. Die Verkaufszahlen in Schweden und Dänemark gingen gegenüber dem Vergleichszeitraum zurück.

Segment ETC nach Geschäftstypen.

In EUR Mio.	2017/18	2018/19	+/-
Umsatz	521,6	558,4	7,1 %
Errichtung	138,9	190,5	37,2 %
Betrieb	278,1	264,4	-4,9 %
Komponenten	104,7	103,5	-1,1 %
EBIT	53,5	64,9	21,5 %

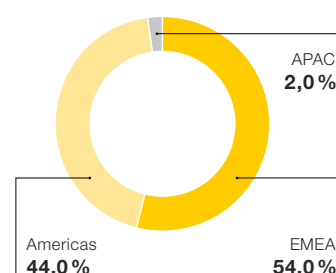
EBIT. Das operative Ergebnis stieg im Periodenvergleich um 21,5% und erreichte einen Wert von EUR 64,9 Mio. (Vorjahr: EUR 53,5 Mio.). Der Anstieg resultierte aus den höheren Ergebnisbeiträgen der Errichtungsprojekte – insbesondere in der Region Americas. So gelang es, die gesunkenen Ergebnisbeiträge der Betriebsprojekte überzukompensieren. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen stiegen stärker als die Umsatzerlöse. Rechts- und Beratungskosten im Zusammenhang mit juristischer Beratung und rechtlicher Vertretung in den USA, in Deutschland und Australien stiegen um EUR 3,7 Mio. Andererseits sanken die Kommunikations- und IT-Aufwendungen um EUR 5,3 Mio., insbesondere in den USA, wobei ein Teil dieser Aufwendungen für Kundenprojekte nun Teil des gestiegenen Materialaufwands ist. Auch das operative Währungsergebnis verbesserte sich auf EUR 3,5 Mio. (Vorjahr -4,7 Mio.).

Intelligent Mobility Solutions (IMS). In diesem Segment werden Projekte für Errichtung, Wartung und Betrieb von Systemen zur Verkehrsüberwachung, Verkehrssteuerung und Verkehrssicherheit abgebildet. Projekte zur Kontrolle von Nutzfahrzeugen und zur elektronischen Fahrzeugregistrierung sowie intelligente Parklösungen und Systeme zur intermodalen Mobilität werden ebenso diesem Segment zugeordnet wie auch Systeme und Dienstleistungen für die Betriebsüberwachung öffentlicher Verkehrsmittel und Umwelteinrichtungen.

Umsatz. Im Wirtschaftsjahr 2018/19 stieg der Umsatz um 4,5% auf EUR 179,4 Mio. Dies war im Wesentlichen auf höhere Umsatzerlöse bei Betriebsprojekten und Komponenten zurückzuführen.

In der Region EMEA wurden Umsatzerlöse in Höhe von EUR 96,8 Mio. erzielt (Vorjahr: EUR 95,1 Mio.). Der Umsatz der Errichtungsprojekte sank, jedoch konnte das Projekt zu der Errichtung und dem Betrieb eines Verkehrsmanagement-Systems in Sambia den Rückgang der Umsätze aus Errichtungsprojekten großteils kompensieren. Einen Umsatzanstieg von 13,2% auf EUR 79,0 Mio. gab es auch in der Region Americas. Umsatzsteigerungen gab es sowohl bei Errichtungs- als auch Betriebsprojekten, insbesondere das neue Errichtungsprojekt in Lima, Peru, lieferte einen erfreulichen Beitrag. In der Region APAC sank der Umsatz von EUR 6,8 Mio. auf EUR 3,6 Mio., wobei dies sowohl die Errichtungs- als auch die Betriebsprojekte betraf.

IMS-Umsatz nach Regionen.



Segment IMS nach Geschäftstypen.

In EUR Mio.	2017/18	2018/19	+/-
Umsatz	171,6	179,4	4,5%
Errichtung	83,4	80,8	-3,1%
Betrieb	78,9	86,4	9,4%
Komponenten	9,3	12,2	31,0%
EBIT	-3,4	-7,9	-131,9%

EBIT. Das operative Ergebnis betrug EUR -7,9 Mio. (Vorjahr: EUR -3,4 Mio.). Sowohl Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen als auch Personalkosten stiegen stärker als der Umsatz. Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich insbesondere Wertberichtigungen von sonstigen Steuern in Brasilien (EUR 3,3 Mio.), andererseits reduzierte die Auflösung einer Rückstellung im Zusammenhang mit sonstigen Steuern und Abgaben, ebenfalls in Brasilien (EUR -1,3 Mio.), diesen Wert wieder. Kommunikations- und IT-Aufwendungen (EUR 2,1 Mio.) stiegen in Spanien und Südafrika, während sie in den USA sanken.

Umsatz nach Regionen.

In EUR Mio.	2017/18	2018/19	+/-
EMEA	441,9	431,1	-2,4%
Errichtung	104,7	108,0	3,2%
Betrieb	291,6	278,2	-4,6%
Komponenten	45,6	44,9	-1,6%
Americas	209,1	253,4	21,2%
Errichtung	96,3	129,5	34,4%
Betrieb	57,2	65,8	15,0%
Komponenten	55,5	58,1	4,6%
APAC	42,3	53,3	26,0%
Errichtung	21,3	33,8	58,8%
Betrieb	8,1	6,7	-17,2%
Komponenten	12,8	12,7	-1,0%
Gesamt	693,3	737,8	6,4%

Wesentliche Positionen der Gesamtergebnisrechnung.

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen erhöhten sich um EUR 44,1 Mio. auf EUR 323,5 Mio. (Vorjahr: EUR 279,4 Mio.). Die Quote für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen im Verhältnis zu den Umsatzerlösen stieg von 40,3% auf 43,8%.

Der Personalaufwand stieg um 6,2% auf EUR 252,7 Mio. (Vorjahr: EUR 237,9 Mio.). Während der Personalstand in Polen durch die geänderte Beauftragung des manuellen Tollings sank, stockte das Unternehmen das Personal in den USA auf. In Summe stieg der durchschnittliche Personalstand um 25 Personen auf 5.159 Personen, wobei es in Polen einen Rückgang von 488 Personen gab. Die Personalquote (Personalaufwand im Verhältnis zu den Umsatzerlösen) war mit 34,3% im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Der Aufwand für planmäßige Abschreibungen sank leicht auf EUR 14,5 Mio. (Vorjahr: EUR 14,8 Mio.). Im Wirtschaftsjahr gab es keine außerplanmäßigen Abschreibungen oder Wertminderungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken gegenüber dem Vorjahr um 6,4% auf EUR 126,3 Mio. Rückgänge waren bei den operativen Währungsverlusten (EUR -8,9 Mio.) sowie Kommunikations- und IT-Aufwendungen (EUR -4,2 Mio.) zu verzeichnen, während die Rechts- und Beratungsaufwendungen (vorwiegend in den USA, Deutschland und Australien) um EUR 4,9 Mio. stiegen.

Das anteilige Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen beinhaltet das anteilige Ergebnis des Joint Ventures in Deutschland in Höhe von EUR 0,7 Mio. sowie das anteilige Ergebnis des Joint Ventures in Sambia mit EUR 0,2 Mio. für den Zeitraum März bis August 2018. Weiters trug die Neubewertung des Joint Ventures in Sambia aufgrund der Vollkonsolidierung EUR 0,5 Mio. zum EBIT bei.

Das Finanzergebnis verbesserte sich von EUR -5,2 Mio. im Vorjahr auf EUR -1,7 Mio. Wesentlicher Grund dafür waren der Ertrag aus dem Verkauf der Beteiligung an ParkJockey Global Inc., USA, in Höhe von EUR 5,1 Mio. und geringere Zinsaufwendungen (EUR -1,8 Mio.). Dem gegenüber standen Fremdwährungsverluste in Höhe von EUR -5,2 Mio. (Vorjahr: Gewinne in Höhe von EUR 0,1 Mio.), vor allem im Zusammenhang mit dem US-Dollar (USD) und dem südafrikanischen Rand (ZAR).

Das Ergebnis aus anderen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen betrug EUR -0,3 Mio. und kam von Traffic Technology Services Inc., USA. Im Wirtschaftsjahr 2017/18 betrug dieses Ergebnis EUR -0,7 Mio. und resultierte aus dem Ergebnis sowie der Abwertung der Beteiligung an der SIMEX, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexiko, infolge des Kaufs der restlichen Anteile.

Die Ertragsteuern sanken trotz gestiegener Ergebnisse vor Steuern aufgrund von Einmaleffekten auf EUR 8,5 Mio. (Vorjahr: EUR 16,2 Mio.). Latente Steueransprüche für bisher nicht angesetzte Verlustvorträge in den USA und in Brasilien, die, basierend auf den Planungen der nächsten Jahre, genutzt werden können, wurden in Höhe von EUR 5,0 Mio. aktiviert.

Das Periodenergebnis stieg um 66,1% auf EUR 46,6 Mio. Den Anteilseignern der Gesellschaft war ein Ergebnis von EUR 47,8 Mio. zuzurechnen. Dies entspricht einem Ergebnis je Aktie in Höhe von EUR 3,68 (Vorjahr: EUR 2,21).

Das sonstige Ergebnis betrug EUR -2,0 Mio. (Vorjahr: EUR -6,0 Mio.) und enthält im Wesentlichen Währungsumrechnungsdifferenzen und Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses.

Das Gesamtergebnis der Kapsch TrafficCom Group betrug EUR 44,6 Mio. (Vorjahr: EUR 22,0 Mio.).

2.3 Vermögenslage.

Die Bilanzsumme von Kapsch TrafficCom zum 31. März 2019 lag bei EUR 677,7 Mio. und somit um EUR 56,5 Mio. über dem Wert zum Bilanzstichtag des Vorjahres (EUR 621,1 Mio.).

Aktivseite.

Das „Sachanlagevermögen“ blieb mit EUR 22,0 Mio. auf Vorjahresniveau (EUR 21,4 Mio.). Vor allem bedingt durch die Vollkonsolidierung der Intelligent Mobility Solutions Ltd. in Sambia (EUR 15,1 Mio.) stiegen die „Immateriellen Vermögenswerte“ um EUR 12,1 Mio. auf EUR 82,9 Mio. Die Vollkonsolidierung wirkte sich mit EUR 7,5 Mio. negativ auf die „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“ aus. Dieser Bilanzposten stieg jedoch durch das neue Gemeinschaftsunternehmen autoTicket GmbH, Deutschland, und das assoziierte Unternehmen Traffic Technology Services Inc., USA. Letzteres

wurde im Vorjahr als Beteiligung dargestellt und aufgrund des Zukaufs weiterer Anteile umgegliedert. Deshalb und aufgrund des Verkaufs der ParkJockey Global Inc., USA, sanken die „Sonstigen langfristigen finanziellen Vermögenswerte und Beteiligungen“ auf EUR 15,9 Mio. (31. März 2018: EUR 23,2 Mio.).

Aktive latente Steuern stiegen von EUR 12,4 Mio. auf EUR 18,5 Mio., im Wesentlichen aufgrund der Aktivierung von Verlustvorträgen in den USA und Brasilien (in Summe EUR 5,0 Mio.).

Die „Vorräte“ stiegen von EUR 38,9 Mio. auf EUR 64,1 Mio., speziell in den USA (EUR +15,8 Mio.) und in Bulgarien (EUR +5,6 Mio.), stark an.

Bisher waren die „Forderungen aus Fertigungsaufträgen sowie Service- und Wartungsverträgen“ (31. März 2018: EUR 83,9 Mio.) zur Gänze Teil der „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte“. Gemäß IFRS 15 sind ab 1. April 2018 „Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen“ genannte Forderungen des Wirtschaftsjahres 2018/19 erstmals separat darzustellen (langfristig: EUR 16,8 Mio.; kurzfristig: EUR 122,6 Mio.). Die Position „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte“ sank daher um EUR 45,0 Mio. im Vergleich zum Vorjahr. Insbesondere stiegen die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Bulgarien und Polen.

Die „Liquiden Mittel“ sanken im Vergleich zum 31. März 2018 um EUR 87,2 Mio. auf EUR 94,7 Mio. Dies war hauptsächlich auf die Dividendenausschüttung (EUR 19,5 Mio.) und den negativen Free Cashflow (EUR 57,5 Mio.) im Wirtschaftsjahr 2018/19 zurückzuführen.

Passivseite.

Bei den Finanzverbindlichkeiten gab es kaum Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr: Per 31. März 2019 betragen die „Langfristigen Finanzverbindlichkeiten“ EUR 139,3 Mio. (Vorjahr: EUR 141,8 Mio.) und die „Kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten“ EUR 29,9 Mio. (Vorjahr: EUR 26,7 Mio.).

Die „Langfristigen Rückstellungen“ gingen um EUR 2,2 Mio. auf EUR 6,7 Mio. zurück. Die „Sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten“ sanken gegenüber dem Vorjahr um EUR 2,9 Mio. auf EUR 1,3 Mio. Dies hing vor allem mit der Earn-out-Zahlung von EUR 3,0 Mio. aus dem Kauf der Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Tschechien, zusammen.

„Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen“ wurden gemäß IFRS 15 im Wirtschaftsjahr 2018/19 erstmals separat dargestellt (langfristig: EUR 5,2 Mio.; kurzfristig: EUR 26,9 Mio.). Bisher waren die Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen (31. März 2018: EUR 31,5 Mio.) Teil der Bilanzposition „Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen“, die folglich gegenüber dem 31. März 2018 deutlich um EUR 41,0 Mio. auf EUR 71,8 Mio. (Vorjahr: EUR 112,7 Mio.) sank. Der Rückgang resultiert zudem aus der finalen Zahlung der Earn-out-Verbindlichkeiten aus der Akquisition der Kapsch Telematik Services GmbH, Wien, in Höhe von EUR 3,5 Mio. im ersten Quartal 2018/19.

Die „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“ betragen EUR 89,6 Mio. (Vorjahr: EUR 58,3 Mio.) und stiegen im Wesentlichen in Österreich, Sambia und Spanien. Die „Kurzfristigen Rückstellungen“ stiegen auf EUR 14,7 Mio. (Vorjahr: EUR 9,6 Mio.), wobei im Wesentlichen die Rückstellungen für Kundenprojekte den Betrag erhöht haben.

Das Eigenkapital zum 31. März 2019 lag bei EUR 258,7 Mio. und somit um EUR 28,7 Mio. über dem Wert zum Ende des letzten Geschäftsjahres. Positiv wirkten das solide „Gesamtergebnis der Periode“ von EUR 44,6 Mio. und die Erhöhung der nicht beherrschenden Anteile aufgrund der Vollkonsolidierung der Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, im Ausmaß von EUR 3,6 Mio. Die bezahlte Dividende (EUR 19,5 Mio.) reduzierte jedoch das Eigenkapital. Die Erstanwendung des neuen Standards IFRS 9 wirkte sich mit EUR -0,5 Mio. aus. Die Eigenkapitalquote zum 31. März 2019 betrug 38,2 % (31. März 2018: 37,0 %).

2.4 Finanzlage.

Geldfluss.

Der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit betrug im Berichtszeitraum EUR -39,5 Mio. (Vorjahr: EUR 41,8 Mio.). Der Cashflow aus dem Ergebnis vor Änderung des Nettoumlaufvermögens stieg gering auf EUR 34,5 Mio. (Vorjahr: EUR 29,3 Mio.), da trotz höheren Ergebnisses weniger Steuern und Zinsen gezahlt wurden, aber der Anstieg in den „Langfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten“ zu einer höheren Anpassung führte.

Die Veränderungen des Nettoumlaufvermögens betragen EUR -74,0 Mio. (Vorjahr: EUR 12,5 Mio.). Insbesondere stieg die Summe der „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte“ und der „Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen“ um EUR 77,8 Mio. (Vorjahr: Rückgang um EUR 12,0 Mio.). Die Vorräte wuchsen um

EUR 25,2 Mio., während sie im Vorjahr um EUR 3,5 Mio. sanken. Der Anstieg der „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten“ inklusive „Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen“ wirkte sich positiv mit EUR 23,8 Mio. auf den Cashflow aus.

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit betrug im Wirtschaftsjahr 2018/19 EUR -18,0 Mio. und war damit etwas positiver als im Vorjahr (EUR -20,0 Mio.). Während Investitionen in assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und sonstige Beteiligungen (EUR -17,9 Mio.) stiegen, trug der Verkauf der Beteiligung ParkJockey Global Inc., USA, (EUR +10,7 Mio.) wesentlich zur Verbesserung des Cashflows aus Investitionstätigkeit bei. Auch die Nettoinvestitionen waren 2018/19 um EUR 2,9 Mio. höher als im Vorjahr.

Der Free Cashflow wird ab 31. März 2019 als Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit plus Cashflow aus Investitionstätigkeit neu definiert und lag mit EUR -57,5 Mio. deutlich unter dem angepassten Vorjahreswert von EUR +21,8 Mio. Diese Entwicklung spiegelt den Anstieg des Nettoumlaufvermögens wider.

Free Cashflow: EUR -57,5 Mio.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit betrug EUR -27,1 Mio. (Vorjahr: EUR -46,9 Mio.). Die Zahlung der Dividende in Höhe von EUR 19,5 Mio. und Earn-out-Zahlungen aus früheren Akquisitionen in Höhe von EUR 6,3 Mio. führten im Wesentlichen zu diesem Ergebnis. Im Vorjahr wurde die Unternehmensanleihe planmäßig rückgeführt, aber nicht in gleicher Höhe refinanziert.

Der Finanzmittelbestand ging um EUR 87,2 Mio. zurück und betrug zum 31. März 2019 EUR 94,7 Mio. (31. März 2018: EUR 181,8 Mio.).

Kennzahlen.

Während „Forderungen aus Fertigungsaufträgen“ schon bisher als Teil der Position „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte“ in die Berechnung des Nettoumlaufvermögens einfließen, wurden die kurzfristigen „Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen“ als Teil der „Sonstigen Verbindlichkeiten und Abgrenzungen“ nicht erfasst. Kapsch TrafficCom nimmt den gemäß IFRS 15 geforderten separaten Ausweis der „Kurzfristigen Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen“ zum Anlass, diese Position sowie auch die „Sonstigen Verbindlichkeiten und Abgrenzungen“ ab dem laufenden Wirtschaftsjahr bei der Ermittlung des Nettoumlaufvermögens zu berücksichtigen. Weiters werden auch die „Kurzfristigen Rückstellungen“ in die Berechnung des Nettoumlaufvermögens einbezogen. Das Nettoumlaufvermögen zum 31. März 2019 betrug somit EUR 193,3 Mio. (31. März 2018 angepasst: EUR 117,0 Mio.). Die Differenz zwischen der Veränderung des Nettoumlaufvermögens im Vergleich zur Cashflow-Rechnung resultiert im Wesentlichen aus der Abweichung der kurzfristigen Steuerforderungen und -verbindlichkeiten, der Erstkonsolidierung von IMS Sambia, sowie aus Zahlungen für den Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen.

Zum 31. März 2019 wies Kapsch TrafficCom eine Nettoverschuldung in Höhe von EUR -73,5 Mio. aus (31. März 2018: Nettoguthaben von EUR 16,2 Mio.). Das entspricht einem Verschuldungsgrad von 28,4 % (31. März 2018: n/a).

3 Sonstige Unternehmensangaben.

3.1 Forschung und Entwicklung.

Die etablierte Struktur mit Solution Centers und einer Corporate-Technology-Funktion sorgt für eine straffe Ausrichtung der Innovationsprozesse.

Solution Centers umfassen ein spezielles Markt-/Lösungs-Segment. Sie haben den Auftrag, Produkte und Lösungen für ihren Verantwortungsbereich zu definieren, zu entwickeln und in enger Abstimmung mit den Vertriebsregionen unter anderem auch zu vermarkten. Hauptaugenmerk ist und bleibt, die Vertriebsregionen bei der reibungslosen Umsetzung von kundenspezifischen Lösungen zu unterstützen.

Etablierte Struktur mit:
> Solution Centers
> Corporate-Technology-Funktion

Corporate Technology ist eine funktionsübergreifende Organisation, die die Solution Centers unterstützt. Das wichtigste Ziel ist die Identifizierung und Evaluierung erfolgversprechender neuer Technologien. Das ist ein Schlüsselfaktor, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Außerdem entwickelt und integriert Corporate Technology Lösungen, die auf Produkten und Lösungen von mehreren Solution Centers basieren, und stellt ihnen Werkzeuge, Prozesse sowie gemeinsame Dienste und Module ebenso zur Verfügung wie Unterstützung bei Angelegenheiten betreffend der Rechte am geistigen Eigentum (IPR).

Im Wirtschaftsjahr 2018/19 optimierte Kapsch TrafficCom das Patentportfolio weiter, indem sich das Unternehmen auf jene Bereiche fokussierte, die von hoher strategischer Bedeutung sind. Das aktuelle Patentportfolio umfasst 181 Patentfamilien mit mehr als 1.262 individuellen Patenten und 125 laufenden Patentverfahren. Im letzten Geschäftsjahr wurden fünf neue Patentfamilien in den Bereichen Maut und vernetzte Straßen eingetragen.

Fokussierte Patentstrategie:
> Patent Monitoring
> Handlungsfreiheit
> Verbesserte Marktkenntnisse

Um in Zukunft dem Risiko von Patentverletzungen durch die Ausweitung der Geschäftstätigkeit in neue Regionen sowie in neue Geschäftsfelder entgegenzuwirken, wurde eine verpflichtende Patentanalyse in den Entwicklungsprozess aufgenommen. Diese Maßnahme sorgt dafür, dass vor dem Beginn der Entwicklungsarbeit die relevante Patentlandschaft und etwaige bestehende Rechte am geistigen Eigentum geprüft werden. Zusätzlich wurde das weltweite Patentüberwachungssystem (Patent Monitoring) weiter ausgebaut. Dabei werden Patentanmeldungen von Mitbewerbern sowie in relevanten Technologiesegmenten analysiert, um einen besseren Überblick über die Strategien der Mitbewerber zu gewinnen.

Kapsch TrafficCom unterhält bedeutende Entwicklungsstandorte in Österreich, Schweden, Argentinien, den USA, Kanada und Spanien. Weitere Entwicklungsressourcen liegen in Italien, Südafrika und Chile. Mit Stand 31. März 2019 arbeiteten bei Kapsch TrafficCom 860 Ingenieure (Vorjahr: 761 Ingenieure), die mit Forschung und Entwicklung beschäftigt waren. Die Entwicklungsaufwendungen von Kapsch TrafficCom im Wirtschaftsjahr 2018/19 betrugen EUR 113,7 Mio. (Vorjahr angepasst: EUR 110,4 Mio.), das entspricht 15,4 % (Vorjahr angepasst: 15,9 %) des Konzernumsatzes. Der Vorjahreswert wurde angepasst, da nun auch Forschungs- und Entwicklungskosten von Schwestergesellschaften einbezogen wurden. Die Entwicklungsaufwendungen teilen sich wie folgt auf: Die Aufwendungen für kundenspezifische Entwicklungen betrugen EUR 51,0 Mio. (Vorjahr angepasst: EUR 56,1 Mio.), die Aufwendungen für Produktmanagement, IPR-Management, Entwicklungsunterstützung und generische Entwicklungen betrugen in Summe EUR 62,7 Mio. (Vorjahr angepasst: EUR 54,3 Mio.).

3.2 Nichtfinanzielle Informationen.

Die Kapsch TrafficCom Group erstellt einen gesonderten konsolidierten nichtfinanziellen Bericht, der die gesetzlichen Anforderungen gemäß § 267a UGB erfüllt. Er ist Teil des kombinierten Berichts 2018/19.

3.3 Risikobericht.

Risikomanagement.

Risikomanagement ist im Finanzbereich der Kapsch TrafficCom AG als eigene Funktion positioniert. Wesentliche Schwerpunkte des Risikomanagements bilden das Projektrisikomanagement sowie das Enterprise Risk Management (ERM).

Das Projektrisikomanagement umfasst sowohl externe Kundenprojekte als auch interne Entwicklungsprojekte und setzt jeweils bei der Angebots- bzw. Initiierungsphase an. Anhand von institutionalisierten Prozessen erfolgt eine Analyse aller relevanten Risiken und Chancen, wodurch die Basis für Entscheidungen sowie für die zeitgerechte Planung und Umsetzung von Steuerungsmaßnahmen geschaffen wird.

Risikomanagement beinhaltet die Identifikation und Analyse von Risiken und Chancen.

Das Enterprise Risk Management (ERM) analysiert neben den wesentlichen projektbezogenen Risiken von Kapsch TrafficCom auch strategische, technologische, organisatorische, finanzielle, rechtliche sowie IT-Risiken und berichtet vierteljährlich an den Vorstand, den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats und die erste Berichtsebene. Der ERM-Ansatz zielt auf eine frühzeitige Identifikation, Bewertung und Steuerung jener Risiken ab, die das Erreichen der strategischen und operativen Ziele des Unternehmens wesentlich beeinflussen können. Primäres Ziel ist dabei nicht die Risikovermeidung, sondern der kontrollierte und bewusste Umgang mit Risiken sowie das rechtzeitige Erkennen und Nutzen sich bietender Chancen, um dadurch einen wertvollen Beitrag zur Unternehmenssteuerung zu leisten.

Die wesentlichen Risiken und Chancen des Konzerns sowie die jeweiligen Risikomanagement-Maßnahmen sind nachfolgend kurz erläutert.

Branchenspezifische Risiken.

Volatilität des Auftragseingangs. Ein wichtiger Anteil der Umsätze von Kapsch TrafficCom wird im Segment Electronic Toll Collection (ETC) erzielt. Dieses Segment beinhaltet Projekte zur Errichtung von landesweiten, regionalen oder streckenbezo-

Geografische Diversifikation und Erweiterung des Produktportfolios tragen zur Stabilisierung und Steigerung der Umsätze bei.

genen Mautsystemen sowie den technischen und kommerziellen Betrieb von Mautsystemen und den Verkauf von einzelnen Komponenten. Die Vergabe dieser Projekte samt deren Betrieb erfolgt meist auf Basis von Ausschreibungen. Die letztendliche Auftragserteilung an Kapsch TrafficCom unterliegt somit einer Reihe von Unsicherheitsfaktoren innerhalb und außerhalb des eigenen Einflussbereichs. Ausschreibungen derartiger Großprojekte können beispielsweise aufgrund von politischen Veränderungen oder aufgrund von Einsprüchen oder Klagen unterlegener Bieter verschoben oder zurückgezogen werden. Ebenso besteht das Risiko, dass Kapsch TrafficCom aus technologischen, finanziellen, formellen oder sonstigen Gründen mit Angeboten für neue Projekte nicht erfolgreich ist.

Die erfolgreiche Akquise eines einzelnen landesweiten Errichtungsauftrags im Segment ETC kann bereits einen starken Einfluss auf die Umsatzentwicklung von Kapsch TrafficCom sowohl im aktuellen als auch in den folgenden Wirtschaftsjahren haben.

Die Erschließung neuer und zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom kompatibler Geschäftsbereiche hat neben dem angestrebten Umsatzwachstum auch die Glättung von Umsatzspitzen und somit eine stabilere Umsatzentwicklung zum Ziel. Dies soll durch zunehmende geografische Diversifizierung, durch weitere Verbreiterung des Kunden- und Produktportfolios sowie durch die Erhöhung des Umsatzanteils aus dem Betriebsgeschäft (technischer und kommerzieller Betrieb von in der Regel zuvor vom Unternehmen errichteten Systemen) erreicht werden. Letzteres wird zumeist langfristig beauftragt und zeichnet sich folglich durch besser planbare Umsätze aus. In den vergangenen Wirtschaftsjahren konnte auch der Umsatz mit Errichtungsprojekten kleineren Umfangs kontinuierlich gesteigert werden. Wertvolle Beiträge dazu kamen aus den geografischen Regionen USA und Australien sowie aus dem Segment Intelligent Mobility Solutions (IMS).

Risiken der Projektabwicklung. Im Zusammenhang mit der Errichtung von Systemen ist Kapsch TrafficCom meist vertraglich dazu verpflichtet, Leistungs- und Termingarantien abzugeben. Da es sich bei elektronischen Mautsystemen und intelligen-

Technische Herausforderungen und enge Zeitpläne bedingen typische Projektrisiken.

genten Verkehrslösungen häufig um anspruchsvolle und technologisch komplexe Systeme handelt, die innerhalb eines strikten Zeitrahmens implementiert werden müssen, kann es zu Terminüberschreitungen und/oder System- und Produktmängeln kommen. Unerwartete Projektmodifikationen, ein temporärer Mangel an qualifizierten Fachkräften, Qualitätsprobleme, technische Probleme sowie Leistungsprobleme bei Zulieferern oder Konsortialpartnern können sich ebenfalls negativ auf die Termintreue auswirken. Werden die vertraglichen Leistungen nicht erreicht oder Termine überschritten, sind üblicherweise Vertragsstrafen und Schadenersatz, in manchen Fällen auch Schadenersatz für entgangene Mauterlöse zu leisten. Oft sind zudem Vertragsklauseln an wesentliche Terminüberschreitungen gekoppelt, die eine vorzeitige Vertragsbeendigung durch den Kunden zur Folge haben können. Eine signifikante Verzögerung bei einem Projekt, ein deutliches Verfehlen der vertraglich zugesagten Leistungskriterien oder gar das Scheitern bei der Umsetzung eines Projekts könnte auch die Erfolgchancen bei zukünftigen Ausschreibungen reduzieren. Weiters besteht das Risiko, dass Kapsch TrafficCom Projekte nicht zu den vorab kalkulierten Kosten umsetzen kann. Durch die starke gesellschaftliche Opposition, die bei Mautsystemen fallweise auftritt, besteht bei manchen Projekten auch das Risiko eines verspäteten oder eingeschränkten Starts der Mauteinhebung mit Auswirkungen auf Zahlungsflüsse und Umsätze des Betriebsprojekts.

Kapsch TrafficCom setzt Projektmanagement-Methoden und Projektrisikomanagement-Verfahren auf Basis des IPMA (International Project Management Association)-Standards ein, um derartige Risiken bei Projekten zu minimieren.

Langfristige Verträge mit staatlichen Stellen. Bei zahlreichen Projekten sind staatliche Stellen die Auftraggeber. Rahmen- und Dienstleistungsverträge im Zusammenhang mit Maut- oder Verkehrsmanagement-Projekten können Bestimmungen und Bedingungen enthalten, die in einem Ausschreibungsprozess nicht verhandelbar sind und die für Kapsch TrafficCom unvorteilhaft sein können. Einige mehrjährige Verträge umfassen anspruchsvolle Anforderungen hinsichtlich der zu erreichenden Performance der implementierten Systeme, Komponenten und Prozesse. Das Verfehlen dieser Anforderungen kann erhebliche Vertragsstrafen, Schadenersatzpflichten oder Vertragskündigung nach sich ziehen. Andererseits können aus einigen Verträgen bei Übererfüllung der Performance-Anforderungen erhebliche Bonuszahlungen lukriert werden. Bei langfristigen Aufträgen können darüber hinaus die erzielbaren Margen aufgrund von Kostenänderungen von den ursprünglichen Kalkulationen abweichen.

Aus Verträgen können sich Haftungen bezüglich eines Gewinnentgangs von Kunden, Produkthaftungen und andere Haftungen ergeben. Kapsch TrafficCom ist bestrebt, entsprechende Haftungsbeschränkungen in Verträgen festzulegen. Es kann jedoch keine Garantie dafür geben, dass in allen Verträgen ausreichende Haftungsbeschränkungen enthalten sind oder dass diese im jeweils anzuwendenden Recht durchsetzbar sind.

Strategische Risiken.

Innovationsfähigkeit. Die starke Marktposition von Kapsch TrafficCom beruht zu einem großen Teil auf der Fähigkeit, hochwertige, effiziente und zuverlässige Systeme, Komponenten, Lösungen und Dienstleistungen zu entwickeln. Kapsch TrafficCom verpflichtet sich zu einem permanenten und durchgängigen Innovationsprozess. Um die bereits starke Position im Bereich der Technologie beizubehalten, investiert Kapsch TrafficCom einen erheblichen Anteil ihres Umsatzes in Forschung und Entwicklung. Gelingt die erfolgreiche Entwicklung innovativer Systeme, Komponenten, Lösungen und Dienstleistungen entsprechend den Anforderungen des Marktes allerdings nicht, so kann dies der Wettbewerbsposition von Kapsch TrafficCom abträglich sein.

Ein permanenter und durchgängiger Innovationsprozess unterstützt die starke Marktposition von Kapsch TrafficCom.

Da die Innovationsfähigkeit zu einem erheblichen Teil auf Technologien, firmeneigenem Know-how sowie auf geistigem Eigentum beruht, kann die weltweite Zunahme von Produktpiraterie und Reverse Engineering negative Auswirkungen auf die Marktposition von Kapsch TrafficCom haben. Darüber hinaus kann sich jedes Säumnis hinsichtlich des erfolgreichen Schutzes dieser Technologien negativ auf die Wettbewerbsposition auswirken. Kapsch TrafficCom legt daher großen Wert auf den Schutz von Technologien und firmeneigenem Know-how, beispielsweise durch Patente und Geheimhaltungsvereinbarungen mit den relevanten Vertragspartnern. Andererseits können aber auch neu entwickelte Systeme, Komponenten, Lösungen oder Dienstleistungen die geistigen Eigentumsrechte Dritter verletzen.

Akquisition und Integration von Unternehmen im Zuge des Unternehmenswachstums. Eines der strategischen Ziele von Kapsch TrafficCom besteht darin, sowohl organisch als auch durch ausgewählte Akquisitionen oder die Gründung von Gemeinschaftsunternehmen international zu wachsen. Im Zuge dieser anorganischen Wachstumsmaßnahmen gilt es eine Reihe von Herausforderungen zu bewältigen, um die angestrebten Ziele und Synergien zu erreichen sowie die erwarteten Chancen aus dem Erwerb von neuen Technologien und Markt-Know-how umzusetzen.

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

Länderrisiko. Durch die verstärkte Ausweitung der Geschäftstätigkeit in Staaten außerhalb Europas ist Kapsch TrafficCom in einigen Ländern einem erhöhten politischen Risiko ausgesetzt. Wesentliche und derzeit nicht vorhersehbare politische Veränderungen können einen großen Einfluss auf die Möglichkeit haben, in diesen Ländern Projekte umzusetzen oder zu betreiben sowie liquide Mittel zur Verfügung zu stellen bzw. wieder rückzuführen. Auch könnte in Eigentumsrechte von Kapsch TrafficCom eingegriffen oder die Ausübung der Geschäftstätigkeit erschwert werden. Kapsch TrafficCom bezieht diese Risiken bei der Beurteilung derartiger Projekte mit ein.

Finanzrisiken.

Währungsrisiko. Kapsch TrafficCom verfügt als global tätiges Unternehmen über Niederlassungen und Tochtergesellschaften in vielen Ländern außerhalb der Eurozone. Damit ergeben sich Transaktionsrisiken aus möglichen Wechselkursschwankungen, die sich als Wechselkursverluste oder -gewinne im Konzernabschluss niederschlagen können. Kapsch TrafficCom ist bestrebt, diese Risiken in Höhe der Nettowährungspositionen aus den jeweiligen Projekten so weit wie möglich zu vermeiden oder erforderlichenfalls abzusichern. Aufgrund der oftmals schwer abzuschätzenden Nettowährungsposition zu den jeweiligen Zahlungsflussternen kann eine Absicherung jedoch nur in eingeschränktem Umfang vorgenommen werden. Das verbleibende Wechselkursrisiko wird akzeptiert

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

und in der Unternehmensplanung berücksichtigt. Aufgrund der Umrechnung von Einzelabschlüssen der Tochtergesellschaften außerhalb der Eurozone in die Konzernwährung Euro unterliegt Kapsch TrafficCom auch einem Translationsrisiko. Zudem können langfristig nachteilige Wechselkursänderungen auch dazu führen, dass sich die Position von Kapsch TrafficCom gegenüber den Mitbewerbern verändert, wenn beispielsweise auf einer Euro-Kostenstruktur basierende Produkte und Lösungen außerhalb der Eurozone nicht mehr zu konkurrenzfähigen Preisen angeboten werden können.

Zinsrisiko. Im Rahmen der Projektfinanzierung werden regelmäßig auch variable Zinssätze vereinbart, die an Marktzinsen (zum Beispiel Euribor) gebunden sind. In diesem Zusammenhang besteht ein Zinsrisiko, welches – sofern wesentlich – durch geeignete Finanzinstrumente abgesichert wird.

Liquiditätsrisiko. Finanzielle Mittel müssen in ausreichendem Maß verfügbar sein, um die jederzeitige Zahlungsfähigkeit von Kapsch TrafficCom zu gewährleisten. Die Verfügbarkeit von mittel- und langfristigen Finanzierungen ist für die Durchführung von größeren Projekten wie etwa die Errichtung eines landesweiten Mautsystems bei vereinbarter verzögerter Zahlung durch einen großen Auftraggeber und für die Akquisition von Unternehmen erforderlich. Darüber hinaus ist für die Durchführung großer Projekte regelmäßig die Stellung zum Teil umfangreicher Bankgarantien als Sicherheitsleistung für Angebotspflichten (Bid Bonds) oder zur Absicherung möglicher Gewährleistungsansprüche (Performance Bonds) erforderlich.

Kapsch TrafficCom unterliegt in Finanzierungsverträgen üblichen Beschränkungen ihrer Geschäftspolitik, wie etwa im Zusammenhang mit der Aufnahme weiterer Fremdmittel, bei der Nutzung von Vermögensgegenständen als Sicherungsmittel oder bei der Stellung von Garantien oder Bürgschaften zugunsten Dritter. Die Verfügbarkeit von Finanzierungen und Bankgarantien ist neben Marktgegebenheiten insbesondere von der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Kapsch TrafficCom abhängig. Die mangelnde Verfügbarkeit von liquiden Mitteln (selbst bei grundsätzlich gegebener Solvenz), von Finanzierungen oder von Bankgarantien kann wiederum erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Kapsch TrafficCom haben.

Dem Liquiditätsrisiko wird durch laufende konzernweite Finanz- und Barmittelplanung entgegengewirkt. Potenzielle Liquiditätsgpässe können so frühzeitig identifiziert und entsprechende Gegenmaßnahmen rechtzeitig ergriffen werden.

Kreditrisiko. Kapsch TrafficCom ist dem Risiko des Zahlungsausfalls von Kunden ausgesetzt. Die wesentlichen Kunden von Kapsch TrafficCom sind in hohem Umfang öffentliche Stellen, insbesondere im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb landesweiter oder regionaler Maut- und Verkehrsmanagement-Systeme. Kapsch TrafficCom tritt allerdings auch bei Projekten der öffentlichen Hand als Subauftragnehmer gegenüber Dritten (beispielsweise Konzessionären oder Generalunternehmern) auf. Das Ausmaß eines potenziellen Zahlungsausfalls schwankt je nach Auftragsgröße und kann bei einzelnen Großprojekten einen spürbaren Einfluss auf die Ertragslage nehmen. Die Bonität neuer und bestehender Kunden wird nach Bedarf geprüft und entsprechend der Einschätzung des vorhandenen Zahlungsausfallsrisikos abgesichert. Zusätzlich nimmt Kapsch TrafficCom Angebote von öffentlichen Institutionen wie der OeKB (Oesterreichische Kontrollbank AG), EKN (Exportkreditnämnden; Schwedische Kammer für Exportgarantien) und MIGA (Multilateral Investment Guarantee Agency) in Anspruch, um sich mit Hilfe von Garantien gegen das Ausfallsrisiko abzusichern. Darüber hinaus besteht ein Risiko, dass Gegenparteien von originären sowie derivativen Finanzinstrumenten (einschließlich Finanzinstituten mit angenommener guter Bonität) ihren Zahlungsverpflichtungen bei Fälligkeit nicht nachkommen können. Ein Ausfall oder Wertberichtigungsbedarf von Forderungen kann erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Kapsch TrafficCom haben.

Personalrisiko.

Der Erfolg von Kapsch TrafficCom hängt zu einem nicht unwesentlichen Teil von Schlüsselpersonen mit langjähriger Erfahrung ab. Darüber hinaus ist die Fähigkeit, qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufzunehmen, in das Unternehmen zu integrieren und langfristig zu binden, von hoher Bedeutung. Der Verlust von wichtigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Schlüsselpositionen sowie Schwierigkeiten bei der Personalgewinnung können sich negativ auf den Erfolg der Unternehmensgruppe auswirken.

Kapsch TrafficCom setzt attraktive Maßnahmen, um dem Personalrisiko entgegenzuwirken.

Der Verlust von wichtigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Schlüsselpositionen sowie Schwierigkeiten bei der Personalgewinnung können sich negativ auf den Erfolg der Unternehmensgruppe auswirken.

Kapsch TrafficCom setzt attraktive Maßnahmen wie beispielsweise Prämiensysteme oder Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten ein, um diesem Risiko entgegenzuwirken. Eine periodische Mitarbeiterbefragung unterstützt das Management dabei, aktuelle Anliegen, Sorgen und Wünsche sowie die allgemeine Stimmungslage zu erheben.

