

Kapsch TrafficCom



Hürden meistern.

*Kombinierter Bericht
2019/20.*

Konzernabschluss
Konzernlagebericht
Konsolidierter Corporate-Governance-Bericht
Konsolidierter nichtfinanzieller Bericht

Ausgewählte Kennzahlen.

2019/20 (Geschäftsjahr 2019/20): 1. April 2019 – 31. März 2020

Wenn nicht anders angegeben, alle Werte in EUR Mio.

Ertragskennzahlen	2017/18	2018/19	2019/20	+/-
Umsatz	693,3	737,8	731,2	-0,9 %
Anteil Segment ETC	75,2 %	75,7 %	77,1 %	1,4 %p
Anteil Segment IMS	24,8 %	24,3 %	22,9 %	-1,4 %p
EBITDA ¹⁾	64,9	71,5	13,6	-80,9 %
EBITDA-Marge	9,4 %	9,7 %	1,9 %	-7,8 %p
EBIT ¹⁾	50,1	57,0	-39,2	> -100 %
EBIT-Marge	7,2 %	7,7 %	-5,4 %	-13,1 %p
Ergebnis vor Steuern	44,2	55,1	-63,4	> -100 %
Periodenergebnis	28,0	46,6	-55,7	> -100 %
Periodenergebnis, den Anteilseignern zurechenbar	28,7	47,8	-48,1	> -100 %
Ergebnis je Aktie in EUR	2,21	3,68	-3,70	> -100 %
Geschäftssegmente	2017/18	2018/19	2019/20	+/-
Electronic Toll Collection (ETC)				
Umsatz	521,6	558,4	563,5	0,9 %
EBIT	53,5	64,9	1,5	-97,7 %
EBIT-Marge	10,3 %	11,6 %	0,3 %	-11,4 %p
Intelligent Mobility Solutions (IMS)				
Umsatz	171,6	179,4	167,7	-6,5 %
EBIT	-3,4	-7,9	-40,7	-413,5 %
EBIT-Marge	-2,0 %	-4,4 %	-24,2 %	-19,8 %p
Umsatzanteile der Regionen	2017/18	2018/19	2019/20	+/-
EMEA	63,7 %	58,4 %	55,2 %	-3,2 %p
Americas	30,2 %	34,3 %	40,2 %	5,9 %p
APAC	6,1 %	7,2 %	4,6 %	-2,5 %p
Bilanzkennzahlen	31. März 2018	31. März 2019	31. März 2020	+/-
Bilanzsumme ²⁾	621,1	676,6	727,2	7,5 %
Eigenkapital ³⁾	229,9	257,5	182,5	-29,1 %
Eigenkapitalquote ³⁾	37,0 %	38,1 %	25,1 %	-13,0 %p
Nettoguthaben (+)/-verschuldung (-) ⁴⁾	16,2	-73,5	-175,7	-139,1 %
Verschuldungsgrad ⁵⁾	—	28,5 %	96,3 %	67,7 %p
Nettoumlaufvermögen ⁶⁾	117,0	193,3	168,3	-12,9 %
Geldflussrechnung	2017/18	2018/19	2019/20	+/-
Nettoinvestitionen ⁷⁾	8,8	11,7	11,4	-2,4 %
Free Cashflow ⁸⁾	21,8	-57,5	2,4	> 100 %
Weitere Informationen	2017/18	2018/19	2019/20	+/-
Mitarbeiter/-innen, zum Stichtag	5.259	4.981	5.104	2,5 %
On-Board Units, in Mio. Stück	12,65	13,46	13,19	-2,0 %

¹⁾ In 2019/20 inklusive Abschreibungen von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen aufgrund IFRS 16 in Höhe von EUR 13,8 Mio. und EBIT-Effekt von EUR 0,8 Mio.

²⁾ Per 31. März 2020 inklusive Leasingverbindlichkeiten in Höhe von EUR 63,6 Mio. aus der Erstanwendung des IFRS 16 (Erhöhung der Nettoverschuldung und Bilanzsumme in ähnlicher Höhe), sowie Anpassung des Werts vom 31. März 2019 aufgrund der Finalisierung der Kaufpreisallokation der Tochtergesellschaft in Sambia.

³⁾ Inklusive nicht beherrschender Anteile, sowie Anpassung des Werts vom 31. März 2019 aufgrund der Finalisierung der Kaufpreisallokation der Tochtergesellschaft in Sambia.

⁴⁾ Liquide Mittel + sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte – Finanzverbindlichkeiten – Leasingverbindlichkeiten

⁵⁾ Nettoverschuldung/Eigenkapital

⁶⁾ Vorräte + Forderungen LuL und sonstige kurzfr. Vermögenswerte + kurzfr. Vertragsvermögenswerte + kurzfr. Steuerforderungen - Verbindlichkeiten LuL – kurzfr. Vertragsverbindlichkeiten – kurzfr. Steuerverbindlichkeiten – kurzfr. Rückstellungen – kurzfr. sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen

⁷⁾ Investitionen zum Ankauf und Zahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten

⁸⁾ Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit + Cashflow aus Investitionstätigkeit

Kapsch TrafficCom.

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 2019/20.

HEADLINES 2019/20.

ERTRAGSKENNZAHLEN:

- > UMSATZ EUR 731 MIO.
- > EBIT EUR -39 MIO.,
OHNE EINMALEFFEKTE POSITIV.

JAHRESABSCHLUSS 2019/20 STARK VON
IFRS 16 UND EINMALEFFEKTEN BEEINFLUSST.

DIVIDENDENVORSCHLAG AN HAUPTVERSAMMLUNG:
EUR 0,25 JE AKTIE.

LANGJÄHRIGEN PATENTSTREIT MIT EINEM
MITBEWERBER IN DEN USA GEWONNEN.

ENTTÄUSCHENDE GESCHÄFTSAUSSICHTEN IN SAMBIA,
ENGAGEMENT IN DIESEM LAND ABGEWERTET.

STRASSESEITIGE PARKLÖSUNGEN: DERZEIT KEIN
NACHHALTIGES & PROFITABLES GESCHÄFTSMODELL;
AKTIVITÄTEN VON STREETLINE HERUNTERGEFAHREN.

HEADLINES 2019/20.

GROSSPROJEKTE ZUR DEUTSCHEN
INFRASTRUKTURABGABE
DURCH KUNDEN GEKÜNDIGT.

PERSONALMANGEL IN DEN USA FÜHRTE ZU
HÖHEREN KOSTEN UND NICHT REALISIERTEN
GESCHÄFTSPOTENZIALEN.

BESTBIETER FÜR EIN GROSSPROJEKT IN SÜDAFRIKA,
ABER AUSSCHREIBUNG VOR ZUSCHLAG EINGESTELLT.

GRÖSSTES KUNDENPROJEKT LIEF ENDE NOVEMBER AUS
(LANDESWEITES MAUTSYSTEM IN TSCHECHIEN).

ERHEBLICHE MEHRAUFWÄNDE BEI IMPLEMENTIERUNG
VON NEUER SOFTWARE FÜHRTE ZU
SIGNIFIKANTEN KOSTENÜBERSCHREITUNGEN.

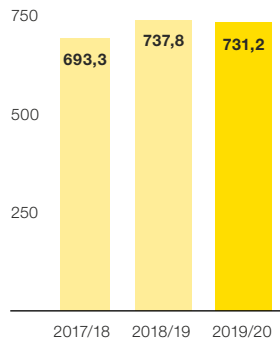
ALFREDO ESCRIBA NEUER
TECHNIKVORSTAND (CTO).

Ausgewählte Finanzkennzahlen.

2019/20 (Geschäftsjahr 2019/20): 1. April 2019 – 31. März 2020

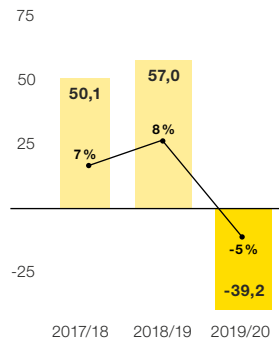
Wenn nicht anders angegeben, alle Werte in EUR Mio.

Umsatz



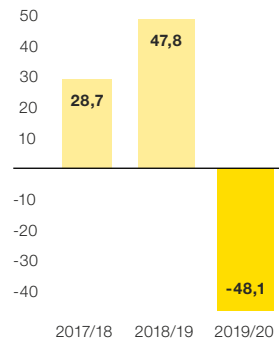
Trotz des Wegfalls zweier Großprojekte (landesweites Mautsystem in Tschechien und Infrastrukturabgabe in Deutschland) konnte der Umsatz des Vorjahrs beinahe gehalten werden.

EBIT und EBIT-Marge



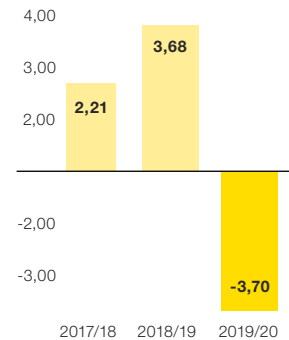
Erhebliche Einmaleffekte und operative Herausforderungen, die massive Kosten verursachten, führten zu einem negativen EBIT.

Periodenergebnis, den Anteilseignern zurechenbar



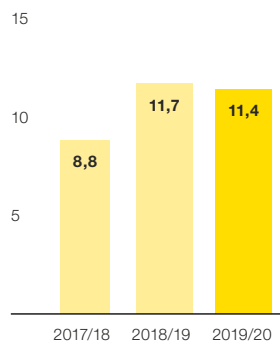
Das negative EBIT sowie ein von Bewertungs- und Wechselkurseffekten stark belastetes Finanzergebnis führten zu einem Rückgang des Periodenergebnisses auf EUR -48,1 Mio.

Ergebnis je Aktie (in EUR)



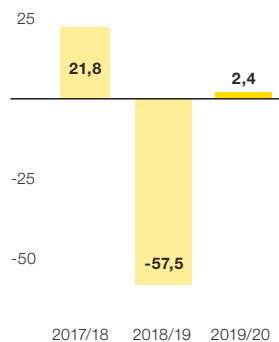
Als Konsequenz des negativen Periodenergebnisses fiel auch das Ergebnis je Aktie auf EUR -3,70.

Nettoinvestitionen



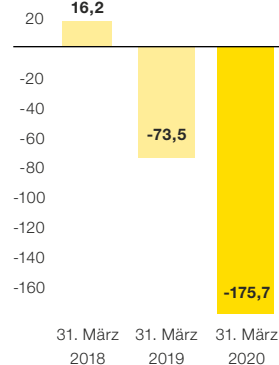
Die Nettoinvestitionen lagen geringfügig unter dem Wert des Vorjahres (-2,4 %).

Free Cashflow



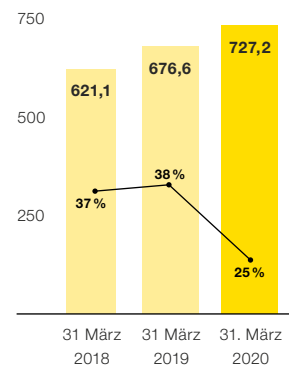
Der Free Cashflow war nach einem signifikant negativen Wert im Vorjahr wieder positiv. Diese Entwicklung spiegelt den Rückgang des Nettoumlaufvermögens wider. IFRS 16 wirkte sich mit EUR 13,6 Mio. positiv aus.

Nettoguthaben (+)/ -verschuldung (-)



Der geringe Free Cashflow und die Dividendenzahlung (EUR 19,5 Mio.) sowie die Erstanwendung des IFRS 16 führten zu einer Nettoverschuldung in Höhe von EUR 175,7 Mio. Das entspricht einem Verschuldungsgrad von 96,3 %.

Bilanzsumme und Eigenkapitalquote



Die Bilanzsumme stieg vor allem aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16. Demgegenüber belasteten das negative Periodenergebnis und die Dividendenzahlung (EUR 19,5 Mio.) das Eigenkapital. Daher fiel die Eigenkapitalquote auf 25,1 % (ohne IFRS 16-Effekt: 27,6 %).