Rechtliche Risiken.

Im Zusammenhang mit der Teilnahme an Ausschreibungen öffentlicher Stellen, der Errichtung und dem Betrieb von Maut- und Mobilitätslösungen, bei Akquisitionen und Kooperationen sowie rund um das Thema Kapitalmarkt sind eine Vielzahl von

Regelungen und rechtlichen Vorgaben zu beachten. Es kann einen erheblichen administrativen, technischen und kommerziellen Aufwand erfordern, alle Anforderungen für die Regelkonformität zu erfassen, zu überwachen und umzusetzen. Soweit anwendbare Rechtsvorschriften oder behördliche Auflagen nicht eingehalten bzw. erfüllt werden, kann dies erhebliche Strafen nach sich ziehen und die Möglichkeit zur (erfolgreichen) Teilnahme an Ausschreibungen oder zur Fortführung der relevanten Geschäftstätigkeit einschränken.

Durch die verstärkte Ausweitung der Geschäftstätigkeit in neue Regionen und in ausgewählte neue IMS-Geschäftsfelder erhöht sich tendenziell das Risiko der Verletzung von Patenten oder allgemein von Intellectual Property Rights (IPR), was finanzielle Schäden aus Klagen sowie aus Gerichts- und Vergleichsverfahren zur Folge haben könnte. Kapsch TrafficCom versucht, diesem Risiko so weit wie möglich entgegenzuwirken, indem beispielsweise vor dem Eintritt in neue Märkte eine Überprüfung auf mögliche IPR-Verletzungen durchgeführt wird. Eine vollständige Vermeidung dieses Risikos ist jedoch nicht möglich.

IT-Risiken.

Als Technologiekonzern ist Kapsch TrafficCom typischen IT-Risiken in Bezug auf die Sicherheit, Vertraulichkeit und Verfügbarkeit von Daten ausgesetzt. Kapsch TrafficCom hat dafür ein IT-Risikomanagement-System nach der Corporate Risk and IT Security Application Method (CRISAM®) eingeführt und ist nach ISO 27001 (Information Security Management) zertifiziert. Außerdem hat Kapsch TrafficCom die in der DACH-Region (Deutschland, Österreich und Schweiz) betriebenen Mautsysteme nach ISO 20000 (IT-Service-Management – analog zu ITIL®) zertifiziert und forciert die Ausrollung von CRISAM® als IT Risk Management Tool innerhalb der Gruppe.

Chancen.

Der Enterprise-Risk-Management-Ansatz von Kapsch TrafficCom befasst sich nicht nur mit Risiken, sondern umfasst auch die regelmäßige Identifikation, Bewertung und Steuerung von Chancen. Das Ziel dabei ist, durch frühzeitige Chancenidentifizierung die strategische Ausrichtung des Produktportfolios und der Marktaktivitäten gezielt zu steuern und entsprechende Potenziale zu verwirklichen.

Die frühzeitige Identifizierung von Chancen eröffnet Potenziale.

Marktchancen bieten sich durch die geografische Diversifizierung sowie durch die zunehmende Verbreiterung des Kunden- und Produktportfolios, unter anderem getrieben durch folgende Faktoren:

Durch den zunehmenden Finanzierungsbedarf für Infrastrukturprojekte und die wachsende Notwendigkeit der Entlastung von staatlichen Budgets ergibt sich die Chance zur Erschließung neuer Mautmärkte, besonders in sogenannten Schwellen- und Entwicklungsländern, aber auch die Chance zur Ausweitung der Aktivitäten in bereits erschlossenen Märkten.

Die weltweite Verkehrszunahme und die damit einhergehenden Belastungen für Umwelt und Menschen eröffnen im Bereich Mobilitätslösungen Chancen, da beispielsweise Mauteinhebung, Road Pricing, die Einrichtung von Umweltzonen oder Zufahrtsbeschränkungen vermehrt als Steuerungselemente in der Umwelt- und Verkehrspolitik eingesetzt werden. Sowohl im Segment ETC als auch im IMS-Segment eröffnen sich damit Chancen, das Portfolio entsprechend den neuen Anforderungen weiterzuentwickeln und zu vermarkten.

Ansprüche hinsichtlich der Produktivitätserhöhung von Fahrzeugen und des Fahrzeugbetriebs sowie der steigende Komfortanspruch der Reisenden eröffnen darüber hinaus Chancen durch die Erweiterung der Funktionalitäten bestehender Systeme. Dabei bieten sich Chancen, neue Kunden zu gewinnen oder mit neuen Konzepten sowohl öffentliche Auftraggeber als auch Endkunden zu bedienen. Hervorzuheben sind hier Chancen in den Bereichen „Tolling as a Service“ und „Mobility as a Service“.

Sonstige Chancen. Durch laufende Innovation, Weiterentwicklung und den Erwerb neuer Technologien mittels Unternehmensakquisition eröffnen sich für Kapsch TrafficCom Chancen zur Effizienz- und Performancesteigerung in Kundensystemen sowie auf technologischen Vorsprung gegenüber Mitbewerbern im Hinblick auf Leistungsfähigkeit und Funktionalitäten der angebotenen Systeme.

Zusammenfassende Beurteilung der Risikosituation.

Aus heutiger Sicht lassen sich keine Risiken erkennen, die den Fortbestand von Kapsch TrafficCom gefährden könnten. Durch die zunehmende geografische Diversifizierung und die kontinuierliche Erweiterung des Produkt- und Lösungsportfolios durch ausgewählte neue IMS-Lösungen konnte das Geschäftsmodell von Kapsch TrafficCom breiter aufgestellt werden, ohne dabei das Kerngeschäftsfeld verlassen zu müssen. Die Risikokonzentration in einzelnen Regionen und bei einzelnen Großprojekten wird dadurch laufend reduziert.

3.4 Internes Kontrollsystem (IKS) im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess.

Wie im Vorjahr wurde auch im Wirtschaftsjahr 2018/19 die gruppenweit einheitliche Dokumentation aller Kontrollen zur Erreichung der wesentlichen Kontrollziele vorangetrieben und deren Einhaltung und Effizienz wurde mittels lokaler Prüfungen vor

Die Zuverlässigkeit des internen Kontrollsystems wird durch die Interne Revision geprüft.

Ort durch die Interne Revision nachgeprüft. Die einheitliche Erhebung erlaubt eine verbesserte Maßnahmensteuerung und dient als Grundlage für Prüfungen der Leistungsfähigkeit lokaler IKS.

Grundlage der Prozesse für die Konzernrechnungslegung und -berichterstattung ist ein Bilanzierungshandbuch (IFRS Accounting Manual), das von der Kapsch Group herausgegeben und regelmäßig aktualisiert wird. Darin werden die wesentlichen, auf den International Financial Reporting Standards (IFRS) basierenden Bilanzierungs- und Berichterstattungserfordernisse konzernweit vorgegeben. Eine weitere wichtige Basis des IKS stellen die Konzernrichtlinien, Arbeitsanweisungen und Prozessbeschreibungen dar.

Wesentliche Elemente des IKS sind die regelmäßige Durchführung des institutionalisierten Vier-Augen-Prinzips, der aufrechten Funktionstrennung sowie definierte Kontrollschritte zur Überwachung und Prüfung der Wirksamkeit und der Wirtschaftlichkeit der betrieblichen Tätigkeit, der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung und der Einhaltung der für das Unternehmen maßgeblichen gesetzlichen Vorschriften. Die zum IKS gehörenden Richtlinien der Kapsch TrafficCom AG folgen den grundsätzlichen Strukturen des international anerkannten Regelwerks für interne Kontrollsysteme (Internal Control and Enterprise Risk Management Framework des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, COSO).

Die Erfassung der Geschäftsfälle von Kapsch TrafficCom erfolgt mit unterschiedlichen Software-Lösungen. In manchen Ländern ist aufgrund der Größe der Tochterunternehmen das Rechnungswesen an lokale Steuerberater ausgelagert. Die einzelnen Gesellschaften liefern monatlich an die Konzernzentrale Berichtspakete mit allen relevanten Buchhaltungsdaten zu Gesamtergebnisrechnung, Bilanz und Geldflussrechnung. Diese Daten werden dann quartalsweise in das zentrale Konsolidierungssystem (Hyperion Financial Management) eingepflegt. Die Finanzinformationen werden auf Konzernebene von der Kapsch TrafficCom AG überprüft und bilden die Basis für die Quartalsberichterstattung nach IFRS.

Der Aufsichtsrat wird vom Vorstand in regelmäßigen Sitzungen über die wirtschaftliche Entwicklung in Form von konsolidierten Darstellungen bestehend aus Segmentberichterstattung, Ergebnisentwicklung mit Budget- und Vorjahresvergleich, Vorschau-rechnungen, Konzernabschlüssen, Personal- und Auftragsentwicklung sowie ausgewählten Finanzkennzahlen informiert.

Den lokalen Anforderungen entsprechend liegt die Verantwortung für die Implementierung und Überwachung des internen Kontrollsystems beim jeweils zuständigen lokalen Management. Die Geschäftsführung der einzelnen Tochterunternehmen ist

Das interne Kontrollsystem ist jeweils lokal implementiert und wird zentral überwacht.

für die Einrichtung und Ausgestaltung eines den Anforderungen des jeweiligen Unternehmens entsprechenden internen Kontroll- und Risikomanagements im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess sowie für die Einhaltung der konzernweiten Richtlinien und Vorschriften verantwortlich. Um die Geschäftsführungen der Tochterunternehmen hierbei besser unterstützen zu können, wurde

im Finanzbereich der Kapsch TrafficCom AG die Funktion eines IKS-Verantwortlichen eingerichtet. Dieser hat die Aufgabe, das IKS zentral in der gesamten Kapsch TrafficCom Group zu standardisieren und laufend weiterzuentwickeln sowie die Verbesserung gefundener Schwachstellen zu initiieren und periodisch an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats zu berichten.

3.5 Angaben nach §267 UGB i. V. m. §243a Abs. 1 UGB.

Das zur Gänze aufgebrachte Grundkapital der Kapsch TrafficCom AG beträgt EUR 13,0 Mio. Es ist in 13,0 Mio. Stück nennbeitragslose auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Es bestehen keine Beschränkungen betreffend die Ausübung von Stimmrechten oder die Übertragung von Aktien. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hielt zum Stichtag 31. März 2019 rund 63,3% der Anteile. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der DATAX HandelsgmbH, deren Anteile zu gleichen Teilen von der Traditio-Privatstiftung, der ALUK-Privatstiftung und der Children of Elisabeth-Privatstiftung, jeweils Privatstiftungen nach dem österreichischen Privatstiftungsgesetz, gehalten werden. Diese sind jeweils Mitgliedern der Familie Kapsch zurechenbar. Es gab zum Stichtag 31. März 2019 keinen weiteren Aktionär, der mehr als 10% der Stimmrechte an der Kapsch TrafficCom AG hielt.

Es gibt keine Aktien mit besonderen Kontrollrechten. Es bestehen keine Beschränkungen hinsichtlich der Ausübung des Stimmrechts durch Arbeitnehmer mit Kapitalbeteiligung. Es gibt keine besonderen Bestimmungen über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats und die Änderung der Satzung der Gesellschaft. Bei der Gesellschaft besteht derzeit weder ein genehmigtes Kapital noch ein bedingtes Kapital, das den Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats ohne (neuerliche) Befassung der Hauptversammlung zur Ausgabe von Aktien ermächtigt. Marktübliche „Change of Control“-Klauseln, die gegebenenfalls zu einer Vertragsbeendigung führen können, betreffen Finanzierungsvereinbarungen wie das Schuldscheindarlehen, die Konsortialfinanzierung in Höhe von EUR 175 Mio., aufgenommen von autoTicket GmbH zur Finanzierung der Pkw-Maut in Deutschland, und weitere Finanzierungen in Höhe von EUR 50 Mio. sowie einen Projektvertrag. Es bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen zwischen der Kapsch TrafficCom AG und ihren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebots.

3.6 Corporate-Governance-Bericht.

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

4 Ausblick und Ziele.

Umsatz. Im Wirtschaftsjahr 2019/20 wird von einem erneuten Anstieg des Konzernumsatzes ausgegangen. Konkret soll der Umsatz um mindestens 5 % erhöht werden. Das soll gelingen, obwohl damit gerechnet werden muss, dass einige umsatzstarke Projekte auslaufen werden und das Projekt in Polen einen deutlich niedrigeren Umsatzbeitrag leisten wird. Der wichtigste Wachstumsmarkt in den nächsten Jahren ist Nordamerika (USA und Kanada). Dort sollten gute zweistellige Wachstumsraten möglich sein (ausgehend von einem Umsatz von rund EUR 200 Mio. im Wirtschaftsjahr 2018/19). Aber auch in Europa und in einem geringeren Ausmaß in Mittel- und Südamerika sowie auch in Afrika bieten sich interessante Möglichkeiten für Neugeschäfte. Mittelfristig können sich auch im asiatischen Raum signifikante Geschäftsmöglichkeiten eröffnen, sobald dort verstärkt in elektronische Maut- und intelligente Verkehrssysteme investiert wird. In Australien und Neuseeland wollen wir unsere Marktposition weiter festigen. Akquisitionen können unser Wachstum zusätzlich unterstützen.

Ausblick 2019/20:

> **Umsatz +5 %**

> **EBIT +5 %**

ke Projekte auslaufen werden und das Projekt in Polen einen deutlich niedrigeren Umsatzbeitrag leisten wird. Der wichtigste Wachstumsmarkt in den nächsten Jahren ist Nordamerika (USA und Kanada). Dort sollten gute zweistellige Wachstumsraten möglich sein (ausgehend von einem Umsatz von rund EUR 200 Mio. im Wirtschaftsjahr 2018/19). Aber auch in Europa und in einem geringeren Ausmaß in Mittel- und Südamerika sowie auch in Afrika bieten sich interessante Möglichkeiten für Neugeschäfte. Mittelfristig können sich auch im asiatischen Raum signifikante Geschäftsmöglichkeiten eröffnen, sobald dort verstärkt in elektronische Maut- und intelligente Verkehrssysteme investiert wird. In Australien und Neuseeland wollen wir unsere Marktposition weiter festigen. Akquisitionen können unser Wachstum zusätzlich unterstützen.

EBIT. Ein weiteres Ziel für das Wirtschaftsjahr 2019/20 ist die Verbesserung der Profitabilität der Gruppe. Konkret soll das EBIT um mindestens 5 % gesteigert werden (exklusive etwaiger Einmaleffekte). Dies soll durch ein ertragsstarkes Neugeschäft ebenso erreicht werden wie durch eine weitere Effizienzsteigerung bei der internen Zusammenarbeit. Die Investitionen in zukünftiges Wachstum werden laufend geprüft. Sollten sich Aktivitäten nicht mehr als strategisch wichtig erweisen oder nachhaltig nicht den Erwartungen entsprechend entwickeln, wird das Unternehmen davon Abstand nehmen. Die Hälfte des Periodenergebnisses der Betreibergesellschaft für die deutsche Pkw-Maut wird in das EBIT von Kapsch TrafficCom Group einfließen.

Das Unternehmen geht davon aus, dass das Wirtschaftsjahr 2019/20 einem ähnlichen Verlauf folgen wird wie das Jahr zuvor: Nach einem verhaltenen ersten Halbjahr sollte wieder ein starkes zweites Halbjahr folgen.

Mittelfristige Ziele. Kapsch TrafficCom plant in beiden Segmenten zu wachsen. Gleichzeitig wird das Ziel verfolgt, die EBIT-Marge der Gruppe auf ein Niveau von nachhaltig über 10 % zu heben. Dafür soll das EBIT im ETC-Geschäft klar über 10 % gehalten und jenes im IMS-Geschäft kontinuierlich verbessert werden.

Mittelfristig: EBIT-Marge >10 %

Bei gutem Umfeld erscheint aus heutiger Sicht ein IMS-EBIT von bis zu 8 % machbar.

Wien, am 12. Juni 2019



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



André Laux
Mitglied des Vorstands



Alfredo Escribá Gallego
Mitglied des Vorstands

Erklärung der gesetzlichen Vertreter.

Gemäß § 124 Abs. 1 BörseG 2018.

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt, dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht, und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Wien, am 12. Juni 2019



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



André Laux
Mitglied des Vorstands



Alfredo Escribá Gallego
Mitglied des Vorstands



Konzernabschluss *zum 31. März 2019.*

Konzernabschluss.

Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung.

In EUR	Erläuterung	2017/18	2018/19
Umsatzerlöse	(3)	693.256.518	737.794.565
Sonstige betriebliche Erträge	(4)	20.536.151	13.849.406
Veränderung des Bestands an Fertigerzeugnissen, unfertigen Erzeugnissen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen	(5)	2.781.723	20.868.746
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	(6)	-279.410.199	-323.473.803
Personalaufwand	(7)	-237.880.654	-252.710.817
Aufwand für planmäßige Abschreibungen	(8)	-14.807.528	-14.512.147
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(9)	-134.908.686	-126.252.758
Anteiliges Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	(15)	492.120	941.510
Gewinne aus der Neubewertung von Anteilen an Gemeinschaftsunternehmen	(15)	0	523.008
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		50.059.444	57.027.711
Finanzerträge	(10)	7.087.307	10.105.997
Finanzaufwendungen	(10)	-12.274.612	-11.820.106
Finanzergebnis		-5.187.305	-1.714.109
Anteiliges Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen aus Finanzinvestitionen	(15)	-112.808	-253.453
Verluste aus der Neubewertung von Anteilen an assoziierten Unternehmen	(15)	-562.194	0
Ergebnis vor Steuern		44.197.137	55.060.149
Ertragsteuern	(11)	-16.163.979	-8.493.003
Periodenergebnis		28.033.158	46.567.146
Periodenergebnis, zurechenbar:			
Anteilseigner der Gesellschaft		28.680.062	47.820.497
Nicht beherrschende Anteile	(31)	-646.904	-1.253.350
		28.033.158	46.567.146
Ergebnis je Aktie aus dem Periodenergebnis, das den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar ist			
verwässert	(33)	2,21	3,68
unverwässert	(33)	2,21	3,68
Sonstiges Ergebnis			
Posten, die anschließend in das Periodenergebnis umgegliedert werden:			
Währungsumrechnungsdifferenzen		-1.409.261	-3.871.628
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb		-6.094.232	4.025.719
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte:			
Im sonstigen Ergebnis erfasste Zeitwertgewinne/-verluste		-26.758	0
Umgliederung von kumulierten Nettoverlusten in das Periodenergebnis (Wertminderung)		136.006	0
Cashflow Hedges		37.255	-460.449
Steuern betreffend Posten, die in das Periodenergebnis umgegliedert werden		1.496.246	-1.006.430
Summe der Posten, die anschließend in das Periodenergebnis umgegliedert werden		-5.860.744	-1.312.788
Posten, die anschließend nicht in das Periodenergebnis umgegliedert werden:			
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses		-218.967	-861.484
Steuern betreffend Posten, die nicht in das Periodenergebnis umgegliedert werden		39.573	222.583
Summe der Posten, die anschließend nicht in das Periodenergebnis umgegliedert werden		-179.394	-638.901
Sonstiges Ergebnis der Periode nach Steuern	(12)	-6.040.138	-1.951.689
Gesamtergebnis der Periode		21.993.020	44.615.457
Gesamtergebnis der Periode, zurechenbar:			
Anteilseigner der Gesellschaft		22.564.098	46.193.815
Nicht beherrschende Anteile	(31)	-571.078	-1.578.357
		21.993.020	44.615.457

Konsolidierte Bilanz.

In EUR	Erläuterung	31. März 2018	31. März 2019
AKTIVA			
Sachanlagen	(13)	21.408.841	21.956.059
Immaterielle Vermögenswerte	(14)	70.798.087	82.874.339
Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	(15)	7.502.215	19.973.053
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen	(16)	23.170.180	15.861.260
Langfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	(16, 20)	-	16.846.603
Sonstige langfristige Vermögenswerte	(17)	385.055	7.333.926
Latente Steueransprüche	(24)	12.398.930	18.461.701
Langfristige Vermögenswerte		135.663.308	183.306.941
Vorräte	(18)	38.888.783	64.054.465
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	(16, 19)	254.393.565	209.419.243
Kurzfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	(16, 20)	-	122.555.375
Kurzfristige Steuerforderungen		7.562.985	2.573.184
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	(16)	2.804.145	1.134.741
Liquide Mittel	(16, 21)	181.834.603	94.651.920
Kurzfristige Vermögenswerte		485.484.082	494.388.927
SUMME AKTIVA		621.147.390	677.695.869
EIGENKAPITAL			
Grundkapital	(22)	13.000.000	13.000.000
Kapitalrücklage		117.508.771	117.508.771
Konzernbilanzgewinn und andere Rücklagen		100.465.836	126.655.798
Kapital und Rücklagen, die den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar sind		230.974.607	257.164.570
Nicht beherrschende Anteile	(31)	-1.045.045	1.507.484
SUMME EIGENKAPITAL		229.929.562	258.672.053
VERBINDLICHKEITEN			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(16, 23)	141.759.129	139.330.295
Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	(25)	23.705.667	26.125.329
Langfristige Rückstellungen	(26)	8.910.567	6.681.116
Langfristige Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen	(16, 20)	-	5.212.524
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	(16, 27)	4.292.075	1.346.376
Latente Steuerschulden	(24)	1.910.207	5.103.060
Langfristige Verbindlichkeiten		180.577.646	183.798.700
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(16, 23)	26.674.737	29.934.001
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(16)	58.254.579	89.560.094
Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen	(16, 20)	-	26.905.432
Kurzfristige Rückstellungen	(26)	9.599.649	14.733.725
Kurzfristige Steuerverbindlichkeiten		3.353.512	2.291.968
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	(16, 28)	112.757.704	71.799.893
Kurzfristige Verbindlichkeiten		210.640.182	235.225.114
SUMME VERBINDLICHKEITEN		391.217.827	419.023.814
SUMME PASSIVA		621.147.390	677.695.869

Konsolidierte Eigenkapitalveränderungsrechnung.

In EUR	Den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar				Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
	Grundkapital	Kapitalrücklage	Sonstige Rücklagen	Konzernbilanzgewinn		
Stand 31. März 2017	13.000.000	117.508.771	-40.486.160	138.335.376	-1.051.928	227.306.060
Kapitalerhöhungen bei Tochterunternehmen					131.250	131.250
Effekte aus der Aufstockung von Anteilen an Tochterunternehmen			25.232		-26.000	-768
Effekte aus der Abstockung von Anteilen an Tochterunternehmen			-472.712		472.712	0
Dividende				-19.500.000	0	-19.500.000
Periodenergebnis				28.680.062	-646.904	28.033.158
Sonstiges Ergebnis der Periode:						
Währungsumrechnungsdifferenzen			-6.055.761		75.826	-5.979.935
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten			81.936			81.936
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses			-179.394			-179.394
Cashflow Hedges			37.255			37.255
Stand 31. März 2018	13.000.000	117.508.771	-47.049.603	147.515.438	-1.045.045	229.929.562
Anpassungen aufgrund des neuen IFRS 9 Standards (siehe Erläuterung 40.17)				-650.429		-650.429
Latente Steuern auf Anpassungen aufgrund des neuen IFRS 9 Standards				146.576		146.576
Umgliederungen von sonstigen Rücklagen zum Konzernbilanzgewinn			-86.039	86.039		0
Stand 1. April 2018 angepasst	13.000.000	117.508.771	-47.135.642	147.097.624	-1.045.045	229.425.709
Kapitalerhöhungen bei Tochterunternehmen					517.440	517.440
Effekte aus dem Erwerb von Anteilen an Tochterunternehmen					3.613.446	3.613.446
Dividende				-19.500.000	0	-19.500.000
Periodenergebnis				47.820.497	-1.253.350	46.567.146
Sonstiges Ergebnis der Periode:						
Währungsumrechnungsdifferenzen			-527.332		-325.007	-852.339
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses			-638.901			-638.901
Cashflow Hedges			-460.449			-460.449
Stand 31. März 2019	13.000.000	117.508.771	-48.762.322	175.418.121	1.507.484	258.672.053

Grundkapital. Die Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien beträgt 13.000.000 Stück. Die Aktien sind auf den Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien.

Kapitalrücklage. In der Kapitalrücklage wird jener Teil der Rücklagen ausgewiesen, der nicht aus dem Periodenergebnis früherer Berichtsperioden gebildet worden ist.

Sonstige Rücklagen. Die sonstigen Rücklagen beinhalten Effekte aus der Veränderung der Beteiligungsquote an Tochterunternehmen sowie Rücklagen aus dem sonstigen Konzernergebnis, wie die Rücklage für Differenzen aus der Währungsumrechnung, im Vorjahr Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten nach Abzug latenter Steuern, Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses nach Abzug latenter Steuern sowie die Veränderung der Cashflow Hedge-Rücklage nach Abzug latenter Steuern.

Konzernbilanzgewinn. Der Konzernbilanzgewinn enthält das Nettoergebnis des Wirtschaftsjahres sowie die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit diese nicht ausgeschüttet wurden.

Die Dividendenausschüttung der Kapsch TrafficCom AG im Wirtschaftsjahr 2018/19 betrug wie im Vorjahr TEUR 19.500 und entsprach erneut EUR 1,50 je Aktie.

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

Die Effekte aus dem **Erwerb von Anteilen an Tochterunternehmen** im Wirtschaftsjahr 2018/19 resultieren im Wesentlichen aus der Vollkonsolidierung der Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia (siehe Erläuterung 2).

Die Effekte aus **Kapitalerhöhungen** im Wirtschaftsjahr 2018/19 betreffen Kapitalzuschüsse, die von den Gesellschaftern der tolltickets GmbH, Deutschland, und der FLUIDTIME Data Services GmbH, Österreich, anteilmäßig einbezahlt wurden.

Konsolidierte Kapitalflussrechnung.

In EUR	Erläuterung	2017/18	2018/19
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		50.059.444	57.027.711
Planmäßige Abschreibungen		14.807.528	14.512.147
Veränderung Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses		-819.819	1.374.161
Veränderung sonstige langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen ²⁾		-5.222.239	296.753
Veränderung sonstige langfristige Forderungen und Vermögenswerte ¹⁾		-165.030	-20.373.903
Veränderung langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		237.188	100.252
Veränderung langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		371.767	-369.545
Nettozahlungen von Ertragsteuern		-21.964.518	-13.673.512
Zinseinnahmen	(10)	1.294.240	1.653.881
Zinsausgaben	(10)	-6.124.926	-4.286.733
Sonstige (netto)		-3.144.148	-1.790.911
Cashflow aus dem Ergebnis		29.329.487	34.470.301
Veränderung des Nettoumlaufvermögens:			
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Vermögenswerte ¹⁾		11.953.954	-77.819.486
Veränderung Vorräte		3.532.349	-25.165.682
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten ²⁾		5.122.024	23.840.726
Veränderung kurzfristige Rückstellungen		-8.113.880	5.134.076
Veränderung des Nettoumlaufvermögens		12.494.447	-74.010.366
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit		41.823.934	-39.540.065
Ankauf von Sachanlagen	(13)	-10.149.534	-8.833.715
Ankauf von immateriellen Vermögenswerten	(14)	-1.607.477	-4.750.422
Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen und sonstigen langfristigen Finanzanlagen		-6.393.337	-725.499
Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften (abzüglich der liquiden Mittel dieser Gesellschaften)	(2)	-1.017.137	-704.307
Zahlungen für den Erwerb von Anteilen an at-equity-konsolidierten Gesellschaften	(15)	-4.038.900	-17.860.663
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen		180.644	0
Einzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		2.996.436	1.895.214
Einzahlungen aus dem Verkauf von Wertpapieren und sonstigen finanziellen Vermögenswerten		4.793	13.013.222
Cashflow aus Investitionstätigkeit		-20.024.512	-17.966.171
Free Cashflow ³⁾		21.799.422	-57.506.236
Einzahlungen von Anteilseignern bei Tochterunternehmen		131.250	517.440
An die Aktionäre der Gesellschaft gezahlte Dividende		-19.500.000	-19.500.000
Zahlung für den Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen		-3.000.768	-6.250.000
Zunahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(23)	50.035.968	0
Zunahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(23)	5.371.619	3.006.745
Abnahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(23)	-79.930.185	-4.846.911
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit		-46.892.115	-27.072.726
Anfangsbestand Finanzmittel		211.298.792	181.834.603
Veränderung des Finanzmittelbestands ⁴⁾		-25.092.693	-84.578.962
Auswirkungen von Wechselkursänderungen		-4.371.495	-2.603.722
Endbestand Finanzmittel	(21)	181.834.603	94.651.920

¹⁾ inklusive „Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen“

²⁾ inklusive „Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen“

³⁾ Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit + Cashflow aus Investitionstätigkeit

⁴⁾ Free Cashflow + Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Erläuterungen zum Konzernabschluss.

1 Allgemeine Informationen.

Kapsch TrafficCom, mit Sitz in Wien, Österreich, ist ein internationaler Anbieter von anspruchsvollen Technologien, Lösungen und Dienstleistungen für den ITS-Markt (Intelligent Transportation Systems).

Die Gruppe agiert in zwei Segmenten:

- > Electronic Toll Collection (ETC)
- > Intelligent Mobility Solutions (IMS)

Das Segment Electronic Toll Collection (ETC) umfasst die Errichtung sowie den technischen und kommerziellen Betrieb von Mautsystemen. In der Regel werden Projekte von öffentlichen Stellen oder privaten Konzessionären ausgeschrieben und vergeben. Mautsysteme können sowohl einzelne Straßenabschnitte als auch landesweite Straßennetze umfassen. Die Herstellung und Beschaffung von Komponenten, sowohl zur Erweiterung und Adaptierung der von Kapsch TrafficCom errichteten Systeme als auch für Dritte, ergänzen das Leistungsportfolio von Kapsch TrafficCom; Mautdienstleistungen runden es ab.

Vom Segment Intelligent Mobility Solutions (IMS) werden die Errichtung sowie der technische und kommerzielle Betrieb von Systemen zur Verkehrsüberwachung, -steuerung und -sicherheit erfasst. Projekte zur Kontrolle von Nutzfahrzeugen und zur elektronischen Fahrzeugregistrierung sowie intelligente Parklösungen und Systeme zur intermodalen Mobilität (vernetzte Verkehrsträger) werden ebenso diesem Segment zugeordnet wie Systeme und Dienstleistungen für die Betriebsüberwachung öffentlicher Verkehrsmittel und Umwelteinrichtungen. Auch das IMS-Leistungsportfolio der Kapsch TrafficCom wird vom Komponentengeschäft ergänzt.

1.1 Grundlagen der Erstellung.

Der Konzernabschluss zum 31. März 2019 wurde in Anwendung von §245a UGB in Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) sowie den International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, erstellt.

Beträge werden zum Zweck der Übersichtlichkeit gerundet und soweit nicht anders angegeben in tausend Euro (TEUR) ausgewiesen. Für Berechnungen werden dennoch die genauen Beträge einschließlich nicht dargestellter Ziffern verwendet, sodass dadurch Rundungsdifferenzen auftreten können.

1.2 Konzernstruktur und Konsolidierungskreis.

Die Muttergesellschaft (berichtendes Unternehmen) dieses Konzerns ist die Kapsch TrafficCom AG, Wien. Kapsch TrafficCom AG ist eine Aktiengesellschaft, eingetragen und ansässig in Wien, Österreich. Die Adresse ihres eingetragenen Firmensitzes ist 1120 Wien, Am Europlatz 2.

Direktes Mutterunternehmen des berichtenden Unternehmens ist die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien, eine 100%ige Tochtergesellschaft der DATAX HandelsgmbH, Wien, und bis Juni 2007 Alleingesellschafterin der Kapsch TrafficCom AG, Wien. Die DATAX HandelsgmbH, Wien, ist das oberste beherrschende Unternehmen des berichtenden Unternehmens und oberste Konzerngesellschaft des Kapsch Konzerns.

Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hält zum 31. März 2019 einen Anteil an der Kapsch TrafficCom AG von 63,3% (31. März 2018: 63,3%). Die Aktien der Kapsch TrafficCom AG im Streubesitz notieren seit dem 26. Juni 2007 im Segment Prime Market der Wiener Börse.

1.3 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Der Konzernabschluss zum 31. März 2019 wurde nach dem historischen Anschaffungskostenprinzip aufgestellt, mit Ausnahme von Finanzinstrumenten, die nach IFRS 9 zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden und zum Bilanzstichtag entsprechend bewertet wurden. Eine diesbezügliche Erläuterung erfolgt im Rahmen der jeweiligen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, die die Basis für den vorliegenden Konzernabschluss darstellen, wurden unverändert zur Vorperiode angewandt und um neue, ab dem Geschäftsjahr verpflichtend anzuwendende, ergänzt. Erläuterung 40 enthält eine detaillierte Beschreibung sämtlicher Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze inklusive neu anzuwendender Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen.

1.4 Wesentliche Schätzungen und Annahmen.

Die Aufstellung des Konzernabschlusses in Übereinstimmung mit den IFRS erfordert die Anwendung von Schätzungen und Annahmen, die die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden am Bilanzstichtag sowie die bilanzierten Erträge und Aufwendungen während der Berichtsperiode beeinflussen. Obwohl diese Schätzungen nach bestem Wissen des Vorstands auf den laufenden Transaktionen basieren, können die tatsächlichen Werte letztendlich von diesen Schätzungen abweichen. Wesentliche Schätzungen und Annahmen bei der Bilanzierung und Bewertung betreffen IFRS 15 Gewinnrealisierung, Wertminderungen des Firmenwertes, sowie diverse sonstige Schätzungen und Annahmen im Zusammenhang mit Rückstellungen, Vorräten und latenten Steuern, welche in Erläuterung 36 dargestellt werden.

2 Änderungen im Konsolidierungskreis.

2.1 Konsolidierungskreis.

Zum 31. März 2019 waren 57 Gesellschaften (inklusive Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG, Wien) in den Konsolidierungskreis einbezogen (31. März 2018: 55 Gesellschaften). Dieser Konsolidierungskreis entwickelte sich wie folgt:

	2017/18	2018/19
Anzahl Gesellschaften zu Beginn des Wirtschaftsjahres	57	55
Erstkonsolidierungen	5	4
Verschmelzungen	-2	0
Entkonsolidierungen	-5	-2
Anzahl Gesellschaften im Konsolidierungskreis	55	57

Kapsch TrafficCom Peru S.A.C., Peru, wurde per 1. April 2018 und MTS Maut & Telematik Services GmbH, Deutschland, per 1. Juni 2018 gegründet. Beide Gesellschaften sind 100%ige Tochtergesellschaften der Kapsch TrafficCom.

Die zuvor als Gemeinschaftsunternehmen bilanzierte Gesellschaft Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, wurde im zweiten Quartal des Wirtschaftsjahres 2018/19 vollständig in den Konzernabschluss aufgenommen. Nähere Erläuterungen dazu sind unter Punkt 2.2 zu finden.

Im dritten Quartal wurde das Konsortium Kapsch TrafficCom – Rowing – UTE, Argentinien, gegründet, an dem Kapsch TrafficCom mit 50 % beteiligt ist. Aufgrund der im Konsortialvertrag festgelegten Stimmrechte in den Gremien wird das Konsortium von Kapsch TrafficCom beherrscht und daher vollkonsolidiert.

Die im Wirtschaftsjahr 2017/18 zu 100 % übernommene Mantelgesellschaft Athomstart Invest 253 AS, Norwegen, wurde per 4. April 2018 umfirmiert in Kapsch TrafficCom Norway AS.

Kapsch TrafficCom do Brasil LTDA., Brasilien, wurde im ersten Quartal 2018/19 und Berrydust 51 (Pty) Ltd., Südafrika, im dritten Quartal 2018/19 liquidiert.

Die regionale Verteilung der Tochterunternehmen stellt sich wie folgt dar:

	2017/18	2018/19
Österreich	7	7
EMEA (exklusive Österreich) ¹⁾	30	31
Americas ²⁾	14	15
APAC ³⁾	4	4
Gesamt	55	57

¹⁾ EMEA: Europa, Mittlerer Osten, Afrika

²⁾ Americas: Nord-, Mittel- und Südamerika

³⁾ APAC: Asien-Pazifik

Weitere Informationen zu Anteilen an Tochterunternehmen sind in Erläuterung 30 angegeben.

2.2 Unternehmenszusammenschlüsse.

Im ersten Halbjahr 2017/18 erwarb die Kapsch TrafficCom AG 50% der Anteile an der **Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia**. Die Gesellschaft übernimmt die Planung, Errichtung und den Betrieb von Systemen und Lösungen insbesondere zur Verkehrsüberwachung, Geschwindigkeits- und Fahrzeugkontrolle sowie die Registrierung von Fahrzeugen. Im Mai 2018 wurde ein weiteres Prozent der Anteile an der Gesellschaft erworben, vorerst allerdings ohne Anpassung des Gesellschaftsvertrages und der Vertretungsrechte in den Gremien, welche die relevanten Aktivitäten lenken. Dies erfolgte Ende August 2018, weswegen die sambische Gesellschaft ab September 2018 vollkonsolidiert wird. Bis dahin wurde das Unternehmen als Gemeinschaftsunternehmen bilanziert. Ein vertraglich vereinbarter Kaufpreis in Höhe von TEUR 1.558 war variabel, bedingt durch die Unterzeichnung eines weiteren Projekts in der Gesellschaft innerhalb einer vertraglichen Frist. Da diese Frist zum Erwerbszeitpunkt abgelaufen war, es keine Verpflichtung mehr zur Zahlung gibt und die Zahlung auch als nicht mehr wahrscheinlich gilt, wurde diese beim Unternehmenszusammenschluss nicht angesetzt.

Der beizulegende Zeitwert der erworbenen identifizierten Vermögenswerte und übernommenen Schulden der Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, zum Erwerbszeitpunkt betrug (vorläufig ermittelt):

	Beizulegender Zeitwert
Immaterielle Vermögenswerte	2.959
Immaterielle Vermögenswerte aus Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen	10.503
Sonstige langfristige Vermögenswerte	3.425
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	1.285
Liquide Mittel	3
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	-2.895
Latente Steuerschulden	-1.685
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	-320
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4.719
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	-1.259
Erworbenes Nettovermögen	7.295

Die immateriellen Vermögenswerte aus Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen betreffen Vermögenswerte aus einem Konzessionsvertrag, der über eine Laufzeit von insgesamt 17 Jahren abgeschlossen wurde. Die im Rahmen des Erwerbs übernommenen liquiden Mittel (somit der Nettomittelzufluss im Wirtschaftsjahr 2018/19 aus dem Erwerb) betragen TEUR 3. Die direkt dem Erwerb zurechenbaren Transaktionskosten betragen TEUR 0.

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem beizulegenden Zeitwert der bisher gehaltenen Anteile inklusive des nicht beherrschenden Anteils und dem beizulegenden Zeitwert des anteilig erworbenen Nettovermögens berechnet sich wie folgt (vorläufig ermittelt):

	Unterschieds- betrag
Beizulegender Zeitwert der bisherigen Anteile	5.356
Nicht beherrschende Anteile am Nettovermögen	3.575
Abzüglich beizulegender Zeitwert des anteilig erworbenen Nettovermögens	-7.295
Firmenwert (vorläufig ermittelt)	1.636

Der oben angeführten Darstellung liegt eine Kaufpreisallokation, basierend auf den Plandaten der Gesellschaft bis zum Ende der Vertragslaufzeit und unter Anwendung eines adäquaten Zinssatzes, zugrunde.

Der vorläufige Firmenwert in Höhe von TEUR 1.636 wurde der zahlungsmittelgenerierenden Einheit IMS-EMEA zugeordnet, resultiert im Wesentlichen aus dem Markteintritt und wurde anhand des proportionalen Anteils am Nettovermögen erfasst.

Die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte wurden seit Erwerb nicht zahlungswirksam, allerdings ist der Zufluss für das erste Halbjahr 2019/20 geplant. Da im Rahmen aktueller Vertragsverhandlung weiter Informationen über Fakten und Umstände der erworbenen Gesellschaft erhoben werden, ist die erstmalige Bilanzierung des Unternehmenserwerbes noch vorläufig. Das erworbene Unternehmen hat im Zeitraum 1. September 2018 bis 31. März 2019 TEUR 1.996 zu den Umsatzerlösen und TEUR -1.807 zum Konzernergebnis beigetragen. Wäre die Gesellschaft bereits ab 1. April 2018 einbezogen worden, wäre der Beitrag zu den Umsatzerlösen und zum Konzernergebnis nur unwesentlich anders gewesen.

Am 1. November 2018 wurden die Vermögenswerte von **eTrans Systems Inc.** (eTrans), USA, erworben. eTrans ist Anbieter von Lösungen für vernetzte und autonome Fahrzeuge.

Der beizulegende Zeitwert der erworbenen identifizierten Vermögenswerte und übernommenen Schulden der eTrans zum Erwerbszeitpunkt betrug (vorläufig ermittelt):

	Beizulegender Zeitwert
Immaterielle Vermögenswerte	884
Erworbenes Nettovermögen	884

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Kaufpreis und dem beizulegenden Zeitwert des erworbenen Nettovermögens berechnet sich wie folgt:

	Unterschieds- betrag
Kaufpreis	
Bezahlter Kaufpreis	707
Noch nicht fälliger Teil des Kaufpreises	177
Abzüglich beizulegender Zeitwert des anteilig erworbenen Nettovermögens	-884
Firmenwert (vorläufig ermittelt)	0

Der Nettomittelabfluss im Wirtschaftsjahr 2018/19 aus dem Erwerb betrug TEUR -707. Die direkt dem Erwerb zurechenbaren Transaktionskosten betragen TEUR 0. Das erworbene Unternehmen hat im Zeitraum 1. November 2018 bis 31. März 2019 nur unwesentlich zu den Umsatzerlösen und zum Ergebnis beigetragen.

3 Segmentinformation.

Geschäftssegmente.

Ein Geschäftssegment ist ein Unternehmensbestandteil, der Geschäftstätigkeiten betreibt, mit denen Umsatzerlöse erwirtschaftet werden und bei denen Aufwendungen anfallen können. Die Ergebnisse der Segmente werden regelmäßig an den Vorstand (den Hauptentscheidungsträger) berichtet. Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen werden basierend auf diesen Segmenten überprüft. Der Vorstand hat zwei Berichtssegmente identifiziert (wie in Erläuterungen 1 und 40.3 beschrieben):

- > Electronic Toll Collection (ETC)
- > Intelligent Mobility Solutions (IMS)

Die Segmentergebnisse nach Geschäftstypen, die auch den Leistungsverpflichtungen gemäß IFRS 15 entsprechen, stellen sich für die Wirtschaftsjahre 2018/19 und 2017/18 wie folgt dar:

	2017/18			2018/19		
	ETC	IMS	Konzern	ETC	IMS	Konzern
Umsatzerlöse	521.647	171.609	693.257	558.433	179.362	737.795
Errichtung	138.901	83.385	222.286	190.528	80.808	271.336
Betrieb	278.076	78.912	356.988	264.416	86.356	350.772
Komponenten	104.670	9.313	113.983	103.488	12.198	115.686
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit	53.474	-3.415	50.059	64.946	-7.918	57.028
EBIT-Marge	10,3%	-2,0%	7,2%	11,6%	-4,4%	7,7%

Umsätze aus Errichtungsprojekten enthalten auch den Errichtungsanteil aus Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen.

Die Vermögenswerte und Schulden zum 31. März 2019 und zum 31. März 2018 sowie Investitionen, Abschreibungen und Wertminderungen und sonstige nicht zahlungswirksame Posten für das zu diesem Stichtag endende Wirtschaftsjahr stellen sich wie folgt dar:

	2017/18			2018/19		
	ETC	IMS	Konzern	ETC	IMS	Konzern
Segmentvermögen	306.206	87.231	393.437	376.029	102.318	478.347
Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	3.796	3.706	7.502	10.893	9.080	19.973
Segmentsschulden	175.132	45.741	220.874	193.302	51.355	244.656
Investitionen	8.871	2.886	11.757	9.175	4.409	13.584
Abschreibungen und Wertminderungen	9.998	4.810	14.808	7.291	7.221	14.512
Sonstige nicht zahlungswirksame Posten	679	634	1.314	-99	-517	-616

Das Segmentvermögen beinhaltet Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte, sonstige langfristige Vermögenswerte, lang- und kurzfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen, Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte sowie kurzfristige Steuerforderungen.

Die Segmentsschulden beinhalten Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses, langfristige Rückstellungen, sonstige langfristige Verbindlichkeiten, lang- und kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen, kurzfristige Steuerverbindlichkeiten sowie kurzfristige Rückstellungen.

Die Aufteilung der Umsatzerlöse nach Kunden, die mehr als 10 % der Konzernumsätze beigetragen haben, stellt sich wie folgt dar. Darüber hinaus sind die jeweiligen Segmente ersichtlich:

	2017/18			2018/19		
	Umsatz	ETC	IMS	Umsatz	ETC	IMS
Kunde 1	81.118	X	X	74.386	X	X
Kunde 2	88.047	X		39.791	X	

Regionale Informationen.

Neben den Berichtssegmenten werden die Umsatzerlöse und langfristigen nicht finanziellen Vermögenswerte auch nach geografischen Segmenten dargestellt. Umsatzerlöse werden gemäß dem Standort der Kunden und bilanzorientierte Zahlen gemäß dem eigenen Standort der Gesellschaft segmentiert.

Die Zahlen für das zum 31. März 2019 und zum 31. März 2018 endende Wirtschaftsjahr stellen sich wie folgt dar:

	2017/18		2018/19	
	Umsatzerlöse	Langfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	Umsatzerlöse	Langfristige nicht finanzielle Vermögenswerte
Österreich	50.363	12.422	24.399	14.688
EMEA (exklusive Österreich)	391.532	37.440	406.706	48.210
Americas	209.096	34.204	253.432	33.859
APAC	42.265	8.141	53.257	8.073
Gesamt	693.257	92.207	737.795	104.830

4 Sonstige betriebliche Erträge.

	2017/18	2018/19
Operative Fremdwährungsgewinne	6.982	6.834
Erträge aus Forschungs- und Forschungsförderungsprämien	2.558	2.073
Erträge aus Versicherungsvergütungen	5.836	414
Erträge aus Verkauf von Anlagen	53	741
Übrige betriebliche Erträge	5.107	3.787
Gesamt	20.536	13.849

Die operativen Fremdwährungsgewinne betrafen im Wesentlichen Wechselkursschwankungen der Währungen argentinischer Peso und US-Dollar gegenüber dem Euro.

Die übrigen betrieblichen Erträge enthielten im Wirtschaftsjahr 2018/19 Erträge an die gemeinschaftliche Tätigkeit MoKA SAS, Frankreich, Auflösungen von Earn-out-Verbindlichkeiten sowie sonstige Steuererträge in Brasilien.

Die Erträge aus Versicherungsvergütungen im Wirtschaftsjahr 2017/18 betrafen im Wesentlichen Entschädigungen für einen Brand in den Geschäftsräumlichkeiten der schwedischen Tochtergesellschaft im April 2017. Weiters waren in den übrigen betrieblichen Erträgen Auflösungen von Wertberichtigungen an das assoziierte Unternehmen SIMEX vor dessen Vollkonsolidierung enthalten.

5 Veränderung des Bestands an Fertigerzeugnissen, unfertigen Erzeugnissen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen.

	2017/18	2018/19
Bestandsveränderung unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen	513	200
Bestandsveränderung fertige Erzeugnisse	2.268	20.669
Gesamt	2.782	20.869

Details zu den Vorräten und zur Erhöhung der Vorräte sind in Erläuterung 18 zu finden.

6 Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen.

	2017/18	2018/19
Materialaufwand	120.494	135.119
Aufwendungen für bezogene Leistungen	158.917	188.355
Gesamt	279.410	323.474

7 Personalaufwand.

	2017/18	2018/19
Löhne, Gehälter und andere Vergütungen	195.366	204.408
Sozialabgaben und lohnabhängige Steuern	30.790	32.523
Aufwendungen für Abfertigungen (siehe Erläuterung 25)	590	2.268
Aufwendungen für Altersvorsorge (siehe Erläuterung 25)	7	40
Beiträge an Pensionskassen und andere externe Fonds (siehe Erläuterung 25)	2.364	2.682
Sonstige freiwillige Sozialaufwendungen	8.764	10.790
Gesamt	237.881	252.711

Der Personalstand zum 31. März 2019 betrug 4.981 Personen (31. März 2018: 5.259 Personen) und während des Wirtschaftsjahres 2018/19 durchschnittlich 5.159 Personen (2017/18: 5.134 Personen).

Der Personalaufwand stieg, da der Personalstand insbesondere in den USA, mit relativ hohen Personalkosten, erhöht wurde, während er in Polen vor allem im Bereich des manuellen Tollings im dritten Quartal 2018/19 zurückging.

8 Aufwand für planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen.

	2017/18	2018/19
Abschreibungen auf Sachanlagen	7.347	7.388
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	7.460	7.025
Abschreibungen auf Vertragsanbahnungskosten	0	99
Gesamt	14.808	14.512

9 Sonstige betriebliche Aufwendungen.

	2017/18	2018/19
Rechts- und Beratungsaufwand	16.217	21.153
Kommunikations- und IT-Aufwand	23.268	19.070
Mieten	17.314	19.070
Reisekosten	11.876	13.310
Marketing- und Werbekosten	7.840	8.174
Instandhaltung	7.622	6.481
Kfz-Aufwand	6.689	6.471
Lizenz- und Patentaufwand	5.325	5.442
Steuern und Abgaben	3.054	5.133
Versicherungsaufwand	4.368	4.549
Operative Fremdwährungsverluste	12.159	3.222
Büroaufwendungen	4.387	2.911
Ausbildungskosten	2.891	2.748
Bankspesen	2.118	2.081
Transportkosten	1.758	1.740
Gewährleistungen und Garantien	596	1.597
Schadensfälle	2.168	41
Übriger betrieblicher Aufwand	5.259	3.058
Gesamt	134.909	126.253

Der Anstieg des Rechts- und Beratungsaufwands um TEUR 4.936 im Wirtschaftsjahr 2018/19 ist vor allem auf juristischen Beistand und rechtliche Vertretung in den USA, Deutschland und Australien zurückzuführen. Der Mietaufwand stieg im Wesentlichen aufgrund weiterer Mietflächen für Projektmitarbeiter in den USA um TEUR 1.756 an.

Andererseits sanken die Kommunikations- und IT-Kosten im Zusammenhang mit Projekten in den USA. Aufgrund von erhöhter Reisetätigkeit sind die Reisekosten auf TEUR 13.310 gestiegen. Aufwendungen für Steuern und Abgaben enthielten einerseits eine Wertberichtigung von Vorsteuerguthaben in Brasilien (TEUR 3.302), und andererseits die Auflösung einer Rückstellung im Zusammenhang mit sonstigen Steuern und Abgaben (TEUR 1.297).

Die operativen Fremdwährungsverluste in Höhe von TEUR 3.222 lagen deutlich unter dem Wert des Vorjahres (TEUR -12.159) und sind primär auf die Wechselkursschwankungen der Währungen sambischer Kwacha und schwedische Krone gegenüber dem Euro bzw. dem Euro gegenüber dem US-Dollar zurückzuführen.

Die Schadensfälle im Wirtschaftsjahr 2017/18 betrafen im Wesentlichen einen Brand in den Geschäftsräumlichkeiten der schwedischen Tochtergesellschaft im April 2017.

10 Finanzergebnis.

	2017/18	2018/19
Zinsertrag	1.257	1.615
Erträge aus Wertpapieren, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden	37	39
Erträge aus Beteiligungen, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden	6	789
Erträge aus der Aufzinsung von langfristigen Forderungen	921	22
Erträge aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden	0	5.113
Gewinne aus Änderung des beizulegenden Zeitwertes von derivativen Finanzinstrumenten	827	1.261
Finanzielle Fremdwährungsgewinne	4.039	1.267
Finanzerträge	7.087	10.106
Zinsaufwand	-6.125	-4.287
Aufwendungen aus Beteiligungen, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden	-1.026	-1
Aufwand aus Zinssatzhedging	-19	0
Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Verbindlichkeiten	-286	-105
Finanzielle Fremdwährungsverluste	-3.914	-6.505
Zinsaufwand aus Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses (siehe Erläuterung 25)	-388	-396
Zinsaufwand aus Jubiläumsgeldverpflichtungen (siehe Erläuterung 26)	-15	-16
Aufwand aus Änderung des beizulegenden Zeitwertes von derivativen Finanzinstrumenten	-297	-511
Aufwand aus dem Abgang und Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten	-204	0
Finanzaufwendungen	-12.275	-11.820
Finanzergebnis	-5.187	-1.714

Die Fremdwährungsgewinne und -verluste ergaben sich im Wesentlichen aus Fremdwährungsschwankungen auf konzern-internen Finanzierungen, insbesondere der Tochtergesellschaften in Nordamerika (US-Dollar gegenüber Euro) und Südafrika (südafrikanischer Rand gegenüber Euro).

Die Erträge aus dem Abgang finanzieller Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, betrafen die Veräußerung der Beteiligung an ParkJockey Global Inc., USA, im dritten Quartal 2018/19. Erträge aus Beteiligungen, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, betrafen im Wirtschaftsjahr 2018/19 vor allem die Entwicklung der Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen. Diese wird nicht mehr als strategisch eingestuft. Im Vorjahr gab es eine Wertminderung dieser Beteiligung (TEUR 1.026) aufgrund der anhaltend nachteiligen Kursentwicklung.

11 Ertragsteuern.

	2017/18	2018/19
Laufende Gewinnsteuern	-17.218	-13.861
Latente Steueransprüche/-schulden	1.054	5.368
Gesamt	-16.164	-8.493
davon Aufwand/Ertrag aus Gruppenbesteuerung	-5.367	-3.594

Die Ursachen für den Unterschied zwischen dem theoretischen Steueraufwand basierend auf dem österreichischen Körperschaftsteuersatz von 25 % und dem ausgewiesenen Steueraufwand stellen sich wie folgt dar:

	2017/18	2018/19
Ergebnis vor Steuern	44.197	55.060
Theoretischer Steuerertrag/-aufwand auf Basis eines Steuersatzes von 25 % (2017/18: 25 %)	-11.049	-13.765
Auswirkungen von unterschiedlichen Steuersätzen im Konzern	2.274	2.462
Nicht angesetzte latente Steueransprüche für laufende Verluste und Abschreibung von bisher angesetzten Verlusten	-2.501	-2.645
Latente Steueransprüche für bisher nicht angesetzte Verluste	0	4.975
Änderung des Steuersatzes	45	0
Geltend gemachte Steuerfreibeträge und andere permanente Steuerdifferenzen	-166	-244
Nicht steuerpflichtige Erträge und Aufwendungen und sonstige Differenzen	-748	89
Steuereffekte betreffend Vorperioden	-4.019	635
Ausgewiesener Steueraufwand	-16.164	-8.493

Latente Steueransprüche für bisher nicht angesetzte Verluste betrafen hauptsächlich Verlustvorträge in den USA und in Brasilien, die, basierend auf den Planungen für die nächsten Jahre, genutzt werden können. Die Steuereffekte aus Vorperioden betrafen Anpassungen der Vorjahreswerte aufgrund von Betriebsprüfungen und Anpassungen im Rahmen der Erstellung der Steuererklärungen.

Für weitere Informationen zu latenten Steueransprüchen/-schulden siehe Erläuterung 24.

12 Sonstiges Ergebnis der Periode.

	2017/18			2018/19		
	Vor Steuern	Steuerbelastung/-gutschrift	Nach Steuern	Vor Steuern	Steuerbelastung/-gutschrift	Nach Steuern
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten:						
Nicht realisierte Gewinne/Verluste in der laufenden Periode	-27	7	-20	0	0	0
Im Periodenergebnis erfolgswirksam erfasste Gewinne/Verluste	136	-34	102	0	0	0
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	-219	40	-179	-861	223	-639
Währungsumrechnungsdifferenzen	-1.409	0	-1.409	-3.872	0	-3.872
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb	-6.094	1.524	-4.571	4.026	-1.006	3.019
Cashflow Hedges	37	0	37	-460	0	-460
Im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	-7.576	1.536	-6.040	-1.168	-784	-1.952

Die nicht realisierten Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten im Wirtschaftsjahr 2017/18 betrafen noch die Regelungen des IAS 39. Diese zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte wurden nach den neuen Regeln des IFRS 9 nun der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ zugeordnet und führen zu keinen Schwankungen im sonstigen Ergebnis mehr.

Im Wirtschaftsjahr 2013/14 wurden zwei USD-Darlehen, die von der Kapsch TrafficCom AG an Tochtergesellschaften in den USA gewährt wurden, als Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb nach IAS 21 klassifiziert, da der Vorstand der Kapsch TrafficCom AG in absehbarer Zeit keine Rückführung dieser Darlehen plant und diese auch nicht wahrscheinlich ist. Die Währungsumrechnungsdifferenzen aus diesen Darlehen wurden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Die Position „Cashflow Hedges“ bezieht sich auf den effektiven Teil von Änderungen des beizulegenden Zeitwertes von Derivaten, die als Cashflow Hedges designed wurden.

13 Sachanlagen.

	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Anlagen in Bau	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Anzahlungen	Summe
Buchwert zum 31. März 2017	4.209	8.488	2.180	8.265	0	23.141
Währungsumrechnungsdifferenzen	-132	-507	-137	-649	0	-1.425
Umbuchung	0	-79	-813	892	0	0
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	1	0	0	47	0	48
Zugang	385	2.379	4.644	2.742	0	10.150
Abgang	-9	-764	-2.309	-76	0	-3.158
Planmäßige Abschreibungen	-1.064	-2.612	0	-3.671	0	-7.347
Buchwert zum 31. März 2018	3.389	6.905	3.565	7.550	0	21.409
Anschaffungs-/Herstellungskosten	11.601	44.548	3.565	33.754	0	93.467
Kumulierte Abschreibungen	-8.212	-37.643	0	-26.204	0	-72.058
Buchwert zum 31. März 2018	3.389	6.905	3.565	7.550	0	21.409
Buchwert zum 31. März 2018	3.389	6.905	3.565	7.550	0	21.409
Währungsumrechnungsdifferenzen	-8	134	73	-144	0	55
Umbuchung	1.086	1.712	-3.288	490	0	0
Zugang	233	2.841	2.770	2.990	0	8.834
Abgang	-230	-10	-398	-316	0	-954
Planmäßige Abschreibungen	-1.069	-2.727	0	-3.592	0	-7.388
Buchwert zum 31. März 2019	3.400	8.855	2.723	6.978	0	21.956
Anschaffungs-/Herstellungskosten	12.117	46.653	2.723	34.147	0	95.640
Kumulierte Abschreibungen	-8.717	-37.797	0	-27.169	0	-73.683
Buchwert zum 31. März 2019	3.400	8.855	2.723	6.978	0	21.956

14 Immaterielle Vermögenswerte.

	Aktivierte Entwicklungs- kosten	Lizenzen und Rechte	Firmen- wert	In Fertigstellung befindliche immaterielle Vermögenswerte	Anzah- lungen	Immaterielle Vermögenswerte aus Dienstleis- tungskonzessions- vereinbarungen	Summe
Buchwert zum 31. März 2017	4.363	17.133	47.555	2.917	17	0	71.985
Währungsumrechnungsdifferenzen	-155	-64	0	-187	0	0	-406
Umgliederungen	0	1.500	0	-1.500	0	0	-0
Umgliederung von Anzahlungen	0	17	0	0	-17	0	0
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	0	5.000	76	0	0	0	5.076
Zugänge	220	683	0	705	0	0	1.607
Abgänge	0	-4	0	0	0	0	-4
Planmäßige Abschreibungen	-1.644	-5.816	0	0	0	0	-7.460
Buchwert zum 31. März 2018	2.784	18.450	47.630	1.934	0	0	70.798
Anschaffungs-/Herstellungskosten	18.951	89.353	62.029	1.934	0	0	172.267
Kumulierte Abschreibungen	-16.167	-70.904	-14.399	0	0	0	-101.469
Buchwert zum 31. März 2018	2.784	18.450	47.630	1.934	0	0	70.798
Buchwert zum 31. März 2018	2.784	18.450	47.630	1.934	0	0	70.798
Währungsumrechnungsdifferenzen	74	-428	0	119	0	-919	-1.155
Umgliederungen	0	738	0	-738	0	0	0
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	884	2.959	1.636	0	0	10.503	15.981
Zugänge	437	1.745	0	1.206	0	1.362	4.750
Abgänge	-461	0	0	-14	0	0	-475
Planmäßige Abschreibungen	-433	-6.264	0	0	0	-328	-7.025
Buchwert zum 31. März 2019	3.285	17.200	49.266	2.507	0	10.617	82.874
Anschaffungs-/Herstellungskosten	13.082	95.447	63.665	2.507	0	10.935	185.635
Kumulierte Abschreibungen	-9.797	-78.247	-14.399	0	0	-318	-102.760
Buchwert zum 31. März 2019	3.285	17.200	49.266	2.507	0	10.617	82.874

Die immateriellen Vermögenswerte aus Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen betrafen Vermögenswerte aus einem Konzessionsvertrag in Sambia, der nach der Interpretation IFRIC 12 ausgewiesen wird. Der Vertrag besteht aus einer Errichtungsphase und einer Betriebsphase und wurde für eine Laufzeit von insgesamt 17 Jahren, bis Oktober 2034, abgeschlossen. Die Konzession umfasst die Planung, Errichtung und den Betrieb von landesweiten Systemen und Lösungen zur Verkehrsüberwachung, Geschwindigkeits- und Fahrzeugkontrolle sowie zur Registrierung von Fahrzeugen. Am Ende der Konzessionsperiode werden die Projektinfrastruktur und damit in Zusammenhang stehende Rechte an den Konzessionär übertragen. In der Errichtungsphase des Projekts wird ein immaterieller Vermögenswert aufgebaut, der über die Betriebsphase abgeschrieben wird. Im Wirtschaftsjahr 2018/19 wurden Umsätze aus der Errichtung in Höhe von TEUR 1.362 in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Da ein Teil der Errichtungsphase bereits abgeschlossen ist und der Betrieb entsprechend aufgenommen wurde, wurde eine Abschreibung in Höhe von TEUR 328 im Wirtschaftsjahr berücksichtigt. Aufgrund von Unwesentlichkeit erfolgte bisher keine Aktivierung von Fremdkapitalkosten. Die Zugänge sind im Cashflow aus Investitionstätigkeit enthalten.

Der Firmenwert ist den folgenden sechs Gruppen von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGEs) zugeteilt:

	31. März 2018	31. März 2019
ZGE ETC-Americas : Electronic Toll Collection, Americas	11.783	11.783
ZGE ETC-EMEA : Electronic Toll Collection, Europa, Mittlerer Osten and Afrika	21.316	21.316
ZGE ETC-APAC : Electronic Toll Collection, Asien-Pazifik	7.378	7.378
ZGE IMS-Americas : Intelligent Mobility Solutions, Americas	3.364	3.364
ZGE IMS-EMEA : Intelligent Mobility Solutions, Europa, Mittlerer Osten and Afrika	3.559	5.194
ZGE IMS-APAC : Intelligent Mobility Solutions, Asien-Pazifik	230	230
Firmenwert gesamt	47.630	49.266

Um die Werthaltigkeit der Firmenwerte zu prüfen, hat der Konzern für jede Gruppe von ZGEs einen Werthaltigkeitstest durchgeführt.

Folgende Annahmen wurden für die Ermittlung des erzielbaren Betrags für alle zahlungsmittelgenerierenden Einheiten getroffen:

	2017/18	2018/19
Bestimmung des erzielbaren Betrags	Nutzungswert	Nutzungswert
Detailplanungsjahre	4 Jahre	4 Jahre
Wachstumsrate ewige Rente	2,0%	2,0%
Marktrisikoprämie	6,8%	7,3%
Risikofreier Zinssatz	1,4%	0,9%

Bei sämtlichen ZGEs des Konzerns basiert die Marktseite in der Regel auf einem Projektgeschäft, bei dem der Konzern einerseits mit der Errichtung eines ETC- oder IMS-Systems beauftragt wird, aber andererseits oftmals in Verbindung damit – speziell in Verbindung mit ETC-Systemen – langfristiges Wartungs- bzw. Betreibergeschäft generieren kann. Zusätzlich können im Rahmen von solchen langfristigen Verträgen auch Systemerweiterungen (zum Beispiel durch zusätzliche Strecken bzw. durch zusätzliche Anwendungen) und/oder auch weitere laufende Komponentenerlieferungen für diese Kunden erbracht werden. Diese Charakteristik des Projektgeschäfts ist auch im marktseitigen Planungsprozess der einzelnen ZGEs reflektiert, in dem der Konzern jedes Kundenprojekt je Leistungsverpflichtung in einem eigenen Projektplanungstool sorgfältig plant. Während Projekte, in denen die Systeme bereits errichtet sind, es aber noch mittel- und langfristiges Servicegeschäft gibt und damit verbunden mehrjährige Erfahrungswerte mit den Kunden bestehen, können die weiteren Verläufe bzw. auch die Potentiale für Zusatzgeschäfte meist sehr zuverlässig über die Restlaufzeit geplant werden. Für neue Errichtungsprojekte sind die Unsicherheiten bezüglich technischer Realisierung, Timing und Quantitäten größer, wobei je näher der Vergabezeitpunkt solcher Errichtungsprojekte liegt, desto genauer können die diesbezüglichen Planungen erstellt werden. Besonders treffsicher können jene Errichtungsprojekte geplant werden, für welche der Konzern bereits als Lieferant ausgewählt wurde bzw. welche sich sogar schon in der Umsetzungsphase befinden. Projekte deren Gewinn bzw. Durchführung zum Budgetierungszeitpunkt unwahrscheinlich sind, werden nicht für das Budget bzw. die Mittelfristplanung herangezogen. Unsicherheiten, Verschiebungen und Abweichungen können im Projektgeschäft nie ausgeschlossen werden, allerdings werden diese Risiken durch professionelles Projektmanagement und -controlling bestmöglich minimiert. Zudem ist in den Planungen auch der Verkauf von Komponenten enthalten, der nicht mit Errichtungsprojekten oder vom Konzern implementierten Systemen in Verbindung steht. Auch dies lässt sich aufgrund jahrelanger Erfahrungswerte sehr gut abschätzen.

Die für die Werthaltigkeitsüberprüfung herangezogene Peer Group umfasst neben der Kapsch TrafficCom AG elf weitere Vergleichsunternehmen, wobei für die Ermittlung der Parameter letztlich nur sieben Unternehmen relevant waren. Die Zusammensetzung der Peer Group hat sich im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert. Die Debt/Equity Ratio der Peer Group lag im Wirtschaftsjahr 2018/19 bei 12,6% (2017/18: 5,7%), der unlevered Betafaktor bei 0,6 (2017/18: 0,8).

14.1 Zahlungsmittelgenerierende Einheit ETC-Americas.

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE ETC-Americas.

Das Management geht davon aus, dass nach der erfolgreichen Implementierung von Straßenmautsystemen in Americas, vor allem in den USA, Chile und Mexiko, die Nachfrage nach Mautsystemen anhalten wird. Die Planung der ZGE ETC-Americas basiert auf den zu implementierenden Errichtungs- und laufenden Betriebsprojekten und deren Erweiterungen, den bereits im Auftragsstand befindlichen Projekten sowie der Tatsache, dass in mehreren Ländern Ausschreibungen in Vorbereitung oder bereits angelaufen sind. Außerdem stellt die Lieferung von Komponenten einen wesentlichen Umsatzbeitrag dar.

Parameter der ZGE ETC-Americas.

	2017/18	2018/19
Der ZGE zugeordneter Buchwert des Firmenwertes	11.783	11.783
Der ZGE zugeordneter Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	0
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	107.809	397.835
Buchwert der ZGE	49.781	82.295
Diskontierungszinssatz	7,0%	5,4%
Diskontierungszinssatz vor Steuern	9,6%	7,2%
Break-even-Diskontierungszinssatz vor Steuern	17,2%	32,2%

Sensitivitätsanalyse mit den Auswirkungen auf den Nutzungswert (Value in Use) der ZGE ETC-Americas.

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	± 10 %	69.237	-50.358
Umsatzwachstum	± 10 %	-4.153	4.291
EBITDA-Marge	± 10 %	-8.570	8.570
Wachstumsrate ewige Rente	± 0,5 %	-41.716	56.181

14.2 Zahlungsmittelgenerierende Einheit ETC-EMEA.

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE ETC-EMEA.

Das Management geht davon aus, dass nach der erfolgreichen Implementierung der Straßenmautsysteme in EMEA, vor allem in Österreich, Tschechien, der Schweiz, Südafrika, Polen und Weißrussland, sowie der fortlaufenden Implementierung in Bulgarien und der kürzlich gewonnenen Projekte in Deutschland, die Nachfrage nach Mautsystemen, nicht zuletzt aufgrund der Budgetknappheit vieler öffentlicher Haushalte, anhalten wird. Die Planung der ZGE ETC-EMEA basiert auf den zu implementierenden Errichtungs- und laufenden Betriebsprojekten, deren Erweiterungen, der Realisierung der bereits gewonnenen Projekte und der Lieferung von Komponenten sowie der Tatsache, dass in mehreren Ländern öffentliche Ausschreibungen in Vorbereitung oder bereits angelaufen sind.

Parameter der ZGE ETC-EMEA.

	2017/18	2018/19
Der ZGE zugeordneter Buchwert des Firmenwertes	21.316	21.316
Der ZGE zugeordneter Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	530	874
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	533.245	462.193
Buchwert der ZGE	93.121	150.928
Diskontierungszinssatz	9,7 %	8,6 %
Diskontierungszinssatz vor Steuern	12,6 %	11,1 %
Break-even-Diskontierungszinssatz vor Steuern	70,5 %	40,7 %

Sensitivitätsanalyse mit den Auswirkungen auf den Nutzungswert (Value in Use) der ZGE ETC-EMEA.

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	± 10 %	58.662	-45.293
Umsatzwachstum	± 10 %	-532	533
EBITDA-Marge	± 10 %	-10.013	10.013
Wachstumsrate ewige Rente	± 0,5 %	-21.867	25.456

14.3 Zahlungsmittelgenerierende Einheit ETC-APAC.

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE ETC-APAC.

Das Management geht davon aus, dass nach der erfolgreichen Implementierung von Straßenmautsystemen in APAC, vor allem in Australien, die Nachfrage nach Mautsystemen anhalten wird. Die Planung der ZGE ETC-APAC basiert auf den zu implementierenden Errichtungs- und laufenden Betriebsprojekten und deren Erweiterungen sowie der Tatsache, dass in Australien und Neuseeland Ausschreibungen in Vorbereitung oder bereits angelaufen sind. Außerdem stellt die Lieferung von Komponenten einen wesentlichen Umsatzbeitrag dar.

Parameter der ZGE ETC-APAC.

	2017/18	2018/19
Der ZGE zugeordneter Buchwert des Firmenwertes	7.378	7.378
Der ZGE zugeordneter Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	0
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	181.849	285.437
Buchwert der ZGE	13.519	19.618
Diskontierungszinssatz	6,6%	4,9%
Diskontierungszinssatz vor Steuern	8,7%	6,4%
Break-even-Diskontierungszinssatz vor Steuern	137,5%	125,3%

Sensitivitätsanalyse mit den Auswirkungen auf den Nutzungswert (Value in Use) der ZGE ETC-APAC.

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	± 10 %	53.274	-37.908
Umsatzwachstum	± 10 %	-1.763	1.813
EBITDA-Marge	± 10 %	-3.880	3.880
Wachstumsrate ewige Rente	± 0,5 %	-34.860	49.459

14.4 Zahlungsmittelgenerierende Einheit IMS-Americas.

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE IMS-Americas.

Das Management geht davon aus, dass nach erfolgreicher Implementierung von Intelligent Mobility Solutions in Nord- und Südamerika die Nachfrage nach Intelligent Mobility Solutions weiter steigen wird. Außerdem wird erwartet, dass auch die technische Wartung und der kommerzielle Betrieb von Kapsch TrafficCom durchgeführt werden wird. Die Planung der ZGE IMS-Americas basiert insbesondere auf Verkehrssicherheits- und -überwachungssystemen.

Parameter der ZGE IMS-Americas.

	2017/18	2018/19
Der ZGE zugeordneter Buchwert des Firmenwertes	3.364	3.364
Der ZGE zugeordneter Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	1.230	1.348
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	89.000	176.424
Buchwert der ZGE	18.641	24.917
Diskontierungszinssatz	7,6%	5,9%
Diskontierungszinssatz vor Steuern	10,3%	7,8%
Break-even-Diskontierungszinssatz vor Steuern	36,5%	75,3%

Sensitivitätsanalyse mit den Auswirkungen auf den Nutzungswert (Value in Use) der ZGE IMS-Americas.

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	± 10 %	27.652	-20.434
Umsatzwachstum	± 10 %	-583	589
EBITDA-Marge	± 10 %	-2.958	2.958
Wachstumsrate ewige Rente	± 0,5 %	-15.343	19.854

14.5 Zahlungsmittelgenerierende Einheit IMS-EMEA.

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE IMS-EMEA.

Das Management geht davon aus, dass nach erfolgreicher Implementierung von Intelligent Mobility Solutions in Spanien, Afrika, Tschechien und Saudi-Arabien sowie in Anbetracht fortwährender Implementierung in Großbritannien und den Niederlanden die Nachfrage nach Intelligent Mobility Solutions, insbesondere nach Verkehrstelematiklösungen, weiter steigen wird. Außerdem wird erwartet, dass auch die technische Wartung und der kommerzielle Betrieb von Kapsch TrafficCom durchgeführt werden wird. Die Planung der ZGE IMS-EMEA basiert insbesondere auf Verkehrssicherheits- und -überwachungssystemen.

Parameter der ZGE IMS-EMEA.

	2017/18	2018/19
Der ZGE zugeordneter Buchwert des Firmenwertes	3.559	5.194
Der ZGE zugeordneter Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	174	285
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	46.418	99.332
Buchwert der ZGE	22.178	34.596
Diskontierungszinssatz	9,7 %	8,3 %
Diskontierungszinssatz vor Steuern	12,6 %	11,0 %
Break-even-Diskontierungszinssatz vor Steuern	20,6 %	22,2 %

Sensitivitätsanalyse mit den Auswirkungen auf den Nutzungswert (Value in Use) der ZGE IMS-EMEA.

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	± 10 %	17.338	-13.375
Umsatzwachstum	± 10 %	-1.708	1.723
EBITDA-Marge	± 10 %	-5.157	5.157
Wachstumsrate ewige Rente	± 0,5 %	-6.676	7.830

14.6 Zahlungsmittelgenerierende Einheit IMS-APAC.

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE IMS-APAC.

Das Management geht davon aus, dass nach erfolgreicher Implementierung von Intelligent Mobility Solutions in Australien und Neuseeland die Nachfrage nach Intelligent Mobility Solutions, insbesondere Verkehrstelematiklösungen, weiter steigen wird. Außerdem wird erwartet, dass auch die technische Wartung und der kommerzielle Betrieb von Kapsch TrafficCom durchgeführt werden wird. Die Planung der ZGE IMS-APAC basiert insbesondere auf Verkehrssicherheits- und -überwachungssystemen.

Parameter der ZGE IMS-APAC.

	2017/18	2018/19
Der ZGE zugeordneter Buchwert des Firmenwertes	230	230
Der ZGE zugeordneter Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	0
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	44.156	64.092
Buchwert der ZGE	1.402	1.085
Diskontierungszinssatz	6,7 %	5,0 %
Diskontierungszinssatz vor Steuern	9,2 %	6,7 %
Break-even-Diskontierungszinssatz vor Steuern	160,3 %	623,8 %

Sensitivitätsanalyse mit den Auswirkungen auf den Nutzungswert (Value in Use) der ZGE IMS-APAC.

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	± 10 %	11.640	-8.315
Umsatzwachstum	± 10 %	-1.032	1.085
EBITDA-Marge	± 10 %	-1.152	1.152
Wachstumsrate ewige Rente	± 0,5 %	-7.520	10.571

14.7 Aktivierte Entwicklungskosten.

Die Entwicklungskosten betreffen Aufwendungen, die gemäß IAS 38 aktiviert und ab Verfügbarkeit zur kommerziellen Nutzung über 3 bis 15 Jahre abgeschrieben werden.

Weitere Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns beliefen sich im Wirtschaftsjahr 2018/19 auf TEUR 113.697 (2017/18 angepasst: TEUR 110.410). Der Vorjahreswert wurde angepasst, da nun auch Forschungs- und Entwicklungskosten

von Schwestergesellschaften einbezogen wurden. Im Wirtschaftsjahr 2018/19 waren davon TEUR 50.959 (2017/18 angepasst: TEUR 56.077) projektspezifische Entwicklungskosten, die an den Kunden weiterverrechnet wurden. Der restliche Betrag von TEUR 62.738 (2017/18 angepasst: TEUR 54.333 wurde als Aufwand erfasst.

15 Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

Die Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen entwickelten sich wie folgt:

	2017/18	2018/19
Buchwert zum 31. März des Vorjahres	2.131	7.502
Zugang	7.833	18.202
Umgliederung von sonstigen Beteiligungen aufgrund Zukauf von Anteilen	0	2.550
Abgang	0	-4.135
Anteiliges Periodenergebnis das Kerngeschäft betreffend	492	942
Anpassungen aus Zwischengewinneliminierung	-825	0
Verlust aus Neubewertung von Anteilen aufgrund Unternehmenszusammenschluss	-562	0
Gewinn aus Neubewertung von Anteilen aufgrund Unternehmenszusammenschluss	0	523
Abgang aufgrund Unternehmenszusammenschluss	-1.370	-5.356
Anteiliges Periodenergebnis aus Finanzinvestitionen	-113	-253
Währungsumrechnungsdifferenzen	-84	0
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	7.502	19.973
davon Anteile an assoziierten Unternehmen	0	9.080
davon Anteile an Gemeinschaftsunternehmen	7.502	10.893

Anteilige Ergebnisse aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung gesplittet. Ergebnisse aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, deren Aktivitäten und strategische Ausrichtungen zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom zählen, werden im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Ergebnisse aus anderen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden im Ergebnis vor Steuern ausgewiesen.

Im ersten Quartal 2018/19 wurde, wie oben unter „Unternehmenszusammenschlüsse“ (Erläuterung 2.2) beschrieben, ein weiteres Prozent der Anteile an der Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, erworben, sodass Kapsch TrafficCom nunmehr 51 % an der Gesellschaft hielt, vorerst allerdings ohne Anpassung des Gesellschaftsvertrags und der Vertretungsrechte in den Gremien, die die relevanten Aktivitäten lenken. Diese Anpassung erfolgte Ende August 2018, daher wurde die sambische Gesellschaft ab September 2018 vollkonsolidiert. Aufgrund der Neubewertung der Anteile infolge des Unternehmenszusammenschlusses ergab sich ein Gewinn in Höhe von TEUR 523.

Weiters wurde im zweiten Quartal 2018/19 gemeinsam mit einem Partner die Gesellschaft autoTicket GmbH, Deutschland, als Mantelgesellschaft übernommen. Diese Gesellschaft wickelt den am 30. Dezember 2018 geschlossenen Vertrag zur Erhebung der Infrastrukturabgabe („Pkw-Maut“) in Deutschland als beliehenes Unternehmen des Bundes ab. Kapsch TrafficCom hält 50 % der Anteile und bilanziert die Gesellschaft als Gemeinschaftsunternehmen.

MoKA SAS, Frankreich, wurde gemeinsam mit der französischen Axxès im dritten Quartal 2018/19 gegründet. Ziel ist es, eine nachhaltige Technologieplattform zu errichten und zu betreiben, die den EETS-Aktivitäten (EETS: Europäischer Elektronischer Mautdienst) beider Gesellschaften dient. Kapsch TrafficCom hält 50 % der Anteile und bilanziert die Gesellschaft als gemeinschaftliche Tätigkeit.

Im Dezember 2018 erwarb Kapsch TrafficCom weitere Anteile an der Traffic Technology Services Inc., USA. Einerseits wurde eine Verbindlichkeit in Eigenkapital umgewandelt und andererseits wurden sowohl eigene Anteile direkt von Traffic Technology Services Inc., USA, wie auch Anteile von Dritten gekauft. Durch diese Umwandlung und den gleichzeitigen Erwerb zusätzlicher Anteile hat Kapsch TrafficCom das Recht, zusätzliche Mitglieder der Geschäftsführung zu bestimmen. Dadurch ist die Gesellschaft nun als assoziiertes Unternehmen zu klassifizieren und die Anteile, die bisher als sonstige Beteiligungen ausgewiesen wurden (TEUR 2.550), wurden entsprechend umgegliedert.

Der Zugang im Wirtschaftsjahr 2017/18 betraf 50 % der Anteile an der Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, der „Verlust aus der Neubewertung aufgrund Unternehmenszusammenschluss“ und der „Abgang aufgrund Unternehmenszusammenschluss“ die SIMEX, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexiko.

Assoziierte Unternehmen.

LLC National operator of telematic services, Russland.

Der Konzern gründete am 3. Dezember 2015 gemeinsam mit einem Partner das russische Unternehmen LLC National operator of telematic services und hält einen Anteil von 49 % an der Gesellschaft. Bei der Gesellschaft handelt es sich um ein assoziiertes Unternehmen. Die Bilanzierung erfolgt daher nach der Equity-Methode. Der Buchwert des Anteils zum 31. März 2019 beträgt TEUR 0 (31. März 2018: TEUR 0). Anteilige Ergebnisse aus diesem assoziierten Unternehmen werden im Ergebnis vor Steuern nach dem Finanzergebnis ausgewiesen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammenfassenden Finanzinformationen der Gesellschaft zum letzten Bilanzstichtag (31. März):

	31. März 2018	31. März 2019
Langfristige Vermögenswerte	1	1
Kurzfristige Vermögenswerte	21	20
Langfristige Schulden	0	0
Kurzfristige Schulden	-399	-388
Nettovermögen	-377	-367
Umsatz	0	0
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-101	-91
Sonstiges Ergebnis	0	0
Gesamtergebnis	-101	-91

Traffic Technology Services Inc., USA.