Inhaltsverzeichnis.

Headlines 2019/20	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: Vernetzte Mobilität	23
Forschung und Entwicklung	26
Kapitalmarkt	28
Konsolidierter Corporate-Governance-Bericht	34–42
Grundlagen	35
Entsprechenserklärung	35
Vorstand	36
Aufsichtsrat	37
Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat	39
Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats	40
Diversität	42
Externe Evaluierung	42
Bericht des Aufsichtsrats	43
Konsolidierter nichtfinanzieller Bericht	46–61
Erläuterungen zum Bericht	47
Geschäftsmodell	48
Wesentlichkeitsanalyse	49
Umwelt	50
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	52
Menschenrechte und Korruptionsbekämpfung	55
Gesellschaftliche Verantwortung	56
Nichtfinanzielle Kennzahlen	59
Konzernlagebericht	64–83
Wirtschaftliches Umfeld	65
Wirtschaftliche Lage von Kapsch TrafficCom	69
Sonstige Unternehmensangaben	75
Ausblick	82
Erklärung der gesetzlichen Vertreter	83
Konzernabschluss	84–160
Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung	85
Konsolidierte Bilanz	86
Konsolidierte Eigenkapitalveränderungsrechnung	87
Konsolidierte Kapitalflussrechnung	88
Erläuterungen zum Konzernabschluss	89
Bestätigungsvermerk	155
Glossar	161
Finanzkalender	164
Kontakt für Investoren	164

Brief des Vorstandsvorsitzenden.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

2019/20 war ein verflixtes Jahr. Wir mussten uns öfter als sonst neuen und teils ungewöhnlichen Herausforderungen stellen. Das inspirierte uns zum Thema dieses Berichts: „Hürden meistern“. Dass wir das Geschäftsjahr mit einem blauen Auge hinter uns lassen konnten, verdanken wir den bereits in der Vergangenheit eingeleiteten Maßnahmen. Die Globalisierung des Unternehmens, das diversifizierte Leistungsportfolio, eine starke Bilanz und Liquiditätsausstattung sowie ein tolles und zuverlässiges Team haben wesentlich zur Stabilisierung der Unternehmensgruppe und Steigerung der Resilienz beigetragen.

2019/20: ein verflixtes Geschäftsjahr.

Das Geschäftsjahr 2019/20 im Rückblick.

Das Geschäftsjahr begann durchaus positiv. Mit Alfredo Escribá konnten wir die vakant gewordene Position des Technikvorstands hausintern besetzen. Die im ersten Quartal verlautbarten Finanzzahlen des vorangegangenen Geschäftsjahrs waren sehr gut. Jedoch just, als wir für 2018/19 einen Rekordumsatz und eine erfreuliche EBIT-Entwicklung präsentierten, veröffentlichte der Europäische Gerichtshof (EuGH) ein überraschendes Urteil mit weitreichenden Konsequenzen: Die in Deutschland geplante Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) bei gleichzeitiger Steuerentlastung für in Deutschland zugelassene Pkws wurde für unvereinbar mit dem EU-Recht erklärt. Dies nahm der Kunde am Folgetag zum Anlass, die zur Realisierung und zum Betrieb der Pkw-Maut geschlossenen Verträge zum 30. September 2019 zu kündigen. Die Projekte im Zusammenhang mit der Pkw-Maut hätten in Summe zu den ganz großen in der Unternehmensgeschichte von Kapsch TrafficCom gezählt.

Positiver Jahresbeginn, aber verflixte Großprojekte in Deutschland überraschend gekündigt.

In Sambia gelang es uns nicht, das Geschäft wie ursprünglich angedacht aufzubauen. Wir mussten schließlich erkennen, dass regulatorische Hindernisse in absehbarer Zeit nicht behebbar sein würden. Folglich sind auch die zu erwartenden Geschäftsaussichten in diesem Land enttäuschend. Aus diesem Grund werteten wir unser Engagement in Sambia ab.

Über das gesamte Geschäftsjahr hatten wir zunehmend mit den Folgen einer zu dünnen Personaldecke in den USA zu kämpfen. Das Unternehmen hatte bereits geraume Zeit Schwierigkeiten, ausreichend und adäquat qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu vernünftigen Konditionen zu rekrutieren. Schon zu Beginn des Geschäftsjahrs suchten wir 150 Personen (bei einem Personalstand von knapp 650). Durch eine geänderte Rekrutierungsstrategie gelang es uns schließlich, den Personalstand in den USA (exklusive Streetline) um 145 Personen auf 790 zu steigern. Damit haben wir aber bei Weitem noch nicht alle offenen Stellen besetzt, denn aufgrund des guten Auftragseingangs und Geschäftsausblicks stieg der Bedarf an neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weiter.

Sehr erfolgreich am Markt, aber verflixte: Das Team ist nicht groß genug.

Im November konnten wir einen schönen Erfolg verkünden: Kapsch TrafficCom war Bestbieter bei der Ausschreibung für ein großes Mautprojekt. Es handelte sich dabei um die Ausschreibung für die Provinz Gauteng in Südafrika. Das Gesamtprojektvolumen über eine Laufzeit von sechs Jahren war mit mehr als EUR 400 Mio. beziffert. Wie von einem verflixten Jahr zu erwarten, kam etwas später die Ernüchterung. Kapsch TrafficCom erhielt im März 2020 die Mitteilung, dass die Ausschreibung eingestellt worden sei. Ob es zu einer neuerlichen Ausschreibung kommen wird und wenn ja, wann, ist derzeit nicht absehbar. Der bis zum 2. Dezember 2019 laufende Mautvertrag wurde jedenfalls um ein Jahr verlängert.

Bestbieter für ein Großprojekt in Südafrika, aber verflixte: Ausschreibung eingestellt.

Ende November 2019 lief unser Vertrag zum Betrieb des landesweiten Mautsystems in Tschechien aus. Unser Versuch, auch das neue Mautsystem zu errichten und zu betreiben, scheiterte aufgrund einer aus unserer Sicht äußerst fragwürdigen Vergabe. Trotz zwischenzeitlicher juristischer Erfolge gelang es uns am Ende nicht, unsere Interessen durchzusetzen. Dennoch akzeptieren wir nicht, wie mit uns verfahren wurde, und gehen den Rechtsweg weiter. Fakt ist aber, dass ein Projekt mit einem Jahresumsatz von mehr als EUR 70 Mio. zu Ende ging.

Eine wirklich positive Nachricht erhielten wir in Bezug auf einen Patentstreit. Kapsch TrafficCom prozessierte seit vielen Jahren mit einem Mitbewerber in den USA. Er warf uns vor, wir würden seine Patente verletzen. Nunmehr wurden die Klagen des Mitbewerbers in letzter Instanz abgewiesen. Diese Gerichtsentscheidung ebnete den Weg für eine landesweite Interoperabilität

von elektronischen Mautsystemen in den USA: Organisationen und Einzelpersonen können nun mit verschiedenen Mauttechnologie-Spezifikationen arbeiten, diese vermarkten und umsetzen.

Der nun tatsächlich erfolgte Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU (Brexit) hatte keinen nennenswerten Einfluss auf die Ergebnisse von Kapsch TrafficCom. Unser dortiger Umsatz bewegt sich derzeit im einstelligen Millionenbereich.

Im Bereich intelligenter straßenseitiger Parklösungen kennen wir kein Unternehmen, das aktuell ein nachhaltiges und profitables Geschäftsmodell vorweisen kann. Das gilt auch für unsere kalifornische Konzerngesellschaft Streetline. Daher beendeten wir die Aktivitäten dieses Unternehmens weitestgehend.

Zu allem Überdross führten erhebliche Mehraufwände bei der anspruchsvollen Implementierung von neuer Software in bestehende Kundensysteme zu signifikanten Kostenüberschreitungen, die sich insbesondere im vierten Quartal zeigten.

Verflixt: Die Implementierung neuer Software in bestehende Kundenprojekte ist anspruchsvoller als erwartet.

Das Ende des Geschäftsjahrs war geprägt von den weltweiten Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie. Glücklicherweise waren die Auswirkungen auf unsere Ergebnisse gering. Was sich jedoch stark veränderte, war einerseits, wie wir intern zusammenarbeiteten, und andererseits, wie die Kundenbeziehungen gepflegt wurden. Unsere hervorragende IT-Ausstattung (Software und Hardware) erlaubte es uns, schnell einen großen Teil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf Homeoffice umzustellen. Digitale Kooperations- und Kommunikationsplattformen leisteten uns wertvolle Dienste.

Verflixt: Am Ende bringt auch noch ein Virus Unsicherheit in den Markt.

Die Ergebnisse des Geschäftsjahrs 2019/20.

Bevor ich auf die Zahlen eingehe, möchte ich kurz einige Sondereffekte beleuchten. Dabei handelt es sich einerseits um Veränderungen aufgrund der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 und andererseits um Einmaleffekte.

IFRS 16.

Eine wesentliche Neuerung ab dem Wirtschaftsjahr 2019/20 ist die Anwendung des Standards IFRS 16 „Leasingverhältnisse“. Er behandelt den Ansatz, die Bewertung und den Ausweis sowie die Angabepflichten bezüglich Leasingverhältnissen im Abschluss. Kurz zusammengefasst: Die Nutzungsrechte aus Leasingverträgen werden aktiviert (Sachanlagen) und die Leasingverbindlichkeiten auf der Passivseite der Bilanz separat dargestellt. Durch diese geänderte Darstellung der Leasingverhältnisse erhöhten sich ab 1. April 2019 die Bilanzsumme und die Nettoverschuldung signifikant, die Eigenkapitalquote sank.

IFRS 16 mit erheblichem Einfluss auf:
➤ Nettoverschuldung
➤ Bilanzsumme

Der bisher erfasste Leasingaufwand (sonstiger betrieblicher Aufwand) wird ersetzt durch eine Abschreibung des Nutzungsrechts und eine Zinskomponente (fließt in das Finanzergebnis). Das führt zu einem Anstieg des EBITDA (um die Abschreibung des Nutzungsrechts) und hat nur einen geringfügig positiven Effekt auf das EBIT (im Ausmaß der Zinskomponente, die im Finanzergebnis ausgewiesen wird).

Einmaleffekte.

Diese umfassen:

- Wertminderungen und Wertberichtigungen im Zusammenhang mit aktualisierten Einschätzungen zum IMS-Segment – insbesondere zum weiteren Geschäftsverlauf in Sambia – (rund EUR -27 Mio.),
- Abschreibungen, Nichtabnahmeentschädigung für Finanzierungen sowie gestiegene Rechts- und Beratungskosten aufgrund der vorzeitigen Beendigung der Projekte zur deutschen Pkw-Maut (rund EUR -9 Mio.),
- Aufwendungen im Zusammenhang mit der Beendigung der Aktivitäten der Konzerngesellschaft Streetline (rund EUR -3 Mio.) und dem Ende des Mautprojekts in Tschechien (rund EUR -2 Mio.).

Finanzergebnisse.

Der Konzernumsatz sank um knapp ein Prozent auf EUR 731 Mio. Rund 77 % davon entfielen auf das Segment Electronic Toll Collection (ETC). Dort gelang es uns, Umsatzrückgänge in den Regionen EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika) und APAC (Asien-Pazifik) durch ein starkes Wachstum des Errichtungsgeschäfts in der Region Americas (Nord-, Mittel- und Südamerika) mehr als wettzumachen (in Summe +1 %). Demgegenüber sanken die Umsätze im Segment Intelligent Mobility Solutions (IMS) um rund 7 %.

Finanzergebnisse enttäuschend:
➤ Umsatz: EUR 731 Mio.
➤ EBIT: EUR -39 Mio.

Das Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT) betrug EUR -39 Mio. (Vorjahr: EUR 57 Mio.). Für mich ist das eine große Enttäuschung. Auf der einen Seite mussten wir Einmaleffekte verkraften, ohne die wir sogar ein knapp positives EBIT erzielt hätten. Auf der anderen Seite belasteten operative Themen die Profitabilität der Gruppe. Allen voran waren dies die beiden folgenden Entwicklungen:

EBIT ohne Einmaleffekte wäre positiv.

- > Der signifikante Personalbedarf in Nordamerika bedeutete, dass nicht ausreichend Kapazitäten vorhanden waren, um die Projekte wie gewohnt zu realisieren. Dabei darf nicht außer Acht gelassen werden, dass zahlreiche neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter generell oft erst durch erfahrene Kolleginnen und Kollegen eingeschult werden müssen. Bevor die volle Leistungsfähigkeit des vergrößerten Teams ausgespielt werden kann, nimmt daher die Produktivität bei zugleich steigenden Kosten ab. Das muss teilweise durch Drittfirmen kompensiert werden. Es liegt folglich auf der Hand, dass die Profitabilität der Gruppe temporär leidet.
- > Erhebliche Mehraufwände bei der anspruchsvollen Implementierung von neuer Software in bestehende Kundensysteme führten zu signifikanten Kostenüberschreitungen.

Der Ausbruch der COVID-19-Pandemie und die umfangreichen Maßnahmen der Regierungen weltweit, um die Verbreitung des SARS-CoV-2-Virus einzudämmen, führten zu massiven Verwerfungen auf den Kapitalmärkten. Das spürten auch wir – nicht nur in Bezug auf die Kapsch TrafficCom Aktie, sondern auch beim Finanzergebnis: Die negative Aktienkursentwicklung eines finanziellen Vermögenswerts (15,4 %-Beteiligung an Q-Free ASA, Norwegen) schlug sich mit rund EUR -6 Mio. nieder. Zudem führten Wechselkurssturbulenzen gegen Ende des Geschäftsjahrs zu (fast ausschließlich nicht realisierten) Wechselkursverlusten von rund EUR -9 Mio. Das Periodenergebnis, das den Anteilseignern zuzurechnen ist, belief sich im Geschäftsjahr 2019/20 auf EUR -48 Mio., was einem Ergebnis je Aktie von EUR -3,70 entspricht.

Der Free Cashflow war im Geschäftsjahr 2019/20 mit EUR 2 Mio. wieder positiv (Vorjahr: EUR -58 Mio.). Diese Entwicklung spiegelt den Rückgang des Nettoumlaufvermögens wider. Fairerweise möchte ich erwähnen, dass Umgruppierungen aufgrund der Erstanwendung von IFRS 16 einen positiven Einfluss auf den Free Cashflow hatten: Auszahlungen betreffend Leasing waren nämlich bis zum Vorjahr im Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit enthalten. Ab 1. April 2019 sind sie im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit zu erfassen und somit nicht Bestandteil des Free Cashflow. Unter Berücksichtigung der Leasingzahlungen (EUR 14 Mio.) sowie aufgrund der Dividendenzahlung (EUR 20 Mio.), der relevanten Auswirkungen der Erstanwendung des IFRS 16 (EUR 64 Mio.) und von Wechselkursänderungen (EUR 6 Mio.) stieg die Nettoverschuldung auf EUR 176 Mio. Das entspricht einem Verschuldungsgrad von 96 %.

Free Cashflow wieder positiv.

Trotz des negativen Periodenergebnisses stieg die Bilanzsumme um 8 % auf EUR 727 Mio. Ausschlaggebend dafür war die Aktivierung der Leasingverbindlichkeiten aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16. Dadurch und aufgrund des negativen Ergebnisbeitrags fiel die Eigenkapitalquote auf 25 %.

Dividende.

Wir haben uns die Entscheidung über eine Dividendenzahlung nicht leicht gemacht: Auf der einen Seite standen das negative Periodenergebnis und die stark gestiegene Nettoverschuldung. Wir hielten es für nicht angebracht, für ein Verlustjahr weiterhin eine hohe Dividende auszuschütten. Auf der anderen Seite wollten wir auch in schlechten Zeiten zu unserem Wort stehen, ein Dividendenpapier zu sein. Daher entschieden wir uns, sofern im COVID-19-Kontext rechtlich zulässig, der Hauptversammlung eine im Vergleich zu den Vorjahren reduzierte Dividende von EUR 0,25 je Aktie vorzuschlagen. Die Auszahlung von EUR 3,25 Mio. stellt keine überbordende Belastung unserer Liquidität dar und schränkt unseren Handlungsspielraum nicht ein. Der vorgeschlagene Auszahlungsbetrag ist von der Dividendenpolitik des Unternehmens natürlich gedeckt.

Status deutsche Pkw-Maut.

Wie schon oben erwähnt, erfolgte die Kündigung durch den Kunden zum 30. September 2019. Die Betreiberparteien des gekündigten Vertrags zum Projekt „Erhebung der Maut“ sind Kapsch TrafficCom, CTS EVENTIM sowie ein 50/50-Joint-Venture aus beiden Unternehmen. Gemeinsam erhoben sie im Dezember 2019 Forderungen in Höhe von EUR 560 Mio. gegenüber der Bundesrepublik Deutschland. Der zuständige Minister bestritt jedoch diesen Anspruch. Daher ist diese Angelegenheit nun vor einem Schiedsgericht zu klären. Derartige Verfahren können mehrere Jahre dauern.

Durch die Auftragnehmerparteien des gekündigten Vertrags zum wirtschaftlich kleineren Projekt „Automatische Kontrolle der Maut“ (Kapsch TrafficCom und eine in ihrem Alleineigentum stehende Projektgesellschaft) machen ebenfalls Ansprüche gegen die Bundesrepublik Deutschland geltend.

Da wir noch immer strengen Vertraulichkeitsbestimmungen unterliegen, kann ich derzeit leider keine weitergehenden Kommentare zu diesem Thema abgeben.

Ausblick.

Im Geschäftsjahr 2019/20 sind zahlreiche negative Effekte zusammengekommen. Viele Herausforderungen sind mittlerweile beseitigt (Sambia, Streetline, US-Patentdisput) und weiterhin ökonomisch belastende Faktoren sind bekannt: Die Personalknappheit in Nordamerika, die voraussichtlich bis Ende 2020 andauern wird. Mehraufwände bei der Implementierung neuer Software, die wahrscheinlich noch bis ins erste Halbjahr anfallen werden. Gleichzeitig stehen wir der Herausforderung gegenüber, den Wegfall des landesweiten Mautprojekts in Tschechien – mit einem hohen Umsatz- und Ergebnisbeitrag – seit Ende November 2019 zu kompensieren.

In den USA rollen wir derzeit einen neuen Mobilitätsdienst aus, der es Autofahrern ermöglicht, Maut mithilfe eines Mobiltelefons zu bezahlen. Dafür fielen in den letzten Jahren bereits Entwicklungskosten an. Ich erwarte, dass wir auch in den Geschäftsjahren 2020/21 und 2021/22 weiter in den Ausbau dieses Service investieren werden. Im Gegenzug versprechen wir uns davon in den weiteren Jahren einen merklichen Umsatz- und Ergebnisbeitrag.

Die Auswirkungen von COVID-19 auf unser Geschäft sind bislang noch nicht quantifizierbar. Wir sehen derzeit nur einen geringen Einfluss; in einigen Regionen kommt es aber zu Verschiebungen. Es ist klar, dass die Visibilität, insbesondere im Hinblick auf neue Ausschreibungen, zurückgegangen ist. Daher ist es für uns zu früh, jetzt einen quantitativen Ausblick auf das neue Geschäftsjahr zu geben. Ich erwarte mir, dass 2020/21 besser als das vorangegangene Jahr wird und dass wir wieder ein klar positives EBIT erwirtschaften können.

Unser Horizont endet aber natürlich nicht am 31. März 2021. Wir arbeiten bereits intensiv an einer neuen Strategie (Strategie 2027). Ein radikaler Wechsel wird nicht notwendig sein, weil wir unsere Strategie bereits in der Vergangenheit regelmäßig kritisch hinterfragt und bei Bedarf adaptiert haben. Die Gesellschaft und globale Zusammenhänge verändern sich, neue Geschäftsmodelle kommen auf den Markt und lösen teilweise alte ab, die technologische Entwicklung schreitet weiter rapide voran und erlaubt ganz neue Anwendungsbereiche. Daher ist es gesund und wichtig, in gewissen Abständen genau zu prüfen: Welche sind die für uns relevanten Megatrends und welche Antworten finden wir darauf? Welche Rolle kann das Unternehmen in Zukunft übernehmen? Wie müssen wir uns entwickeln und welche Lösungen, Services, Technologien und Geschäftsmodelle gewinnen oder verlieren an Bedeutung? Kapsch TrafficCom möchte gestalten und einen positiven gesellschaftlichen Beitrag leisten. Nur so können wir nachhaltig erfolgreich sein.

Ergänzend zum Strategieprozess haben wir zudem ein Programm gestartet, um uns als Organisation neu aufzustellen. Wir wollen die Rentabilität der Gruppe nachhaltig verbessern, die Komplexität der Organisation reduzieren, die Verantwortlichkeiten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stärken sowie generell die Effizienz und Effektivität steigern. Striktes Kostenmanagement gehört hier natürlich dazu.

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre, 2019/20 war ein hartes Geschäftsjahr, das uns sehr viel abverlangt hat. Das ändert aber nichts daran, dass ich an dieses großartige Unternehmen glaube. Aus diesem Grund freue ich mich über die Verlängerung meines Vorstandsmandats um weitere fünf Jahre. Nach einem wirklich verflixten Geschäftsjahr 2019/20 und inmitten einer gesellschaftlich und ökonomisch herausfordernden Zeit (SARS-CoV-2) bin ich weiterhin von Kapsch TrafficCom begeistert. Die Gründe sind schnell genannt:

- > Ich glaube an das Geschäftspotenzial und den Beitrag, den wir für die Allgemeinheit leisten können.
- > Ich genieße die Zusammenarbeit mit den Kolleginnen und Kollegen im Haus.
- > Ich freue mich, für unsere Kunden innovative und zielführende Lösungen bereitstellen zu können.
- > Ich schätze die professionelle Zusammenarbeit mit unseren Geschäftspartnern.
- > Ich schätze auch die Meinungen, Rückmeldungen und Anregungen von Investoren und Analysten, die unser Geschäft naturgemäß aus einem anderen Blickwinkel betrachten.
- > Ich schätze die Mitglieder des Aufsichtsrats als wertvolle und inspirierende Sparringpartner, die ihre Aufgaben gewissenhaft wahrnehmen.

Lassen Sie mich abschließend den eben Genannten für ihr Vertrauen in das Unternehmen danken.

Mit freundlichen Grüßen



Georg Kapsch
Vorstandsvorsitzender



Sicher Position halten. Stabilität.

Die globale Aufstellung, ein diversifiziertes Portfolio, die notwendige Größe und Kapitalausstattung verleihen Kapsch TrafficCom Stabilität. So können auch größere Hürden das Unternehmen nicht aus der Balance bringen.

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 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. Daran wird sich durch die Maßnahmen zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie nur temporär etwas ändern. 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 im Bereich Verkehrsmanagement mit neuen Geschäftsfeldern wie zum Beispiel vernetzte Mobilität.

Im Geschäftsjahr 2019/20 erzielte die Gruppe rund 55 % ihres Umsatzes in der Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika), rund 40 % in der Region Americas (Nord- und Südamerika) und rund 5 % in der Region APAC (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. Mittlerweile trägt kein Kunde zu mehr als 10 % des Konzernumsatzes bei.

Übersicht: Relevante landesweite Großprojekte.

Land	Segment	Beschreibung	Erteilt	Aktuelle Laufzeit bis
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)
Südafrika	ETC	Eine Provinz, Lkw- und Pkw-Maut	2009/2019	2020

Geschäftsmodell.