Zum Stichtag 31. März 2019 hielt Kapsch TrafficCom 41,56 %. Die Bilanzierung erfolgt nach der Equity-Methode. Die Zugänge im Wirtschaftsjahr 2018/19 betragen TEUR 6.784 und der Buchwert des Anteils zum 31. März 2019 beträgt TEUR 9.080 (31. März 2018: TEUR 2.550). Anteilige Ergebnisse aus diesem assoziierten Unternehmen werden im Ergebnis vor Steuern nach dem Finanzergebnis ausgewiesen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammenfassenden Finanzinformationen der Gesellschaft zum 31. März 2019:

	31. März 2018	31. März 2019
Langfristige Vermögenswerte	n.a.	8.660
Kurzfristige Vermögenswerte	n.a.	3.912
Langfristige Schulden	n.a.	-1.511
Kurzfristige Schulden	n.a.	-262
Nettovermögen	n.a.	10.799
Umsatz	n.a.	335
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	n.a.	-770
Sonstiges Ergebnis	n.a.	0
Gesamtergebnis	n.a.	-770

Gemeinschaftsunternehmen.

autoTicket GmbH, Deutschland.

Per 13. August 2018 wurde gemeinsam mit einem Partner die Gesellschaft autoTicket GmbH, Deutschland, als Mantelgesellschaft übernommen. Diese Gesellschaft wickelt den am 30. Dezember 2018 geschlossenen Vertrag zur Erhebung der Infrastrukturabgabe („Pkw-Maut“) in Deutschland als beliehenes Unternehmen des Bundes ab. Kapsch TrafficCom hält 50 % der Anteile und bilanziert die Gesellschaft als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode. Da die Aktivitäten und Strategie dieser Gesellschaft zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom zählen, werden die anteiligen Ergebnisse aus diesem Gemeinschaftsunternehmen separat im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Seit dem Erwerb wurde ein anteiliges Ergebnis in Höhe von TEUR 754 erwirtschaftet. Der Buchwert zum 31. März 2019 betrug TEUR 10.766.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammenfassenden Finanzinformationen der Gesellschaft zum 31. März 2019.

	31. März 2018	31. März 2019
Langfristige Vermögenswerte	n.a.	18.426
Kurzfristige Vermögenswerte	n.a.	20.694
Langfristige Schulden	n.a.	-2.231
Kurzfristige Schulden	n.a.	-15.360
Nettovermögen	n.a.	21.529
Umsatz	n.a.	16.840
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	n.a.	1.505
Sonstiges Ergebnis	n.a.	0
Gesamtergebnis	n.a.	1.505
Liquide Mittel	n.a.	18.730
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)	n.a.	0
Überleitung		
Nettovermögen zu Beginn des Geschäftsjahres	n.a.	24
Erhöhung Nominalkapital und Kapitalrücklage	n.a.	20.000
Gesamtergebnis	n.a.	1.505
Nettovermögen zum 31. März des Geschäftsjahres	n.a.	21.529
Anteil von Kapsch TrafficCom (50 %)	n.a.	10.766
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	n.a.	10.766

Konsortien.

Im Zuge der Akquisition der Anteile an der tolltickets GmbH, Deutschland, am 1. Juli 2016 wurden die beiden italienischen Konsortien Consorzio 4trucks und MyConsortio erworben. Die Bilanzierung erfolgt nach der Equity-Methode. Anteilige Ergebnisse aus diesen Gemeinschaftsunternehmen werden im Ergebnis vor Steuern nach dem Finanzergebnis ausgewiesen.

Die Gemeinschaftsunternehmen Consorzio 4trucks und MyConsortio werden gemeinschaftlich mit je einem Partner geführt, wobei bei beiden Konsortien eine gleichmäßige Verteilung der Anteile zu je 50 % vorliegt. Beide Konsortien dienen als Einkaufsgenossenschaften mit dem Ziel, Rabatte an Spediteure weiterzugeben. Die Vermögenswerte sind den beiden Konsortien zuzurechnen. Die Konsortialmitglieder sind grundsätzlich von der Haftung ausgeschlossen.

Der Buchwert der Anteile zum 31. März 2019 an den Konsortien beträgt TEUR 1 (31. März 2018: TEUR 1). Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammengefassten Finanzinformationen der Gesellschaften zum letzten Bilanzstichtag (31. März):

	31. März 2018	31. März 2019
Langfristige Vermögenswerte	12	19
Kurzfristige Vermögenswerte	485	559
Langfristige Schulden	-6	-17
Kurzfristige Schulden	-477	-560
Nettovermögen	15	1
Umsatz	969	2.852
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	12	1
Sonstiges Ergebnis	1	1
Gesamtergebnis	13	2

Gemeinschaftliche Tätigkeiten.

Die Gruppe hatte im Geschäftsjahr 2018/19 mehrere gemeinschaftliche Vereinbarungen, hauptsächlich für Projekte im Bereich der Errichtung und Wartung, unter anderem in Peru, das ein Verkehrsmanagement-System für Lima, Peru, liefert. Diese sind als gemeinschaftliche Tätigkeiten ausgewiesen. Auch das Gemeinschaftsunternehmen MoKA SAS, Frankreich, ist als gemeinschaftliche Tätigkeit in den Konzern einbezogen. Im Wirtschaftsjahr 2018/19 ist keine dieser gemeinschaftlichen Tätigkeiten einzeln für die Gruppe wesentlich. Anteilige Umsätze in Höhe von TEUR 15.496 (2017/18: TEUR 13.827) und anteilige Ergebnisse in Höhe von TEUR 484 (2017/18: TEUR 990) sind in die jeweiligen Positionen im Konzernabschluss einbezogen.

16 Finanzinstrumente.

Finanzinstrumente nach Kategorie zum Buchwert	31. März 2018	31. März 2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	254.394	209.419
Fortgeführte Anschaffungskosten	217.503	171.443
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	133.600	171.443
Forderungen aus Fertigungsaufträgen	76.966	-
Forderungen aus Service- und Wartungsverträgen	6.937	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	12	50
Derivative Finanzinstrumente (Fair Value Level 2)	12	50
Sicherungsinstrumente	0	0
Derivative Finanzinstrumente - Cashflow Hedges (Fair Value Level 2)	0	0
Sonstige nicht finanzielle Vermögenswerte ¹⁾	36.879	37.926
Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen (lang- und kurzfristig) zu fortgeführten Anschaffungskosten	-	139.402
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen (lang- und kurzfristig)	25.974	16.996
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	18.388	15.205
Wertpapiere (Fair Value Level 1) ²⁾	2.906	3.700
Wertpapiere (Fair Value Level 2) ²⁾	599	0
Derivative Finanzinstrumente (Fair Value Level 2)	154	79
Beteiligungen (Fair Value Level 1) ²⁾	10.657	11.389
Beteiligungen (Fair Value Level 3) ³⁾	4.072	36
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	2.550	0
Beteiligungen (mit Optierung erfolgsneutraler Bewertung, Fair Value Level 3) ³⁾	2.550	0
Fortgeführte Anschaffungskosten	5.036	1.791
Festverzinsliche Deposits (kurzfristig)	2.214	0
Sonstige finanzielle Forderungen und Ausleihungen (langfristig)	2.232	657
Sonstige finanzielle Forderungen und Ausleihungen (kurzfristig)	590	1.135
Liquide Mittel zu fortgeführten Anschaffungskosten	181.835	94.652
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig) zu fortgeführten Anschaffungskosten	168.434	169.264
Schuldscheindarlehen (Fair Value Level 2)	73.622	74.794
Projektfinanzierung (Fair Value Level 2)	50.000	50.000
Sonstige Finanzverbindlichkeiten (Fair Value Level 2)	44.812	44.470
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zu fortgeführten Anschaffungskosten	58.255	89.560
Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen (lang- und kurzfristig) zu fortgeführten Anschaffungskosten	-	32.118
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen (lang- und kurzfristig)	117.050	73.146
Fortgeführte Anschaffungskosten	46.073	3.336
Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen	31.486	-
Variable Kaufpreiskomponenten (Earn-out, Fair Value Level 3)	12.751	1.989
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.836	1.346
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	1	196
Derivative Finanzinstrumente (Fair Value Level 2)	1	196
Sicherungsinstrumente	6	0
Derivative Finanzinstrumente – Cashflow Hedges (Fair Value Level 2)	6	0
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten ¹⁾	70.970	69.614

¹⁾ Nicht finanzielle Forderungen und Verbindlichkeiten dienen nur zur Abstimmung mit der jeweiligen Bilanzposition.

²⁾ Zum 31. März 2018 als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AFS) gezeigt.

³⁾ Zum 31. März 2018 als sonstige Beteiligung gezeigt.

Veränderungen und beizulegender Zeitwert.

Im Wirtschaftsjahr 2018/19 wurde eine Umgliederung zwischen Hierarchiestufe 2 und 1 bei den Wertpapieren vorgenommen, darüber hinaus gab es keine Umgliederungen.

Wertpapiere zum 31. März 2019 betrafen wie im Vorjahr Staatsanleihen, Bankschuldverschreibungen sowie Anteile an Investmentfonds. Kapsch TrafficCom nutzte die Option ein Schuldinstrument, das nach IFRS 9 zu fortgeführten Anschaffungskosten zu bilanzieren wäre, mit dem beizulegenden Zeitwert anzusetzen. Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Beteiligungen betrafen zum 31. März 2019 mit TEUR 11.393 eine 15,4 %-Beteiligung (31. März 2018: 15,4 %) an der börsennotierten Q-Free ASA, Norwegen. Die Beteiligung an der ParkJockey Global Inc., USA, die nicht mehr als strategisch eingestuft wurde, wurde im Dezember 2018 zur Gänze verkauft.

Die Beteiligung an der Traffic Technology Services Inc., USA, die zum 1. April 2018 als erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert designiert wurde, wurde im Wirtschaftsjahr 2018/19 aufgestockt und ist im vorliegenden Konzernabschluss als assoziiertes Unternehmen enthalten.

Festverzinsliche Deposits sind zur Gänze im Wirtschaftsjahr 2018/19 abgegangen.

Der Buchwert der Positionen „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte“, „Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen“, „Sonstige finanzielle Forderungen und Ausleihungen“, „Liquide Mittel“, „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“, „Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen“ sowie „Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen“, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, stellt entsprechend IFRS 7.29 einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert dar.

Der beizulegende Zeitwert der lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten betrug für das Schuldscheindarlehen TEUR 72.818 (31. März 2018: TEUR 71.497), für die Projektfinanzierung TEUR 47.194 (31. März 2018: TEUR 46.643) und für die sonstigen Finanzverbindlichkeiten TEUR 43.468 (31. März 2018: TEUR 43.508). Die Entwicklung der Level-3-Earn-out-Verbindlichkeiten ist in Erläuterung 28 angegeben.

Fair-Value-Hierarchie und Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes.

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sind in eine der drei nachfolgenden Fair-Value-Hierarchien einzuordnen:

Level 1: Es bestehen notierte Preise auf aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten. Im Konzern werden die Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen, und börsennotierte Eigenkapitalinstrumente der Level-1-Kategorie zugeordnet.

Level 2: Der beizulegende Zeitwert von Finanzinstrumenten, die nicht auf aktiven Märkten gehandelt werden, wird anhand eines Bewertungsverfahrens, abgeleitet von direkt oder indirekt beobachtbaren Marktdaten, ermittelt. In diese Kategorie fallen Wertpapiere, die nicht regelmäßig gehandelt werden, derivative Finanzinstrumente und finanzielle Schulden.

Spezifische Bewertungsverfahren, die zur Bewertung von Finanzinstrumenten verwendet werden, beinhalten unter anderem:

- > Quotierte Marktpreise werden für Wertpapiere herangezogen.
- > Der beizulegende Zeitwert von Zinsswaps wird anhand beobachtbarer Renditekurven als Barwert der geschätzten künftigen Zahlungsströme berechnet.
- > Der beizulegende Zeitwert von Devisentermingeschäften wird mit dem Termin-Wechselkurs zum Bilanzstichtag bewertet, wobei der sich ergebende Wert auf den Barwert abgezinst wird.
- > Der beizulegende Zeitwert der in Level 2 eingeordneten Finanzverbindlichkeiten wurde durch Diskontierung der Bruttocashflows über die vertragliche Laufzeit mit einem risikoadäquaten Zinssatz ermittelt.
- > Andere Bewertungsverfahren, wie die Discounted-Cashflow-Methode, werden für die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der restlichen Finanzinstrumente benutzt.

Level 3: Finanzinstrumente, deren Bewertungsinformationen nicht auf beobachtbaren Marktdaten basieren, werden in die Level-3-Kategorie eingeordnet. Variable Kaufpreiskomponenten (Earn-out) fallen in diese Kategorie und basieren auf vereinbarten Konditionen und der Erwartung über die künftige Umsatz-/Ergebnisentwicklung der betreffenden Tochtergesellschaften. Langfristige Kaufpreiskomponenten werden mit einem risikoadäquaten Zinssatz abgezinst.

Gesamtergebnisrechnung.

Finanzinstrumente wurden in der Gesamtergebnisrechnung mit folgenden Nettoergebnissen erfasst:

	2017/18	2018/19
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-1.187	0
Kredite und Forderungen	1.471	-3.601
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten	-6.431	-4.392
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	515	6.674
Gesamt	-5.631	-1.318

Derivative Finanzinstrumente.

Derivative Finanzinstrumente, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, werden im operativen Ergebnis bzw. Finanzergebnis gezeigt.

Die Tabelle in dieser Erläuterung zeigt die Bilanzwerte. Die operativen Erträge bzw. Verluste aus der Änderung des beizulegenden Zeitwertes derivativer Finanzinstrumente betragen TEUR 0 bzw. TEUR -233 (2017/18: TEUR +73 bzw. TEUR -96). Die Gewinne und Verluste, die im Finanzergebnis enthalten sind, sind in Erläuterung 9 dargestellt.

Zur Absicherung des Fremdwährungsrisikos werden in unwesentlichem Ausmaß bestimmte derivative Finanzinstrumente als Cashflow Hedges designiert. Es handelt sich dabei um Devisenterminkontrakte mit unterschiedlichen Laufzeiten und Währungen. Veränderungen bei den Cashflow Hedges werden im sonstigen Ergebnis gezeigt. Zum 31. März 2019 gab es keine offenen Cashflow Hedges (31. März 2018: TEUR 6).

Der Effektivitätstest als Cashflow Hedges designierter derivativer Finanzinstrumente wird regelmäßig zu jedem Stichtag sowohl auf retrospektiver als auch auf prospektiver Basis erstellt. Als Methode zur Messung der Effektivität wird der Hypothetical Derivative Approach herangezogen, wobei die Veränderung des Fair Values eines hypothetischen Derivats der Veränderung des tatsächlichen Derivats gegenübergestellt wird.

17 Sonstige langfristige Vermögenswerte.

	31. März 2018	31. März 2019
Vertragsanbahnungskosten	0	7.077
Sonstige langfristige Forderungen	385	257
Gesamt	385	7.334

Vertragsanbahnungskosten betreffen zur Gänze Kundenprojekte in Sambia und in Deutschland und werden linear über die jeweilige Laufzeit des Projektes abgeschrieben. Die Abschreibung betrug im Wirtschaftsjahr 2018/19 TEUR 99.

Die sonstigen langfristigen Forderungen beinhalteten Mietgarantien für Gebäude der spanischen Gesellschaften. Die Restlaufzeit beträgt wie im Vorjahr mehr als 1 Jahr, aber weniger als 5 Jahre ab dem Bilanzstichtag. Die Bruttocashflows der sonstigen langfristigen Vermögenswerte bei Laufzeiten von bis zu 2 Jahren betragen TEUR 24 (31. März 2018: TEUR 101), Laufzeiten zwischen 2 und 3 Jahren TEUR 6 (31. März 2018: TEUR 7) und Laufzeiten von über 3 Jahren TEUR 322 (31. März 2018: TEUR 425).

18 Vorräte.

	31. März 2018	31. März 2019
Bezogene Teile und Handelswaren, zu Anschaffungskosten	24.496	28.952
Unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen, zu Herstellungskosten	4.803	5.002
Fertigerzeugnisse, zu Herstellungskosten	8.810	29.479
Anzahlungen auf Vorräte	780	621
Gesamt	38.889	64.054

Vorräte stiegen für Projekte speziell in den USA und in Bulgarien stark an. Bei einzelnen Posten der Vorräte wurden, wenn erforderlich, Abschreibungen auf den Nettoveräußerungswert vorgenommen. Die für Vorräte vorgenommenen Wertberichtigungen betragen zum 31. März 2019 TEUR 22.115 (31. März 2018: TEUR 21.350). In der Berichtsperiode wurden TEUR -765 erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst (2017/18: TEUR 744).

19 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte.

	31. März 2018	31. März 2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	143.050	176.175
Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-9.450	-4.731
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – netto	133.600	171.443
Forderungen aus Fertigungsaufträgen	76.966	0
Forderungen aus Service- und Wartungsverträgen	6.937	0
Forderungen gegenüber dem Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	16.570	16.329
Übrige Forderungen und Abgrenzungen	20.320	21.646
Summe Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte.	254.394	209.419

Entwicklung der Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

	2017/18	2018/19
Stand am 31. März des Vorjahres	-7.997	-9.450
Anpassungen aufgrund Erstanwendung IFRS 9	-	-1.846
Stand am 1. April des Vorjahres	-7.997	-11.296
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	-288	0
Zuführung zu Einzelwertberichtigungen	-6.355	-610
Verbrauch von Einzelwertberichtigungen	1.880	6.408
Auflösung von Einzelwertberichtigungen	2.857	1.240
Erwartete Wertberichtigungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gemäß IFRS 9	-	-424
Währungsumrechnungsdifferenzen	453	-50
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	-9.450	-4.731

Fälligkeitsstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

	2017/18	2018/19
Noch nicht fällig	88.027	124.454
Überfällig		
1-30 Tage	18.191	19.134
31-60 Tage	6.451	2.963
61-90 Tage	2.204	4.496
91-180 Tage	9.975	16.971
181-270 Tage	3.767	1.187
über 271 Tage	14.435	6.969
Gesamt	143.050	176.175

Es besteht, mit Ausnahme der Mautprojekte in Bulgarien, den USA, Österreich, Tschechien und Spanien, keine Konzentration des Kreditrisikos in Bezug auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, da der Konzern im Allgemeinen eine große Zahl an Kunden weltweit hat. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betreffend das Mautprojekt in Bulgarien beliefen sich auf TEUR 46.016 (31. März 2018: TEUR 0) und trugen vor allem zum Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bei. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betreffend der Wartung des tschechischen Lkw-Mautsystems in Höhe von TEUR 14.304 (31. März 2018: TEUR 14.174) werden von Ředitelství silnic a dálnic ČR (RSD), einem Unternehmen der Tschechischen Republik, geschuldet.

20 Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten.

Die Vertragsvermögenswerte und -verbindlichkeiten aus Kundenverträgen setzen sich wie folgt zusammen:

	31. März 2018	31. März 2019
Kurzfristige Vertragsvermögenswerte	-	123.145
Wertberichtigung zu kurzfristigen Vertragsvermögenswerten	-	-590
Summe kurzfristige Vertragsvermögenswerte	-	122.555
Langfristige Vertragsvermögenswerte	-	16.928
Wertberichtigung zu langfristigen Vertragsvermögenswerten	-	-81
Summe langfristige Vertragsvermögenswerte	-	16.847
Summe Vertragsvermögenswerte	-	139.402
Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten	-	26.905
Langfristige Vertragsverbindlichkeiten	-	5.213
Gesamt	-	32.118

Aufgrund der Umstellung auf den neuen Standard IFRS 15 gibt es keine Vorjahresangabe.

Wertberichtigungen zu Vertragsvermögenswerten betragen zum 31. März 2019 TEUR 671. Aus der Erstanwendung des IFRS 9 zum 1. April 2018 wurden Wertberichtigungen zu Vertragsvermögenswerten in Höhe von TEUR 408 verbucht. Der erfolgswirksame Betrag von TEUR 263 wurde im Wirtschaftsjahr 2018/19 in der Gesamtergebnisrechnung berücksichtigt.

Von den Vertragsverbindlichkeiten zum 1. April 2018 wurden TEUR 21.502 als Umsatz im Wirtschaftsjahr 2018/19 erfasst.

Sensitivitätsanalysen deuten darauf hin, dass das Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit bei einer Änderung der Margen um 10 %, von den bisher angenommenen Schätzungen, um rund TEUR 12.837 bzw. TEUR -11.240 abweichen würde. Bisher waren die getroffenen Annahmen weitgehend zuverlässig.

Die zukünftigen Umsatzerlöse aus nicht erfüllten Leistungsverpflichtungen betragen:

	2017/18	2018/19
Zukünftige Umsatzerlöse	-	2.412.497
Bis zu 1 Jahr	-	685.378
Zwischen 1 und 2 Jahren	-	414.332
Zwischen 2 und 3 Jahren	-	217.625
Zwischen 3 und 4 Jahren	-	183.675
Zwischen 4 und 5 Jahren	-	98.520
Über 5 Jahre	-	812.967

21 Liquide Mittel.

	31. März 2018	31. März 2019
Kassa	174	76
Guthaben bei Kreditinstituten	181.661	94.576
Gesamt	181.835	94.652

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

22 Grundkapital.

	2017/18	2018/19
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	13.000	13.000

Das eingetragene Grundkapital der Gesellschaft beträgt EUR 13.000.000. Das Grundkapital wurde vollständig einbezahlt. Die Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien beträgt 13.000.000 Stück. Die Aktien sind auf den Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien.

23 Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten.

	31. März 2018	31. März 2019
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	141.759	139.330
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	26.675	29.934
Gesamt	168.434	169.264

Die Bewegungen stellen sich wie folgt dar:

	31. März 2018	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Um- gliederung	Aufnahme	Rück- zahlung	Währungs- umrechnungs- differenzen und Zinsabgrenzungen	31. März 2019
Schuldscheindarlehen	73.622	0	0	0	0	1.172	74.794
Kredite für Akquisitionen	17.856	0	-3.572	0	0	0	14.284
Kredite zur Projektfinanzierung	50.000	0	0	0	0	0	50.000
Sonstige langfristige Kredite	281	227	-275	0	0	20	252
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	141.759	227	-3.847	0	0	1.192	139.330
Kredite für Akquisitionen	3.572	0	3.572	0	-3.572	0	3.572
Kredite zur Projektfinanzierung	757	0	0	0	-71	-268	418
Sonstige kurzfristige Kredite	22.346	0	275	3.007	-1.204	1.521	25.944
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	26.675	0	3.847	3.007	-4.847	1.252	29.934
Gesamt	168.434	227	0	3.007	-4.847	2.444	169.264

	31. März 2017	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Um- gliederung	Aufnahme	Rück- zahlung	Währungs- umrechnungs- differenzen und Zinsabgrenzungen	31. März 2018
Schuldscheindarlehen	75.376	0	0	36	0	-1.790	73.622
Kredite für Akquisitionen	21.428	0	-3.572	0	0	0	17.856
Kredite zur Projektfinanzierung	0	0	0	50.000	0	0	50.000
Sonstige langfristige Kredite	677	152	-534	0	0	-14	281
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	97.482	152	-4.106	50.036	0	-1.805	141.759
Unternehmensanleihe	70.702	0	0	116	-70.818	0	-0
Kredite für Akquisitionen	3.572	0	3.572	0	-3.572	0	3.572
Kredite zur Projektfinanzierung	0	0	0	891	0	-134	757
Sonstige kurzfristige Kredite	23.628	1.832	534	4.365	-5.543	-2.471	22.346
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	97.902	1.832	4.106	5.372	-79.930	-2.606	26.675
Gesamt	195.384	1.984	0	55.408	-79.930	-4.411	168.434

Aufnahmen und Rückzahlungen sind zahlungswirksam.

Im Jänner 2018 wurde eine langfristige Projektfinanzierung in Höhe von TEUR 50.000 mit einer Laufzeit von 6 Jahren und einem fixen Zinssatz von 0,8% abgeschlossen.

Im November 2017 wurde eine Unternehmensanleihe im Nominale von TEUR 75.000 planmäßig getilgt.

Die langfristigen Verbindlichkeiten betrafen per 31. März 2019 mit TEUR 74.794 ein Schuldscheindarlehen, das im Juni 2016 begeben wurde. Die Tranchen, Fristigkeiten und Zinssätze sind in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

Tranche	Zinssatz	Zinsfestsetzung und Zinszahlung	Rückzahlung
EUR 26 Mio.	1,22 %	jährlich	16. Juni 2021
EUR 4,5 Mio.	6M EURIBOR + 120 Bp	halbjährlich	16. Juni 2021
USD 14,5 Mio.	3M LIBOR + 170 Bp	vierteljährlich	16. Juni 2021
EUR 23 Mio.	6M EURIBOR + 150 Bp	halbjährlich	16. Juni 2023
EUR 8,5 Mio.	2,26 %	jährlich	16. Juni 2026

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

	2017/18	2018/19
Bruttocashflows		
Im 1. Halbjahr des nächsten Wirtschaftsjahres	21.542	6.019
Im 2. Halbjahr des nächsten Wirtschaftsjahres	7.025	26.416
Gesamt bis zu 1 Jahr	28.566	32.434
Zwischen 1 und 2 Jahren	5.460	18.205
Zwischen 2 und 3 Jahren	17.913	60.775
Zwischen 3 und 4 Jahren	61.367	16.787
Zwischen 4 und 5 Jahren	16.902	39.491
Über 5 Jahre	48.301	8.596
Gesamt	178.509	176.289

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

	2017/18	2018/19
Finanzverbindlichkeiten gesamt:		
Fix verzinst	86.148	87.110
Variabel verzinst	82.285	82.154
Gesamt	168.434	169.264
Durchschnittliche Zinssätze:		
Kredite für Projektfinanzierung	0,80 %	0,80 %
Schuldscheindarlehen	1,20 - 3,20 %	1,20 - 4,31 %
Kredite für Akquisitionen	0,80 %	0,54 %
Sonstige Kredite	0,49 - 3,00 %	0,50 - 3,65 %

Für einen Exportförderungskredit und Kredite für Akquisitionen wurden Wechsel in Höhe von TEUR 19.281 (31. März 2018: TEUR 22.853) ausgestellt.

24 Latente Steueransprüche/-schulden.

	31. März 2018	31. März 2019
Latente Steuerforderungen, die nach mehr als 12 Monaten realisiert werden	5.244	11.905
Latente Steuerforderungen, die innerhalb von 12 Monaten realisiert werden	7.155	6.557
Latente Steuerforderungen	12.399	18.462
Latente Steuerverbindlichkeiten, die nach mehr als 12 Monaten realisiert werden	1.318	2.849
Latente Steuerverbindlichkeiten, die innerhalb von 12 Monaten realisiert werden	592	2.254
Latente Steuerverbindlichkeiten	1.910	5.103
Latente Steuerforderungen netto (+)/		
Latente Steuerverbindlichkeiten netto (-)	10.489	13.359

Latente Steueransprüche aufgrund steuerlicher Verlustvorträge und sonstiger in Zukunft abzugsfähiger temporärer Differenzen werden nur bis zum Ausmaß ihrer möglichen Realisierung bilanziert. Im vorliegenden Konzernabschluss wurden steuerliche Verlustvorträge in Höhe von TEUR 223.418 (31. März 2018 angepasst: TEUR 226.321) aufgrund der unsicheren Verwertungsmöglichkeit durch künftige steuerpflichtige Erträge nicht angesetzt. Im Wirtschaftsjahr 2018/19 wurden bisher nicht angesetzte Verlustvorträge in Brasilien und den USA in Höhe von TEUR 23.620 angesetzt. Basierend auf der Planung für die nächsten Jahre wird angenommen, dass diese aufgrund von künftigen steuerlichen Gewinnen verwertet werden können. Die nicht angesetzten Verlustvorträge betreffen ausländische Tochtergesellschaften, vor allem in den USA, Spanien und Südafrika, und verfallen zum überwiegenden Teil nicht vor dem Jahr 2030. Alle anderen latenten Steueransprüche wurden als zukünftig steuerlich abzugsfähige Posten in den entsprechenden Konzerngesellschaften bilanziert.

Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten werden, unter Berücksichtigung der Fristigkeiten, saldiert, wenn ein einklagbarer entsprechender Rechtsanspruch auf Aufrechnung besteht und wenn sich die latenten Steuerforderungen und -verbindlichkeiten auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde für dasselbe Steuersubjekt erhoben werden.

Die latenten Steueransprüche/-schulden sind den folgenden Posten zuordenbar:

	31. März 2018	Anpassungen aufgrund neuer IFRS Standards	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Aufwand/ Ertrag im Periodenergebnis erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Währungs-umrechnungs-differenzen	Umgliederung und Saldierung	31. März 2019
Steuerliche Verlustvorträge	3.064	0	0	4.635	0	-23	0	7.676
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	5.207	0	0	-1.080	223	-57	0	4.294
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	290	0	0	32	0	0	0	322
Fertigungsaufträge gemäß IAS 11	1.737	0	0	-1.737	0	0	0	0
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	2.100	147	0	9.857	-1.006	-85	-4.842	6.170
Latente Steueransprüche	12.399	147	0	11.707	-784	-165	-4.842	18.462
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	470	0	0	-103	0	20	-335	52
Gewinne aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert	3.128	0	1.685	-1.145	0	0	0	3.668
Sonstige (passive Abgrenzungen)	-1.689	0	0	7.588	0	-9	-4.507	1.383
Latente Steuerschulden	1.910	0	1.685	6.339	0	11	-4.842	5.103
Veränderung gesamt	10.489	147	-1.685	5.368	-784	-176	0	13.359

	31. März 2017	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Aufwand/ Ertrag im Periodenergebnis erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Währungs-umrechnungs-differenzen	Umgliederung und Saldierung	31. März 2018
Steuerliche Verlustvorträge	6.439	0	-2.740	0	-221	-415	3.064
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	4.708	0	428	40	32	0	5.207
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	602	0	-308	0	-4	0	290
Fertigungsaufträge gemäß IAS 11	0	0	0	0	0	1.737	1.737
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	5.126	0	-1.706	1.524	-188	-2.656	2.100
Latente Steueransprüche	16.876	0	-4.326	1.563	-381	-1.333	12.399
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	778	0	-241	0	-67	0	470
Fertigungsaufträge	364	0	-2.102	0	0	1.737	0
Gewinne aus der Bewertung zum Zeitwert	3.453	1.040	-1.389	27	0	-3	3.128
Sonstige (passive Abgrenzungen)	3.087	0	-1.648	0	-60	-3.068	-1.689
Latente Steuerschulden	7.683	1.040	-5.380	27	-127	-1.333	1.910
Veränderung gesamt	9.193	-1.040	1.054	1.536	-254	0	10.489

25 Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses.

	31. März 2018	31. März 2019
Anwartschaften auf Abfertigung	10.341	12.565
Ansprüche für Altersvorsorge	13.364	13.560
Gesamt	23.706	26.125

Anwartschaften auf Abfertigung.

Diese Position umfasst im Wesentlichen gesetzliche und vertragliche Ansprüche von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Österreich oder deren Angehörigen auf einmalige Abfertigungszahlungen. Diese können insbesondere aufgrund von Arbeitgeberkündigung, einvernehmlicher Lösung des Dienstverhältnisses sowie Pensionierung oder Tod des Arbeitnehmers entstehen. Im Fall von Abfertigungsverpflichtungen trägt der Konzern das Risiko der Inflation aufgrund von Gehaltsanpassungen, die gleichzeitig zu höheren Abfertigungsverpflichtungen führen. Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die nach dem 31. Dezember 2002 bei Kapsch TrafficCom in Österreich eingetreten sind, wird monatlich in eine externe Mitarbeitervorsorgekasse eingezahlt, sodass seitens des Konzerns in der Regel keine Abfertigungsverpflichtungen entstehen.

Ansprüche für Altersvorsorge.

Die zum Bilanzstichtag ausgewiesenen Verpflichtungen für Altersvorsorge betreffen hauptsächlich Pensionisten. Alle Pensionsvereinbarungen basieren auf den Letztbezügen, sind als monatliche Rentenzahlung zu gewähren und sind nicht durch externes Planvermögen (Fonds) gedeckt. Für Mitarbeiter des Konzerns werden darüber hinaus Beiträge an eine externe Pensionskasse geleistet (siehe Erläuterung 7). Im Fall von Pensionsverpflichtungen trägt der Konzern das Risiko der Langlebigkeit und der Inflation aufgrund von Rentenanpassungen.

Parameter.

Für die Bewertung der Anwartschaften auf Abfertigung wurde ein Zinssatz von 1,05 – 1,30 % (2017/18: 1,30 – 1,40 %), für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen für den Euroraum ein Zinssatz von 1,30 % (2017/18: 1,55 %) und für Kanada ein Zinssatz von 3,80 % (2017/18: 3,70 %) sowie für die Bezugssteigerungen ein Prozentsatz von 2,50 % (2017/18: 2,50 %) angesetzt. Weiters wurden der Berechnung das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbetafeln AVÖ 2018-P ANG (2017/18: AVÖ 2008-P) von Pagler & Pagler für Österreich sowie die 2014 Canadian Pension Mortality Private Tables für Kanada zugrunde gelegt. Pensionserhöhungen wurden durchschnittlich mit 2,18 % (2017/18: 1,97 %) angesetzt.

Folgende Beträge sind in der Bilanz sowie in der Gesamtergebnisrechnung für **Abfertigungen** ausgewiesen:

	2017/18	2018/19
Stand am 31. März des Vorjahres	9.858	10.341
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	599	0
Umbewertungen (versicherungsmathematische Gewinne/Verluste)	138	252
Laufender Dienstzeitaufwand	590	1.178
Dienstzeitaufwand Vorperioden betreffend	0	1.090
Zinsaufwand	122	144
Zahlungen	-923	-438
Währungsumrechnungsdifferenzen	-43	-2
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	10.341	12.564
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 7)	590	2.268
Gesamt, im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 10)	122	144

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

	2017/18	2018/19
Umbewertungen aufgrund von Änderung demografischer Annahmen	0	163
Umbewertungen aufgrund von Änderung finanzieller Annahmen	-32	114
Umbewertungen aufgrund von sonstigen Änderungen (experience adjustments)	170	-25
Gesamt	138	252

Die erwartete Dotierung für Anwartschaften auf Abfertigung für das Wirtschaftsjahr 2019/20 beträgt TEUR 376. Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Duration) beträgt 8,5 Jahre.

Analyse der erwarteten Fälligkeit der undiskontierten Ansprüche.

	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24	Über 5 Jahre	Gesamt
Anwartschaften auf Abfertigung	454	826	774	770	777	10.167	13.768

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Abfertigungspflichten wurden die Auswirkungen resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Einflussfaktoren dargestellt, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher wahrscheinlich, dass sich mehrere dieser Einflussgrößen verändern werden.

Sensitivitäten	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Auswirkung von Veränderung des Abzinsungssatzes			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 50 Bp	481	-450
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 50 Bp	-52	47
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 50 Bp	11	-11
Auswirkung von Veränderung der Bezugssteigerungen			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 50 Bp	-419	442
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 50 Bp	-5	5
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 50 Bp	-11	12
Auswirkung von Veränderung der Fluktuation			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 5 %	17	-17
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 5 %	0	0
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 5 %	1	-1

Folgende Beträge sind in der Bilanz sowie in der Gesamtergebnisrechnung für **Altersvorsorge** ausgewiesen:

	2017/18	2018/19
Stand am 31. März des Vorjahres	14.088	13.364
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	81	610
Laufender Dienstzeitaufwand	7	40
Zinsaufwand	266	252
Zahlungen	-829	-834
Währungsumrechnungsdifferenzen	-248	129
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	13.364	13.560
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 7)	7	40
Gesamt, im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 10)	266	252

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

	2017/18	2018/19
Umbewertungen aufgrund von Änderung demografischer Annahmen	0	144
Umbewertungen aufgrund von Änderung finanzieller Annahmen	75	252
Umbewertungen aufgrund von sonstigen Änderungen	6	213
Gesamt	81	610

Die erwartete Dotierung für Ansprüche für Altersvorsorge für das Wirtschaftsjahr 2019/20 beträgt TEUR 240. Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Duration) beträgt 9,5 Jahre.

Analyse der erwarteten Fälligkeit der undiskontierten Ansprüche.

	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24	Über 5 Jahre	Gesamt
Ansprüche für Altersvorsorge	850	826	823	818	812	11.773	15.902

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Pensionsverpflichtungen wurden die Auswirkungen resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Einflussfaktoren dargestellt, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher wahrscheinlich, dass sich mehrere dieser Einflussgrößen verändern werden.

Sensitivitäten	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Auswirkung von Veränderung des Abzinsungssatzes			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 50 Bp	683	-632
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 50 Bp	-59	53
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 50 Bp	1	-1
Auswirkung von Veränderung der Pensionssteigerungen			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 50 Bp	-507	541
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 50 Bp	-7	7
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 50 Bp	0	0

26 Rückstellungen.

	31. März 2018	31. März 2019
Langfristige Rückstellungen	8.911	6.681
Kurzfristige Rückstellungen	9.600	14.734
Gesamt	18.510	21.415

Die Rückstellungen entwickelten sich wie folgt:

	31. März 2018	Zugang aus Erwerb von Unter- nehmen	Zugang aus Auf- zinsung	Zu- führung	Ver- wendung	Auf- lösung	Um- gliederung	Währungs- umrech- nungs- differenzen	31. März 2019
Jubiläumsgelder	1.391	0	16	397	-51	0	0	4	1.758
Garantien und Produkthaftungen	1.906	0	0	0	0	0	566	0	2.472
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	689	0	0	0	0	0	-539	0	151
Sonstige langfristige Rückstellungen	4.923	0	39	1.041	0	-2.910	-533	-259	2.301
Langfristige Rückstellungen, gesamt	8.911	0	55	1.438	-51	-2.910	-506	-255	6.681
Garantien und Produkthaftungen	435	0	0	889	-186	-105	-566	70	538
Drohverlustrückstellung	0	0	0	4.853	-476	-1.034	0	117	3.461
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	4.887	0	0	839	-59	-514	539	43	5.734
Rechts- und Prozesskosten, Vertragsrisiken	3.033	0	0	1.342	-1.480	-658	237	235	2.709
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	1.245	0	0	2.681	-1.313	-464	296	-151	2.292
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	9.600	0	0	10.605	-3.515	-2.775	506	314	14.734
Summe	18.510	0	55	12.042	-3.566	-5.685	0	58	21.415

	31. März 2017	Zugang aus Erwerb von Unter- nehmen	Zugang aus Auf- zinsung	Zu- führung	Ver- wendung	Auf- lösung	Um- gliederung	Währungs- umrech- nungs- differenzen	31. März 2018
Jubiläumsgelder	1.249	139	15	36	-16	-18	0	-15	1.391
Garantien und Produkthaftungen	1.516	0	0	0	0	0	391	0	1.906
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	872	0	0	0	0	0	-182	0	689
Sonstige langfristige Rückstellungen	6.356	0	257	555	0	-1.518	278	-1.005	4.923
Langfristige Rückstellungen, gesamt	9.993	139	272	592	-16	-1.536	486	-1.020	8.911
Garantien und Produkthaftungen	1.371	0	0	548	-563	-318	-391	-212	435
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	10.430	0	0	1.711	-4.899	-2.269	182	-269	4.887
Rechts- und Prozesskosten, Vertragsrisiken	4.645	0	0	558	-1.434	-43	-177	-516	3.033
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	1.195	73	0	932	-532	-71	-101	-251	1.245
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	17.640	73	0	3.748	-7.428	-2.701	-486	-1.248	9.600
Summe	27.633	213	272	4.340	-7.443	-4.236	0	-2.268	18.510

Die Rückstellung für „Jubiläumsgeldverpflichtungen“ betrifft langfristige Ansprüche von Dienstnehmern aufgrund von kollektivvertraglichen Bestimmungen. Für die Bewertung wurden ein Zinssatz von 1,05 – 1,35 % (2017/18: 1,15 – 1,45 %), das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbewahrscheinlichkeit nach AVÖ 2018-P ANG (2017/18: AVÖ 2008-P) von Pagler & Pagler herangezogen. Gehaltssteigerungen wurden mit 2,5 % (2017/18: 2,5 %) berücksichtigt. Es wird erwartet, dass ein Betrag von TEUR 92 im Wirtschaftsjahr 2019/20 verbraucht wird und der restliche Teil in den darauffolgenden Wirtschaftsjahren.