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

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

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

Errichtung. Darunter werden Projekte zur Planung, Konzeption und Implementierung 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 Applikationen mit Abschluss der Implementierung an den Kunden über. Somit führen Errichtungsprojekte 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 laufende, vom Verkehrsaufkommen unabhängige, Abgeltung.

Dienstleistungen. Kapsch TrafficCom erbringt in beiden Unternehmenssegmenten verstärkt Dienstleistungen. Im Bereich Maut als Dienstleistung (Tolling as a Service, TaaS) ist der Europäische Elektronische Mautdienst (European Electronic Toll Service, EETS) hervorzuheben. Im Bereich Mobilität als Dienstleistung (Mobility as a Service, MaaS) bietet das Unternehmen 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 Top-Position zu erlangen. Gleichzeitig hinterfragt das Management bestehende Beteiligungen, Produkte und Lösungen 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 voraussichtlich gut zweistelligen Zuwachsraten den wichtigsten Wachstumsmarkt der Gruppe dar. Interessante Geschäftspotenziale verspricht sich das Management zudem in Europa und Südamerika. Der asiatische Raum bietet mittelfristig – sobald verstärkt moderne elektronische Maut- und Mobilitätslösungen eingesetzt werden – Wachstumschancen.

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.

Kapsch TrafficCom erarbeitet derzeit unter dem Titel „Strategy 2027“ eine neue Strategie, die im Laufe des Geschäftsjahrs 2020/21 vorgestellt werden wird.

Stabilität durch ein breites Portfolio.

Elektronische Mauteinhebung (ETC).

- **Pionier und Technologieführer bei elektronischer Mauteinhebung.**
- **Einzige Erfahrung bei landesweiten Mautsystemen.**

Elektronische Mauteinhebung.

Technologie:

- > Mikrowelle (DSRC)
- > Satellit (GNSS)
- > Video
- > Mobile Mauteinhebung
- > eVignette

Anwendungen:

- > Mehrspur-Fließverkehr (MLFF)
- > Stadtmaut
- > Kontrollierte Fahrspuren (bemaute)

Standards:

- > CEN
- > WAVE

Konventionelle Mautstationen.

Mautdienstleistungen.

ETC-Umsatz nach Regionen.

EMEA EUR 315 Mio. (56 %)	Americas EUR 221 Mio. (39 %)	APAC EUR 27 Mio. (5 %)	Gesamt EUR 563 Mio.
---------------------------------------	---	-------------------------------------	-------------------------------

Intelligente Mobilitätslösungen (IMS).

- Breites Spektrum an Lösungen und Dienstleistungen für verschiedene Aspekte der Bereiche Verkehr und Mobilität.
- Etablierte Lösungen und Investitionen in zukünftiges Wachstum.

Verkehrsmanagement.

- > Städte
- > Autobahnen
- > Tunnel und Brücken
- > Kontrollierte Fahrspuren
- > Umkehrbare Fahrbahnen
- > Überwachung der Verkehrsregeln

Vernetzte Mobilität.

- > V2X-Kommunikationstechnologie
- > Plattform für vernetzte Mobilität

Mobilität als Dienstleistung.

IMS-Umsatz nach Regionen.

EMEA EUR 89 Mio. (53 %)	Americas EUR 72 Mio. (43 %)	APAC EUR 7 Mio. (4 %)	Gesamt EUR 168 Mio.
--------------------------------------	--	------------------------------------	-------------------------------

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 sind äußerst kostspielig und belasten 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, betankt, 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.
- > **Umgang mit E-Mobilität.** Die rapide Entwicklung in diesem Bereich führt zu einem Rückgang der Mineralölsteuereinnahmen. Steuersysteme zu ändern ist ein langwieriger und politisch heikler Prozess.

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 (Backoffice) 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 bemaute 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.

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.

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. Verkehrsteilnehmer können über ihr Mobiltelefon die Maut bezahlen sowie mit den Mautbehörden und Konzessionären in Kontakt treten.

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.

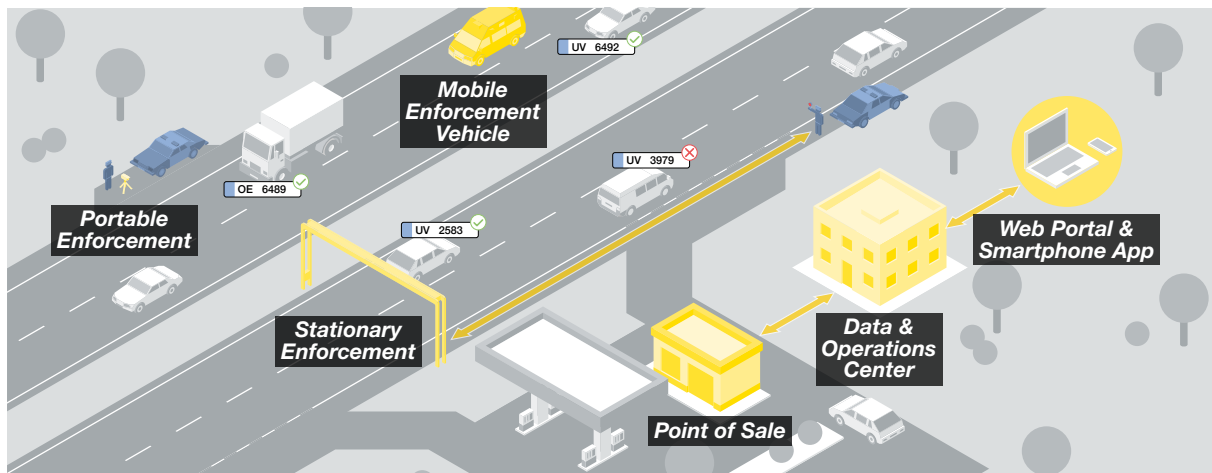
Stadtmaut. Weltweit haben Stadtverwaltungen mit zunehmendem Verkehrsaufkommen und Staus zu kämpfen. Das Erheben von Straßenbenutzungsgebühren ist eine sehr effektive Antwort auf dieses Problem. Die Gebühren können fix sein oder sich nach verschiedenen Kriterien richten wie der Aufenthaltsdauer in einem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

In der Zukunft wird die Stadtmaut das urbane Mobilitätsmanagement nicht nur ergänzen, sondern ein integraler Bestandteil von holistischen Konzepten werden. Eine dynamische Maut kann das Verhalten der Verkehrsteilnehmer incentivieren oder bestrafen und somit managen. So kann in Echtzeit die Kapazität und Service-Qualität der verschiedenen Verkehrsmittel maximiert werden.



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

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.



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

Umfangreiche Erfahrung im Geschäft mit Mautstationen:

- > mehr als 25 Jahre in diesem Geschäft
- > mehr als 1.500 installierte und aufgerüstete Fahrspuren

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.

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

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

(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.

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

In Nordamerika wird Kapsch TrafficCom demnächst eine neue Mautdienstleistung auf den Markt bringen. Sie basiert auf der mobilen Mauteinhebung und adressiert direkt die Straßenbenutzer. Mit dieser interoperablen Lösung können sie ihre Maut in unterschiedlichen Mautgebieten über das Mobiltelefon bezahlen.

Ausgewählte Referenzen.

Mehrspur-Fließverkehr (MLFF):

- > Landesweite Mautsysteme in Österreich, Polen, der Schweiz, Tschechien, Weißrussland
- > Brücken: Sydney Harbour (Australien), Golden Gate (USA), Øresund (Schweden/Dänemark)

Satellitenbasierte Mauteinhebung: Bulgarien

eVignette: 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.



Städte und Ballungsräume.

Bis zum Jahr 2050 sollen beinahe zwei Drittel der bis dahin weiter wachsenden Weltbevölkerung in Städten leben. Bereits für die nächsten Jahre wird ein erheblicher Anstieg der Einzelfahrten um mehr als 30 % erwartet. Daher ist es entscheidend, dass Verkehrsexperten schon heute die Mobilitätslösungen von morgen für eine nachhaltige Zukunft vorbereiten. Es gilt, die begrenzte Kapazität der Verkehrsinfrastruktur zu optimieren. Nur so können zunehmende Probleme wie Verkehrsüberlastung, Umweltverschmutzung und Sicherheitsrisiken gelöst werden.

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

Das Fahren und Pendeln in Ballungsräumen sollte für die Bürgerinnen und Bürger unkompliziert und störungsfrei vonstattengehen. 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. Die Vernetzung und Koordination verschiedener Behörden, der Umgang mit Verkehrsstörungen sowie die Kenntnis von Verkehrsmustern und Straßenkapazitätsbedarf sowie eine angemessene Reaktion darauf gehören zu den großen Herausforderungen in den meisten Metropolregionen der Welt.

Innovative Technologien – wie maschinelles Lernen, Edge Computing sowie Technologien und das Ökosystem für vernetzte Fahrzeuge – eröffnen neue Möglichkeiten zur Reduktion von Stauzeiten, zur Erleichterung der täglichen Fahrt zu und von der Arbeit sowie zur Verbesserung der Luftqualität.

Autobahnen.

Auf Straßen mit hohen Geschwindigkeiten ist Sicherheit von besonderer Bedeutung. Je genauer die Informationen sind, die den Fahrerinnen und 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.

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.

Überwachung der Verkehrsregeln.

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.

Das Angebot von Kapsch TrafficCom.

Städte und Ballungsräume.

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 der einzelnen Verkehrskreuzung bis hin

Komplexität von Verkehrsanforderungen im urbanen Bereich steigt.

zum gesamten Ballungsraum, in dem unterschiedliche Verkehrsmittel verfügbar und verschiedene Behörden zuständig sind. Kapsch TrafficCom unterstützt diese bei der Zusammenarbeit und Koordination 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 beim täglichen Betrieb.

Kernelemente der Lösungen von Kapsch TrafficCom sind eine anwenderfreundliche und effiziente Bedienkonsole, leistungsfähige Datenkonnektivität und -fusion sowie Systeme zur Verkehrsprognose und zur Unterstützung von Entscheidungsprozessen.

Mit der Integration der unterschiedlichen Subsysteme in eine einzige, einfach zu bedienende Bedienkonsole sind die Anwenderinnen und 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 sind leistungsstarke Werkzeuge. Sie nutzen inzwischen maschinelles Lernen und greifen auf Echtzeit-Verkehrsinformationen zu.

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

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.

Kontrollierte Fahrspuren. In vielen städtischen Verkehrssystemen haben öffentliche Verkehrsmittel oft eigene Fahrspuren. Das Prinzip, Fahrzeugen mit mehreren Insassen Vorrang zu geben und damit zur Stauvermeidung und Senkung der CO₂-Emissionen beizutragen, lässt sich auch auf Pkws übertragen. Sie können sogenannte HOV-Fahrspuren (High Occupancy Vehicles) nutzen. Manchmal werden diese Spuren gegen Bezahlung auch für andere Verkehrsteilnehmer freigegeben. Bei diesen HOT-Fahrspuren (High Occupancy Toll) hängt die Höhe der Maut meist von der aktuellen Verkehrslage ab.

Umkehrbare Fahrspuren. 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 umgekehrt 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 (zum Beispiel bei Fahrspuren, die umgekehrt werden), hat die Verkehrssicherheit eine besonders hohe Bedeutung.

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 Limited Access Zone bewegen. Sonstigen Fahrzeugen kann die Zufahrt ganz oder teilweise verwehrt werden.

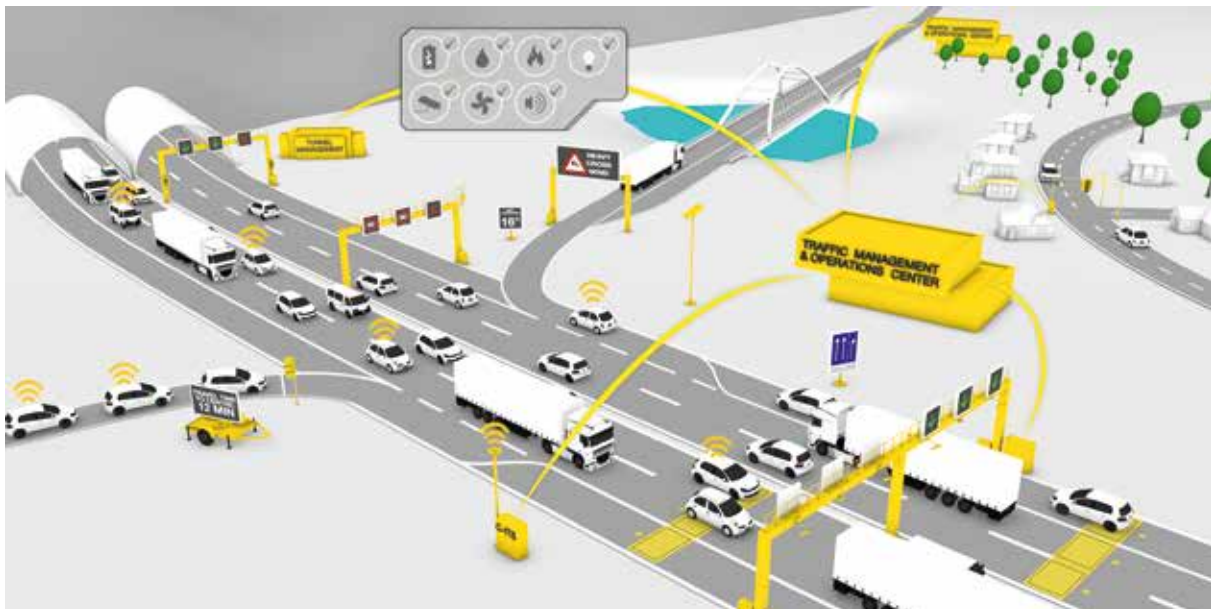
> **Umweltzonen.** Dabei handelt es sich um eine ergänzende Strategie, den Zugang zu gewissen Gebieten einzuschränken. Nur umweltfreundlichere Fahrzeuge oder solche unter einer gewissen Gewichtsgrenze können die klar definierten Zonen gratis befahren. Alle anderen müssen dafür zahlen. Auch hier wird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

Autobahnen.

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 Bedienerinnen und 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, Alarmer 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.



Brücken und Tunnel.

Kapsch TrafficCom hat umfassende Erfahrung im Management von Verkehr auf Brücken, in Tunneln und auf umkehrbaren Fahrspuren. 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.

Überwachung der Verkehrsregeln.

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 folgende Lösungen:

- > Zufahrtberechtigungen zu speziellen Straßenanlagen (z. B. 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 (Backoffice) 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 oder an längeren Streckenabschnitten)
- > Ampelüberwachung
- > Geschwindigkeitsüberwachung
- > Automatisierte Erkennung der Fahrzeugbelegung
- > Gewichtskontrolle von Fahrzeugen bei voller Fahrtgeschwindigkeit (Weigh in Motion)
- > Integration in eine umfassende Zentralsystem-Lösung

Ausgewählte Referenzen.

Autobahnen:

- > Neuseeland: Das Autobahnnetz des Landes
- > England/Niederlande: Nationale Verkehrsmanagement-Zentralen der nächsten Generation
- > USA: Gesamtes Straßennetzwerk im Zuständigkeitsbereich des Georgia Department of Transportation

Umkehrbare Fahrspuren:

- > Neuseeland: Auckland Harbour Bridge
- > USA: Tampa Hillsborough Expressway, I-95

Brücken und Tunnel:

- > USA: Boston Central Artery/Tunnel, alle Brücken und Tunnel im Verantwortungsbereich der Port Authority of New York & New Jersey, Governor Mario M. Cuomo Bridge, Devil's Slide Tunnel
- > Australien: Northconnex Tunnel, Domain Tunnel, Burnley Tunnel
- > Neuseeland: Johnstone's Hill Tunnels, Lyttelton Tunnel, Mount Victoria Tunnel, Terrace Motorway Tunnel, Victoria Park Tunnel

Kontrollierte Fahrspuren in Kombination mit Maut:

- > USA: Lyndon B. Johnson Freeway, North Tarrant Express Highway, Capital Beltway, I-95

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

Städtische Zugangsregelung:

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

MaaS:

- > Schweden: UbiGo-MaaS-Plattform für Stockholm
- > Spanien: MaaS-Lösung integriert in das Verkehrsmanagement für Bilbao
- > Dänemark: MaaS-Integrationsplattform für die Stadt Aarhus und MaaS-App für den Kooperationspartner FDM (Federation of Danish Motorists)
- > Deutschland: MaaS-Plattform für die Stadt Mainz in Zusammenarbeit mit dem Unternehmen insertEFFECT, Nürnberg
- > Österreich: MaaS-Plattform für Goldbeck Wien für den Betrieb von Mobilitätsangeboten in neuen Stadtentwicklungsgebieten
- > Österreich: qando-App – Routenplanung für den öffentlichen Verkehr, Echtzeitauskunft und Störungsinformation (Wien, Klagenfurt, Graz, Salzburg, Linz)

Überwachung der Verkehrsregeln:

- > 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
- > 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. Die V2X-Technologie ging in die Serienproduktion, als der neue Volkswagen Golf 8 2019 in Europa vom Band lief. Der Bedarf an einer mit V2X ausgestatteten Infrastruktur steigt derzeit an.

Die EU-Kommission unterstützt die europaweite Ausstattung von Verkehrswegen mit straßenseitiger V2X-Infrastruktur durch das Projekt „C-Roads“. Analog unterstützt das US-Verkehrsministerium die Ausstattung zahlreicher Projekte mit V2X-Technologie im urbanen und Highway-Bereich. Im Jahr 2019 fand eine verstärkte Diskussion über die in Europa vorherrschende Kommunikationstechnologie für V2X statt. Dabei sprachen sich einige Akteure für die Mobilfunktechnologie (LTE-V2X) aus, während andere den WLAN-basierten Standard ETSI-ITS-G5 befürworteten. Diese Unsicherheit führte bei einigen Projekten zu Verzögerungen. Da ITS-G5 bereits standardisiert, getestet und verfügbar ist, kann davon ausgegangen werden, dass in den kommenden Jahren eine zunehmende Anzahl von Projekten in die Umsetzungsphase übergehen wird. In jedem Fall verfolgt Kapsch TrafficCom einen Technologie-agnostischen Ansatz.

**Vernetzte Mobilität unterstützt
Verkehrssicherheit und Fahrkomfort.**

Das Angebot von Kapsch TrafficCom.

Als Vorreiter auf dem V2X-Markt verfügt Kapsch TrafficCom über umfassendes Know-how auf diesem Gebiet. Damit ist das Unternehmen in der Lage, seinen Kunden umfassende Komplettlösungen sowie die für ein erfolgreiches Projekt erforderlichen Beratungsleistungen anzubieten. Kapsch TrafficCom versteht sich als Anbieter von Komplettlösungen mit V2X-Kommunikationstechnologie für die intelligente Straße. Das Unternehmen entwickelt und produziert Hardware-Komponenten sowohl für die straßenseitige Infrastruktur (sog. Roadside Units, RSUs) als auch für die Ausrüstung von bestehenden Fahrzeugen (spezielle nachrüstbare On-Board Units). Der dazugehörige Software Stack (Kommunikations-Software) ermöglicht die maßgeschneiderte Anpassung von Produkten für spezifische Anwendungsfälle und Märkte. Darüber hinaus bietet Kapsch ein zentrales System für die Sammlung von Fahrzeugdaten, die Überwachung von Roadside Units und den Versand von Nachrichten. Alle V2X-Lösungskomponenten von Kapsch TrafficCom können in die Verkehrsmanagement-Systeme des Unternehmens integriert werden.

Anwendungsbeispiele.

Fahrzeugdaten. Fahrzeuge sammeln Informationen (Verkehrssituation, Zustand der Straßen und dergleichen). Diese umfangreichen Daten werden über das spezifische Connected Mobility Control Center (CMCC) in die Verkehrsinfrastruktur eingespeist. So können Verkehrssituationen effektiver gelenkt und Staus vermieden sowie Emissionen kontrolliert und reduziert werden.

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.

- Nordamerika: Pilotprojekte in den USA (Smart Columbus, FDOT Pinellas, UDOT Utah) und Kanada (Calgary)
- Großbritannien: Highways England – Ausstattung eines CAV-Korridors (Connected and Automated Vehicles) mit einer zentralen Software-Plattform, die dem Testgelände Simulationsdienste zur Verfügung stellt, sowie G5-RSUs für intelligente Verkehrssysteme zur Ausrüstung des Korridors
- Spanien: RSUs, OBUs und Verkehrsmanagement-System zur Realisierung von C-ITS im urbanen Raum und auf Autobahnen.

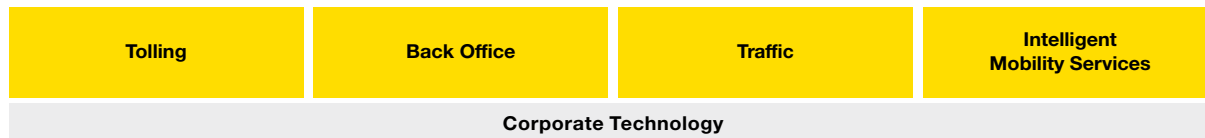
Beständig vorwärts streben. Ausdauer.

Gegen- oder Rückenwind, bergauf oder bergab, egal welche Hürde es zu meistern gilt – für Kapsch TrafficCom gibt es nur eine Richtung: nach vorne. Natürlich kann es Rückschläge geben, aber der Weg zum Ziel ist schließlich kein Sprint, sondern verlangt Ausdauer.



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. Diese befassen sich mit spezifischen Markt-/Lösungs-Segmenten. Aufgabe ist es, Produkte und Lösungen zu definieren, zu entwickeln und – in enger Abstimmung mit den Vertriebsregionen – zu vermarkten. Die Vertriebsregionen werden zudem bei der reibungslosen Umsetzung von kundenspezifischen Lösungen unterstützt.

Corporate Technology. Diese Querschnittsorganisation unterstützt die Solution Centers. Hauptaufgabe ist es, erfolgversprechende neue Technologien zu identifizieren und zu evaluieren, um weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben. Außerdem werden aus den Produkten und Lösungen unterschiedlicher Solution Centers neue Lösungen entwickelt. Werkzeuge, Prozesse sowie gemeinsam nutzbare Dienste und Module werden den Solution Centers ebenso zur Verfügung gestellt 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. Diese weltweiten Standorte können auch die Forschungs-

Entwicklungsaufwendungen in Höhe von rund 18 % des Konzernumsatzes.

und Entwicklungsinitiativen am Hauptsitz in den Bereichen Programmierung, technische Unterstützung und bei verschiedenen anderen verwandten Supportleistungen unterstützen. Mit Stand 31. März 2020 arbeiteten bei Kapsch TrafficCom 942 Ingenieure (Vorjahr: 860), die mit Forschung und Entwicklung beschäftigt waren. Die

Entwicklungsaufwendungen von Kapsch TrafficCom stiegen im Geschäftsjahr 2019/20 um 17 % auf EUR 131 Mio. Das entspricht rund 18 % des Konzernumsatzes (Vorjahr: 15 %). Die Entwicklungsaufwendungen teilten sich wie folgt auf:

- > Kundenspezifische Entwicklungen: EUR 70 Mio. (+36 %);
- > Produktmanagement, Entwicklungsunterstützung und generische Entwicklungen: EUR 61 Mio. (+2 %).

Ausgewählte Highlights 2019/20.