Als Hersteller, Händler und Anbieter von Dienstleistungen gibt der Konzern zum Zeitpunkt des Verkaufs „Produktgarantien“ an die Kunden ab. Üblicherweise ist der Konzern gemäß den Garantiebedingungen verpflichtet, Herstellungs- oder Softwaremängel zu beheben oder das Produkt auszutauschen, wenn diese Mängel während der Gewährleistungsfrist zutage treten. Für den Fall, dass der Konzern Garantieansprüche für verkaufte Produkte oder erbrachte Dienstleistungen während der Gewährleistungsfrist erwartet, wird eine entsprechende Rückstellung im Jahresabschluss gebildet. Ausgehend von der Erwartung, dass die Mehrheit der Aufwendungen kurz- oder mittelfristig anfallen wird, werden die Garantiekosten beim Ausweis der Rückstellung bestmöglich geschätzt. Ebenso werden die historischen Daten bei der Berechnung des Rückstellungsbetrags berücksichtigt. Gemäß den Erfahrungswerten ist es wahrscheinlich, dass Garantieansprüche gestellt werden. Es wird erwartet, dass ein Betrag von TEUR 125 im ersten Halbjahr des Wirtschaftsjahres 2019/20 verbraucht wird, TEUR 413 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 2.472 in den darauffolgenden Wirtschaftsjahren.

Für Drohverluste wurde im Wirtschaftsjahr 2018/19 im kurzfristigen Bereich ein Betrag in Höhe von TEUR 3.461 rückgestellt. Ein wesentlicher Teil stammt von einer amerikanischen Tochtergesellschaft für diverse Errichtungsprojekte, die nicht gewinnbringend abgeschlossen werden können. Im ersten Halbjahr des Wirtschaftsjahres 2019/20 wird ein Verbrauch in Höhe von TEUR 410 und im zweiten Halbjahr ein Verbrauch in Höhe von TEUR 3.051 erwartet.

Die Rückstellungen für „Projekte (ausgenommen Drohverluste)“ betreffen im Wesentlichen Wartungs-, Erweiterungs- und Reparaturarbeiten zu bestehenden Mautprojekten. Es wird erwartet, dass der Betrag in Höhe von TEUR 71 im ersten Halbjahr des Wirtschaftsjahres 2019/20 verbraucht wird, TEUR 5.663 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 151 in den darauffolgenden Wirtschaftsjahren.

Die Rückstellungen für „Rechtskosten, Prozesskosten und Vertragsrisiken“ betreffen im Wesentlichen laufende Rechtsfälle und Beratungskosten. Es wird erwartet, dass im Wirtschaftsjahr 2019/20 der Betrag zur Gänze in Anspruch genommen wird. Im ersten Halbjahr wird von einem Verbrauch in Höhe von TEUR 1.319 ausgegangen und im zweiten Halbjahr wird mit einem Betrag in Höhe von TEUR 1.390 gerechnet.

Die „Sonstigen Rückstellungen“ beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen für Steuern und Abgaben, Provisionen und Prämien, Stilllegungen und Nachsorge, ausstehende Gutschriften und Kundenskonti. Es wird erwartet, dass ein Betrag in Höhe von TEUR 971 im ersten Halbjahr des Wirtschaftsjahres 2019/20 verbraucht wird, TEUR 1.321 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 2.301 in den darauffolgenden Wirtschaftsjahren.

27 Sonstige langfristige Verbindlichkeiten.

	31. März 2018	31. März 2019
Verbindlichkeiten aus Anteilskauf	2.456	0
Lkw-Mautsystem Tschechien	832	573
Sonstige	1.003	773
Gesamt	4.292	1.346

Die Verbindlichkeiten aus Anteilskauf betrafen zum 31. März 2018 im Wesentlichen den langfristigen Teil der variablen Kaufpreiskomponente (umsatzabhängige Earn-out-Zahlung) aus dem Erwerb des restlichen 48 %-Anteils an der Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Tschechien, in Höhe von TEUR 1.953. Zum 31. März 2019 waren nur noch kurzfristige Verbindlichkeiten ausständig. Zudem war die variable Kaufpreiskomponente (ergebnisabhängige Earn-out-Zahlung) aus dem Erwerb der Anteile an der FLUIDTIME Data Services GmbH, Wien, in Höhe von TEUR 503 zum 31. März 2018 enthalten. Davon wurden im Wirtschaftsjahr 2018/19 TEUR 206 bezahlt und der restliche Betrag wurde vollständig aufgelöst.

Die Position „Lkw-Mautsystem Tschechien“ betrifft in Höhe von TEUR 573 (31. März 2018: TEUR 832) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (langfristig) gegenüber Subunternehmen für die Errichtung des tschechischen Lkw-Mautsystems. Die Restlaufzeit beträgt wie im Vorjahr mehr als ein Jahr, aber weniger als fünf Jahre ab dem Bilanzstichtag.

Die langfristigen Verbindlichkeiten wurden auf Basis der Zahlungsströme unter Anwendung von Abzinsungssätzen diskontiert. Die Bruttocashflows der sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten stellen sich wie folgt dar:

	2017/18	2018/19
Bis zu 2 Jahren	3.069	972
Zwischen 2 und 3 Jahren	931	254
Über 3 Jahre	472	189
Gesamt	4.472	1.416

28 Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen.

	31. März 2018	31. März 2019
Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen	31.486	0
Sonstige erhaltene Anzahlungen	2.938	4.566
Sonstige Personalverbindlichkeiten	31.219	32.166
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber dem Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	12.106	16.227
Verbindlichkeiten aus Steuerumlage gegenüber Gruppenträger	5.349	3.668
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	29.660	15.168
Gesamt	112.758	71.800

Zum 31. März 2019 ist der kurzfristige Teil der variablen Kaufpreiskomponente (umsatzabhängige Earn-out-Zahlung) aus dem Erwerb des restlichen 48 %-Anteils an der Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Tschechien, in Höhe von TEUR 2.000 (31. März 2018: TEUR 3.000) enthalten.

„Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen“ enthielten zum 31. März 2018 eine variable Kaufpreiskomponente (Earn-out-Zahlung) aus dem Erwerb der Anteile an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, in Höhe von TEUR 3.500, die zum 31. März 2019 vollständig bezahlt wurde.

Die Entwicklung der Earn-out-Verbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

	2017/18	2018/19
Buchwert zum 31. März des Vorjahres	11.851	12.750
Zugang	3.794	0
Abgang	-3.000	-10.798
Aufzinsungen	105	37
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	12.750	1.989

29 Eventualschulden, sonstige Haftungsverhältnisse und finanzielle Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen.

Die Eventualschulden des Konzerns resultieren vor allem aus Großprojekten. Die sonstigen Haftungsverhältnisse betreffen Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, Bankgarantien, Performance und Bid Bonds sowie Bürgschaften.

Die Eventualschulden und sonstigen Haftungsverhältnisse enthalten gemäß branchenüblichen Usancen ausschließlich Verpflichtungen gegenüber Dritten. Diese stellen sich wie folgt dar:

	2017/18	2018/19
Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, Performance und Bid Bonds		
Südafrika (Mautprojekt)	34.197	30.742
Australien (Mautprojekte)	19.236	29.926
Sonstige	1.540	161
Gesamt	54.973	60.829

Die operative Tätigkeit erfordert darüber hinaus die Abgabe von Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien sowie Performance und Bid Bonds für Großprojekte, die von Banken und Kreditversicherungsunternehmen ausgestellt werden. Wird den vertraglichen Verpflichtungen nicht entsprochen, besteht das Risiko einer Inanspruchnahme, die zu einem Regressanspruch der Bank oder des Versicherers gegen den Konzern führt. Ein entsprechender Ressourcenabfluss wird auch für die Zukunft als unwahrscheinlich eingeschätzt. Derartige Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien sowie Performance und Bid Bonds im Ausmaß von TEUR 319.055 (2017/18: TEUR 351.401) sind nicht in der Bilanz bzw. den Eventualschulden enthalten.

Mit Gesellschafterbeschluss vom 8. Februar 2019 hat sich die Kapsch TrafficCom AG gegenüber der autoTicket GmbH, Deutschland, verpflichtet, ein subordiniertes Gesellschafterdarlehen in Höhe bis zu TEUR 17.500 zu gewähren und eine gesamtschuldnerische Haftung im Rahmen der Fremdfinanzierung der autoTicket GmbH in Höhe von insgesamt TEUR 175.000 (gemeinsam mit dem zweiten Gesellschafter CTS EVENTIM AG & Co. KGaA) zu übernehmen, welche nach Beginn der Erhebung der Infrastrukturabgabe, Vereinnahmung der Startvergütung und Ablauf des ersten Betriebsjahres gemäß den Bestimmungen des Kreditvertrags in eine selbständige Garantie der beiden Gesellschafter in Höhe von jeweils der Hälfte des zu diesem Zeitpunkt noch offenen Betrags überführt wird.

Zum Bilanzstichtag 31. März 2019 sind noch keine Gesellschafterdarlehen der Kapsch TrafficCom AG gegenüber der autoTicket GmbH und noch keine Kreditverbindlichkeiten der autoTicket GmbH gegenüber Banken aushaftend. Die Gesellschafter haften zusammen mit dem Betreiber (autoTicket GmbH) als Gesamtschuldner für alle Pflichten des Betreibers nach dem Betreibervertrag (die Haftung des Betreibers ist bis zum Ende des ersten Betriebsjahres auf insgesamt EUR 300 Mio., dann auf EUR 40 Mio. pro Betriebsjahr und zuletzt auf EUR 100 Mio. im letzten Betriebsjahr und/oder pro Betriebsjahr des Verlängerungszeitraums beschränkt).

Vermögenswerte der Kapsch TrafficCom AB, Schweden, in Höhe von TEUR 11.541 (31. März 2018: TEUR 11.668) wurden als Sicherstellung für Eventualschulden zugunsten einer schwedischen Bank verpfändet.

Finanzielle Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen.

Die zukünftigen Zahlungsverpflichtungen aus unkündbaren Mietverträgen und operativen Leasingverträgen stellen sich wie folgt dar:

	2017/18	2018/19
Nicht länger als 1 Jahr	16.362	19.586
Länger als 1 Jahr und nicht länger als 5 Jahre	31.796	38.656
Länger als 5 Jahre	6.490	6.428
Gesamt	54.647	64.670

Als Aufwand erfasste Miet-/Leasingzahlungen.

Die Zahlungen aus operativen Leasingverhältnissen, die in der Berichtsperiode als Aufwand erfasst wurden, stellen sich wie folgt dar:

	2017/18	2018/19
Mieten	14.027	17.666
Kfz-Leasing	2.207	2.822
EDV-Leasing	3.930	3.681
Sonstiges	390	541
Gesamt	20.553	24.711

30 Anteile Tochterunternehmen.

Gesellschaft, Hauptniederlassung der Gesellschaft	31. März 2018		31. März 2019	
	Konzern-anteil	Nicht beherrschende Anteile	Konzern-anteil	Nicht beherrschende Anteile
Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s.r.o., Prag, Tschechien	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Ltd., Middlesex, Großbritannien	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch Components GmbH & Co KG, Wien	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch Components GmbH, Wien	100,00 %	–	100,00 %	–
FLUIDTIME Data Services GmbH, Wien	75,50 %	24,50 %	75,50 %	24,50 %
ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom S.r.l. a socio unico, Mailand, Italien	100,00 %	–	100,00 %	–
Transport Telematic Systems - LLC, Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate ⁴⁾	49,00 %	51,00 %	49,00 %	51,00 %
Kapsch TrafficCom Russia OOO, Moskau, Russland	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch Traffic Solutions (Konsortium), Sofia, Bulgarien	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE (Konsortium), Buenos Aires, Argentinien ^{1),3)}	n.a.	–	50,00 %	50,00 %
Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC, Almaty, Kasachstan	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Weißrussland	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom KGZ OOO, Bischkek, Kirgisistan	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Vilnius, Litauen	51,00 %	49,00 %	51,00 %	49,00 %
tolltickets GmbH, Rosenheim, Deutschland	65,00 %	35,00 %	65,00 %	35,00 %
MTS Maut & Telematik Services GmbH, Berlin, Deutschland ¹⁾	n.a.	–	100,00 %	–

Gesellschaft, Hauptniederlassung der Gesellschaft	31. März 2018		31. März 2019	
	Konzern- anteil	Nicht beherr- schende Anteile	Konzern- anteil	Nicht beherr- schende Anteile
Kapsch TrafficCom Transportation S.A.U., Madrid, Spanien	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Arce Sistemas S.A.U., Bilbao, Spanien	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Saudi Arabia Co. Ltd., Dschidda, Saudi-Arabien	100,00 %	–	100,00 %	–
Telvent Thailand Ltd., Bangkok, Thailand	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Transportation Brasil Ltda., São Paulo, Brasilien	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Transportation Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom S.A.S., Bogotá, Kolumbien	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Peru S.A.C., Lima, Peru ¹⁾	n.a.	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Norway AS (vormals: Athomstart Invest 253 AS), Oslo, Norwegen	100,00 %	–	100,00 %	–
KTS Beteiligungs GmbH, Wien	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom do Brasil LTDA., São Paulo, Brasilien ²⁾	100,00 %	–	–	–
Kapsch TrafficCom Australia Pty Ltd, Melbourne, Australien	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Chile S.A., Santiago de Chile, Chile	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom France SAS, Paris, Frankreich	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom PTE. LTD., Tripleone Somerset, Singapur	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom New Zealand Ltd., Auckland, Neuseeland	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., Sunninghill, Südafrika	100,00 %	–	100,00 %	–
Electronic Toll Collection (PTY) Ltd., Centurion, Südafrika	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom South Africa Holding (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,00 %	–	100,00 %	–
TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika ⁵⁾	100,00 %	–	100,00 %	–
MobiServe (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika ⁵⁾	100,00 %	–	100,00 %	–
Trust South Africa, Kapstadt, Südafrika ⁵⁾	100,00 %	–	100,00 %	–
Berrydust 51 (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika ²⁾	100,00 %	–	–	–
Intelligent Mobility Solutions Limited, Lusaka, Sambia ¹⁾	50,00 %	50,00 %	51,00 %	49,00 %
Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Niederlande	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Canada Inc., Mississauga, Kanada	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom IVHS, S.A. de C.V., Mexico City, Mexiko	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Holding II US Corp., McLean, USA	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom USA, Inc., McLean, USA	100,00 %	–	100,00 %	–
SIMEX, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexico City, Mexiko	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Holding Corp., McLean, USA	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Inc., McLean, USA	100,00 %	–	100,00 %	–
Streetline Inc., Foster City, USA	93,94 %	6,06 %	93,94 %	6,06 %
Kapsch Telematic Services GmbH, Wien	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch Telematic Services spol. s.r.o., Prag, Tschechien	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland, Berlin, Deutschland	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch Telematic Services Sp. z o.o., Warschau, Polen	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch Road Services Sp. z o.o., Warschau, Polen	100,00 %	–	100,00 %	–

¹⁾ Neugründung/Erwerb/Erwerb zusätzlicher Anteile im Wirtschaftsjahr 2018/19

²⁾ Entkonsolidierung im Wirtschaftsjahr 2018/19

³⁾ Konsolidierung aufgrund Stimmrechtsvereinbarungen

⁴⁾ Verfügungsmacht über die maßgeblichen Tätigkeiten des Unternehmens aufgrund substanzieller Rechte

⁵⁾ IFRS 10 Beherrschung des Trust South Africa und daher Vollkonsolidierung mit 100 %

Bei allen oben angeführten Gesellschaften befindet sich die Hauptniederlassung der Gesellschaft im Gründungsland.

Mit Ausnahme der folgenden Gesellschaften, die aufgrund von rechtlichen Beschränkungen nicht zum 31. März bilanzieren, bilanzieren alle angeführten Tochterunternehmen zum Stichtag 31. März.

- > Kapsch TrafficCom Russia OOO, Moskau, Russland (31. Dezember)
- > Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien (31. Dezember)
- > Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC, Almaty, Kasachstan (31. Dezember)
- > Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Weißrussland (31. Dezember)
- > Kapsch TrafficCom KGZ OOO, Bischkek, Kirgisistan (31. Dezember)

Weitere Gesellschaften mit abweichenden Bilanzstichtagen:

- > KTS Beteiligungs GmbH, Wien
Die Gesellschaft stammt aus einer Akquisition, der Bilanzstichtag zum 31. Dezember wurde nicht umgestellt.
- > Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Vilnius, Litauen
Die Gesellschaft wurde gemeinsam mit einem Partner gegründet und bilanziert zum 31. Dezember.

31 Nicht beherrschende Anteile.

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

Angaben zur Bilanz.

Die folgenden Tabellen zeigen Angaben zur Bilanz vollkonsolidierter Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen sowie den Buchwert der wesentlichen nicht beherrschenden Anteile:

	Werte vor konzerninternen Eliminierungen					Buchwert nicht beherrschende Anteile
	Langfristige Vermögenswerte	Kurzfristige Vermögenswerte	Langfristige Schulden	Kurzfristige Schulden	Nettovermögen	
Streetline Inc., USA	1.766	1.823	18.065	3.338	-17.813	-1.186
FLUIDTIME Data Services GmbH, Österreich	447	1.069	1	678	837	113
tolltickets GmbH, Deutschland	153	3.984	0	4.089	48	17
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Litauen	1	38	0	9	30	17
Intelligent Mobility Solutions Limited, Sambia	12.920	4.474	3.964	8.695	4.735	2.468
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE (Konsortium), Argentinien	0	685	9	411	265	79
Buchwert zum 31. März 2019						1.507

	Werte vor konzerninternen Eliminierungen					Buchwert nicht beherrschende Anteile
	Langfristige Vermögenswerte	Kurzfristige Vermögenswerte	Langfristige Schulden	Kurzfristige Schulden	Nettovermögen	
Streetline Inc., USA	1.706	2.338	11.951	3.613	-11.519	-805
Kapsch Telematic Services Solutions A/S, Dänemark	0	0	0	0	0	0
FLUIDTIME Data Services GmbH, Österreich	1.987	341	1.718	589	21	-87
tolltickets GmbH, Deutschland	223	3.580	24	4.262	-483	-169
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Litauen	1	28	0	2	27	16
Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Tschechien	24	5.729	832	3.238	1.682	0
Buchwert zum 31. März 2018						-1.045

Angaben zur Gesamtergebnisrechnung.

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

2018/19	Werte vor konzerninternen Eliminierungen				Den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesene Ergebnisbeiträge		
	Umsatz	Jahres- überschuss/ -fehlbetrag	Sonstiges Ergebnis	Gesamt- ergebnis	Perioden- ergebnis	Sonstiges Ergebnis	Gesamt- ergebnis
Streetline Inc., USA	2.712	-5.012	-1.283	-6.295	-304	-78	-382
FLUIDTIME Data Services GmbH, Österreich	2.225	204	0	204	50	0	50
tolltickets GmbH, Deutschland	2.517	-519	0	-519	-182	0	-182
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Litauen	0	3	0	3	1	0	1
Intelligent Mobility Solutions Limited, Sambia	3.579	-1.710	-870	-2.579	-885	-221	-1.107
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE (Konsortium), Argentinien	792	132	0	132	66	-26	40
Gesamt					-1.253	-325	-1.578

2017/18	Werte vor konzerninternen Eliminierungen				Den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesene Ergebnisbeiträge		
	Umsatz	Jahres- überschuss/ -fehlbetrag	Sonstiges Ergebnis	Gesamt- ergebnis	Perioden- ergebnis	Sonstiges Ergebnis	Gesamt- ergebnis
Streetline Inc., USA	2.280	-5.172	1.266	-3.906	-315	77	-238
Kapsch Telematic Services Solutions A/S, Dänemark	0	0	3	3	0	0	0
FLUIDTIME Data Services GmbH, Österreich	629	-713	0	-713	-175	0	-175
tolltickets GmbH, Deutschland	2.087	-506	0	-506	-177	0	-177
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Litauen	0	2	0	2	1	0	1
Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Tschechien	12.058	782	99	881	18	0	18
Gesamt					-647	77	-570

Angaben zur Geldflussrechnung und Dividenden.

Die folgenden Tabellen zeigen Angaben zur Geldflussrechnung und Dividenden vollkonsolidierter Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen (Beträge vor der zwischenbetrieblichen Eliminierung):

2018/19	Cashflow aus			Cash Netto- Zu-/Abnahme	Dividenden an nicht beherrschende Anteile
	betrieblicher Tätigkeit	Investitions- tätigkeit	Finanzierungs- tätigkeit		
Streetline Inc., USA	-6.056	-427	6.115	-369	0
FLUIDTIME Data Services GmbH, Österreich	-196	1.488	-739	554	0
tolltickets GmbH, Deutschland	-1.177	-1	1.025	-153	0
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Litauen	-3	0	0	-3	0
Intelligent Mobility Solutions Limited, Sambia	2.948	-7.548	4.602	2	0
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE (Konsortium), Argentinien	0	0	0	0	0
Gesamt					0

2017/18	Cashflow aus			Cash Netto- Zu-/Abnahme	Dividenden an nicht beherr- schende Anteile
	betrieblicher Tätigkeit	Investitions- tätigkeit	Finanzierungs- tätigkeit		
Streetline Inc., USA	-3.497	-1.033	5.190	660	0
Kapsch Telematic Services Solutions A/S, Dänemark	79	0	-110	-30	0
FLUIDTIME Data Services GmbH, Österreich	-1.000	-54	951	-102	0
tolltickets GmbH, Deutschland	-158	-88	371	125	0
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Litauen	0	0	0	0	0
Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Tschechien	3.168	0	-477	2.691	0
Gesamt					0

32 Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen.

Zu den nahestehenden Unternehmen und Personen der Kapsch TrafficCom zählen insbesondere Unternehmen des Kapsch Konzerns einschließlich Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierter Unternehmen, deren Organe (Vorstand bzw. Geschäftsführung und Aufsichtsrat, wenn vorhanden) sowie die nahen Angehörigen der Organe und von diesen beherrschte oder maßgeblich beeinflusste Unternehmen.

Salden und Transaktionen zwischen der Kapsch TrafficCom AG und ihren vollkonsolidierten Tochterunternehmen wurden im Zuge der Konsolidierung eliminiert und werden hier nicht erläutert.

Die Verrechnung von Dienstleistungen mit verbundenen Parteien erfolgt auf Drittvergleichsbasis. Waren werden zu marktüblichen Konditionen ge- und verkauft.

Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die Umsätze und Aufwendungen im abgelaufenen Wirtschaftsjahr sowie über die Forderungen und Verbindlichkeiten zu den jeweiligen Bilanzstichtagen gegenüber nahestehenden Unternehmen.

	2017/18	2018/19
Muttergesellschaft		
Umsätze	8	0
Aufwendungen	-1.070	-1.222
Ertrag (+) / Aufwand (-) aus Steuerumlage	-5.367	-3.594
Schwestergesellschaften		
Umsätze	5.906	7.382
Aufwendungen	-28.571	-29.668
Assoziierte Unternehmen		
Umsätze	26	25
Aufwendungen	0	0
Gemeinschaftsunternehmen		
Umsätze	1.661	10.201
Aufwendungen	0	0
Sonstige nahestehende Unternehmen		
Umsätze	130	129
Aufwendungen	-192	-178

	31. März 2018	31. März 2019
Muttergesellschaft		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	-57	-342
Forderungen (+) / Verbindlichkeiten (-) aus Steuerumlage	-5.349	-3.603
Verbindlichkeiten aus Anteilskauf	-3.500	0
Schwestergesellschaften		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	2.611	2.436
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	-2.929	-4.401
Assoziierte Unternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	318	335
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	0	0
Gemeinschaftsunternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	4.316	0
Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	0	9.058
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	0	-400
Sonstige nahestehende Unternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	0	15
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten einschließlich Verpflichtungen aus Altersvorsorge	-11.583	-11.277

Direkte Muttergesellschaft des berichtenden Unternehmens ist die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien. Als Schwestergesellschaften werden alle Tochterunternehmen des Kapsch Konzerns bezeichnet, die unter der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH als Muttergesellschaft gehalten werden und nicht Teil des Konzerns der Kapsch TrafficCom AG sind.

Muttergesellschaft.

Die Muttergesellschaft KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH erbringt an den Konzern Dienstleistungen im Bereich der Konzernkonsolidierung (inklusive Kosten für die Einführung neuer Rechnungslegungsstandards) und Rechtsberatung für sämtliche gesellschaftsrechtlich relevante Themen. Die im Konzern im Wirtschaftsjahr 2018/19 dafür angefallenen Ausgaben betragen TEUR 1.152 (2017/18: TEUR 1.023). Zudem entstanden dem Konzern Versicherungskosten (Organhaftpflichtversicherung) in Höhe von TEUR 55 (2017/18: TEUR 48).

Die Muttergesellschaft hat im Wirtschaftsjahr 2014/15 ihre Anteile von 3 % an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, an die Kapsch TrafficCom AG verkauft. Aus dieser Transaktion war zum 31. März 2018 noch eine variable Kaufpreiskomponente in Höhe von TEUR 3.500 in den sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten erfasst (siehe Erläuterung 28), welche im ersten Quartal 2018/19 beglichen wurde.

Die Muttergesellschaft fungiert als steuerlicher Gruppenträger in der im März 2005 gebildeten steuerlichen Gruppe, bei der auch die österreichischen Tochtergesellschaften dieses Konzerns Mitglieder sind. Dementsprechend sind alle steuerlichen Effekte aus der Gruppenbesteuerung bei Konzerngesellschaften, die Mitglieder der steuerlichen Gruppe sind, als Transaktionen mit einem nahestehenden Unternehmen zu betrachten. Zum 31. März 2019 bestehen im Konzern in diesem Zusammenhang Verbindlichkeiten aus der Steuerumlage gegenüber der Muttergesellschaft in Höhe von TEUR 3.603 (31. März 2018: TEUR 5.349).

Schwestergesellschaften.

Der Konzern erbringt für Schwestergesellschaften regelmäßig Fertigungsleistungen im Bereich GSM-R sowie Dienstleistungen im Bereich Logistik. Im Wirtschaftsjahr 2018/19 beliefen sich die Umsätze aus Lieferungen und Leistungen im Bereich GSM-R auf TEUR 4.437 (2017/18: TEUR 3.319) sowie aus Logistikleistungen auf TEUR 770 (2017/18: TEUR 889).

Im Zusammenhang mit einem Kundenprojekt in den USA wurden im Wirtschaftsjahr 2018/19 Umsätze aus der Weiterverrechnung von Aufwendungen an Schwestergesellschaften in Höhe von TEUR 1.011 (2017/18: TEUR 0) generiert.

Im Wirtschaftsjahr 2017/18 entstanden außerdem Umsätze aus der Weiterverrechnung von Aufwendungen an Schwestergesellschaften in Höhe von TEUR 386 infolge des 125-jährigen Jubiläums des Kapsch Konzerns.

Die Mieteinnahmen des Konzerns aus der Untervermietung an Schwestergesellschaften im Wirtschaftsjahr 2018/19 beliefen sich insgesamt auf TEUR 339 (2017/18: TEUR 349). Der Restbetrag der Umsätze gegenüber Schwestergesellschaften betrifft sonstige Lieferungen und Leistungen.

Die Aufwendungen aus Transaktionen mit Schwestergesellschaften betreffen zu einem großen Teil Lieferungen und Leistungen im Bereich IT, EDV und Telefonie (Vermietung von Telefon- und IT-Ausstattung sowie IT-Support), vor allem durch die Kapsch BusinessCom AG, Wien. Die Aufwendungen des Konzerns in diesem Zusammenhang betragen im Wirtschaftsjahr 2018/19 TEUR 10.346 (2017/18: TEUR 9.583).

Außerdem wurden durch Schwestergesellschaften im Auftrag des Konzerns Lieferungen von Hardware (IT-Ausstattung) sowie Wartungs- und Dienstleistungen für diverse Kundenprojekte (vor allem in Österreich, Bulgarien, den USA und Südafrika) in Höhe von TEUR 6.115 (2017/18: TEUR 7.922, vor allem in den USA, in Österreich und Südafrika) erbracht.

Ende November 2018 wurden von einer Schwestergesellschaft eine Softwarelizenz (inklusive Quellcode) sowie Hardware und Vermögenswerte im Zusammenhang mit einer Lösung im Bereich Public Transport für den afrikanischen Markt erworben. Im Rahmen der Transaktion wurden ebenfalls bereits angearbeitete Kundenprojekte übergeben. Diese Vereinbarung enthält auch eine umsatzabhängige Earn-out-Verpflichtung für künftige Geschäfte im Rahmen dieser Lizenz. Insgesamt entstanden dem Konzern daraus im letzten Wirtschaftsjahr Aufwendungen in Höhe von insgesamt TEUR 1.609.

Im Zusammenhang mit der Verwendung der Kapsch Handelsmarke und des Logos werden dem Konzern durch die Kapsch Aktiengesellschaft, Wien, Lizenzgebühren in Rechnung gestellt. Die Lizenzgebühr beläuft sich auf 0,5 % der gesamten Nettoerlöse des Konzerns mit Dritten. Die hierfür angefallenen Aufwendungen betragen im Wirtschaftsjahr 2018/19 TEUR 3.670 (2017/18: TEUR 3.442).

Leistungen im Bereich Human Resources (Lohnverrechnung, Administration, Recruiting, Beratung hinsichtlich Arbeitsrecht, Personalentwicklung und Personalentsendungen) und zur Verfügungstellung von Lehrlingen und Trainees werden zentral für den Konzern durch die Kapsch Partner Solutions GmbH, Wien, erbracht. Im Wirtschaftsjahr 2018/19 fielen diesbezüglich Aufwendungen in Höhe von TEUR 2.440 (2017/18: TEUR 2.104) im Konzern an.

Weitere Aufwendungen des Konzerns aus Transaktionen mit Schwestergesellschaften im Wirtschaftsjahr 2018/19 betrafen mit TEUR 2.090 (2017/18: TEUR 1.937) Aktivitäten im Bereich Unternehmensentwicklung, Public Relations, Sponsoring und andere Marketingaktivitäten, mit TEUR 1.798 (2017/18: TEUR 1.755) Management- und Beratungsleistungen, mit TEUR 852 (2017/18: TEUR 802) Versicherungsverträge, die alle Konzerngesellschaften umfassen, sowie mit TEUR 125 (2017/18: TEUR 115) laufende Kosten für ein Softwaretool (Hyperion Financial Management). Der Restbetrag der Aufwendungen gegenüber Schwestergesellschaften betraf sonstige an den Konzern erbrachte Lieferungen und Leistungen.

Gemeinschaftsunternehmen.

Die Umsätze mit Gemeinschaftsunternehmen im Wirtschaftsjahr 2018/19 betrafen Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 9.058 (2017/18: TEUR 0) für das Projekt zur Erhebung der deutschen Infrastrukturabgabe („Pkw-Maut“) für die autoTicket GmbH, Deutschland, sowie in Höhe von TEUR 1.143 (2017/18: TEUR 1.661) für das Projekt für Verkehrssicherheit und -management für die Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia. Die Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, war mit Ende August 2018 als Gemeinschaftsunternehmen enthalten und ab September 2018 vollkonsolidiert.

Die Umsätze mit der autoTicket GmbH, Deutschland, sind per 31. März 2019 zur Gänze in den Vertragsvermögenswerten aus Kundenverträgen enthalten.

Die Forderungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen per 31. März 2018 enthielten Ausleihungen an die Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, in Höhe von TEUR 1.540.

Sonstige nahestehende Unternehmen.

Die Umsätze gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen betrafen im Wirtschaftsjahr 2018/19 mit TEUR 129 Mieteinnahmen aus der Untervermietung (2017/18: TEUR 124).

Die Aufwendungen gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen betrafen einerseits die Vermietung von Telefon- und IT-Ausstattung (Hardware und Software) mit TEUR 104 (2017/18: TEUR 105) sowie Leistungen im Bereich Kfz-Management und Kfz-Services in Höhe von TEUR 74 (2017/18: TEUR 87).

Die Verpflichtungen für Altersvorsorge gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen und Personen sind in den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten einschließlich Verpflichtungen für Altersvorsorge enthalten und beinhalten eine Pensionsverpflichtung (in Zahlung befindliche Pensionen) an die Witwe von Karl Kapsch, ehemaliger Vorstand der Kapsch Aktiengesellschaft.

Angaben zu Vergütungen und sonstige Zahlungen an Organe sind in Erläuterung 35 dargestellt. Angaben zu Eventualverbindlichkeiten betreffend nahestehende Unternehmen sind in Erläuterung 29 enthalten.

33 Ergebnis je Aktie.

Das Ergebnis je Aktie (unverwässertes Ergebnis) wird durch Division des den Anteilseignern zuordenbaren Periodenergebnisses der Gesellschaft durch die gewichtete durchschnittliche Anzahl der während des Wirtschaftsjahres im Umlauf befindlichen Stammaktien berechnet, wobei, falls zutreffend, jene Stammaktien, die von der Gesellschaft erworben und als eigene Aktien gehalten werden, unberücksichtigt bleiben. Zum 31. März 2019 hielt die Gesellschaft – wie im Vorjahr – keine eigenen Aktien. Es gab keine Verwässerungseffekte.

	2017/18	2018/19
Den Anteilseignern zurechenbares Periodenergebnis der Gesellschaft (in EUR)	28.680.062	47.820.497
Gewichtete durchschnittliche Anzahl Aktien	13.000.000	13.000.000
Ergebnis je Aktie (in EUR)	2,21	3,68

34 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Ende April 2019 kam es zu einem Vorstandswechsel. Herr Dr. Alexander Lewald, Chief Technology Officer (CTO), verlässt das Unternehmen einvernehmlich und Herr Alfredo Escribá Gallego wird die Agenden des CTO übernehmen. Sein Mandat hat eine Laufzeit von fünf Jahren.

Nach erfolgreicher Abnahme und Inbetriebnahme des landesweiten Pkw- und Lkw-Mautsystems in Bulgarien konnte ein erster Teilbetrag von EUR 46 Mio. in Rechnung gestellt werden. Die Zahlung wurde vertragskonform Ende Mai 2019 erhalten.

35 Zusatzangaben.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Wirtschaftsjahr 2018/19 setzte sich aus 4.399 Angestellten und 760 Arbeitern zusammen (2017/18: 4.267 Angestellte und 867 Arbeiter).

Aufwendungen für den Abschlussprüfer.

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer beliefen sich auf TEUR 239 (2017/18: TEUR 209) und untergliedern sich in folgende Tätigkeitsbereiche:

	2017/18	2018/19
Prüfung des Konzernabschlusses	75	83
Andere Bestätigungsleistungen	67	83
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	67	74
Gesamt	209	239

Vergütungen und sonstige Zahlungen an Organe der Gesellschaft.

Im Wirtschaftsjahr 2018/19 setzte sich der Vorstand aus folgenden Personen zusammen:

Georg Kapsch (Vorsitzender)
André Laux
Alexander Lewald (bis 30. April 2019)
Alfredo Escribá Gallego (seit 1. Mai 2019)

Die Bezüge des Vorstands im Wirtschaftsjahr 2018/19 gliedern sich wie folgt auf:

	2017/18	2018/19		
	Gesamt	Gesamt	Fix	Variabel
Georg Kapsch	1.135	1.021	680	340
André Laux	589	571	446	125
Alexander Lewald	531	513	387	125
Summe Bezüge	2.255	2.104	1.514	591
Aufwendungen für Abfertigungen	17	1.060		
Aufwendungen für Pensionen	95	85		
Aufwendungen für Abfertigungen und Pensionen	112	1.145		

André Laux und Alexander Lewald verfügen über individuelle Pensionspläne. Die Kapsch TrafficCom AG zahlte dafür in eine externe Pensionskasse ein. Die Aufwendungen im Wirtschaftsjahr sind in der Tabelle enthalten.

Im Wirtschaftsjahr 2018/19 setzte sich der Aufsichtsrat aus folgenden Personen zusammen:

Franz Semmernegg (Vorsitzender)
Kari Kapsch (stellvertretender Vorsitzender)
Sabine Kauper
Harald Sommerer

Vom Betriebsrat entsandt:

Christian Windisch
Martin Gartler (bis 20. November 2018)
Claudia Rudolf-Misch (seit 21. November 2018)

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats wurden Aufsichtsratsvergütungen (inklusive Reisekosten) in Höhe von TEUR 121 (2017/18: TEUR 122) als Aufwand erfasst.

Wie in den Vorjahren wurden keine Vorschüsse oder Darlehen an Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats gewährt und auch keine Garantien zu deren Gunsten abgegeben.

Ergebnisverwendungsvorschlag.

Der Konzern beabsichtigt, aus dem Bilanzgewinn der Kapsch TrafficCom AG für das Wirtschaftsjahr 2018/19 TEUR 19.500 (2017/18: TEUR 19.500) entsprechend einer Dividende je Aktie in Höhe von EUR 1,50 auszuschütten und den Restbetrag auf neue Rechnung vorzutragen.

36 Wesentliche Schätzungen und Annahmen bei der Bilanzierung und Bewertung.

Der Konzern unternimmt Schätzungen und trifft Annahmen bezüglich der zukünftigen Entwicklung. Sämtliche Schätzungen und Beurteilungen werden fortlaufend neu bewertet und basieren auf Erfahrungswerten und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen. Die resultierenden Bilanzierungsschätzungen werden in der Regel von den tatsächlichen Ergebnissen abweichen.

Insbesondere Schätzungen und Annahmen in den folgenden Bereichen beinhalten ein signifikantes Risiko, eine wesentliche Korrektur der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden innerhalb des folgenden Wirtschaftsjahres zu verursachen.

36.1 Teilgewinnrealisierung bei Auftragsfertigung / IFRS 15.

Der Konzern hat bis zum 31. März 2018 bei der Bilanzierung seiner Fertigungsaufträge die Teilgewinnrealisierungsmethode angewandt. Zum Bilanzstichtag 31. März 2018 ergaben sich Forderungen aus Auftragsfertigung in Höhe von TEUR 76.966 sowie Verbindlichkeiten aus Auftragsfertigung in Höhe von TEUR 31.486. Ab 1. April 2018 wendet der Konzern die Regeln des IFRS 15 an. Auch hier wird für Errichtungsprojekte der Umsatz nach Maßgabe des jeweiligen Fertigstellungsgrades erfasst und ein erwarteter Gewinnaufschlag angenommen. Der Fertigstellungsgrad wird aus dem Verhältnis der bereits angefallenen Kosten zu den geschätzten Gesamtkosten für den jeweiligen Auftrag ermittelt. Dies erfordert eine laufende Einschätzung und Aktualisierung der aus den Aufträgen resultierenden Kosten sowie der Risiken bei der Projektabwicklung, die sich aus technischen Problemen, zeitlichen Verzögerungen oder Problemen mit Sublieferanten oder sonstigen externen Rahmenbedingungen ergeben können und die Marge des Auftrags beeinflussen. Weiters können aus diesen Projekten auch Schadenersatz oder Vertragsstrafen resultieren, die bei der Projektbewertung zu berücksichtigen sind und eine Risikoeinschätzung erfordern. Auftragserlöse sind für die meisten Verträge definiert und enthalten fixe und zum Teil variable Bestandteile, die nach Wahrscheinlichkeit in Bezug auf Höhe und Zeitpunkt bewertet werden. Im Falle von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen, die auf Basis der Nutzung entgeltet werden, wird auch der gesamte Auftragswert geschätzt. Bei den Großaufträgen des Konzerns handelt es sich regelmäßig um technisch komplexe Einzelaufträge, denen jeweils spezifische Auftragsbedingungen zugrunde liegen und die daher in Bezug auf Umsatzrealisierung und Projektrisiken einzeln zu würdigen sind. Die Details zur Ertragsrealisierung sind in Erläuterung 40.2 und die Sensitivitätsanalyse ist in Erläuterung 20 dargestellt.

36.2 Geschätzte Wertminderungen des Firmenwertes.

Der Konzern untersucht jährlich, in Einklang mit den in Erläuterungen 14 und 40 dargestellten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, ob eine Wertminderung des Firmenwertes vorliegt. Der erzielbare Betrag von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird basierend auf der Berechnung des erzielbaren Betrags ermittelt. Diesen Berechnungen müssen Annahmen zugrunde gelegt werden. Die Sensitivitäten für den erworbenen Firmenwert sind in Erläuterung 14 angeführt.

36.3 Sonstige Schätzungen und Annahmen.

Weitere Bereiche, in denen Annahmen und Schätzungen wesentlich für den Konzernabschluss sind, umfassen die Wertberichtigung von Vorräten, die Werthaltigkeit von latenten Steueransprüchen und -schulden, die Annahme von Nutzungsdauern für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen, Annahmen und Zinssätze im Zusammenhang mit Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses sowie Annahmen im Zusammenhang mit Gewährleistungs- und Drohverlustrückstellungen. Sensitivitätsanalysen der vom Vorstand getroffenen Annahmen im Zusammenhang mit Vorräten und Rückstellungen weisen darauf hin, dass keine wesentliche Auswirkung zu erwarten ist, wenn die tatsächlichen Endergebnisse um 10% von den vorgenommenen Schätzungen abweichen sollten.

Die Sensitivitäten für Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses sind in Erläuterung 25 angegeben.