Software-Entwicklung. Kapsch TrafficCom schreitet bei der Modernisierung der Software-Entwicklung weiter voran. Bereits mehr als 2.600 Projekte nutzen die gemeinsame Entwicklungsumgebung mit rund 5.000 automatisierten Build-Pipeline-Durchläufen pro Woche. Zu den Zielen gehören eine Prozessverbesserung in den Bereichen Software-Entwicklung und Systemadministration (DevOps), eine kontinuierliche Integration und eine vollautomatische Lieferung in konstant hoher Qualität. Zusätzlich wurde die Nutzung der Cloud intensiviert, um mehr Flexibilität und Automatisierung bei der Entwicklung zu ermöglichen.

Satelliten-Maut. Die bestehende Lösung wurde durch eine Geolokalisierungs-Plattform (GLP) ergänzt. Diese verfolgt die Route eines Fahrzeugs und bestimmt so die entfernungsabhängige Mautgebühr. Weitere Verbesserungen der satellitengestützten Mautlösung sind in Planung. Dabei wird die GLP ein wichtiger Baustein sein, da sie für alle satellitengestützten Mautsysteme in Europa genutzt werden kann.

Datenbasierte Lösungen. Kapsch TrafficCom hat intensiv in diesen strategischen Eckpfeiler investiert. Um Synergien bestmöglich zu nutzen, werden für die Entwicklung von Anwendungen im Bereich Data Analytics standardisierte Architekturen, Software-Module und Best Practices zentral zur Verfügung gestellt.

Connected Mobility Platform. Die Menge der von Kunden generierten Verkehrsdaten wird stark steigen, da immer mehr vernetzte Fahrzeuge unterwegs sind. Die Connected Mobility Platform wird in der Lage sein, Daten aus unterschiedlichen Quellen zu bündeln, zu verschmelzen und zu glätten. Diese Daten werden unter Anwendung von künstlicher Intelligenz und maschinellem Lernen verarbeitet. Ziel ist es, den Kunden verwertbare Informationen in Echtzeit zur Verfügung zu stellen. Diese Plattform wird auch Anwendungsschnittstellen zu anderen Produkten und Lösungen von Kapsch TrafficCom beinhalten.

Advanced Traffic Management System (ATMS). Kapsch TrafficCom hat eine gemeinsame Benutzeroberfläche für DYNAC® und EcoTrafIX™ entwickelt. Nach diesem ersten Meilenstein zur Zusammenführung der beiden Systeme (einheitliches Design) entwickelt das Unternehmen nun einen Datenübertragungsweg, der in der Lage ist, Daten von beiden Systemen zu sammeln.

Vernetzte Fahrzeuge. Das Team für vernetzte Fahrzeuge hat mit Erfolg eine Dualmodus-Einheit für den Straßenverkehr entwickelt, die in der Lage ist, sowohl Mikrowellen- als auch 5G-Mobilfunktechnologie gleichzeitig zu nutzen. Diese neue Einheit erhielt sowohl die OmniAir-Zertifizierung als auch die Zertifizierung nach der Europäischen Funkanlagenrichtlinie.

Backoffice. Mitte 2019 führte Kapsch TrafficCom eine neue Backoffice-Lösung ein. Es ist eine modulare und flexibel erweiterbare Plattform, die Arbeitsabläufe automatisiert und optimiert. Das Finanzsystem kann auf die Kundenanforderungen zugeschnitten werden und bietet Einblicke durch Echtzeit-Datenanalysen sowie Funktionen für detaillierte Überprüfungen.

Deep Learning. Kapsch TrafficCom setzt Deep Learning (maschinelles Lernen) für Videoanalysen ein und hat die Investitionen in diesem Bereich erhöht. Derzeit arbeiten rund 40 Personen im Bereich Deep Learning und die Zielmärkte wurden auf Verkehrsmanagement- und Sicherheitsanwendungen (V2X) ausgeweitet. Das Unternehmen investierte weiter in digitale Zwillinge für Simulationen und Optimierungen in den Bereichen Verkehrsmanagement und Maut.

**Rund 40 Personen arbeiten im Bereich
Deep Learning.**

Patente.

Im Geschäftsjahr 2019/20 optimierte Kapsch TrafficCom das Patentportfolio weiter, mit einem Fokus auf Bereiche von hoher strategischer Bedeutung. Das aktuelle Patentportfolio umfasst 166 Patentfamilien mit mehr als 1.243 individuellen Patenten und 106 laufenden Patentverfahren. Im Geschäftsjahr 2019/20 wurden acht neue Patentfamilien in den Bereichen Maut und vernetzte Straßen eingetragen. Kapsch TrafficCom ist bestrebt, sowohl das Risiko von Patentverletzungen zu vermindern als auch das Patentieren von neuen Ideen zu fördern. Daher konzentriert sich das IPR-Management auf die Unterstützung von Produktmanagement und -entwicklung. Durch Patentanalysen wird sichergestellt, dass die kreierten Produkte und Lösungen auch betrieben werden dürfen. Zusätzlich wurde das weltweite Patentüberwachungssystem weiter ausgebaut. Es dient dazu, Patentanmeldungen von Mitbewerbern sowie in anderen relevanten Technologiesegmenten zu analysieren, um einen besseren Überblick über die Strategien der Mitbewerber zu gewinnen.

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: Dies ist ein mehrjähriges, von der EU finanziertes Kooperationsprojekt. Es soll unterschiedliche C-ITS-Dienste (Cooperative Intelligent Transportation Systems, kooperative intelligente Verkehrssysteme) für die Warnung vor Gefahrenstellen, Unwettern und Baustellen demonstrieren.
- > CONCORDA: Auch das ist 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. Dabei werden C-ITS-Dienste im Hinblick auf grenzübergreifende Harmonisierung und Interoperabilität getestet.
- > Digibus®: Hierbei handelt es sich um ein mehrjähriges 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 Mitfahrerinnen und Mitfahrer.
- > SHOW: Dies ist ein mehrjähriges, von der EU finanziertes Rahmenprojekt im Bereich autonomes Fahren in Europa. Die Beiträge von Kapsch TrafficCom sind hochmoderne V2X-Konnektivität und kollaborative Verkehrsmanagement-Dienste für vernetzte automatisierte Fahrzeuge (Connected Automated Vehicles, CAV).

Im Bereich künstliche Intelligenz begann Kapsch TrafficCom eine Forschungskooperation mit dem Software Competence Center Hagenberg, Österreich. Ziel ist es, das Lösungsportfolio des Unternehmens in den Bereichen Kameratechnologie und Fahrzeugklassifikation für die Anwendungsbereiche Maut, Verkehrsmanagement und Zugangslösungen zu verbessern.

Gemeinsam mit der FH JOANNEUM Hochschule für Angewandte Wissenschaften erstellte Kapsch TrafficCom eine Studie zum Design einer neuen Mautbrücke und Verkaufsstation. Durch das neue Design sollten Errichtungs- und Erhaltungskosten gesenkt werden können. Im Bereich der angewandten Forschung kooperierte Kapsch TrafficCom mit der Hochschule für Angewandte Wissenschaften in Wien (Josef Ressel Zentrum). Dabei ging es um die Entwicklung und Verbesserung der FPGA-Architektur (Field-Programmable Gate Array) sowie um die Optimierung der gemeinsamen Entwicklung von Hard- und Software.

Kapitalmarkt.

ISIN: AT000KAPSCH9

Börsenkürzel: KTCG

Reuters: KTCG.VI

Bloomberg: KTCG AV

Kapsch TrafficCom sieht die Aufgabe ihrer Kapitalmarktkommunikation (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 fördern.

Aktie und Aktionärsstruktur.

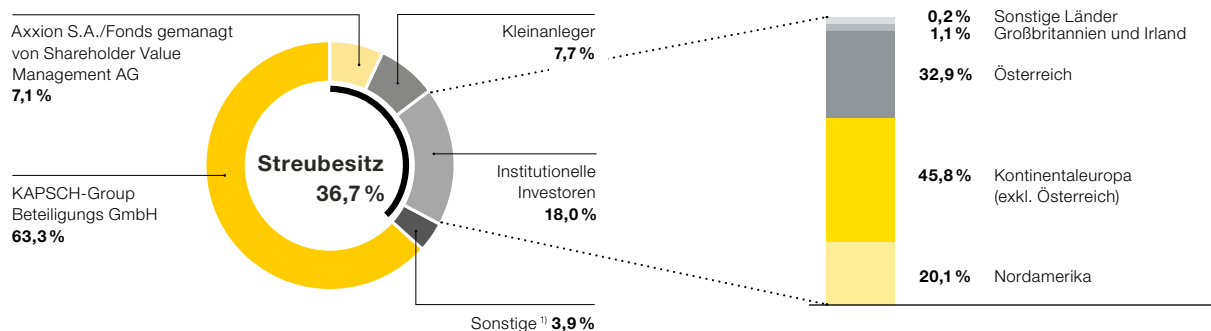
Basisinformationen zur Aktie.

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 2020 waren 63,3 % der Aktien des Unternehmens im Besitz des Kernaktionärs, 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. KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von 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 (18,0 %), Kleinanlegern (7,7 %) sowie Sonstigen (3,9 %). Axxion S.A. (Luxemburg) ist die Managementgesellschaft des „Frankfurter Aktienfonds für Stiftungen“, der ein Aktienpaket von 7,1 % hielt. Shareholder Value Management AG (Deutschland) agiert als Anlageberater des Fonds.

78,6 % der von institutionellen Investoren gehaltenen Anteile wurden von Anlegern aus Kontinentaleuropa (32,9 % aus Österreich) gehalten. Auf Anleger aus Nordamerika entfielen 20,1 %, auf jene aus Großbritannien und Irland 1,1 % und auf Investoren aus sonstigen Ländern 0,2 %.

Aktienkursentwicklung.

Kursverlauf 2019/20.

Die Schlusskurse der Aktie im Geschäftsjahr 2019/20 bewegten sich zwischen EUR 14,00 und EUR 36,00.

Die Aktie eröffnete am 1. April 2019 bei EUR 29,60 und erreichte am 24. Mai mit EUR 36,50 den Intraday-Höchstwert in der Berichtsperiode. Bis 17. September (Schlusskurs: EUR 33,20) verlief der Aktienkurs im Wesentlichen seitwärts. In der folgenden Schwächephase unterschritt der Schlusskurs am 7. Oktober die EUR-30-Marke und den Eröffnungskurs zu Beginn des Geschäftsjahrs. Am 22. Oktober schloss die Aktie bei EUR 26,90. Auf diesem Kursniveau blieb die Aktie bis 11. Februar 2020 (Schlusskurs: EUR 26,60).

Marktkapitalisierung Ende 2019/20:
EUR 222,3 Mio.

Am 12. Februar verlautbarte Kapsch TrafficCom ein schwaches EBIT für die Periode Q1–Q3 2019/20 und kassierte den EBIT-Ausblick für das Geschäftsjahr. Als Konsequenz gab der Aktienkurs in den folgenden Tagen nach. Als es schien, dass der Kurs der Kapsch TrafficCom Aktie die schlechten Nachrichten weitestgehend reflektierte, trübten Sorgen rund um eine COVID-19-Epidemie die Stimmung an den Kapitalmärkten.

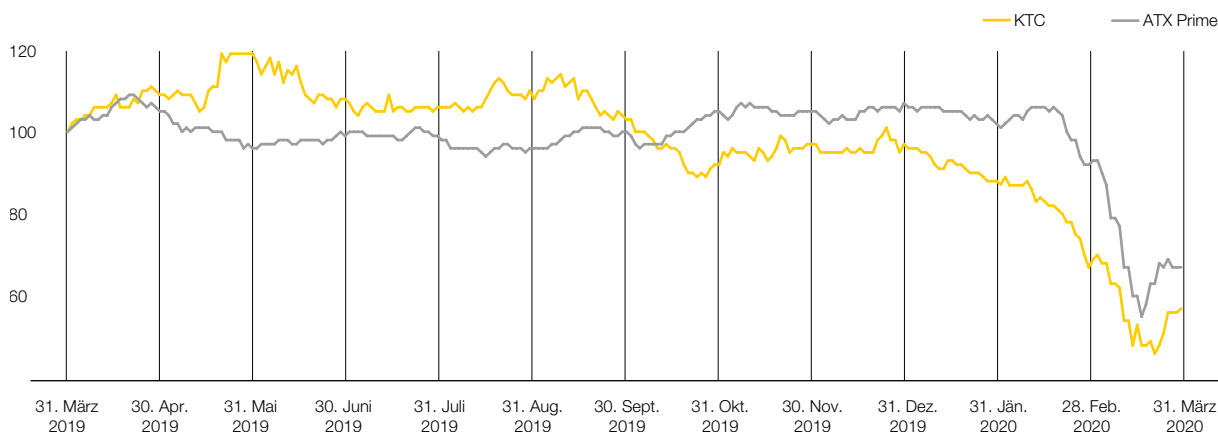
Aktienkurs im Geschäftsjahr 2019/20:
-43,3%

Die zunehmende internationale Verbreitung des SARS-CoV-2-Virus und der COVID-19-Erkrankung führte in weiterer Folge zu Marktverwerfungen. Am 9. März schloss die Kapsch TrafficCom Aktie erstmals unter EUR 20, konkret bei EUR 18,95. Am 11. März 2020 erklärte die Weltgesundheitsorganisation die bisherige Epidemie offiziell zu einer Pandemie. Zahlreiche Länder implementierten rigide Maßnahmen gegen die weitere Ausbreitung der Krankheit und schränkten das öffentliche Leben signifikant ein. Der Einbruch der Kapitalmärkte wirkte sich auch auf Kapsch TrafficCom aus: Am 20. März fiel die Aktie auf EUR 13,50, den Intraday-Tiefstwert in der Berichtsperiode. Dank einer Gegenbewegung in den letzten Handelstagen des Geschäftsjahrs schloss die Aktie am 31. März 2020 bei EUR 17,10.

Benchmark ATX Prime hat sich um 10,4 Prozentpunkte besser entwickelt.

Die Kapsch TrafficCom Aktie verlor 2019/20 43,3%. Die Benchmark, der ATX Prime, entwickelte sich somit um 10,4 Prozentpunkte besser als die Aktie.

Entwicklung Kapsch TrafficCom Aktie und ATX Prime.



Aktienkennzahlen.

In EUR, wenn nicht anders angegeben	2018/19	2019/20
Ergebnis je Aktie	3,68	-3,70
Dividende je Aktie	1,50	0,25 ¹⁾
Höchstkurs (Intraday)	41,60	36,50
Tiefstkurs (Intraday)	26,80	13,50
Schlusskurs 31. März	30,15	17,10
Entwicklung der Aktie	-24,2%	-43,3%
Ø Handelsvolumen (Stück, Doppelzählung)	14.285	16.794

¹⁾ Vorschlag an die Hauptversammlung

Betreuung der Aktie.

Analysten.

Im letzten Geschäftsjahr veröffentlichten vier Analysehäuser Berichte zur Aktie. Erste Group Bank und ODDO SEYDLER BANK/ Frankfurt Main Research (FMR) werden für ihre Analysetätigkeit von Kapsch TrafficCom bezahlt. Die jeweils aktuellen Berichte können (möglicherweise mit etwas Verzögerung) von der Website von Kapsch TrafficCom (Rubrik Investor Relations/Informationen zur Aktie/Analysten) abgerufen werden. Kepler Cheuvreux und Raiffeisen Centrobank erstellen die Analysen unentgeltlich.

Liquiditätsanbieter.

Raiffeisen Centrobank agiert nach der heurigen Ausschreibung der Wiener Börse weiterhin als „Specialist“ für die Kapsch TrafficCom Aktie. Als Market Maker fungieren (mit Stand 11. Juni 2020): Erste Group Bank, HRTEU Limited, Kepler Cheuvreux, ODDO SEYDLER BANK.

Investor-Relations-Aktivitäten im Geschäftsjahr 2019/20.

Austausch mit Kapitalmarktteilnehmern.

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

> Investorenkonferenzen und Roadshows: Bukarest, Frankfurt (2), Luxemburg, Lyon, Madrid, München, New York, Paris (2), Warschau, Wien (2), Zagreb, Zürich, Züri

> Zahlreiche direkt vereinbarte Treffen, Telefonate und E-Mails

Dabei tauschte sich das Unternehmen mit rund 130 Kapitalmarktteilnehmern im kleineren Rahmen aus. Darüber hinaus fanden bei einigen Investorenkonferenzen auch Präsentationen vor Großgruppen statt. Die Hauptversammlung sowie die Telefonkonferenzen mit Investoren und Analysten anlässlich der Ergebnisse für das Halbjahr und das Geschäftsjahr boten weitere Gelegenheiten zum Informations- und Meinungsaustausch.

Umstellung der Berichterstattung zum ersten und zum dritten Quartal.

Die Wiener Börse änderte mit 20. Februar 2019 das Regelwerk prime market. Kapsch TrafficCom notiert seit dem Börsengang im Jahr 2007 in diesem Marktsegment. Durch die Änderung des Regelwerks ist es für Emittenten nun nicht mehr verpflichtend, Zwischenberichte zum ersten und zum dritten Quartal zu veröffentlichen. Vorgeschrieben ist weiterhin die Veröffentlichung des Jahresfinanzberichts und des Halbjahresfinanzberichts.

Das Management von Kapsch TrafficCom bevorzugt die Betrachtung und Analyse der Ergebnisse über einen längeren Zeitraum als pro Quartal. Grund dafür sind hauptsächlich die kurzfristigen Umsatz- und Ergebnisschwankungen durch das Projektgeschäft. Über einen längeren Betrachtungshorizont sinken die Schwankungsbreiten, sodass die tatsächliche Entwicklung des Unternehmens besser dargestellt werden kann.

Gleichzeitig ist dem Management bewusst, dass es speziell für kleinere Unternehmen an der Börse wichtig ist, transparent zu sein. Nach reiflicher Überlegung und Diskussionen mit Kapitalmarktvertretern darüber, welche Informationen für Investoren auf Quartalsbasis wichtig sein könnten, stellte Kapsch TrafficCom die Berichterstattung um: Statt eines Quartalsberichts veröffentlicht das Unternehmen nun eine Mitteilung über die Highlights des ersten Quartals bzw. der ersten drei Quartale.

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.

Dividendenpolitik: Mindestens

> EUR 1,00 je Aktie Basisdividende

> ein Drittel des Jahresergebnisses

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.

Dividendenauszahlungen in den vorangegangenen Jahren.

Jahr der Auszahlung	Dividende je Aktie	Ergebnis je Aktie (Referenzjahr)	Ausschüttungsquote
2017	EUR 1,50	EUR 3,35	44,7 %
2018	EUR 1,50	EUR 2,21	68,0 %
2019	EUR 1,50	EUR 3,68	40,8 %

Aufgrund des schwachen Periodenergebnisses und sofern rechtlich zulässig, beabsichtigt der Vorstand von Kapsch TrafficCom, der Hauptversammlung eine reduzierte Dividende von EUR 0,25 je Aktie (das sind insgesamt EUR 3,25 Mio.) vorzuschlagen.

Dividendenvorschlag an die HV:
EUR 0,25 je Aktie

Hauptversammlung.

Am 10. September 2019 fand die ordentliche Hauptversammlung statt. Die folgenden Beschlüsse wurden getroffen:

- > Auszahlung einer Dividende von EUR 1,50 je Aktie. Das entspricht einer Gesamtausschüttung von EUR 19,5 Mio. Ex-Dividendentag war der 13. September 2019, Zahltag der 18. September 2019.
Präsenz: 77,8 %
Dafür: > 99 % (Gegenstimmen: 0, Enthaltungen: 500 Stimmen)
- > Entlastung der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2018/19.
Präsenz: 77,8 %
Dafür: > 99 % (Gegenstimmen: 707, Enthaltungen: 3.883 Stimmen)
- > Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2018/19.
Präsenz: 77,8 %
Dafür: > 99 % (Gegenstimmen: 707, Enthaltungen: 3.483 Stimmen)
- > Bestellung von PwC Wirtschaftsprüfung GmbH, Wien, zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2019/20.
Präsenz: 77,8 %
Dafür: > 99 % (Gegenstimmen: 13.505, Enthaltungen: 0 Stimmen)
- > Wahl von Dr. Franz Semmernegg, Dr. Kari Kapsch und Dr. Harald Sommerer in den Aufsichtsrat. Die Funktionsperiode erstreckt sich bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Wirtschaftsjahr 2022/23 beschließt.
Präsenz: 77,8 %
Für Dr. Franz Semmernegg: > 96 % (Gegenstimmen: 369.250, Enthaltungen: 110 Stimmen)
Für Dr. Kari Kapsch: > 99 % (Gegenstimmen: 25.730, Enthaltungen: 110 Stimmen)
Für Dr. Harald Sommerer: > 99 % (Gegenstimmen: 10.453, Enthaltungen: 0 Stimmen)
- > Ermächtigung des Vorstands
 - zum Erwerb eigener Aktien, sowohl über die Börse als auch außerbörslich, im Ausmaß von bis zu 10 % des Grundkapitals, auch unter Ausschluss des quotenmäßigen Andienungsrechts der Aktionäre,
 - die Veräußerung oder Verwendung eigener Aktien auch auf eine andere Art als über die Börse oder durch ein öffentliches Angebot zu beschließen und hierbei auch das quotenmäßige Kaufrecht der Aktionäre auszuschließen (Ausschluss des Bezugsrechts),
 - das Grundkapital durch Einziehung eigener Aktien ohne weiteren Hauptversammlungsbeschluss herabzusetzen.Präsenz: 77,8 %
Dafür: > 99 % (Gegenstimmen: 1.140, Enthaltungen: 1.116 Stimmen)

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 Ziel nicht aus den Augen verlieren. Fokussiert.

Ein sich wandelndes Marktumfeld, neue Technologien und Anwendungsfelder, Opportunitäten und Risiken links und rechts. Kapsch TrafficCom beobachtet und analysiert sehr genau, was rundherum passiert. Dabei ist es wichtig, den Fokus auf das Wesentliche nicht zu verlieren. Nur so können sich auftuende Hürden bewältigt sowie Chancen erkannt und ergriffen werden.



**Konsolidierter
Corporate-Governance-Bericht.**
Kapsch TrafficCom.



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 2020 waren folgende wesentliche Konzerngesellschaften ebenfalls direkte Tochtergesellschaften: Kapsch Aktiengesellschaft (100%) und Kapsch BusinessCom AG (94,9%).

Entsprechenserklärung.

Kapsch TrafficCom erfüllte in dem per 31. März 2020 zu Ende gegangenen Geschäftsjahr 2019/20 mit folgenden Erklärungen inhaltlich alle geforderten Bestimmungen des ÖCGK in der Fassung vom Jänner 2018:

- > **C-Regel 27.** Eine separate Regelung zur Rückforderung variabler Vergütungskomponenten ist in Vorstandsverträgen, die vor dem Jahr 2020 abgeschlossen wurden, nicht enthalten. Aufgrund der herrschenden österreichischen Rechtslage kann das Unternehmen variable Vergütungskomponenten zurückfordern, wenn diese auf Grundlage von offenkundig falschen Daten ausgezahlt wurden. Der ab 1. April 2020 gültige Vorstandsvertrag von Georg Kapsch entspricht bereits der C-Regel 27.
- > **C-Regel 27a.** In der Vergangenheit waren Einschränkungen in Bezug auf Abfindungen auf dem relevanten Arbeitsmarkt nicht durchzusetzen. Sie wurden daher als nicht zielführend erachtet und finden sich nicht in den Vorstandsverträgen der Herren Laux und Escribá. Im Zuge der Erstellung einer neuen Vergütungspolitik für Vorstand und Aufsichtsrat wurde die Situation neu bewertet. Der ab 1. April 2020 gültige Vorstandsvertrag von Georg Kapsch entspricht bereits der C-Regel 27a.