37 Risikomanagement.

Zu den Risiken des Konzerns sowie zum Risikomanagement verweisen wir auf Punkt 3.3 des Konzernlageberichts. Die Auswirkungen der Finanzrisiken, wie sie im Konzernlagebericht beschrieben wurden, insbesondere des Währungsrisikos, Zinsrisikos, Liquiditätsrisikos und Kreditrisikos, werden im Weiteren erläutert:

37.1 Währungsrisiko.

Das Währungsrisiko resultiert aus zukünftigen Geschäftstransaktionen, Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie Nettoinvestitionen ausländischer Unternehmensstandorte, wenn Geschäftstransaktionen in einer Währung durchgeführt werden oder im Zuge der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit entstehen könnten, die nicht mit der funktionalen Währung des jeweiligen Tochterunternehmens übereinstimmt (im Weiteren als „Fremdwährung“ bezeichnet).

Der Konzern agiert international und ist einem Fremdwährungsrisiko ausgesetzt, das aus Wechselkursänderungen von verschiedenen Fremdwährungen resultiert, vor allem hinsichtlich des südafrikanischen Rands, des US-Dollars sowie des bulgarischen Levs. Aufgrund der Vertragsgestaltung in Euro entsteht dem Konzern kein Fremdwährungsrisiko aus dem weißrussischen Rubel. Kundenaufträge werden überwiegend in den jeweiligen Landeswährungen der Konzerngesellschaften fakturiert. Nur im Fall, dass der Konzern erwartet, einem bedeutenden Fremdwährungsrisiko ausgesetzt zu sein, werden größere Aufträge in Fremdwährung bei Bedarf durch Devisentermingeschäfte abgesichert. Argentinien ist seit 1. Juli 2018 als Hyperinflationsland eingestuft. Aus der Anwendung von IAS 29 würden sich keine wesentlichen Auswirkungen ergeben, daher wurde von einer Neubewertung gemäß IAS 29 abgesehen.

Hätte sich der Kurs der unten angeführten Währungen (bezogen auf kurzfristige und langfristige Forderungen und Verbindlichkeiten) zum Stichtag 31. März 2019 bzw. 31. März 2018 um den unten angeführten Prozentsatz („Volatilität“) erhöht oder verringert, wäre das Ergebnis vor Steuern, sofern alle anderen variablen Kosten konstant geblieben wären, um die folgenden Beträge höher (+) bzw. niedriger (-) ausgefallen. Die Zeile EUR zeigt die Auswirkungen in Tochtergesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, und bei denen eine Änderungen des Wechselkurses zum Euro folgende Auswirkungen hätte.

Währung	Auswirkung auf das Eigenkapital und Ergebnis			
	2017/18		2018/19	
	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %
USD	-5.849	7.149	-6.676	8.159
ZAR	-2.277	2.783	-2.282	2.789
BGN	-6	7	-2.827	3.456
EUR	5.272	-6.444	2.444	-2.987
CZK	-1.112	1.359	-668	816
PLN	-1.180	1.442	-628	767
AUD	-650	795	-616	753

Der Konzern ist bei einem wesentlichen Finanzinstrument (Q-Free ASA, Norwegen) einem Fremdwährungsrisiko ausgesetzt, da die Aktie an der Börse Oslo in norwegischen Kronen gehandelt wird:

Währung	Auswirkung auf das Eigenkapital und Ergebnis			
	2017/18		2018/19	
	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %
NOK	-969	1.184	-1.035	1.265

37.2 Zinsrisiko.

Unter Zinsrisiko versteht man das Risiko, das aus den Wertschwankungen von Finanzinstrumenten, anderen Bilanzposten (zum Beispiel Forderungen und Verbindlichkeiten) und/oder Zahlungsströmen aufgrund von Schwankungen bei den Marktzinssätzen entsteht. Für festverzinsliche Bilanzposten umfasst das Risiko das Barwertrisiko. Im Fall, dass der Marktzinssatz für Finanzinstrumente schwankt, kann entweder ein Gewinn oder ein Verlust resultieren, wenn das Finanzinstrument vor Fälligkeit veräußert wird.

Für variabel verzinsten Bilanzposten bezieht sich das Risiko auf den Zahlungsstrom. Bei variabel verzinsten Finanzinstrumenten können Anpassungen in den Zinssätzen aus Änderungen bei den Marktzinssätzen resultieren. Solche Veränderungen würden Änderungen bei Zinszahlungen zur Folge haben. Variabel verzinsten (sowohl kurzfristige als auch langfristige) Finanzverbindlichkeiten machen knapp die Hälfte der verzinsten Verbindlichkeiten aus. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. März 2019 um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, hätte dies – wie im Vorjahr – keine wesentliche Auswirkung auf das Konzernergebnis gehabt.

Zur Absicherung des Zinsrisikos aus Finanzverbindlichkeiten setzt der Konzern in einem unwesentlichen Ausmaß derivative Finanzinstrumente ein.

37.3 Liquiditätsrisiko.

Die laufende Überwachung, Kontrolle und Bewertung der Finanz- und Liquiditätsposition zur Reduktion der finanziellen Risiken ist dem Konzern ein großes Anliegen. Diese wichtige Aufgabe erfolgt auf Ebene der operativen Gesellschaften und wird im Gesamtkonzern überwacht und optimiert.

Der Konzern steuert Liquiditätsrisiken vor allem durch das Halten von angemessenen finanziellen Rücklagen, durch Anleiheemissionen, durch Anzahlungen von Kunden und durch laufende Abstimmung der Fälligkeiten von Forderungen, Verbindlichkeiten sowie finanzieller Vermögenswerte. Dazu werden regelmäßig im Kurzfristbereich (jeweils für die nächsten 12 Wochen), quartalsweise im Mittelfristbereich (aktuelles Wirtschaftsjahr) und auch im Langfristbereich (entsprechend den langfristigen Zahlungsverpflichtungen – insbesondere aus Krediten) Cashflow-Prognosen erstellt und daraus entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung ausreichender Liquidität abgeleitet.

Darüber hinaus überwacht das Konzernmanagement die rollierende Vorausplanung der Liquiditätsreserve des Konzerns, um sicherzustellen, dass ausreichende Liquidität verfügbar ist, um den Betriebsbedarf zu decken, und damit auch jederzeit genug Spielraum bei den ungenutzten Kreditlinien vorhanden ist. Kapsch TrafficCom verfügt über hohe Cashbestände, die auch als Liquiditätsreserve dienen. Daher ist die Gruppe liquiditätsmäßig aktuell gut positioniert.

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

Kapsch TrafficCom verfolgt eine risikoaverse Veranlagungsstrategie. Liquide Mittel werden so gehalten, dass sie in der Regel kurzfristig verfügbar und bei Bedarf rasch einsetzbar sind. In Bezug auf Wertpapiere zur Deckung und Absicherung von Pensionsverpflichtungen wird üblicherweise auf konservativere und laufend aktiv gemanagte Wertpapierfonds mit einem entsprechenden Anteil an Anleihen zurückgegriffen. Nichtsdestotrotz kann es bei Turbulenzen an den internationalen Finanzmärkten für die getätigten Finanzanlagen zu einer ungünstigen Entwicklung oder sogar zu einer Unhandelbarkeit von verschiedenen Wertpapieren kommen. Daraus können sich Abwertungen und Wertberichtigungen ergeben, die sich negativ auf das Finanzergebnis und das Eigenkapital von Kapsch TrafficCom auswirken. Durch eine solche Krise erhöht sich zudem das Ausfallrisiko einzelner Emittenten der Wertpapiere bzw. für deren Kunden. Darüber hinaus kann es vorkommen, dass sich der Konzern aus strategischen Überlegungen durch Anteilserwerbe direkt an einzelnen Unternehmen beteiligt. Hier kann es bei entsprechend schlechter Performance dieser Unternehmen ebenso zu einem Wertminderungsbedarf kommen, was wiederum zu den bereits erwähnten negativen Auswirkungen im Finanzergebnis und Eigenkapital führen kann.

Die Zahlungsströme (Bruttocashflows inklusive Zinsen) zeigen das Liquiditätsrisiko der nächsten Perioden und sind gesplittet nach:

- > 1. Halbjahr des nächsten Wirtschaftsjahres
- > 2. Halbjahr des nächsten Wirtschaftsjahres
- > Zwischen 1 und 2 Jahren
- > Zwischen 2 und 3 Jahren
- > Zwischen 3 und 4 Jahren
- > Zwischen 4 und 5 Jahren
- > Über 5 Jahre

Diese Informationen sind in Erläuterung 23 enthalten.

37.4 Kreditrisiko.

Als Teil des Risikomanagements des Konzerns unterhält der Konzern Geschäftsbeziehungen nur mit als kreditwürdig eingestuften Dritten und hat Richtlinien eingeführt, um sicherzustellen, dass der Konzern nur Kunden mit entsprechender Bonität beliefert. Zusätzlich überwacht der Konzern laufend seine Forderungssalden, um sein Risiko hinsichtlich uneinbringlicher Forderungen zu beschränken. Kapsch TrafficCom ist bestrebt, das Zahlungsausfallrisiko von Kunden bestmöglich durch verpflichtende Bonitätsprüfung vor Auftragsunterzeichnung bzw. bei Großprojekten zusätzlich durch die Besicherung von Zahlungen zu reduzieren. Es kann dennoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass es einzelne Zahlungsausfälle gibt, die im Eintrittsfall einen wesentlichen negativen Einfluss auf die Ergebnis- und Liquiditätsentwicklung von Kapsch TrafficCom hätten. Bei großen Mauterrichtungsprojekten besteht ein Kreditrisiko im Wesentlichen in der Phase der Errichtung des Mautsystems.

Es besteht mit Ausnahme der Mautprojekte in Bulgarien, USA, Österreich, Tschechien und Spanien (siehe Erläuterung 19) keine Konzentration des Kreditrisikos in Bezug auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, da der Konzern im Allgemeinen eine große Zahl an Kunden weltweit hat. Das Ausfallrisiko der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kann basierend auf den Erfahrungen des Konzerns als niedrig eingestuft werden.

Die Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten sind Erläuterungen 19 und 20 zu entnehmen.

Das maximale Kreditrisiko entspricht den Buchwerten:

	2017/18	2018/19
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen	23.170	15.861
Langfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	0	16.847
Sonstige langfristige Vermögenswerte	385	7.334
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	2.804	1.135
Kurzfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	0	122.555
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	254.394	209.419
Kurzfristige Steuerforderungen	7.563	2.573
Liquide Mittel	181.835	94.652
	470.151	470.376

37.5 Aktienkursrisiko.

Der Konzern ist einem Kursänderungsrisiko aus einer wesentlichen Eigenkapitalbeteiligung, der norwegischen Beteiligung Q-Free ASA, ausgesetzt. Diese Beteiligung wird nach IFRS 9 erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die Auswirkung der Steigerung bzw. Verminderung des Aktienkurses der Q-Free ASA, Norwegen, auf das Eigenkapital bzw. Ergebnis beträgt TEUR 1.139 (2017/18: TEUR 1.066) bei einer Erhöhung des Kurses um 10 % und TEUR -1.139 (2017/18: TEUR -1.066) bei einer Verminderung des Kurses um 10 %. Die Analyse basiert auf der Annahme, dass der Kurs um 10 % steigt bzw. sinkt während alle anderen Variablen konstant bleiben.

38 Kapitalmanagement.

Das Kapitalmanagement folgt einer wertorientierten und nachhaltigen Unternehmensführung auf Grundlage der Erfolgsrechnung in den einzelnen Geschäftssegmenten. Bilanzkennzahlen und andere ökonomische Kriterien sowie die langfristige Entwicklung der Gruppe werden ebenfalls überwacht und in die Steuerung miteinbezogen. Eine wichtige Kennzahl für die Kapitalstruktur ist der Verschuldungsgrad, berechnet aus dem Verhältnis von Nettoverschuldung zum Eigenkapital. Die Nettoverschuldung (das Nettoguthaben) setzt sich aus langfristigen und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten abzüglich liquider Mittel, Bankguthaben und sonstiger kurzfristiger finanzieller Vermögenswerte zusammen. Die Kapitalmanagementstrategie von Kapsch TrafficCom zielt unter anderem auch darauf ab, dass die Konzerngesellschaften eine den lokalen Anforderungen entsprechende Eigenkapitalausstattung haben. Des Weiteren soll der Konzernverschuldungsgrad im Wirtschaftsjahresdurchschnitt in einer Bandbreite von ca. 25 % bis 35 % gehalten werden, um dem Konzern weiterhin den Zugang zu Fremdmitteln zu vertretbaren Kosten zu sichern. Zudem prüft der Konzern laufend die Einhaltung sämtlicher Covenants im Zusammenhang mit Kreditverträgen. Nichtsdestotrotz kann das sehr volatile Projektgeschäft dafür verantwortlich sein, dass unter Umständen nicht zu jedem Zeitpunkt die Strategie zum Verschuldungsgrad bzw. die erforderlichen Covenants eingehalten werden können. Zum 31. März 2019 wurden von Kapsch TrafficCom alle Covenants eingehalten. Der Finanzmittelbestand zum 31. März 2019 war mit TEUR 94.652 weiterhin hoch.

Ziel der Kapitalmanagementmaßnahmen ist die Sicherstellung einer langfristigen Unternehmensfortführung, um den Anteilseignern sowie allen anderen Interessenten des Unternehmens zu gewährleisten, dass ihre Anforderungen gut und nachhaltig erfüllt werden und die ihnen zustehenden Leistungen bereitgestellt werden können. Auch die Finanzierung des beabsichtigten Wachstumskurses und die Aufrechterhaltung einer optimalen Kapitalstruktur sind wesentliche Ziele des Kapitalmanagements des Konzerns.

Die Nettoverschuldung bzw. das Nettoguthaben stellt sich zum 31. März 2019 bzw. 31. März 2018 wie folgt dar:

	31. März 2018	31. März 2019
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	141.759	139.330
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	26.675	29.934
Summe Finanzverbindlichkeiten	168.434	169.264
Liquide Mittel und Bankguthaben	181.835	94.652
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	2.804	1.135
Nettoguthaben (+) / Nettoverschuldung (-)	16.205	-73.478
Eigenkapital	229.930	258.672
Verschuldungsgrad	n.a.	28 %

39 Konsolidierung.

39.1 Tochtergesellschaften.

Tochterunternehmen sind alle Unternehmen (einschließlich strukturierter Unternehmen), bei denen der Konzern die Beherrschung ausübt. Der Konzern beherrscht ein Beteiligungsunternehmen, wenn er schwankenden Renditen aus seiner Beteiligung am Tochterunternehmen ausgesetzt ist, Anrechte auf diese Renditen besitzt und die Fähigkeit hat, diese Renditen mittels seiner Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen zu beeinflussen. Tochterunternehmen werden von dem Zeitpunkt an in den Konzernabschluss einbezogen (Vollkonsolidierung), zu dem das Mutterunternehmen die Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt hat. Sie werden zu dem Zeitpunkt entkonsolidiert, zu dem die Beherrschung verloren ging.

Alle konzerninternen Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Aufwendungen und Erträge sowie nicht realisierte Gewinne und Verluste aus Transaktionen zwischen Konzernunternehmen werden im Zuge der Konzernkonsolidierung vollständig eliminiert. Bei ergebniswirksamen Konsolidierungsvorgängen werden ertragsteuerliche Auswirkungen berücksichtigt und latente Steuern angesetzt.

39.2 Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen.

Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Der Konzern teilt den Gewinn oder den Verlust sowie alle Bestandteile des sonstigen Ergebnisses auf die Anteile des Mutterunternehmens und die nicht beherrschenden Anteile je nach Eigentumsverhältnis auf. Das Gesamtergebnis wird selbst im Falle eines Negativsaldos der nicht beherrschenden Anteile dem Mutterunternehmen und den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesen. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen der gezahlten Leistung und dem betreffenden Anteil am Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst, sofern eine Veränderung der Beteiligungsquote nicht zum Verlust der Beherrschung der Beteiligung führt.

Führt eine Veränderung der Beteiligungsquote nicht zum Verlust der Beherrschung der Beteiligung, werden die Transaktionen im Eigenkapital dargestellt. Die Buchwerte für die beherrschenden und nicht beherrschenden Anteile werden entsprechend angepasst, sodass diese die Veränderung der bestehenden Anteilsquoten widerspiegeln. Es ist jede Abweichung zwischen dem Betrag, um den die nicht beherrschenden Anteile angepasst werden, und dem beizulegenden Zeitwert der gezahlten oder erhaltenen Gegenleistung unmittelbar im Eigenkapital zu berücksichtigen und den Eigentümern des Mutterunternehmens zuzuweisen.

Wenn der Konzern die Beherrschung über ein Unternehmen verliert, werden die Vermögenswerte und Schulden des ehemaligen Tochterunternehmens aus der Konzernbilanz ausgebucht. Der verbleibende Anteil wird zum beizulegenden Zeitwert neu bewertet und als Zugangswert eines finanziellen Vermögenswertes gemäß IFRS 9 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“, oder als Anschaffungskosten bei Zugang einer Beteiligung an einem assoziierten oder Gemeinschaftsunternehmen betrachtet. Daraus resultierende Gewinne oder Verluste, die auf den beherrschenden Anteil entfallen, werden erfolgswirksam erfasst. Darüber hinaus werden alle im sonstigen Ergebnis ausgewiesenen Beträge in Bezug auf das ehemalige Tochterunternehmen so bilanziert, wie dies verlangt würde, wenn das Mutterunternehmen die dazugehörigen Vermögenswerte und Schulden direkt veräußert hätte. Dies bedeutet, dass ein zuvor im sonstigen Ergebnis erfasster recyclefähiger Aufwand oder Ertrag vom Eigenkapital ins Ergebnis umgliedert wird.

39.3 Gemeinsame Vereinbarungen.

Der Konzern wendet IFRS 11 für alle gemeinsamen Vereinbarungen an.

Der Konzern unterscheidet bei gemeinsamen Vereinbarungen, bei denen Entscheidungen durch einstimmige Zustimmung getroffen werden, je nach vertraglicher Ausgestaltung betreffend Rechte und Pflichten der beherrschenden Parteien zwischen Gemeinschaftsunternehmen („Joint Venture“) und gemeinschaftlicher Tätigkeit („Joint Operation“). Parteien eines Gemeinschaftsunternehmens haben Rechte am Nettovermögen. Im Konzernabschluss werden die Ergebnisse, Vermögenswerte und Schulden von Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode einbezogen. Bestehen durch eine vertragliche Vereinbarung Rechte an Vermögenswerten und Verpflichtungen für Schulden, ist diese gemeinsame Vereinbarung eine gemeinschaftliche Tätigkeit. Eine Einbeziehung in den Konzernabschluss erfolgt durch anteilmäßige Erfassung der Vermögenswerte, Schulden, Erlöse und Aufwendungen, die in den jeweiligen Positionen der Bilanz bzw. Gesamtergebnisrechnung dargestellt werden.

Bei der Equity-Methode werden die Anteile an Gemeinschaftsunternehmen zunächst mit den Anschaffungskosten angesetzt. In der Folge erhöht oder verringert sich der Beteiligungsbuchwert der Anteile entsprechend dem Anteil des Konzerns am Gewinn oder Verlust sowie an Veränderungen im sonstigen Ergebnis des Gemeinschaftsunternehmens. Wenn der Anteil an den Verlusten eines Gemeinschaftsunternehmens den Buchwert des Gemeinschaftsunternehmens (einschließlich sämtlicher langfristiger Anteile, die dem wirtschaftlichen Gehalt nach der Nettoinvestition des Konzerns in das Gemeinschaftsunternehmen zuzuordnen sind) übersteigt, erfasst der Konzern den übersteigenden Verlustanteil nicht, es sei denn, er ist für das Gemeinschaftsunternehmen rechtliche oder faktische Verpflichtungen eingegangen oder hat Zahlungen für das Gemeinschaftsunternehmen geleistet.

Nicht realisierte Gewinne oder Verluste aus Transaktionen zwischen Konzernunternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind im Konzernabschluss in Höhe des Anteils des Konzerns am Gemeinschaftsunternehmen zu eliminieren. Nicht realisierte Verluste werden dann nicht eliminiert, wenn die Transaktion Hinweise darauf gibt, dass eine Wertminderung des übertragenen Vermögenswertes vorliegt.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der Gemeinschaftsunternehmen entsprechen im Wesentlichen jenen des Mutterunternehmens.

Anteilige Ergebnisse aus Gemeinschaftsunternehmen werden beim Ausweis in der Gewinn- und Verlustrechnung gesplittet. Ergebnisse aus Gemeinschaftsunternehmen, deren Aktivitäten und strategische Ausrichtung zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom zählen, werden im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Ergebnisse aus anderen Gemeinschaftsunternehmen werden im Ergebnis vor Steuern nach dem Finanzergebnis ausgewiesen.

39.4 Assoziierte Unternehmen.

Assoziierte Unternehmen sind Gesellschaften, bei denen der Konzern einen maßgeblichen, nicht aber beherrschenden Einfluss ausüben kann. Dies geht im Allgemeinen mit einem Stimmrechtsanteil von 20 % bis 50 % einher. Assoziierte Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert und bei Zugang mit ihren Anschaffungskosten angesetzt. Nach dem Erwerbszeitpunkt wird der Anteil des Konzerns am Ergebnis des assoziierten Unternehmens in der Gesamtergebnisrechnung erfasst und der Anteil der Veränderungen im sonstigen Ergebnis wird im sonstigen Ergebnis mit einer korrespondierenden Anpassung des Beteiligungsbuchwerts erfasst. Erhaltene Ausschüttungen vom Beteiligungsunternehmen verringern den Buchwert der Beteiligung. Der Firmenwert, der im Rahmen des Erwerbs des assoziierten Unternehmens ermittelt wird, wird nicht gesondert, sondern als Bestandteil des Buchwerts des assoziierten Unternehmens ausgewiesen.

Wenn sich die Beteiligungsquote an einem assoziierten Unternehmen verringert hat, dieses jedoch ein assoziiertes Unternehmen bleibt, so wird nur der anteilige Betrag der zuvor im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne bzw. Verluste in das Periodenergebnis umgliedert.

Die kumulierten Anteile des Konzerns an den Gewinnen und Verlusten sowie am sonstigen Ergebnis des assoziierten Unternehmens nach dem Erwerb werden gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet. Wenn der Anteil des Konzerns an den Verlusten eines assoziierten Unternehmens einschließlich aller ungesicherten Forderungen gleich seiner Beteiligung an diesem assoziierten Unternehmen ist bzw. diese übersteigt, weist der Konzern darüber hinausgehende Verluste nicht aus, sofern er nicht zugunsten des assoziierten Unternehmens Verpflichtungen eingegangen ist oder Zahlungen getätigt hat.

Der Konzern überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die Investition in ein assoziiertes Unternehmen wertgemindert ist. Ist dies der Fall, wird der Wertminderungsbedarf als Differenz aus dem Beteiligungsbuchwert des assoziierten Unternehmens und dem entsprechenden erzielbaren Betrag ermittelt und separat in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Wesentliche nicht realisierte Gewinne aus Transaktionen zwischen dem Konzern und den assoziierten Unternehmen werden in Höhe der Beteiligung des Konzerns an den assoziierten Unternehmen eliminiert. Nicht realisierte Verluste werden ebenfalls eliminiert, wenn die Transaktion keinen Hinweis auf eine Wertminderung des übertragenen Vermögenswertes liefert.

Anteilige Ergebnisse aus assoziierten Unternehmen werden beim Ausweis in der Gewinn- und Verlustrechnung gesplittet. Ergebnisse aus assoziierten Unternehmen, deren Aktivitäten und strategische Ausrichtung zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom zählen, werden im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Ergebnisse aus anderen assoziierten Unternehmen werden im Ergebnis vor Steuern nach dem Finanzergebnis ausgewiesen.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der assoziierten Unternehmen entsprechen im Wesentlichen jenen des Mutterunternehmens.

39.5 Erwerb von Unternehmen.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode zum Erwerbszeitpunkt bilanziert. Der Erwerbszeitpunkt ist definiert durch den Zeitpunkt der Erlangung der Beherrschung über das erworbene Unternehmen.

Die Anschaffungskosten des Erwerbs entsprechen dem beizulegenden Zeitwert der hingegebenen Vermögenswerte, der durch den Konzern ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente und der entstandenen bzw. übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Außerdem beinhalten sie die beizulegenden Zeitwerte jeglicher angesetzter Vermögenswerte oder Schulden, die aus einer bedingten Gegenleistungsvereinbarung resultieren. Anschaffungsnebenkosten des Erwerbs werden in voller Höhe aufwandswirksam erfasst, wenn sie anfallen.

Im Zuge von Unternehmenserwerben gemäß IFRS 3 werden Vermögenswerte und Schulden (einschließlich Eventualschulden) unabhängig von der Höhe eventuell bestehender nicht beherrschender Anteile mit ihren vollen beizulegenden Zeitwerten zum Erwerbszeitpunkt angesetzt. Immaterielle Vermögenswerte sind gesondert vom Firmenwert zu bilanzieren, wenn sie vom Unternehmen trennbar sind oder aus einem gesetzlichen, vertraglichen oder anderen Rechtsanspruch resultieren. Restrukturierungsrückstellungen dürfen im Rahmen der Kaufpreisallokation nicht neu gebildet werden. Verbleibende aktive Unterschiedsbeträge, die dem Veräußerer nicht näher identifizierbare Marktchancen und Entwicklungspotenziale abgelten, werden in den zugehörigen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGEs) als Firmenwert aktiviert.

Etwaige bedingte Gegenleistungen werden mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwertes einer als Vermögenswert oder als Verbindlichkeit eingestuften bedingten Gegenleistung werden im Rahmen von IFRS 9 bewertet und ein daraus resultierender Gewinn bzw. Verlust wird in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Eine bedingte Gegenleistung, die als Eigenkapital eingestuft ist, wird nicht neu bewertet. Ihre spätere Abgeltung wird im Eigenkapital bilanziert.

Bei einem sukzessiven Unternehmenszusammenschluss wird der vom Erwerber zuvor am erworbenen Unternehmen gehaltene Eigenkapitalanteil mit dem zum Erwerbszeitpunkt geltenden beizulegenden Zeitwert neu bewertet. Ein daraus resultierender Gewinn oder Verlust ist ergebniswirksam zu erfassen.

Die aufgedeckten stillen Reserven und Lasten werden im Rahmen der Folgekonsolidierung entsprechend den korrespondierenden Vermögenswerten und Schulden fortgeführt.

Die Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte erfordert bestimmte Schätzungen und Beurteilungen, vor allem der erworbenen immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen, der übernommenen Verbindlichkeiten sowie der Nutzungsdauern der erworbenen immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen.

Bei jedem Unternehmenserwerb entscheidet der Konzern auf individueller Basis, ob die nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen zum beizulegenden Zeitwert oder anhand des proportionalen Anteils am Nettovermögen des erworbenen Unternehmens erfasst werden.

Der Konzern ermittelt den Firmenwert zum Erwerbszeitpunkt als:

- > den beizulegenden Zeitwert der übertragenen Gegenleistung – gegebenenfalls zuzüglich
- > des erfassten Betrags aller nicht beherrschenden Anteile an dem erworbenen Unternehmen – zuzüglich
- > des beizulegenden Zeitwertes des vorher bestehenden Eigenkapitalanteils an dem erworbenen Unternehmen, wenn es sich um einen sukzessiven Unternehmenszusammenschluss handelt – abzüglich
- > des Nettobetrags (im Allgemeinen der beizulegende Zeitwert) der erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden und der Eventualschulden.

Wenn der Unterschiedsbetrag negativ ist, wird ein Gewinn aus einem Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert nach nochmaliger Beurteilung im Periodenergebnis erfasst.

39.6 Währungsumrechnung.

Die im Abschluss eines jeden Konzernunternehmens enthaltenen Posten werden auf Basis der Währung bewertet, die der Währung des primären wirtschaftlichen Umfelds, in dem das Unternehmen operiert, entspricht (funktionale Währung). Der Konzernabschluss ist in Euro aufgestellt, der Berichtswährung von Kapsch TrafficCom.

Umrechnung ausländischer Abschlüsse.

Die Abschlüsse ausländischer, in den Konzernabschluss einbezogener Tochterunternehmen (ausgenommen solche aus Hochinflationländern), die eine vom Euro abweichende funktionale Währung haben, werden gemäß IAS 21 wie folgt umgerechnet:

Die Gesamtergebnisrechnung wird zu den durchschnittlichen Wechselkursen des Wirtschaftsjahres und die Bilanz zum jeweiligen Mittelkurs der Fremdwährung am Bilanzstichtag in die Berichtswährung des Konzerns umgerechnet. Als Basis gelten die Devisenreferenzkurse der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Deutschen Bundesbank, die über die Homepage der Österreichischen Nationalbank abgerufen werden. Wenn keine aktuellen Kurse verfügbar sind, wird auf die Kurse der jeweiligen nationalen Notenbanken zurückgegriffen. Differenzen aus der Währungsumrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe in Euro werden im sonstigen Ergebnis erfasst und im Eigenkapital unter „Währungsumrechnungsdifferenzen“ angesammelt. Bei Verlust der Beherrschung über ein ausländisches Unternehmen werden die im Eigenkapital kumulierten Umrechnungsdifferenzen umgegliedert und als Teil des Gewinns bzw. Verlustes aus dem Abgang dargestellt.

Für Hochinflationländer ist nach IAS 29 eine gesonderte Bewertung notwendig. Monetäre Posten werden wie nach IAS 21 mit dem jeweiligen Mittelkurs der Fremdwährung am Bilanzstichtag in die Berichtswährung des Konzerns umgerechnet. Alle nicht monetären Vermögenswerte und Schulden werden entweder mit den angepassten Anschaffungs- oder Herstellungskosten, dem Nettoveräußerungswert oder dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Argentinien ist seit 1. Juli 2018 als Hyperinflationland eingestuft. Alle Posten der Gesamtergebnisrechnung sind ab jenem Zeitpunkt, zu dem die Erträge und Aufwendungen erstmals im Abschluss erfasst wurden, anhand des allgemeinen Preisindexes anzupassen. Aus der Anwendung von IAS 29 würden sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die nicht monetären Posten sowie die Gesamtergebnisrechnung ergeben, daher wurde von einer Umwertung gemäß IAS 29 abgesehen.

Firmenwerte und Anpassungen des beizulegenden Zeitwertes im Zusammenhang mit dem Erwerb eines ausländischen Unternehmens werden als Aktiva und Passiva des jeweiligen ausländischen Unternehmens behandelt und im Zuge der Erstkonsolidierung zum Transaktionskurs und in der Folge mit dem jeweiligen Stichtagskurs am Abschlussstichtag des Geschäftsbetriebs umgerechnet.

Die folgenden wesentlichen Wechselkurse zum Euro wurden während des Wirtschaftsjahres angewandt:

	2017/18		2018/19	
	Durchschnitts- devisenkurs	Devisenkurs am Abschlussstichtag	Durchschnitts- devisenkurs	Devisenkurs am Abschlussstichtag
AUD	1,512	1,604	1,589	1,582
CAD	1,504	1,590	1,525	1,500
CZK	25,965	25,425	25,740	25,802
GBP	0,879	0,875	0,882	0,858
PLN	4,216	4,209	4,290	4,301
SEK	9,761	10,284	10,379	10,398
USD	1,170	1,232	1,161	1,124
ZAR	15,096	14,621	15,823	16,264

Transaktionen in fremder Währung.

Transaktionen in Fremdwährungen werden zum Wechselkurs am Tag der Transaktion oder, bei Neubewertungen, zum Bewertungszeitpunkt in die funktionale Währung umgerechnet. Gewinne und Verluste, die aus der Abwicklung von solchen Transaktionen und aus der Umrechnung monetärer Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährungen resultieren, sind in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Nicht monetäre Posten der Bilanz werden zu historischen Kursen und nicht monetäre Posten, die zum niedrigeren beizulegenden Wert (Nettoveräußerungswert) bewertet wurden, zu dem zum Zeitpunkt der Wertermittlung geltenden Wechselkurs umgerechnet.

Fremdwährungsgewinne und -verluste, die aus der Umrechnung von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie Finanzforderungen und Finanzschulden resultieren, werden in der Gesamtergebnisrechnung im Finanzergebnis ausgewiesen. Alle anderen Fremdwährungsgewinne und -verluste werden in der Gesamtergebnisrechnung im sonstigen betrieblichen Ertrag oder im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen.

Davon ausgenommen sind Fremdwährungsgewinne und -verluste aus zu erhaltenden bzw. zu zahlenden monetären Posten von/an einen ausländischen Geschäftsbetrieb als Teil einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb. Diese werden anfänglich im sonstigen Ergebnis erfasst und bei Veräußerung der Nettoinvestition vom Eigenkapital in das Periodenergebnis umgegliedert (siehe Erläuterung 12).

40 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, die die Basis für den vorliegenden Konzernabschluss bilden, wurden unverändert zur Vorperiode angewandt und um neue, ab dem Geschäftsjahr verpflichtend anzuwendende IFRS und IFRIC ergänzt.

40.1 Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes.

Die historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten stützen sich auf den zum Erwerbszeitpunkt beizulegenden Zeitwert. Der beizulegende Zeitwert ist als jener Preis definiert, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungsstichtag für den Verkauf eines Vermögenswertes eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt werden würde. Bei der Bemessung des beizulegenden Zeitwertes eines Vermögenswertes oder einer Schuld berücksichtigt der Konzern die Merkmale des betreffenden Vermögenswertes bzw. der betreffenden Schuld, die ein Marktteilnehmer bei der Preisbildung für den Vermögenswert bzw. die Schuld zum Bemessungsstichtag berücksichtigen würde.

Der Konzern verwendet für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes eines Vermögenswertes oder einer Schuld so weit wie möglich am Markt beobachtbare Daten. Je nach Verfügbarkeit beobachtbarer Faktoren und der Bedeutung dieser Faktoren für die Bestimmung des beizulegenden Zeitwertes im Ganzen wird der beizulegende Zeitwert einer der folgenden drei Hierarchiestufen zugeordnet:

Level 1: Inputfaktoren dieser Stufe sind in aktiven, für den Konzern am Bemessungsstichtag zugänglichen Märkten für identische Vermögenswerte oder Schulden notierte (nicht berichtigte) Preise.

Level 2: Inputfaktoren sind andere als die für Level 1 genannten Marktpreisnotierungen, die für den Vermögenswert oder die Schuld entweder unmittelbar oder mittelbar zu beobachten sind.

Level 3: Inputfaktoren auf dieser Stufe sind jene, die für den Vermögenswert oder die Schuld nicht beobachtbar sind (IFRS 13.72ff).

40.2 Ertragsrealisierung.

Umsatzerlöse werden gemäß IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“ realisiert.

Für jeden Vertrag wird das 5-Stufen-Model geprüft:

- > Identifizierung des Vertrags
- > Identifizierung der Leistungsverpflichtungen
- > Bestimmung des Transaktionspreises
- > Aufteilung des Transaktionspreises auf die Leistungsverpflichtungen
- > Zeitraumbezogene oder zeitpunktbezogene Ertragsrealisierung

Ein Kunde ist definiert als eine Partei, die mit dem Unternehmen vertraglich vereinbart hat, im Austausch für eine Gegenleistung Güter oder Dienstleistungen aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Unternehmens zu erhalten. Es wird überprüft, ob die Verträge die Kriterien nach IFRS 15.9 erfüllen. Insbesondere wird beurteilt, ob das Unternehmen einen durchsetzbaren Anspruch auf die Gegenleistung hat und der Erhalt auch wahrscheinlich ist (siehe Erläuterung 37.4. zum Kreditrisiko).

Der Konzern hat folgende Leistungsverpflichtungen identifiziert:

Errichtungsprojekte umfassen die Errichtung von Mautsystemen, sowohl für einzelne Straßenabschnitte als auch für landesweite Straßennetze, sowie die Errichtung von Systemen zur Verkehrsüberwachung, -steuerung und -sicherheit. Der Verkauf von Komponenten wie On-Board Units, die notwendig sind, um die Systeme in einen betriebsbereiten Zustand zu versetzen, sind Teil der Errichtungsprojekte. Wesentliche Softwareupdates, die mit Kunden im Rahmen von Betriebsprojekten vereinbart wurden, sowie die Errichtung im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen werden auch in dieser Leistungsverpflichtung erfasst.

Die Errichtungsprojekte erfüllen die Kriterien für eine „Erfüllung der Leistungsverpflichtung über einen bestimmten Zeitraum“, da hier Vermögenswerte erstellt werden, für die es keine alternative Nutzungsmöglichkeit gibt, und der Konzern einen Rechtsanspruch auf Bezahlung der bereits erbrachten Leistungen hat. Der Fertigstellungsgrad wird aus dem Verhältnis der bereits angefallenen Kosten zu den geschätzten Gesamtkosten für den jeweiligen Auftrag ermittelt.

Betriebsprojekte umfassen im Wesentlichen den Betrieb und die Wartung von Mautsystemen, sowohl für einzelne Straßenabschnitte als auch für landesweite Straßennetze, sowie den Betrieb und die Wartung von Systemen zur Verkehrsüberwachung, -steuerung und -sicherheit. Auch der Betrieb im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen fällt in diese Leistungsverpflichtung.

Für Betriebsprojekte erfolgt die Umsatzrealisierung zeitraumbezogen, da dem Kunden der Nutzen der Leistung während der Erbringung zufließt.

Der Verkauf von **Komponenten**, der nicht im Rahmen eines Errichtungs- oder Betriebsprojektes erfolgt, stellt ebenfalls eine separate Leistungsverpflichtung dar. Beim Verkauf von Komponenten erfolgt die Umsatzrealisierung mit dem Kontrollübergang der Komponente.

Der Konzern übernimmt auch die gesetzlich vorgeschriebenen Gewährleistungsverpflichtungen, die aber keine separate Leistungsverpflichtung darstellen, sondern gemäß IAS 37 in Form von Rückstellungen erfasst werden.

Der Transaktionspreis ist großteils fixiert, kann aber in einigen Verträgen zusätzlich variable Gegenleistungen enthalten, die typischerweise Boni oder Pönalen sind. Diese variablen Kaufpreisbestandteile werden in den Transaktionspreis einbezogen, wenn der Erhalt hochwahrscheinlich ist bzw. wenn die Pönalen mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht zum Tragen kommen. Typischerweise entspricht der vertraglich festgelegte Preis für eine Leistungsverpflichtung dem Einzelveräußerungspreis, da der Preis auf Basis der Kosten zuzüglich einer angemessenen Marge festgelegt wird. Quersubventionierungen sieht das Geschäftsmodell von Kapsch TrafficCom nicht vor, daher ist bei den meisten Verträgen keine Aufteilung des Transaktionspreises auf die Leistungsverpflichtungen notwendig. Bei Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen wird der Transaktionspreis für jede Leistungsverpflichtung geschätzt. In diesen Fällen wird die Aufteilung basierend auf den erwarteten Kosten zuzüglich Gewinnaufschlag (Expected-Cost-Plus-Margin-Ansatz) vorgenommen. Bei Verträgen, die eine wesentliche Finanzierungskomponente enthalten, wird die Gegenleistung um die Zinskomponente korrigiert.

Wenn die Leistungserbringung vor Erhalt der Gegenleistung erfolgt, werden Vertragsvermögenswerte aktiviert. Wenn die Gegenleistung höher ist als die erbrachte Leistung, werden Vertragsverbindlichkeiten angesetzt. Bei Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen, die als Gegenleistung eine Konzession zur Einhebung von Gebühren vorsehen, wird der immaterielle Vermögenswert während der Errichtungsphase mit Fortschritt der Bautätigkeit erfasst, korrespondierend zur Erfassung der Umsatzerlöse entsprechend dem Fertigstellungsgrad.

Bestimmte Kosten, die bei der Anbahnung oder Erfüllung eines Vertrags entstehen, müssen nach IFRS 15 – sofern die Kriterien erfüllt sind – aktiviert werden. Diese Kosten der Anbahnung oder Erfüllung eines Vertrags werden linear über die jeweilige Vertragslaufzeit abgeschrieben.

Andere Erträge werden vom Konzern auf folgender Basis erfasst und ausgewiesen:

- > Erträge aus weiterverrechneten Aufwendungen auf Basis des aufgelaufenen Betrags in Übereinstimmung mit den jeweiligen Vereinbarungen
- > Zinsertrag je nach Anfallen des Ertrags unter Anwendung der Effektivzinsmethode
- > Dividenden, wenn der Rechtsanspruch auf Zahlung entstanden ist

40.3 Segmentberichterstattung.

Über die Geschäftssegmente wird in einer Art und Weise berichtet, die mit der internen Berichterstattung an den Hauptentscheidungsträger übereinstimmt (management approach). Der Hauptentscheidungsträger ist für die Allokation von Ressourcen zu den Geschäftssegmenten und für die Überprüfung von deren Ertragskraft verantwortlich. Als Hauptentscheidungsträger wurde der Vorstand ausgemacht.

40.4 Sachanlagen.

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibung bilanziert. Die Abschreibung erfolgt unter Einhaltung der Konzernrichtlinien linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Anlagen.

Grundstücke werden nicht planmäßig abgeschrieben. Die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer beträgt 5 bis 26 Jahre bei Gebäuden und Bauten auf fremdem Grund, 4 bis 20 Jahre für technische Anlagen und Maschinen sowie 3 bis 10 Jahre für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die Nutzungsdauern und die Restbuchwerte werden bei Vorliegen von Anhaltspunkten, die eine Anpassung erfordern, angepasst. Ist der Buchwert einer Sachanlage zum Bilanzstichtag höher als deren geschätzter erzielbarer Betrag, wird eine Wertminderung auf den niedrigeren geschätzten erzielbaren Betrag vorgenommen.

Nachträgliche Anschaffungs- oder Herstellungskosten werden nur dann als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten des Vermögenswertes oder – sofern einschlägig – als separater Vermögenswert erfasst, wenn wahrscheinlich ist, dass dem Konzern daraus zukünftig wirtschaftlicher Nutzen zufließen wird und die Kosten zuverlässig ermittelt werden können. Der Buchwert der Teile, die ersetzt wurden, wird ausgebucht. Aufwendungen für Reparaturen und Wartungen, die keine wesentliche Ersatzinvestition darstellen (day-to-day servicing), werden in dem Wirtschaftsjahr aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in dem sie angefallen sind.

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Erlös aus dem Verkauf von Anlagen und deren Buchwert wird als Gewinn oder Verlust im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen.

40.5 Immaterielle Vermögenswerte.

40.5.1 Firmenwerte.

Ein Firmenwert entsteht beim Erwerb von Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und gemeinschaftlich geführten Unternehmen und stellt den Überschuss der übertragenen Gegenleistung des Unternehmenserwerbs über den beizulegenden Zeitwert der Anteile des Konzerns an den erworbenen identifizierbaren Vermögenswerten, den übernommenen Schulden, den Eventualschulden, allen nicht beherrschenden Anteilen des erworbenen Unternehmens und des beizulegenden Zeitwertes des vorher bestehenden Eigenkapitalanteils an dem erworbenen Unternehmen, wenn es sich um einen sukzessiven Unternehmenserwerb handelt, zum Erwerbszeitpunkt dar. Sind die Anschaffungskosten geringer als das zum beizulegenden Zeitwert bewertete Nettovermögen des erworbenen Tochterunternehmens, wird der Unterschiedsbetrag direkt in der Gesamtergebnisrechnung erfasst.

Der Firmenwert aus Tochterunternehmen wird zumindest einmal jährlich auf Wertminderung überprüft bzw. immer dann, wenn es Hinweise auf eine Wertminderung gibt. Der Konzern nimmt die jährliche Überprüfung der Firmenwerte auf Werthaltigkeit in der Regel im vierten Quartal vor. Darüber hinaus erfolgt eine unterjährige Überprüfung, wenn es Anzeichen (triggering events) gibt, dass die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben sein könnte.

Der Firmenwert wird zum Zweck der Überprüfung des Wertminderungsbedarfs den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGEs) zugeordnet. Die Zuordnung erfolgt an jene zahlungsmittelgenerierenden Einheiten oder Gruppen von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, die voraussichtlich vom Firmenzusammenschluss profitieren werden und bei denen der Firmenwert entstanden ist. Jede Einheit oder Gruppe von Einheiten, zu der der Geschäfts- oder Firmenwert so zugeordnet worden ist, stellt die niedrigste Ebene innerhalb des Unternehmens dar, auf der der Geschäfts- oder Firmenwert für interne Managementzwecke überwacht wird.

Der Wertminderungsaufwand des Firmenwertes wird in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Zuschreibungen auf den Firmenwert werden nicht vorgenommen.

40.5.2 Konzessionen und Rechte.

Anschaffungskosten für Computersoftware, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte werden aktiviert und linear über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Diese beträgt 4 bis 30 Jahre. Erworbenene Kundenverträge (Mautverträge, Wartungsverträge) werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und über die geschätzte Nutzungsdauer, üblicherweise zwischen 2 und 10 Jahren, abgeschrieben.

40.5.3 Forschungs- und Entwicklungskosten.

Ausgaben für Forschung werden als Aufwand erfasst. Kosten, die für Entwicklungsprojekte aufgelaufen sind (in Bezug auf Gestaltung und Tests von neuen oder verbesserten Produkten), werden als immaterielle Vermögenswerte erfasst, wenn die folgenden Kriterien erfüllt werden:

- a) es ist technisch möglich, den immateriellen Vermögenswert fertigzustellen, sodass er zur Nutzung oder zum Verkauf verfügbar ist;
- b) der Vorstand plant, den immateriellen Vermögenswert fertigzustellen und ihn zu nutzen oder zu verkaufen;
- c) es besteht die Möglichkeit, den immateriellen Vermögenswert zu nutzen oder zu verkaufen;
- d) es kann gezeigt werden, wie der immaterielle Vermögenswert einen wahrscheinlichen zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen erzielen wird;
- e) angemessene technische, finanzielle und andere Ressourcen sind verfügbar, um die Entwicklung abzuschließen und den immateriellen Vermögenswert zu nutzen oder zu verkaufen und
- f) die Aufwendungen, die dem immateriellen Vermögenswert während seiner Entwicklung zuordenbar sind, können verlässlich gemessen werden.

Sonstige Entwicklungskosten, die diese Kriterien nicht erfüllen, werden als Aufwand erfasst. Ab jenem Zeitpunkt, zu dem die oben genannten Bedingungen erstmals erfüllt werden, werden die Kosten für die Herstellung des immateriellen Vermögenswertes aktiviert. Entwicklungskosten, die zuvor als Aufwand erfasst wurden, dürfen nicht nachaktiviert werden. Aktivierte Entwicklungskosten werden – sobald diese zur Nutzung zur Verfügung stehen („available for use“) – linear über ihre betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer, üblicherweise zwischen 3 und 15 Jahren, abgeschrieben.

Die aktivierten Entwicklungskosten werden jährlich einem Wertminderungstest gemäß IAS 36 unterzogen, sofern sie noch nicht nutzungsbereit sind.

40.5.4 Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen.

Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen liegen vor, wenn ein Privatunternehmen eine Infrastruktureinrichtung zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben errichtet und betreibt und der Konzessionsgeber ein öffentlich-rechtlich organisiertes Unternehmen ist. Der Konzern errichtet im Rahmen des überwiegenden Teils der Verträge keine öffentlichen Infrastruktureinrichtungen und übernimmt keine öffentlichen Aufgaben gesamthaft. Die isolierte Errichtung bzw. der Betrieb von Mautsystemen oder Systemen zur Verkehrsüberwachung, -steuerung und -sicherheit fallen daher nicht unter diese Interpretation. Liegt eine Dienstleistungskonzessionsvereinbarung vor, muss zwischen solchen Vereinbarungen, die zu einem immateriellen Vermögenswert, und solchen, die zu einem finanziellen Vermögenswert führen, unterschieden werden. Hat der Betreiber als Gegenleistung für die Errichtung eines Systems gegenüber dem Konzessionsgeber einen unbedingten vertraglichen Anspruch darauf, einen Geldbetrag oder einen anderen finanziellen Vermögenswert zu erhalten, setzt der Betreiber einen finanziellen Vermögenswert an. Erhält der Betreiber als Gegenleistung lediglich das Recht, von den Benutzern der öffentlichen Dienstleistung eine Gebühr zu verlangen, setzt der Betreiber einen immateriellen Vermögenswert an. Immaterielle Vermögenswerte werden während der Errichtungsphase mit dem Fortschritt der Bautätigkeit erfasst, korrespondierend zur Erfassung der Umsatzerlöse entsprechend dem Fertigstellungsgrad, und nach ihrer Fertigstellung über die Dauer der Betriebsphase abgeschrieben. Finanzielle Vermögenswerte werden durch Zahlung für den Errichtungsanteil beglichen.

Zum 31. März 2019 hat die Kapsch TrafficCom ein Errichtungsprojekt als immateriellen Vermögenswert und das dazugehörige Betriebsprojekt gemäß dieser Interpretation bilanziert.

40.6 Wertminderung nicht monetärer Vermögenswerte.

Vermögenswerte, die eine unbestimmte Nutzungsdauer haben, wie beispielsweise der Firmenwert oder noch nicht nutzungsbereite immaterielle Vermögenswerte, werden nicht planmäßig abgeschrieben; sie werden jährlich auf Wertminderung überprüft. Vermögenswerte, die einer planmäßigen Abschreibung unterliegen, werden auf Wertminderung überprüft, wenn entsprechende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein Vermögenswert wertgemindert sein könnte.

Eine Abwertung für Wertminderungen wird um den Betrag durchgeführt, um den der Buchwert den erzielbaren Betrag des Vermögenswertes übersteigt. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren Betrag aus Nettoveräußerungswert und Nutzungswert des Vermögenswertes. Es wird zunächst der Firmenwert um die Höhe der Wertminderung abgeschrieben. Ist die Wertminderung höher als der Buchwert des Firmenwertes, werden die Buchwerte der übrigen Vermögenswerte dieser zahlungsmittelgenerierenden Einheiten anteilig reduziert.

Der Nutzungswert einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit entspricht dem mittels Discounted-Cashflow-Verfahren ermittelten Barwert der zukünftigen Zahlungsströme, die dem Unternehmen aus der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zufließen werden. Zur Ermittlung des Nutzungswertes werden die erwarteten zukünftigen Cashflows inklusive Steuern unter Zugrundelegung eines Abzinsungssatzes nach Steuern, der die aktuellen Markterwartungen hinsichtlich des Zinseffekts und der spezifischen Risiken der zahlungsmittelgenerierenden Einheit widerspiegelt, auf ihren Barwert abgezinst. Dabei wird die jeweils aktuelle, vom Management genehmigte Planung über einen Zeitraum von vier Jahren (Detailplanungszeitraum) zugrunde gelegt, bevor in die ewige Rente übergegangen wird. Die Wachstumsraten nach dem Detailplanungszeitraum basieren auf historischen Wachstumsraten sowie auf externen Studien zur zukünftigen mittelfristigen Marktentwicklung.

Zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes abzüglich der Veräußerungskosten wird ein angemessenes Bewertungsmodell angewandt. Die Basis des Modells ist die Mittelfristplanung der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Die Bewertung erfolgt anhand von Discounted-Cashflow-Berechnungen und wird, sofern verfügbar, mittels geeigneter Multiplikatoren plausibilisiert.

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem erzielbaren Betrag von Vermögenswerten und ihrem Buchwert wird als Gewinn oder Verlust im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Gewinne werden nicht als Umsatzerlöse ausgewiesen. Bei Vermögenswerten (mit Ausnahme des Firmenwertes), für die in der Vergangenheit eine Wertminderung gebucht wurde, wird zu jedem nachfolgenden Bilanzstichtag überprüft, ob gegebenenfalls eine Wertaufholung zu erfolgen hat.

Die Restbuchwerte und wirtschaftlichen Nutzungsdauern werden bei Vorliegen von Anhaltspunkten, die zu einer Anpassung führen, angepasst.

40.7 Fremdkapitalkosten.

Fremdkapitalkosten, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswertes zurechenbar sind, werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswertes so lange aktiviert, bis alle Arbeiten im Wesentlichen abgeschlossen sind, um den Vermögenswert für seinen beabsichtigten Gebrauch oder Verkauf zu verwenden. Ein qualifizierter Vermögenswert ist ein Vermögenswert (Vorräte, Fabrikationsanlagen, Mauterrichtungsprojekte, Energieversorgungseinrichtungen, immaterielle Vermögenswerte, als Finanzinvestition gehaltene Immobilien), für den ein beträchtlicher Zeitraum (im Konzern mindestens 12 Monate) erforderlich ist, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen Zustand zu bringen.

Zur Bestimmung der aktivierbaren Fremdkapitalkosten in einer Periode werden alle Anlageerträge, die aus Finanzinvestitionen erzielt worden sind und vorübergehend, bis zur Verwendung für den qualifizierten Vermögenswert angelegt wurden, von den angefallenen Fremdkapitalkosten abgezogen.

Im Wirtschaftsjahr 2018/19 wurden die Kriterien für einen qualifizierten Vermögenswert im Konzern, mit Ausnahme des immateriellen Vermögenswertes aus Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen, für keinen angesetzten Vermögenswert erfüllt. Es erfolgte aufgrund Unwesentlichkeit bisher keine Aktivierung von Fremdkapitalkosten.

Andere Fremdkapitalkosten werden in der Periode ihres Anfalls als Aufwand erfasst.

40.8 Zuschüsse aus öffentlicher Hand.

Investitionszuschüsse für erworbene langfristige Vermögenswerte (technische Anlagen) werden passiviert und entsprechend der Nutzungsdauer des zugeordneten Vermögenswertes ergebniswirksam aufgelöst. Sie werden mit dem beizulegenden Zeitwert angesetzt, sofern hinreichend sicher ist, dass die Voraussetzungen für die Gewährung des Zuschusses erfüllt sind und der Zuschuss tatsächlich gewährt werden wird.

Sonstige Zuschüsse, die als Ausgleich für bereits angefallene Aufwendungen oder Verluste gewährt wurden, werden sofort ertragswirksam vereinnahmt.

40.9 Leasing.

40.9.1 Finanzierungsleasing – Bilanzierung von Verträgen aus Sicht des Leasingnehmers.

Leasingvereinbarungen, bei denen der Konzern als Leasingnehmer den wesentlichen Anteil der Chancen und Risiken, die mit der Nutzung der Vermögenswerte verbunden sind, trägt, werden als Finanzierungsleasing behandelt.

Die betreffenden Vermögenswerte werden unter dem Anlagevermögen mit dem Barwert der Mindestleasingzahlungen oder dem beizulegenden Zeitwert des geleasteten Vermögenswertes, falls niedriger, aktiviert und über die wirtschaftliche Nutzungs-

dauer abgeschrieben. In der gleichen Höhe wird eine Finanzierungsleasingverbindlichkeit angesetzt. Die Differenz zwischen den Mindestleasingzahlungen und dem passivierten Barwert wird als Zinsaufwand erfasst. Der Zinsanteil wird unter Anwendung der Effektivzinsmethode über die vereinbarte Vertragslaufzeit verteilt.

40.9.2 Operatives Leasing – Bilanzierung von Verträgen aus Sicht des Leasingnehmers.

Leasingvereinbarungen, bei denen der Leasinggeber den wesentlichen Anteil der Chancen und Risiken, die mit der Nutzung der Vermögenswerte verbunden sind, innehat, werden als operatives Leasing behandelt. Die Zahlungen im Zuge des operativen Leasings (abzüglich etwaiger vom Leasinggeber erhaltener Anreize) werden linear über die Laufzeit als Mietaufwand in der Gesamtergebnisrechnung erfasst.

40.10 Finanzinstrumente.

Finanzinstrumente umfassen finanzielle Vermögenswerte (wie Wertpapiere, Beteiligungen, Ausleihungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und liquide Mittel) sowie finanzielle Schulden (wie Anleihen und Kredite, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und derivative Finanzinstrumente).

40.10.1 Finanzielle Vermögenswerte.

Finanzielle Vermögenswerte werden nach IFRS 9 in folgende Kategorien unterteilt:

- > fortgeführte Anschaffungskosten,
- > erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert und
- > erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert.

Die Klassifizierung richtet sich nach dem Geschäftsmodell des Unternehmens zur Steuerung finanzieller Vermögenswerte und den Eigenschaften der vertraglichen Zahlungsströme des finanziellen Vermögenswertes.

Finanzielle Vermögenswerte werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn sie die beiden folgenden Bedingungen erfüllen und nicht als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert designiert sind:

- > Sie werden im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, finanzielle Vermögenswerte zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme zu halten und
- > die Vertragsbedingungen für die finanziellen Vermögenswerte führen zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Die Folgebewertung dieser finanziellen Vermögenswerte erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode. Im Falle von Unwesentlichkeit wird von einer Abzinsung abgesehen. In diese Kategorie fallen liquide Mittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Teile der sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerte.

Finanzielle Vermögenswerte, die weder zur Vereinnahmung von vertraglichen Zahlungsströmen noch zur Vereinnahmung von vertraglichen Zahlungsströmen oder zum Verkauf gehalten werden, werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Vermögenswerte können auch in diese Kategorie designiert werden bzw. fallen auch darunter, wenn die vertraglichen Zahlungsströme nicht ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen. Aus diesen finanziellen Vermögenswerten resultierende Gewinne und Verluste werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die beizulegenden Zeitwerte bestimmen sich durch Transaktionen auf einem aktiven Markt oder, wo kein aktiver Markt besteht, durch Anwendung von Bewertungstechniken.

In diese Kategorie fallen Schuldinstrumente, die nicht ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag generieren, sowie derivative Finanzinstrumente. Derivate, die zur Absicherung von Fremdwährungsrisiken als Cashflow Hedges designiert wurden, werden weiterhin als Sicherungsinstrumente gemäß IAS 39 bilanziert.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind Schuldinstrumente, die im Geschäftsmodell zur Vereinnahmung von vertraglichen Zahlungsströmen bzw. zur Vereinnahmung von vertraglichen Zahlungsströmen oder zum Verkauf gehalten werden und ausschließlich zu Zahlungsströmen aus Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag führen. Jene finanziellen Vermögenswerte, bei denen nicht die Kategorie erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert designiert wurde, werden als erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Aus diesen finanziellen Vermögenswerten resultierende Gewinne und Verluste werden im sonstigen Ergebnis erfasst. Die beizulegenden Zeitwerte bestimmen sich durch Transaktionen auf einem aktiven Markt oder, wo kein aktiver Markt besteht, durch Anwendung von Bewertungstechniken. Beim Verkauf von Finanzanlagen wird der Unterschiedsbetrag zwischen Erlösen und Buchwerten erfolgswirksam als Aufwand oder Ertrag in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Zusätzlich wird der Betrag, der im Eigenkapital ausgewiesen ist, erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst.

Investitionen in Eigenkapitalinstrumente sind grundsätzlich erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Es besteht die Möglichkeit, diese beim erstmaligen Ansatz und unwiderruflich als erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling) nach IFRS 9 zu klassifizieren. Die aus diesen Vermögenswerten resultierenden Gewinne und Verluste werden im sonstigen Ergebnis ohne Recycling erfasst. Die beizulegenden Zeitwerte bestimmen sich durch Transaktionen auf einem aktiven Markt oder, wo kein aktiver Markt besteht, durch Anwendung von Bewertungstechniken.

Alle Käufe oder Verkäufe werden zum Erfüllungstag erfasst, die Kosten der Anschaffung inkludieren Transaktionskosten.

Finanzinstrumente, deren Fälligkeit eine Frist von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag nicht übersteigt, werden als kurzfristige Vermögenswerte, alle anderen als langfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

40.10.2 Liquide Mittel.

Die liquiden Mittel enthalten den Kassenbestand, kurzfristige, täglich fällige Bankeinlagen und sonstige Bankguthaben. In der Geldflussrechnung werden die Veränderungen der liquiden Mittel dargestellt. Kontokorrentverbindlichkeiten sind in der Bilanz unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

40.10.3 Finanzielle Schulden.

Finanzielle Schulden werden nach IFRS 9 in folgende Kategorien unterteilt:

- > fortgeführte Anschaffungskosten und
- > erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert.

Finanzielle Schulden sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmbareren Zahlungen. Sie werden zunächst mit dem Zeitwert abzüglich angefallener Transaktionskosten angesetzt und in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Beachtung der Effektivzinsmethode ausgewiesen. Finanzielle Schulden mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr werden als kurzfristige Verbindlichkeiten ausgewiesen. Ist die Restlaufzeit länger, erfolgt der Ausweis unter den langfristigen Verbindlichkeiten. Kontokorrentverbindlichkeiten sind in der Bilanz unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen. Fremdkapitalkosten werden in der Gesamtergebnisrechnung periodengerecht als Aufwand erfasst. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem zum Bilanzstichtag geltenden Fremdwährungskurs bewertet.

Die finanziellen Schulden beinhalten kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen sowie Teile der sonstigen Verbindlichkeiten.

Es bestehen keine Verbindlichkeiten, die in die Kategorie erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert designiert wurden.

40.10.4 Derivative Finanzinstrumente.

Derivate werden nur zur ökonomischen Risikoabsicherung und nicht zu spekulativen Zwecken gehalten. Derivative Finanzinstrumente werden im Rahmen der Zugangsbewertung zu ihrem beizulegenden Zeitwert, der ihnen am Tag des Vertragsabschlusses beizumessen ist, bewertet. Die Folgebewertung erfolgt zum am jeweiligen Bilanzstichtag geltenden beizulegenden Zeitwert. Die Methode zur Erfassung von Gewinnen und Verlusten ist davon abhängig, ob das derivative Finanzinstrument als Sicherungsinstrument designiert wurde und, falls ja, von der Art des abgesicherten Postens.

Kapsch designiert bestimmte derivative Finanzinstrumente (Swaps, Forwards) als Sicherung gegen bestimmte Risiken schwankender Zahlungsströme (Cashflow Hedges), die mit einem bilanzierten Vermögenswert, einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer erwarteten und mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden künftigen Transaktion verbunden sind. Zum 31. März 2019 sind keine solchen Derivate bzw. Cashflow Hedges bilanziert, und ebenfalls keine Fair Value Hedges. Der Konzern hat die Entscheidung getroffen, für Sicherungsgeschäfte weiterhin die Regeln gemäß IAS 39 anzuwenden.

Der Konzern verfügt über eine gruppenweit gültige Treasury Policy, die den allgemeinen Rahmen für den Abschluss von Sicherungsgeschäften bildet. Darüber hinaus dokumentiert der Konzern bei Abschluss jeder Transaktion einerseits die Sicherungsbeziehung zwischen Sicherungsinstrument und Grundgeschäft und andererseits die zugrunde liegende Strategie. Zu Beginn des Hedge Accountings und in der Folge fortlaufend findet eine Dokumentation der Einschätzung statt, ob die im Hedge Accounting eingesetzten Derivate die Änderungen der Cashflows der Grundgeschäfte hocheffektiv kompensieren.

Die beizulegenden Zeitwerte der verschiedenen derivativen Finanzinstrumente, die zu Sicherungszwecken eingesetzt werden, sind in Erläuterung 16 aufgeführt. Bewegungen der Rücklage für Cashflow Hedges werden in Erläuterung 12 dargestellt. Der volle beizulegende Zeitwert der als Sicherungsinstrumente designierten derivativen Finanzinstrumente wird als langfristiger Vermögenswert bzw. langfristige Verbindlichkeit ausgewiesen, sofern die Restlaufzeit zwölf Monate nach dem Bilanzstichtag übersteigt, und als kurzfristiger Vermögenswert bzw. kurzfristige Verbindlichkeit, sofern die Restlaufzeit kürzer als zwölf Monate ist.

Der effektive Teil von Änderungen des beizulegenden Zeitwertes von Derivaten, die als Cashflow Hedges designed wurden, wird im sonstigen Ergebnis erfasst und kumuliert als Reserve aus Cashflow Hedges ausgewiesen. Der ineffektive Teil derartiger Wertänderungen wird dagegen direkt in der Gewinn- und Verlustrechnung im sonstigen betrieblichen Ertrag oder sonstigen betrieblichen Aufwand bzw. im Finanzergebnis erfasst.

Im Eigenkapital erfasste kumulierte Gewinne oder Verluste werden in derjenigen Periode in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert und als Ertrag oder Aufwand erfasst, in der das abgesicherte Grundgeschäft erfolgswirksam wird (zum Beispiel die künftige Transaktion zu einem Umsatz führt). Wenn ein Sicherungsinstrument (forecasted transaction) ausläuft, veräußert wird oder nicht mehr die Kriterien zur Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllt, verbleibt der bis dahin im Eigenkapital erfasste kumulierte Gewinn oder Verlust im Eigenkapital und wird erst dann erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, wenn die ursprünglich gesicherte zukünftige Transaktion eintritt. Wird der Eintritt der zukünftigen Transaktion nicht länger erwartet, werden die im Eigenkapital erfassten kumulierten Gewinne oder Verluste sofort in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht.

Darüber hinaus gibt es im Konzern freistehende Derivate, die nicht zu Sicherungszwecken verwendet werden. Sie werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Der beizulegende Zeitwert entspricht jenem Wert, den die jeweilige Gesellschaft bei der Auflösung des Geschäfts am Bilanzstichtag erhalten würde oder zahlen müsste. Positive beizulegende Zeitwerte zum Bilanzstichtag werden unter den finanziellen Vermögenswerten und negative beizulegende Zeitwerte unter den finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Veränderungen im beizulegenden Zeitwert dieser derivativen Finanzinstrumente werden unverzüglich, je nach Zweck des Derivats, entweder in der Gesamtergebnisrechnung, im sonstigen betrieblichen Ertrag bzw. sonstigen betrieblichen Aufwand oder im Finanzergebnis erfasst.

Bei Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb werden Kursdifferenzen im sonstigen Ergebnis erfasst und bei der Veräußerung oder teilweisen Veräußerung des ausländischen Geschäftsbetriebs bzw. bei der Rückführung der geschuldeten Beträge vom Eigenkapital in den Gewinn oder Verlust umgegliedert.

40.10.5 Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten.

Folgende finanzielle Vermögenswerte fallen in die Erfassung erwarteter Kreditverluste nach IFRS 9:

- > Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- > Vertragsvermögenswerte
- > Liquide Mittel

Der Konzern verwendet das vereinfachte Wertminderungsmodell für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne signifikante Finanzierungskomponente sowie für Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen und berechnet dementsprechend die Wertberichtigung in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste. Dabei erfolgt die Bestimmung der erwarteten Kreditverluste (Expected-Credit-Loss-Modell) auf Basis einer Wertberichtigungstabelle (provision matrix), in der die finanziellen Vermögenswerte entsprechend ihrer Altersstruktur gegliedert und die jeweiligen Ausfallraten für unterschiedliche Altersbänder bestimmt werden. Die Altersstruktur gliedert sich wie folgt: nicht überfällig sowie 1-30 Tage, 31-60 Tage, 61-90 Tage, 91-180 Tage, 181-270 Tage und über 270 Tage überfällig. Zur Erstellung einer Wertberichtigungstabelle werden sowohl historische Daten über tatsächlich eingetretene Ausfälle als auch zukunftsbezogene Informationen und Erwartungen berücksichtigt indem ein eventueller Ausfall vom Konzern pauschal geschätzt wird. Die finanziellen Vermögenswerte werden nach verschiedenen Regionen aufgeteilt und das Kreditrisiko bzw. die Änderung des Kreditrisikos für die jeweilige Region entsprechend berücksichtigt. Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen stellen noch nicht fakturierte Forderungen dar und unterscheiden sich in Bezug auf die Risikokriterien nicht wesentlich von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aus vergleichbaren Verträgen. Daher werden für diese dieselben Ausfallraten wie für nicht überfällige Forderungen herangezogen. Forderungen werden ausgebucht, wenn mit dem Zahlungseingang nicht mehr gerechnet werden kann.

Für liquide Mittel wäre eine allfällige Wertminderung unwesentlich und wurde daher nicht berücksichtigt.

Der Konzern überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob es objektive Anzeichen für eine Wertminderung für jede einzelne bedeutende Finanzanlage bzw. Gruppe von Finanzanlagen gibt.

Falls solche Anzeichen bestehen, berücksichtigt der Konzern diese Wertminderung, und für Schuldinstrumente, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, wird der bisher im Eigenkapital verbuchte Anteil herausgenommen und erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Der aus dem Eigenkapital in den Gewinn oder Verlust umgegliederte kumulierte Verlust ist die Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem aktuell beizulegenden Zeitwert, abzüglich etwaiger bereits früher ergebniswirksam erfasster Wertberichtigungen dieses finanziellen Vermögenswertes.

Wenn in folgenden Perioden der beizulegende Zeitwert eines wertgeminderten Finanzinstruments steigt und dieser Anstieg in direktem Zusammenhang mit einem Ereignis steht, das eintritt, nachdem die Wertminderung erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst worden ist, macht der Konzern den Wertberichtigungsverlust rückgängig.

40.11 Vorräte.

Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder, falls niedriger, zum Nettoveräußerungswert bilanziert. Die Kosten werden mit dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt zu-rechenbaren Aufwendungen sowie alle variablen und fixen Gemeinkosten (basierend auf normaler betrieblicher Kapazität), die im Zusammenhang mit der Herstellung anfallen. Sie beinhalten jedoch mangels Zuordenbarkeit zu einem qualifizierten Vermögenswert keine Finanzierungskosten. Der Nettoveräußerungswert stellt den geschätzten Verkaufspreis im Zuge des gewöhnlichen Geschäftsverlaufs abzüglich variabler Veräußerungskosten dar.

40.12 Leistungen an Arbeitnehmer.

Der Konzern gewährt verschiedene Leistungen an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses sowie andere langfristige Leistungen, entweder aufgrund einzelvertraglicher Vereinbarungen oder gemäß den Bestimmungen des entsprechenden lokalen Arbeitsrechts.

Ein beitragsorientierter Plan ist ein Pensionsplan, bei dem der Konzern fixe Beiträge an eine nicht zum Konzern gehörende Gesellschaft (Fonds) entrichtet. Der Konzern hat keine rechtliche oder faktische Verpflichtung, zusätzliche Beiträge zu leisten, wenn der Fonds nicht genügend Vermögenswerte hält, um die Pensionsansprüche aller Beschäftigten aus den laufenden und vorherigen Wirtschaftsjahren zu begleichen. Ein leistungsorientierter Plan ist ein Plan, der kein beitragsorientierter Plan ist.

Typischerweise schreiben leistungsorientierte Pläne einen Betrag an Pensionsleistungen fest, den die Beschäftigten bei Renten-antritt erhalten werden und der in der Regel von einem oder mehreren Faktoren (wie Alter, Dienstzeit und Gehalt) abhängig ist.

Für leistungsbezogene Verpflichtungen aus Pensionszusagen und Anwartschaften auf Abfertigung gelangt gemäß IAS 19 die Anwartschaftsbarwertmethode zur Anwendung. Nach dieser Methode werden die Kosten der Leistungen an die Arbeit-nehmerinnen und Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses in der Form in der Gesamtergebnisrechnung berücksichtigt, dass die planmäßigen Kosten über die Dienstzeit der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf Basis eines Gutachtens eines qualifizierten Versicherungsmathematikers, der jährlich eine vollständige Bewertung der Pläne durchführt, verteilt werden. Die Verpflichtungen zur Zahlung einer Pension werden unter Zuhilfenahme von Zinssätzen von hochwertigen Industrieanleihen, deren Laufzeit in etwa der Laufzeit der entsprechenden Verbindlichkeiten entspricht, als Barwert der künftigen Zahlungen berechnet. Die in der Bilanz angesetzte Rückstellung für leistungsorientierte Pläne entspricht dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung (defined benefit obligation, DBO) am Bilanzstichtag abzüglich des beizulegenden Zeitwertes des Planvermögens.

Die Kosten im Zusammenhang mit leistungsbezogenen Verpflichtungen aus Pensionszusagen und Anwartschaften auf Ab-fertigung beinhalten folgende Bestandteile:

- > Dienstzeitaufwand (current and past service costs). Dieser beinhaltet den laufenden sowie den nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand sowie etwaige Gewinne oder Verluste aus Planänderungen oder Plankürzungen. Der Dienstzeitaufwand wird erfolgswirksam in den Personalkosten erfasst.
- > Nettoszinsaufwand oder -ertrag (interest costs) auf die Nettoschuld oder den Nettovermögenswert. Diese Komponente wird erfolgswirksam im Zinsaufwand erfasst.
- > Neubewertung (remeasurements) der Nettoschuld oder des Nettovermögenswertes. Die Erfassung erfolgt in der Periode ihres Entstehens im sonstigen Ergebnis.

Zahlungen des Konzerns an eine Pensionskasse im Zusammenhang mit beitragsorientierten Versorgungsverpflichtungen sind im Personalaufwand in der Gesamtergebnisrechnung periodengerecht erfasst.

Für die Berechnung der Verbindlichkeiten aus Verpflichtungen für Jubiläumsgelder kommt gemäß IAS 19 ebenfalls die An-wartschaftsbarwertmethode zur Anwendung. Jubiläumsgelder sind pauschale Zahlungen, die im Kollektivvertrag festgelegt und von Gehaltshöhe und Dienstjahren abhängig sind. Anspruch besteht erst nach einer bestimmten Anzahl von Dienstjahren. Die Berechnung der Verbindlichkeiten aus den Verpflichtungen für Jubiläumsgelder erfolgt in ähnlicher Weise wie die Berech-nung der Verbindlichkeiten für Abfertigungsverpflichtungen. Der laufende Dienstzeitaufwand wird in den Personalkosten, der Nettoszinsaufwand erfolgswirksam im Zinsaufwand erfasst.

40.13 Rückstellungen.

Rückstellungen werden bei Vorliegen einer aktuellen rechtlichen oder faktischen Verpflichtung gegenüber Dritten aufgrund von Ereignissen in der Vergangenheit in der Bilanz gebildet, wenn ein Abfluss finanzieller Mittel für die Bedienung der Verpflichtung wahrscheinlich ist und eine verlässliche Schätzung des Betrags der Verpflichtung angestellt werden kann. Sofern eine solche zuverlässige Schätzung nicht möglich ist, unterbleibt die Rückstellungsbildung. Die Bewertung der Rückstellung erfolgt zum Barwert des voraussichtlichen Erfüllungsbetrags. Der Erfüllungsbetrag stellt die bestmögliche Schätzung jener Ausgabe dar, mit der eine gegenwärtige Verpflichtung am Bilanzstichtag erfüllt oder auf einen Dritten übertragen werden könnte. Dabei werden zukünftige Kostensteigerungen, die am Bilanzstichtag absehbar und wahrscheinlich sind, berücksichtigt. Sofern wesentlich, werden die Rückstellungen mit einem Vorsteuerzinssatz abgezinst, der die aktuellen Markterwartungen hinsichtlich des Zinseffekts sowie die für die Verpflichtung spezifischen Risiken berücksichtigt. Aus der reinen Aufzinsung resultierende Erhöhungen der Rückstellung werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung als Zinsaufwendungen erfasst.

Rückstellungen für Garantieverpflichtungen und Haftungen für Fertigungsmängel sowie für Serien- und Systemfehler dienen im überwiegenden Umfang zur Abdeckung von Verpflichtungen zu kostenlosen Reparaturen und Ersatzlieferungen entsprechend den allgemeinen Verkaufs- und Lieferbedingungen bzw. aufgrund von Einzelvereinbarungen und werden auf Basis von Erfahrungssätzen, die aus den zuletzt für diese Zwecke angefallenen Lohn-, Material- und Gemeinkosten, Ersatzlieferungen und Preisnachlässen abgeleitet wurden, auf Basis der Gruppe der Verpflichtungen bewertet. Eine Rückstellung wird gemäß einer besten Schätzung der Kosten für die Mängelbehebung im Zuge der Gewährleistung für die vor dem Bilanzstichtag verkauften Produkte angesetzt.

Eine Rückstellung für belastende Verträge und Drohverluste wird erfasst, sobald der erwartete Nutzen, den der Konzern aus einem Vertrag zieht, geringer als die unvermeidbaren Kosten zur Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen ist. Die Rückstellung wird zum Barwert des niedrigeren Betrags aus der Erfüllung des Vertrags und allfälligen Kompensationszahlungen bei Nichterfüllung dotiert. Die Erfassung von Wertminderungen auf mit dem „belastenden“ Vertrag verbundenen Vermögenswerten geht jedoch der Erfassung der Rückstellung für den belastenden Vertrag vor.

40.14 Laufende und latente Steuern.

Der Steueraufwand der Periode setzt sich aus laufenden und latenten Steuern zusammen. Steuern werden in der Regel im Periodenergebnis erfasst. Lediglich Steuern, die auf im sonstigen Ergebnis erfasste Wertänderungen entfallen, werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Der laufende Steueraufwand wird unter Anwendung der am Bilanzstichtag geltenden Steuervorschriften der Länder, in denen die Tochtergesellschaften und assoziierten Unternehmen tätig sind und zu versteuerndes Einkommen erwirtschaften, berechnet. Das lokale Management verantwortet gemeinsam mit der lokalen steuerlichen Vertretung die Steuererklärungen, vor allem in Bezug auf auslegungsfähige Sachverhalte, und bildet, wenn angemessen, Rückstellungen für Beträge, die erwartungsgemäß an die Finanzverwaltung abzuführen sind.

Latente Steueransprüche/-schulden werden unter Anwendung der bilanzorientierten Verbindlichkeitsmethode in voller Höhe für alle temporären Differenzen zwischen dem steuerlichen Wert von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten und den im Konzernabschluss ausgewiesenen Buchwerten bilanziert. Falls jedoch die latenten Steueransprüche/-schulden aus der erstmaligen Bilanzierung eines Vermögenswertes oder einer Verbindlichkeit aus einer anderen als einen Unternehmenszusammenschluss betreffenden Transaktion resultieren, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder den Bilanz- noch den steuerlichen Gewinn bzw. Verlust beeinflusst, so werden diese nicht berücksichtigt. Ebenso werden keine latenten Steuern erfasst, wenn diese aus dem erstmaligen Ansatz eines Geschäfts- oder Firmenwertes resultieren.

Die latenten Steueransprüche/-schulden werden unter Verwendung von Steuersätzen (und -gesetzen) bestimmt, die in Kraft sind bzw. zum Bilanzstichtag so gut wie in Kraft sind und von denen erwartet wird, dass diese gelten werden, wenn die entsprechenden aktiven latenten Steueransprüche realisiert bzw. die latenten Steuerschulden getilgt werden.

Latente Steueransprüche werden bis zu jenem Ausmaß angesetzt, zu dem es wahrscheinlich ist, dass zukünftige steuerbare Gewinne vorhanden sein werden, gegen die man die temporären Differenzen verwenden kann. Zudem muss davon ausgegangen werden können, dass sich diese temporären Differenzen in absehbarer Zukunft umkehren werden.

Der Buchwert der latenten Steueransprüche wird jedes Jahr am Abschlussstichtag geprüft und im Wert gemindert, falls es nicht mehr wahrscheinlich ist, dass genügend zu versteuerndes Einkommen zur Verfügung steht, um den Anspruch vollständig oder teilweise zu realisieren.

Temporäre Differenzen entstehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit Abschreibungsperioden von Anlagevermögen, Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen und anderen Verpflichtungen nach Beendigung von Dienstverhältnissen, Differenzen hinsichtlich der Bewertung von Vertragsvermögenswerten und Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen sowie der Bewertung von Forderungen und Verbindlichkeiten und steuerlichen Verlustvorträgen.

Latente Steuerschulden werden für temporäre Differenzen angesetzt, die bei Investitionen in Tochtergesellschaften entstehen, außer in jenen Fällen, in denen der Zeitpunkt der Auflösung der temporären Differenz vom Konzern bestimmt wird und es wahrscheinlich ist, dass die temporäre Differenz in absehbarer Zukunft nicht aufgelöst wird (IAS 12.39).

Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten werden, unter Berücksichtigung der Fristigkeiten, saldiert, wenn ein einklagbarer entsprechender Rechtsanspruch auf Aufrechnung besteht und wenn sich die latenten Steuerforderungen und -verbindlichkeiten auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde für dasselbe Steuersubjekt erhoben werden.

40.15 Langfristige, zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und eingestellte Geschäftsbetriebe.

Langfristige Vermögenswerte werden als „zur Veräußerung gehalten“ klassifiziert, wenn der im Restbuchwert verkörperte Nutzen überwiegend durch Veräußerung und nicht durch weiteren Gebrauch realisiert werden soll. Unmittelbar vor der Einstufung als „zur Veräußerung gehalten“ werden die Vermögenswerte gemäß IFRS 5 neu bewertet. Die Folgebewertung erfolgt zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten. Jegliche Wertminderung wird zuerst dem Firmenwert und in Folge den übrigen Vermögenswerten und Schulden aliquot zugerechnet und in der Gesamtergebnisrechnung erfasst.

40.16 Eventualschulden.

Bei Eventualschulden wird die Möglichkeit eines Abflusses von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen als unwahrscheinlich eingestuft und es ist daher nach IFRS keine Verbindlichkeit in die Bilanz aufzunehmen.

Eventualschulden entstehen aus zwei Gründen. Zum einen umfassen sie mögliche Verpflichtungen, die aus vergangenen Ereignissen entstehen und deren Existenz durch unbestimmte zukünftige Ereignisse bestätigt wird, die zumindest teilweise außerhalb des Einflussbereichs des Konzerns liegen. Zum anderen umfassen sie bestehende Verpflichtungen, die allgemeine oder spezielle Bilanzierungserfordernisse nicht erfüllen (das heißt, die Höhe der Verpflichtungen kann nicht mit ausreichender Verlässlichkeit ermittelt werden oder ein Abfluss von Ressourcen zur Begleichung der Verpflichtungen wird nicht als wahrscheinlich eingeschätzt).

40.17 Neue und geänderte Standards und Interpretationen, die von der EU übernommen und im Wirtschaftsjahr 2018/19 erstmalig angewandt wurden.

Neue/geänderte IFRS		Veröffentlicht durch das IASB und von der EU übernommen	Anzuwenden für Wirtschaftsjahre beginnend am oder nach dem	Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRS 15	Erlöse aus Verträgen mit Kunden	Mai 2014	1. Jänner 2018	Nachfolgend beschrieben
IFRS 15	Klarstellung zu Erlöse aus Verträgen mit Kunden	April 2016	1. Jänner 2018	Nachfolgend beschrieben
IFRS 9	Finanzinstrumente	Juli 2014	1. Jänner 2018	Nachfolgend beschrieben
IFRS 4	Anwendung von IFRS 9 gemeinsam mit IFRS 4	September 2016	1. Jänner 2018	Keine
AIP 2014–2016	Jährliche Verbesserungen der IFRS (Zyklus 2014–2016): Änderungen an IFRS 1 „Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards“ und IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“	Dezember 2016	1. Jänner 2018	Keine
IFRS 2	Klassifizierung und Bewertung von Geschäftsvorfällen mit anteilsbasierter Vergütung	Juni 2016	1. Jänner 2018	Keine
IAS 40	Übertragungen von als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	Dezember 2016	1. Jänner 2018	Keine
IFRIC 22	Transaktionen in fremder Währung und im Voraus gezahlte Gegenleistungen	Dezember 2016	1. Jänner 2018	Keine

IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“ regelt die Erlösrealisierung und ersetzt somit IAS 11 und IAS 18. Kapsch TrafficCom wendet den Standard, inklusive der Klarstellungen zu IFRS 15, unter Berücksichtigung der modifizierten retrospektiven Methode im Wirtschaftsjahr 2018/19 (seit 1. April 2018) erstmals an. Daraus resultierten keine Abweichungen zur bisherigen Umsatzrealisierung und somit gab es auch keinen Eigenkapitaleffekt.

IFRS 9 „Finanzinstrumente“ befasst sich mit der Klassifizierung, dem Ansatz und der Bewertung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten.

Kapsch TrafficCom wendet den neuen Standard im Wirtschaftsjahr 2018/19 (seit 1. April 2018), mit Ausnahme der neuen Regeln des Hedge Accountings, erstmals an und nimmt die praktischen Erleichterungen in Anspruch. Die Vergleichszahlen für das Wirtschaftsjahr 2017/18 wurden nicht angepasst. Zur Anwendung von IFRS 9 ist zusätzlich Folgendes zu erwähnen:

- > Schuldinstrumente, die bisher nach IAS 39 als zur Veräußerung verfügbar bewertet wurden, werden nach IFRS 9 erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet.
- > Schuldinstrumente, die ausschließlich zu Zins- und Tilgungszahlungsströmen führen und im Rahmen des Geschäftsmodells gehalten werden, sind nach IFRS 9 zu fortgeführten Anschaffungskosten zu bilanzieren. Kapsch TrafficCom nutzt die Option, stattdessen den Fair Value anzusetzen.
- > Eigenkapitalinstrumente, die nach IAS 39 als zur Veräußerung verfügbar bewertet wurden, werden nach IFRS 9 erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. In diese Kategorie fallen im Wirtschaftsjahr 2018/19 die Beteiligung an der börsennotierten Q-Free ASA, Norwegen, und die Beteiligung an ParkJockey Inc., USA, bis zu ihrem Verkauf.
- > Bestehende Beteiligungen, die bisher zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert wurden und nicht als zur Veräußerung verfügbar eingestuft waren, werden nach IFRS 9 erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling) bewertet. In diese Kategorie fiel im Wirtschaftsjahr 2018/19 die Traffic Technology Services Inc., USA, bis zur Aufstockung der Beteiligung und ihrer anschließenden Umgliederung zu einem assoziierten Unternehmen.
- > Derivative Finanzinstrumente werden weiterhin erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Derivate, die zur Absicherung von Fremdwährungsrisiken als Cashflow Hedges designiert wurden, werden weiterhin als Sicherungsinstrumente gemäß IAS 39 bilanziert.
- > Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden weiterhin zu fortgeführten Anschaffungskosten nach IFRS 9 bewertet. Es bestehen keine Verbindlichkeiten, die in die Kategorie erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert designiert wurden.

Im Konzern gab es aufgrund der erstmaligen Anwendung des IFRS 9 zum 1. April 2018 folgende Anpassungen im Eigenkapital: Aus der Bewertung der sonstigen Beteiligungen ergab sich ein positiver Effekt im Eigenkapital von TEUR 1.603, aus der Wertberichtigung zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aufgrund erwarteter Kreditverluste ein negativer Effekt von TEUR -1.846 und aus der Wertberichtigung zu Vertragsvermögenswerten aus Kundenverträgen aufgrund erwarteter Kreditverluste ein negativer Effekt von TEUR -408. Abzüglich latenter Steuern betrug der Effekt im Eigenkapital TEUR -504. Aus der Reklassifizierung der Wertpapiere, die bisher nach IAS 39 als zur Veräußerung verfügbar eingestuft wurden und nun nach IFRS 9 erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, resultierte eine Umgliederung der bisher im sonstigen Ergebnis erfassten kumulierten Gewinne aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert (AFS-Rücklage) zum Konzernbilanzgewinn in Höhe von TEUR 86.

Erstmalige Anwendung von IFRS 9 und IFRS 15.

Folgende Werte zum 31. März 2018 wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 und IFRS 15 angepasst:

	31. März 2018		1. April 2018
Anpassungen nach IFRS 9	Buchwert	Anpassungen aufgrund neuer Standards	Buchwert angepasst
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	254.394	-1.846	252.548
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Wertberichtigungen	133.600	-1.846	131.754
Forderungen aus Fertigungsaufträgen	76.966	0	76.966
Forderungen aus Service- und Wartungsverträgen	6.937	0	6.937
Übrige Forderungen und Abgrenzungen	36.891	0	36.891
Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen nach Wertberichtigungen (lang- und kurzfristig)	-	-408	-408
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen (lang- und kurzfristig)	25.974	1.603	27.577
Wertpapiere	3.505	209	3.714
Derivative Finanzinstrumente	154	0	154
Beteiligungen	14.729	1.357	16.086
Beteiligungen (mit Optierung erfolgsneutraler Bewertung)	2.550	0	2.550
Festverzinsliche Deposits	2.214	0	2.214
Sonstige finanzielle Forderungen und Ausleihungen	2.822	37	2.859
Latente Steueransprüche	12.399	146	12.545
Eigenkapital	229.930	-504	229.426
Eigenkapital zum 31. März 2018	229.930	0	229.930
Anpassungen der Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragsvermögenswerten	-	-2.254	-2.254
Anpassungen der Bewertung von Beteiligungen	-	1.603	1.603
Anpassung latente Steuern	-	147	147
Anpassungen nach IFRS 15	Buchwert	Anpassungen aufgrund neuer Standards	Buchwert angepasst
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	254.394	-83.903	170.491
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Wertberichtigungen	133.600	0	133.600
Forderungen aus Fertigungsaufträgen	76.966	-76.966	0
Forderungen aus Service- und Wartungsverträgen	6.937	-6.937	0
Übrige Forderungen und Abgrenzungen	36.891	0	36.891
Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen nach Wertberichtigungen (lang- und kurzfristig)	-	83.903	83.903
Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen (lang- und kurzfristig)	-	31.486	31.486
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen (lang- und kurzfristig)	117.050	-31.486	85.564
Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen	31.486	-31.486	0
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	85.564	0	85.564
Eigenkapital	229.930	0	229.930
Eigenkapital zum 31. März 2018	229.930	0	229.930
Anpassungen aufgrund IFRS 15	-	0	0

40.18 Standards, Interpretationen und Änderungen zu veröffentlichten Standards, die noch nicht verpflichtend anzuwenden sind und die vom Konzern nicht vorzeitig angewandt wurden.

Neue/geänderte IFRS		Veröffentlicht durch das IASB und von der EU übernommen	Anzuwenden für Wirtschaftsjahre beginnend am oder nach dem	Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRS 16	Leasingverhältnisse	Jänner 2016	1. Jänner 2019	Nachfolgend beschrieben
IFRS 9	Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung	Oktober 2017	1. Jänner 2019	Keine
IFRIC 23	Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung	Juni 2017	1. Jänner 2019	Keine
IAS 28	Langfristige Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	Oktober 2017	1. Jänner 2019	Keine
IAS 19	Planänderung, -kürzung oder Abgeltung	Februar 2018	1. Jänner 2019	Keine
AIP 2015-2017	Jährliche Verbesserungen der IFRS (Zyklus 2015–2017): Änderungen an IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ und IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“, IAS 12 „Ertragsteuern“ sowie IAS 23 „Fremdkapitalkosten“	Dezember 2017	1. Jänner 2019	Keine

Neue/geänderte IFRS		Veröffentlicht durch das IASB, jedoch von der EU noch nicht übernommen	Anzuwenden für Wirtschaftsjahre beginnend am oder nach dem	Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRS 17	Versicherungsverträge	Mai 2017	1. Jänner 2021	Keine
Framework	Verweise auf das Rahmenkonzept in IFRS-Standards	März 2018	1. Jänner 2020	Keine
IFRS 3	Definition eines Geschäftsbetriebs	Oktober 2018	1. Jänner 2020	Keine
IAS 1, IAS 8	Definition von wesentlich	Oktober 2018	1. Jänner 2020	Keine

Der Konzern wendet diese neuen bzw. geänderten Standards und Interpretationen nicht vorzeitig an und plant, die Vereinfachungsvorschriften zu nutzen.

IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ regelt den Ansatz, die Bewertung, den Ausweis sowie die Angabepflichten bezüglich Leasingverhältnissen im Abschluss. Im Wesentlichen betrifft dies bei Kapsch TrafficCom Gebäude, Fahrzeuge und IT-Equipment. IFRS 16 führt ein einheitliches Rechnungslegungsmodell ein, wonach künftig Leasingverhältnisse, unabhängig davon, ob es sich dabei nach den Kriterien des IAS 17 um Operating- oder Finanzierungsleasing handelt, in der Bilanz des Leasingnehmers zu erfassen sind. Ein Leasingnehmer erfasst ein Nutzungsrecht auf den zugrunde liegenden Vermögenswert sowie eine Schuld, die seine Verpflichtung zu Leasingzahlungen darstellt. Der Leasinggeber unterscheidet für Bilanzierungszwecke weiterhin zwischen Finanzierungs- und Operating-Leasingverhältnissen. Das Bilanzierungsmodell von IFRS 16 unterscheidet sich hierbei nicht wesentlich von jenem nach IAS 17.

Der Konzern hat ein Projektteam eingesetzt, das im abgelaufenen Wirtschaftsjahr sämtliche Leasingverhältnisse des Konzerns hinsichtlich IFRS 16 überprüft und beurteilt hat. Der Standard hat vor allem Auswirkungen auf die Bilanzierung von bisher als operative Leasingverhältnisse eingestuft Verträge. Der Konzern hat eine Softwarelösung für die Erfassung der Leasingverträge implementiert und die einzelnen Leasingverträge in dieser Softwarelösung erfasst. Die Softwarelösung berechnet die Auswirkungen des IFRS 16 auf Vertragsebene und stellt die Ergebnisse für die Bilanzierung zur Verfügung. Für die Berechnung der Barwerte der Leasingverbindlichkeiten werden Grenzkapitalzinssätze für die entsprechende Laufzeit ermittelt und verwendet.

Der Konzern wird den neuen Standard ab dem verpflichtenden Erstanwendungszeitpunkt (1. April 2019) unter Verwendung der modifiziert rückwirkenden Übergangsmethode anwenden, ohne eine Anpassung der Vorjahreswerte vorzunehmen. Der Konzern wendet die Ausnahmeregelungen in Bezug auf Leasingverhältnisse, deren Vertragslaufzeit zwölf Monate oder weniger beträgt oder deren Restlaufzeit zum Erstanwendungszeitpunkt zwölf Monate oder weniger beträgt, sowie für Leasingverhältnisse, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist, an. Für diese Leasingverhältnisse wird somit kein Bilanzansatz erfolgen, stattdessen werden die Leasingzahlungen weiterhin als Aufwand erfasst werden.

Der Konzern tritt nur in unwesentlichem Umfang als Leasinggeber auf und erwartet daher diesbezüglich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

Zum Erstanwendungszeitpunkt wird sich die Bilanzsumme des Konzerns durch die Anwendung des IFRS 16 um EUR 52,9 Mio. erhöhen. Aktivseitig werden die Nutzungsrechte aus den Verträgen bzw. Leasingforderungen bilanziert und passivseitig werden ab dem Wirtschaftsjahr 2019/20 Leasingverbindlichkeiten in dieser Höhe bilanziert. Die größten Effekte aus der Aktivierung der Miet- und Leasingverhältnisse resultieren aus Verträgen für Büro- und Lagergebäude sowie Fahrzeuge. Der bisher erfasste Leasingaufwand wird durch eine Abschreibung des Nutzungsrechts und den Zinsaufwand der Leasingverbindlichkeit ersetzt.

Infolge der geänderten Vorschriften wird es zu einer deutlichen Verbesserung des Ergebnisses vor Abschreibungen (EBITDA) und zu einer Erhöhung der Abschreibungen sowie des Zinsaufwands kommen. Auf Basis des Vertragsbestands per 31. März 2019 wird die Verbesserung des EBITDA im kommenden Wirtschaftsjahr EUR 13,0 Mio. betragen. Das Betriebsergebnis (EBIT) wird sich nur geringfügig erhöhen, während sich das Ergebnis vor Steuern (EBT) sowie das Konzernergebnis durch die höheren Zinsaufwendungen etwas verringern werden.

Der Geldfluss aus betrieblicher Tätigkeit wird sich durch den Wegfall der Miet- und Leasingaufwendungen erhöhen, während sich der Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit aufgrund der Tilgung der Leasingverbindlichkeit entsprechend verringern wird. Der Gesamtcashflow bleibt von den Auswirkungen des IFRS 16 unbeeinträchtigt.

Durch die Erhöhung der Leasingverbindlichkeiten werden zum Erstanwendungszeitpunkt die Nettoverschuldung um EUR 52,9 Mio. sowie der Verschuldungsgrad auf rund 48,9% (von 28,4%) steigen. Die Eigenkapitalquote wird durch die deutlichere Bilanzverlängerung geringfügig auf 35,4% (von 38,2%) zurückgehen. Nachdem davon auch einzelne Finanzkennzahlen betroffen sind, die in Kreditverträgen als Financial Covenants definiert sind, wird der Konzern auf Basis dieser Veränderungen Gespräche mit den Kreditinstituten über eine Anpassung dieser Kennzahlen führen.

Die **Änderungen zu IFRS 9 betreffend „Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung“** ermöglichen es, einige finanzielle Vermögenswerte mit negativer Kompensation zu fortgeführten Anschaffungskosten zu bewerten. Die betroffenen Vermögenswerte, die einige Darlehen und Schuldinstrumente beinhalten, würden ansonsten erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert klassifiziert werden. Aus der Änderung des Standards werden keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

IFRIC 23 „Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung“ klärt die bilanzielle Behandlung von Unsicherheiten bei Ertragsteuern. Aus der Anwendung dieser Interpretation werden keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

Das IASB veröffentlichte Änderungen zum **IAS 28 Assoziierte Unternehmen**, um klarzustellen, dass ein Unternehmen IFRS 9 Finanzinstrumente auf langfristige Beteiligungen an einem assoziierten Unternehmen oder Joint Ventures anwendet, die Teile der Nettoinvestition in dieses assoziierte Unternehmen oder Joint Venture ausmachen, aber nicht nach der Equity-Methode bilanziert werden. Aus der Änderung des Standards werden keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

Standards und Interpretationen, die bereits **vom IASB veröffentlicht**, jedoch von der EU noch nicht übernommen sind: Diese Standards und Interpretationen bzw. Anpassungen der Standards und Interpretationen sind noch nicht verpflichtend anzuwenden und werden aus heutiger Sicht keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzern haben. Die Änderung „Verweise auf das Rahmenkonzept in IFRS-Standards“ hat das Ziel, Verweise auf das Rahmenkonzept und Zitate daraus in den IFRS-Standards so zu aktualisieren, dass sie auf das vom IASB am 28. März 2018 veröffentlichte überarbeitete Rahmenkonzept für die Aufstellung und Darstellung von Abschlüssen verweisen. Die Änderung von IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ und IAS 8 „Rechnungslegungsmethoden, Änderungen von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen und Fehlern“ gleicht die Definition von „wesentlich“ an. In der neuen Definition heißt es: „Informationen sind wesentlich, wenn vernünftigerweise zu erwarten ist, dass die Auslassung, fehlerhafte Darstellung oder Verschleierung in Abschlüssen für allgemeine Zwecke, die Finanzinformationen über ein Berichtsunternehmen enthalten, die Entscheidungen der primären Adressaten beeinflusst.“

Zur Veröffentlichung genehmigt:
Wien, am 12. Juni 2019



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



André Laux
Mitglied des Vorstands



Alfredo Escribá Gallego
Mitglied des Vorstands

Bestätigungsvermerk.

Bericht zum Konzernabschluss.

Prüfungsurteil.

Wir haben den Konzernabschluss der Kapsch TrafficCom AG, Wien, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der konsolidierten Bilanz zum 31. März 2019, der konsolidierten Gesamtergebnisrechnung, der konsolidierten Eigenkapitalveränderungsrechnung und der konsolidierten Kapitalflussrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr sowie den Erläuterungen zum Konzernabschluss (Konzernanhang), geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der beigefügte Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. März 2019 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des §245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil.

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

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir wie folgt strukturiert:

- > Sachverhalt
- > Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- > Verweis auf weitergehende Informationen

1 Werthaltigkeit des Firmenwertes.

Sachverhalt.

Im Konzernabschluss wird in den „Immateriellen Vermögenswerten“ ein Firmenwert in Höhe von TEUR 49.266 ausgewiesen, der im Wesentlichen mit TEUR 11.783 der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ETC-Americas und mit TEUR 21.316 der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ETC-EMEA zugeordnet wurde. Der Konzern führt mindestens einmal jährlich und darüber hinaus bei Vorliegen von Anhaltspunkten einen Wertminderungstest (Impairment Test nach IAS 36) durch.

Die Überprüfung der Werthaltigkeit des Firmenwertes erfordert wesentliche Schätzungen des Managements über die künftige Marktentwicklung und die Gewinnwahrscheinlichkeit einzelner Großaufträge im Planungszeitraum. Dies betrifft insbesondere Mauterrichtungsprojekte im Segment ETC, wo der Auftragseingang sehr volatil ist und die Vergabe der Projekte in der Regel auf Basis von Ausschreibungen erfolgt, was regelmäßig mit gewissen Unsicherheitsfaktoren verbunden ist. Darüber hinaus bestehen in der Bewertung erhebliche Ermessensspielräume, insbesondere in Bezug auf den Diskontierungszinssatz und die Annahmen für die ewige Rente. Für den Konzernabschluss besteht auf Grund dieser Schätzunsicherheiten das Risiko einer Überbewertung des Firmenwertes, weshalb dies als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt identifiziert wurde

Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse.

Wir haben die Angemessenheit der zukunftsbezogenen Schätzungen und wesentlichen Annahmen sowie des herangezogenen Berechnungsmodells unter Einbeziehung von internen Bewertungsspezialisten beurteilt.

Dabei haben wir zunächst ein Verständnis über die Planungssystematik und den Planungsprozess sowie den Wertminderungsprozess (Identifizierung und Definition von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, Ermittlung des erzielbaren Betrages, Analyse der Werthaltigkeit, Ermittlung von Diskontierungszinssatz und Wachstumsrate sowie Berechnungsmodell) erlangt.

Wir haben nachvollzogen, ob die in der Planungsrechnung verwendeten Annahmen mit der vom Vorstand aufgestellten und vom Aufsichtsrat genehmigten Planung übereinstimmen und die wesentlichen Treiber für die künftige Entwicklung (wie Umsatz, Aufwendungen, Projektplanung, Investitionen, Veränderungen im Working Capital) analysiert und kritisch gewürdigt. Die Annahmen in Bezug auf Diskontierungszinssatz und Wachstumsrate wurden anhand von externen Markt- und Branchendaten überprüft sowie das Berechnungsmodell rechnerisch nachvollzogen. Weiters haben wir die Angemessenheit der Angaben im Anhang zum Wertminderungstest beurteilt. Dies umfasste insbesondere auch die Sensitivitätsanalysen, die zur Risikobeurteilung möglicher Abweichungen von Umsatz- und Ergebnisannahmen sowie von den verwendeten Diskontierungszinssätzen und Wachstumsraten ermittelt wurden.

Das von der Gesellschaft eingesetzte Bewertungsmodell ist geeignet, um einen IFRS-konformen Werthaltigkeitstest (Impairment Test nach IAS 36) durchzuführen. Die der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen und Bewertungsparameter sind vertretbar. Die von IAS 36 geforderten Anhangangaben sind vollständig.

Verweis auf weitergehende Informationen.

Die Angaben des Konzerns zu Firmenwerten finden sich in Erläuterung 14 „Immaterielle Vermögenswerte“ und Erläuterung 40.5.1 „Firmenwerte“ unter Abschnitt 40 „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“.

2 Schätzungen und Annahmen in der Ertragsrealisierung bei der Bilanzierung von Errichtungsprojekten.

Sachverhalt.

Ein signifikanter Teil der im Geschäftsjahr ausgewiesenen Umsatzerlöse und Ergebnisbeiträge des Konzerns stammt aus der Errichtung von Mautsystemen (ETC) und der Errichtung von Systemen zur Verkehrsüberwachung, -steuerung und -sicherheit (IMS). Die lang- und kurzfristigen Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen zum 31. März 2019 belaufen sich auf TEUR 139.402 und die lang- und kurzfristigen Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen auf TEUR 32.118. Im Geschäftsjahr 2018/19 wurden TEUR 271.336 an Umsätzen aus der Errichtung von ETC- und IMS-Systemen erzielt. Bei der Bilanzierung von Errichtungsprojekten realisiert der Konzern Umsätze nach IFRS 15 auf Basis des Fertigstellungsgrads, der aus dem Verhältnis der bereits angefallenen Kosten zu den geschätzten Gesamtkosten für den jeweiligen Auftrag ermittelt wird. Dies erfordert eine laufende Einschätzung und Aktualisierung der aus den Aufträgen resultierenden Kosten sowie der Risiken aus der Projektabwicklung, die sich aus technischen Problemen, zeitlichen Verzögerungen oder Problemen mit Sublieferanten oder sonstigen externen Rahmenbedingungen ergeben können und die Marge des Auftrags beeinflussen. Weiters können aus diesen Projekten auch Schadenersatz- oder Vertragsstrafen resultieren, die bei der Projektbewertung zu berücksichtigen sind und eine Risikoeinschätzung erfordern. Bei einzelnen Verträgen ist im Transaktionspreis auch eine variable Gegenleistung vereinbart, die ebenfalls zu Schätzungen führt. Im Falle von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen wird der gesamte Auftragswert geschätzt. Bei den Großaufträgen des Konzerns handelt es sich regelmäßig um technisch komplexe Einzelaufträge, denen jeweils spezifische Auftragsbedingungen zugrunde liegen und die daher in Bezug auf Umsatzrealisierung und Projektrisiken einzeln zu würdigen sind.

Auf Grund der wesentlichen Auswirkungen der Großprojekte, insbesondere während der Errichtungsphase, auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und der erheblichen Schätzungen, die mit der Bilanzierung dieser Aufträge verbunden sind, resultiert das Risiko, dass der Umsatz aus den Errichtungsprojekten, das Konzernergebnis und projektbezogene Bilanzposten wesentlich falsch dargestellt sind, weshalb dies als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt identifiziert wurde.

Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse.

Im Rahmen unseres risikobasierten Prüfungsansatzes haben wir ein Verständnis über den Umsatzprozess und die internen Kontrollen erlangt und die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen überprüft. Dies betraf vor allem interne automatische und manuelle Kontrollen in Zusammenhang mit der Freigabe der Auftragskalkulation beim Abschluss neuer Verträge, Billigung der laufenden Nachkalkulation und Statusberichte zu Großprojekten. Wir haben das Fachkonzept des Konzerns zur Implementierung von IFRS 15 durchgesehen und gewürdigt. Darüber hinaus haben wir das im Geschäftsjahr 2018/19 implementierte

konzernweite IT-System zur Umsatzbilanzierung nach IFRS 15 („Revenue Engine“) einer Systemprüfung unterzogen und die korrekte Berechnung der Umsätze auf Basis des Fertigstellungsgrads nachvollzogen. Wir nahmen stichprobenartig Einsicht in Projektanträge, Kundenverträge, Aufsichtsratsprotokolle, das Projektbudgetierungstool sowie Detailkostenaufstellungen und haben Gespräche mit den Projektmanagern und dem Management zum Projektverlauf, Projektrisiken und den Planungsannahmen einzelner wesentlicher Projekte geführt. Bei der Beurteilung der Angemessenheit der Schätzungen lag ein besonderer Fokus auf der Überprüfung der regelmäßigen Aktualisierung der Planannahmen, insbesondere für die Planauftragskosten bis zur Fertigstellung und die Planmarge des Projekts. Dabei haben wir auf historische Erfahrungswerte betreffend die Genauigkeit von Schätzungen von in der Vergangenheit abgewickelten Großprojekten zurückgegriffen. Wir haben die Angemessenheit der Angaben zu Schätzungsunsicherheiten überprüft und die Berechnung der Sensitivitätsangaben bei Margenänderung der wesentlichen Projekte um 10 % nachvollzogen.

Die angewendeten Bewertungsverfahren und die zugrunde liegenden Annahmen zur Umsatzrealisierung von Errichtungsprojekten sind vertretbar. Die von IFRS 15 geforderten Anhangangaben sind vollständig.

Verweis auf weitergehende Informationen.

Die Angaben des Konzerns zur Ertragsrealisierung finden sich in der Erläuterung 36.1 „Teilgewinnrealisierung bei Auftragsfertigung / IFRS 15“ unter Abschnitt 36 „Wesentliche Schätzungen und Annahmen bei der Bilanzierung und Bewertung“, in den Erläuterungen 20. „Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten“ sowie in der Erläuterung 40.2 „Ertragsrealisierung“ unter Abschnitt 40 „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“.

3 Erwerb Intelligent Mobility Solutions Limited, Lusaka, Sambia.

Sachverhalt und Problemstellung.

Im Geschäftsjahr 2017/18 erwarb der Konzern 50 % der Anteile an der Intelligent Mobility Solutions Limited, Lusaka, Sambia, und bilanzierte diese Gesellschaft im Konzernabschluss zum 31. März 2018 als Gemeinschaftsunternehmen. Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr 2017/18 einen Konzessionsvertrag über die Errichtung und den Betrieb über 17 Jahre eines landesweiten Systems zur Verkehrsüberwachung, Geschwindigkeits- und Fahrzeugkontrolle sowie zur Registrierung von Fahrzeugen in Sambia gewonnen. Dieser Vertrag wird nach IFRIC 12 als Dienstleistungskonzessionsvereinbarung bilanziert.

Im Mai 2018 hat der Konzern ein weiteres Prozent der Anteile an der Gesellschaft gekauft, vorerst allerdings ohne Anpassung des Gesellschaftsvertrags und der Vertretungsrechte in den Gremien, die die relevanten Aktivitäten lenken. Ende August 2018 wurde eine Neufassung des Gesellschaftsvertrags unterschrieben, die zu einer Änderung der Vertretungsrechte in den für die Lenkung der relevanten Aktivitäten zuständigen Gremien zugunsten des Konzerns und damit zur Erlangung von Kontrolle nach IFRS 10 führten. Die Erstkonsolidierung und Kaufpreisallokation nach IFRS 3 erfolgten am 1. September 2018. Im Zuge der Kaufpreisallokation ergibt sich nach einer Neubewertung des Konzessionsvertrags zum beizulegenden Zeitwert ein Firmenwert in Höhe von TEUR 1.636.

Im Rahmen eines Unternehmenserwerbes werden wesentliche Annahmen über die Existenz und Bewertung von übernommenen Vermögenswerten (vor allem immaterielle Vermögenswerte), Schulden und Eventualschulden getroffen. Das wesentliche Risiko besteht in der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte und in der Bewertung der Vermögenswerte, in der Nichtidentifikation von immateriellen Vermögenswerten sowie in der Schätzung der zukünftigen Cashflows und des Diskontierungszinssatzes, weshalb dies als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt identifiziert wurde.

Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse.

Wir haben die Angemessenheit der zukunftsbezogenen Schätzungen und wesentlichen Annahmen sowie des herangezogenen Berechnungsmodells unter Einbeziehung von internen Bewertungsspezialisten beurteilt. Unsere Prüfungshandlungen umfassten insbesondere:

- > Einsichtnahme in die Vertragsdokumentation zum Erwerb der zusätzlichen Anteile und der Neufassung der Gesellschaftsverträge
- > Prüferische Würdigung des Übergangs der Kontrolle nach den Kriterien des IFRS 10
- > Analyse der Ergebnisse der konzernintern erstellten Kaufpreisallokation und Erörterung der Annahmen im Gespräch mit dem Management
- > Prüfung der Identifikation und Bewertung der immateriellen Vermögenswerte (insbesondere des Dienstleistungskonzessionsvertrags) und der angewandten Methodik unter Beiziehung von Bewertungsspezialisten, Plausibilisierung der Annahmen, der Berechnungen und der Diskontierungszinssätze
- > Überprüfung der Erstkonsolidierung der Intelligent Mobility Solutions Limited, Lusaka, Sambia, auf Basis der vorläufigen Kaufpreisallokation und Überprüfung der entsprechenden Anhangangaben.

Die angewendeten Bewertungsverfahren und die zugrunde liegenden Annahmen zur vorläufigen Kaufpreisallokation sind vertretbar. Die im IFRS 3 geforderten Anhangangaben sind vollständig.

Verweis auf weitergehende Informationen.

Die Angaben des Konzerns zum Erwerb der Intelligent Mobility Solutions Limited, Lusaka, Sambia, finden sich in Erläuterung 2.2 „Unternehmenszusammenschlüsse“.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des §245a UGB, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses.

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- > Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- > Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- > Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- > Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.

- > Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- > Wir erlangen ausreichende und geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

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

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

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen.

Bericht zum Konzernlagebericht.

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

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

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

Urteil.

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

Erklärung.

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

Sonstige Informationen.

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen beinhalten alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss deckt diese sonstigen Informationen nicht ab, und wir geben keine Art der Zusicherung darauf ab.

In Verbindung mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses ist es unsere Verantwortung, diese sonstigen Informationen zu lesen und zu überlegen, ob es wesentliche Unstimmigkeiten zwischen den sonstigen Informationen und dem Konzernabschluss oder mit unserem während der Prüfung erlangten Wissen gibt oder diese Informationen sonst wesentlich falsch dargestellt erscheinen. Falls wir, basierend auf den durchgeführten Arbeiten, zur Schlussfolgerung gelangen, dass die sonstigen Informationen wesentlich falsch dargestellt sind, müssen wir dies berichten. Wir haben diesbezüglich nichts zu berichten.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 der EU-VO.

Wir wurden von der ordentlichen Hauptversammlung am 6. September 2018 als Abschlussprüfer gewählt und am 7. Jänner 2019 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Jahr 2006 Konzernabschlussprüfer.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt „Bericht zum Jahresabschluss“ mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs. 1 der EU-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer.

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Peter Pessenlehner.

Wien, den 12. Juni 2019

PwC Wirtschaftsprüfung GmbH

gez.:

Mag. Peter Pessenlehner
Wirtschaftsprüfer

Die Veröffentlichung und Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des §281 Abs. 2 UGB zu beachten.

Glossar.

AG	Aktiengesellschaft.
AktG	Aktengesetz (Österreich).
Americas	Region: Nord-, Mittel- und Südamerika.
ANPR	Automatische Kennzeichenerkennung (EN: Automatic Number Plate Recognition).
APAC	Region: Asien-Pazifik (EN: Asia-PACific).
B2B	Geschäft mit anderen Unternehmen (EN: Business-to-Business).
B2C	Geschäft mit Konsumenten (EN: Business-to-Consumers).
C-ITS	Kooperative (d. h. vernetzte) intelligente Verkehrssysteme (EN: Cooperative-Intelligent Transportation System).
CO₂	Chemische Bezeichnung für Kohlendioxid.
Compliance	Regelkonformität; Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien.
CPI	Korruptionswahrnehmungsindex von Transparency International (EN: Corruption Perception Index)
DSRC	Funkkommunikation basierend auf Mikrowellentechnologie (EN: Dedicated Short-Range Communications).
DYNAC®	Verkehrsmanagement-System von Kapsch TrafficCom, primär für Autobahnen.
EBIT	Operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EN: Earnings Before Interest and Taxes).
EBITDA	Operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EN: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization).
EcoTrafiX™	Verkehrsmanagement-System von Kapsch TrafficCom, primär für den städtischen Bereich.
EETS	Europäischer elektronischer Mautdienst (EN: European Electronic Toll Service).
EMEA	Region: Europa, Mittlerer Osten, Afrika (EN: Europe, Middle East, Africa).

ERM	Unternehmensweites Risikomanagement (EN: Enterprise Risk Management).
ERP	Softwarelösung zur Ressourcenplanung eines Unternehmens bzw. einer Organisation (EN: Enterprise Resource Planning)
ETC	Berichtssegment von Kapsch TrafficCom, umfasst das Mautgeschäft (EN: Electronic Toll Collection).
EU-DSGVO	EU-Datenschutz-Grundverordnung
F&E	Forschung und Entwicklung.
GNSS	Globales ziviles Satellitennavigationssystem (EN: Global Navigation Satellite Systems).
GSM-R	Standard für volldigitale Mobilfunknetze, erweitert für die Verwendung bei Eisenbahnen (Global System for Mobile Communications – Rail).
HOT-Fahrspuren	Fahrspuren, bei denen sich die Höhe der Maut nach den Verkehrsbedingungen richtet (EN: High-Occupancy Toll lanes).
HSSEQ	Integriertes Managementsystem für Nachhaltigkeit (EN: Health, Safety, Security, Environment, Quality).
IASB	Unabhängiges, privatwirtschaftliches Gremium, das die IFRS entwickelt und verabschiedet (EN: International Accounting Standards Board).
IFRS	Internationale Rechnungslegungsvorschriften für Unternehmen, die vom IASB herausgegeben werden (EN: International Financial Reporting Standards).
IMS	Berichtssegment von Kapsch TrafficCom, umfasst die Geschäfts- bereiche: Verkehrsmanagement, Verkehrssicherheit, vernetzte Fahrzeuge, Smart Urban Mobility (EN: Intelligent Mobility Solutions).
IP	Geistiges Eigentum (EN: Intellectual Property).
IPR	Rechte am geistigen Eigentum (EN: Intellectual Property Rights).
ISO	Internationale Organisation für Normung (EN: International Organization for Standardization).
ITS	Verkehrstelematik/intelligente Verkehrssysteme (EN: Intelligent Transportation Systems).

m²	Quadratmeter
MaaS	Mobilität als Dienstleistung (EN: Mobility as a Service).
MLFF	Bemautung des Fließverkehrs auf mehreren Fahrspuren gleichzeitig (EN: Multi-Lane Free-Flow).
n/a	nicht anwendbar/nicht zutreffend (EN: not applicable)
OBU	Elektronisches Gerät, welches drahtlos ausgelesen und beschrieben werden kann. Es dient zur Identifikation von Fahrzeugen, als Zahlungsmittel oder als Speicher für Daten (EN: On-Board Unit).
ÖCGK	Österreichischer Corporate Governance Kodex.
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (EN: Organisation for Economic Co-operation and Development).
REACH	EU-Chemikalienverordnung für die Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung von Chemikalien (EN: Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals).
RFID	Technik zur Identifikation von Gegenständen über Funk (EN: Radio Frequency IDentification).
UGB	Österreichisches Unternehmensgesetzbuch.
V2I	Kommunikation eines Fahrzeugs mit spezieller Infrastruktur (EN: Vehicle-to-Infrastructure).
V2V	Kommunikation eines Fahrzeugs mit anderen Fahrzeugen (EN: Vehicle-to-Vehicle).
V2X	Kommunikation eines Fahrzeugs mit anderen Fahrzeugen und Infrastruktur (EN: Vehicle-to-X).
VÖNIX	VBV Österreichischer Nachhaltigkeitsindex. Aktienindex bestehend aus jenen börsennotierten österreichischen Unternehmen, die hinsichtlich sozialer und ökologischer Leistung führend sind.
ZGE	Zahlungsmittelgenerierende Einheit (gemäß IFRS). Die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten, die Mittelzuflüsse erzeugen, die weitestgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten sind.

Finanzkalender.

18. Juni 2019	Ergebnis WJ 2018/19
20. August 2019	Ergebnis Q1 2019/20
31. August 2019	Nachweisstichtag Hauptversammlung
10. September 2019	Hauptversammlung
13. September 2019	Ex-Tag Dividende
16. September 2019	Nachweisstichtag: Dividende
18. September 2019	Dividenden-Zahltag
20. November 2019	Ergebnis H1 2019/20
18. Februar 2020	Ergebnis Q1-Q3 2019/20

Kontakt für Investoren.

Investor Relations Officer	Hans Lang
Aktionärstelefon	+43 50 811 1122
E-Mail	ir.kapschtraffic@kapsch.net
Website	www.kapschtraffic.com/ir

Das verwendete Papier für diesen Geschäftsbericht kommt aus einer FSC-zertifizierten (Mix-Credit-)Produktion. Aufgrund der ISO-Umweltzertifizierung des gesamten Betriebs des Lieferanten werden alle Druckproduktionen entsprechend den Vorgaben für umwelt- und ressourcenschonende, nachhaltige Fertigungsprozesse hergestellt.

Disclaimer.

Bestimmte Aussagen in diesem Geschäftsbericht sind „zukunftsgerichtete Aussagen“. Diese Aussagen, die die Worte „glauben“, „beabsichtigen“, „erwarten“ und Begriffe ähnlicher Bedeutung enthalten, spiegeln die Ansichten und Erwartungen der Gesellschaft wider und unterliegen Risiken und Unsicherheiten, die die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich beeinträchtigen können. Die Leserin/der Leser sollte daher nicht unangemessen auf diese zukunftsgerichteten Aussagen vertrauen. Die Kapsch TrafficCom AG ist nicht verpflichtet, das Ergebnis allfälliger Berichtigungen der hierin enthaltenen zukunftsgerichteten Aussagen zu veröffentlichen, außer dies ist nach anwendbarem Recht erforderlich.

Dieser Geschäftsbericht wurde mit größtmöglicher Sorgfalt und unter gewissenhafter Prüfung sämtlicher Daten erstellt. Satz- und Druckfehler können dennoch nicht ausgeschlossen werden. Durch die kaufmännische Rundung von Einzelpositionen und Prozentangaben kann es zu geringfügigen Rechendifferenzen kommen.

Um zu signalisieren, dass im Geschäftsbericht Personenbezeichnungen auf Frauen und Männer Bezug nehmen, wurde teilweise eine geschlechtergerechte Formulierung (zum Beispiel Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter) verwendet. Aus Gründen der Lesbarkeit wurde an einzelnen Stellen nur die männliche Form angeführt, stets sind aber Männer wie Frauen angesprochen.

Impressum.

Medieninhaber und Hersteller: Kapsch TrafficCom AG
Verlags- und Herstellungsort: Wien, Österreich
Redaktionsschluss: 11. Juni 2019

Kapsch TrafficCom

Kapsch TrafficCom ist ein Anbieter von Intelligenten Verkehrssystemen in den Bereichen Mauteinhebung, Verkehrsmanagement, Smart Urban Mobility, Verkehrssicherheit und vernetzte Fahrzeuge. Kapsch TrafficCom deckt mit durchgängigen Lösungen die gesamte Wertschöpfungskette ihrer Kunden aus einer Hand ab: von Komponenten über Design bis zur Errichtung und dem Betrieb von Systemen. Die Mobilitätslösungen von Kapsch TrafficCom helfen dabei, den Straßenverkehr in Städten und auf Autobahnen sicherer, zuverlässiger, effizienter und komfortabler zu machen sowie die Umweltbelastung zu reduzieren.

Eine Vielzahl von erfolgreichen Projekten in mehr als 50 Ländern rund um den Globus hat Kapsch TrafficCom zu einem international anerkannten Anbieter intelligenter Verkehrssysteme gemacht. Als Teil der Kapsch Group verfügt Kapsch TrafficCom mit Hauptsitz in Wien, Österreich, über Tochtergesellschaften und Niederlassungen in mehr als 30 Ländern und notiert seit 2007 im Prime Market der Wiener Börse (Symbol: KTCG). Die rund 5.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erwirtschafteten im Wirtschaftsjahr 2018/19 einen Umsatz von EUR 738 Mio.

>>> www.kapsch.net