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 das Solution Center Intelligent Mobility Services	1959	2002	2025
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
Alfredo Escribá (ab 01.05.2019) Mitglied, Chief Technology Officer	Corporate Technology sowie die Solution Centers: Tolling, Traffic, Back Office	1969	2019	2024
Alexander Lewald (bis 30.04.2019) Mitglied, Chief Technology Officer	Corporate Technology sowie die Solution Centers: Tolling, Back Office, Connected Road (später Traffic)/ Kapsch Automotive, Highway & Tunnel Traffic Management (später Traffic)	1964	2015	2019

Mag. Georg Kapsch ist zum Bilanzstichtag 31. März 2020 bei Kapsch Aktiengesellschaft angestellt. Von dieser Gesellschaft wird er in verschiedene geschäftsführende Funktionen innerhalb der Kapsch Group entsandt. Herr Kapsch ist seit:

- > Juli 1989: Mitglied des Vorstands von Kapsch Aktiengesellschaft, zu deren CEO er im Oktober 2001 gewählt wurde
- > Oktober 2000: CEO von KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH (Hauptaktionär der Kapsch TrafficCom AG)
- > November 2000: Geschäftsführer der DATAX HandelsgmbH (Muttergesellschaft der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH)
- > Dezember 2002: CEO von Kapsch TrafficCom AG, wo er seit 1. April 2020 über einen separaten Vorstandsvertrag verfügt

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:

- > 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 (bis März 2020) 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.

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.

„In Vorstandssitzungen finden offene Diskussionen zwischen den Vorstandsmitgliedern statt.“

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.

Georg Kapsch
André Laux
Alfredo Escribá Gallego

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

Aufsichtsrat.

Der Aufsichtsrat hielt im Geschäftsjahr 2019/20 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 2020 waren:

Name	Position	Geburtsjahr	Jahr Erstbestellung	Jahr Ablauf laufende Bestellung
Franz Semmernegg	Vorsitzender	1968	2002	2023
Kari Kapsch	Stv. Vorsitzender	1964	2002	2023
Sabine Kauper	Mitglied	1968	2011	2022
Harald Sommerer	Mitglied	1967	2013	2023
Christian Windisch	Mitglied ¹⁾	1963	2002	–
Claudia Rudolf-Misch	Mitglied ¹⁾	1967	2018	–

¹⁾ Vom Betriebsrat entsandt; dieser kann jederzeit ein von ihm entsandtes Mitglied abberufen.

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

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 bis 1996 arbeitete Herr Semmernegg in einer Wirtschaftstreuhandskanzlei 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
- > Juni 2010: Vorsitzender des Aufsichtsrats der Kapsch BusinessCom AG
- > Oktober 2016: Geschäftsführer der Kapsch PublicTransportCom GmbH

Zudem übt Kari Kapsch weitere Funktionen in direkten und indirekten Beteiligungen von Kapsch BusinessCom AG und Kapsch Aktiengesellschaft sowie 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.

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 Geschäftsjahr 2019/20 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 Geschäftsjahr 2019/20 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 2019/20 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 und die Entwicklung der Gesellschaft sowie 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.

Die hier beschriebene Vergütungspolitik wird derzeit überarbeitet. Die neue Vergütungspolitik soll voraussichtlich im Juni 2020 vom Aufsichtsrat verabschiedet und im September 2020 der ordentlichen Hauptversammlung vorgelegt werden.

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. Die gewinnabhängige Vergütung ist mit der Höhe des Fixbezugs begrenzt. Als Voraussetzung für die Auszahlung einer derartigen Leistungsprämie muss das EBIT im Geschäftsjahr zumindest EUR 20 Mio. erreichen. Gelingt das nicht, verfällt die gewinnabhängige Vergütung für dieses Geschäftsjahr ersatzlos.

Variable Vergütung II: nachhaltige, nicht-finanzielle Kriterien. Zufriedene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind ein wesentlicher Baustein für den Erfolg von 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 Pensionsansprüche gegen die Gesellschaft.

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

Dauer eines Vorstandsmandats. Nach österreichischem Aktienrecht dürfen Vorstandsmandate und Vorstandsverträge maximal auf fünf Jahre befristet sein. Die Gesellschaft schränkt diese Frist nicht weiter ein.

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 war bis 31. März 2020 bei Kapsch Aktiengesellschaft angestellt und seine Dienste waren Teil der von Kapsch Aktiengesellschaft erbrachten und an Kapsch TrafficCom AG verrechneten Management- und Beratungsleistungen. Diese sind in den Erläuterungen zum Konzernabschluss unter „Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen“ ausgewiesen. Ab 1. April 2020 verfügt Herr Kapsch über einen separaten Vorstandsvertrag bei Kapsch TrafficCom AG. Die neue Vergütungspolitik lag zum Zeitpunkt der Vertragserstellung noch nicht in ihrer finalen Form vor. Sie war aber bereits sehr ausgereift und konnte daher als Rahmen für den Vorstandsvertrag herangezogen werden.

Vergütung der einzelnen Mitglieder des Vorstands für ihre Vorstandstätigkeit.

In TEUR	Gesamt 2018/19	Gesamt 2019/20	Fix 2019/20 (und in Prozent der Gesamtvergütung)		Variabel 2019/20 (und in Prozent der Gesamtvergütung)	
Georg Kapsch	1.021	1.107	766	69 %	342	31 %
André Laux	571	637	519	81 %	117	18 %
Alfredo Escribá Gallego ¹⁾ (ab 01.05.2019)	n.a.	392	392	100 %	n.a.	0 %
Alexander Lewald (bis 30.04.2019)	513	386	229	59 %	157	41 %
Summe	2.104	2.522	1.906	76 %	616	24 %

¹⁾ Herr Escribá Gallego war bereits vor Übernahme des Vorstandsmandats eine Führungskraft in der Unternehmensgruppe.

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

Der mit April 2020 gültige Vorstandsvertrag mit Kapsch TrafficCom AG sieht eine feste Vergütung von TEUR 784 und eine variable Vergütung in Höhe von 0,75 % des EBIT vor. Diese wird in drei jährlichen Tranchen ausbezahlt. Neben der variablen Vergütung II erhält Herr Kapsch eine jährliche variable Vergütung von bis zu TEUR 40 basierend auf zu definierenden nicht-finanziellen Kennzahlen.

André Laux. Er erhält eine gewinnabhängige Vergütung in Höhe von 0,45 % des EBIT. Kapsch TrafficCom zahlt jährlich TEUR 25 in eine externe Pensionskasse ein. Herr Laux hat nach Ablauf des aktuellen Vorstandsmandats Anspruch auf eine Abfertigung wie folgt: 75 % eines Jahreseinkommens (Durchschnitt der letzten 12 oder – wenn besser – 36 Monate) abzüglich Kontostand gemäß Vorsorgekasse; darüber hinaus ein weiteres halbes Jahresgehalt (Durchschnitt der letzten 36 Monate), sollte der bestehende Vorstandsvertrag auf Wunsch von Herrn Laux nicht verlängert werden und er auch nicht in Pension gehen, oder ein durchschnittliches Jahresgehalt bei Pensionsantritt.

Alfredo Escribá. Er erhält eine gewinnabhängige Vergütung im Ausmaß von 0,35 % des EBIT. Kapsch TrafficCom zahlt zugunsten von Herrn Escribá einen jährlichen Betrag von TEUR 20 in eine externe Pensionskasse.

Alexander Lewald. Die gewinnabhängige Vergütungskomponente betrug 0,25 % des EBIT. Kapsch TrafficCom zahlte jährlich einen Betrag von TEUR 30 in eine externe Pensionskasse ein. Herr Lewald schied am 30. April 2019 aus dem Vorstand aus. Sein Anstellungsvertrag endete am 31. Oktober 2019.

Vergütung des Aufsichtsrats.

In TEUR	2018/19	2019/20
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 2019/20 wurden Reisekosten in Höhe von rund TEUR 2 ersetzt.

Anteilsbesitz der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats.

Zum Bilanzstichtag hielten die Aufsichtsratsmitglieder Franz Semmernegg und Claudia Rudolf-Misch jeweils 228 Aktien. Die anderen Mitglieder des Aufsichtsrats und die Mitglieder des Vorstands besaßen keine Aktien.

Diversität.

Kapsch TrafficCom beschäftigt weltweit Menschen unterschiedlichen Geschlechts, verschiedener Altersgruppen sowie mit heterogenen Ansichten und Überzeugungen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind unterschiedlicher Herkunft und haben verschiedene Volkszugehörigkeiten, kulturelle und religiöse Hintergründe, sexuelle Orientierungen sowie vielfältige geistige und körperliche Fähigkeiten. Die Förderung von Vielfalt ist daher für Kapsch TrafficCom ein strategisch relevantes Thema, dem auch bei den internen Trainingsprogrammen ein hoher Stellenwert beigemessen wird. Kapsch TrafficCom erwartet, 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 kulturübergreifendes, motivierendes Zusammenarbeiten.

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 Wert gelegt auf die fachliche und soziale Kompetenz, auf die Erfahrung sowie auf die Teamfähigkeit. 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 in den Vorstand von Kapsch TrafficCom bestellt/wiederbestellt werden, wenn sie zum Zeitpunkt der Bestellung/Wiederbestellung maximal das 65. Lebensjahr vollendet hat. Für den Aufsichtsrat beträgt dieses Alterslimit 75 Jahre. Religion, Geschlecht, sexuelle Ausrichtung, gegebenenfalls eine Schwangerschaft, Herkunft, Volkszugehörigkeit, Hautfarbe, Alter, Behinderungen oder genetische Informationen sind keine Kriterien.

Die gesetzliche Quote für Frauen im Aufsichtsrat ist bei Kapsch TrafficCom AG nicht anzuwenden, weil der Aufsichtsrat aus weniger als sechs Kapitalvertretern besteht. Im Geschäftsjahr 2019/20 setzte sich der Aufsichtsrat aus zwei Frauen und vier Männern zusammen.

Im Vorstand war 2019/20 keine Frau vertreten. Eine Reihe weiblicher Führungskräfte nahm innerhalb der Kapsch TrafficCom AG (etwa Leitung Finanzen, Leitung Recht, Leitung Marketing & Kommunikation) und ihrer Tochtergesellschaften (zum Beispiel Fertigungsleitung der Kapsch Components GmbH & Co KG sowie Leitung Finanzen der Regionen Asien-Pazifik und Afrika) Führungsaufgaben wahr. Bei Kapsch TrafficCom AG verfügen in Summe 13 Personen über eine Prokura, drei davon sind Frauen.

Externe Evaluierung.

Kapsch TrafficCom lässt den konsolidierten Corporate-Governance-Bericht in Dreijahresintervallen extern prüfen. Der Corporate-Governance-Bericht 2019/20 wurde durch PwC Wirtschaftsprüfung GmbH, Wien, extern evaluiert. Es gab keine Beanstandungen.

Wien, am 15. Juni 2020

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** von Kapsch TrafficCom AG hielt im Geschäftsjahr 2019/20 (1. April 2019 bis 31. März 2020), 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 Vorstand legte den Jahresabschluss und Konzernabschluss von Kapsch TrafficCom AG zum 31. März 2020 sowie den Lagebericht und Konzernlagebericht vom 15. Juni 2020 vor. Der gewählte Abschlussprüfer, PwC Wirtschaftsprüfung GmbH, Wien, prüfte diese Dokumente und versah sie mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

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. Sofern rechtlich zulässig, wird der Vorstand der Hauptversammlung am 9. September 2020 die Zahlung einer Dividende von EUR 0,25 pro Aktie für das Geschäftsjahr 2019/20 vorschlagen.

Der **Prüfungsausschuss** hielt im Geschäftsjahr 2019/20 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 Geschäftsjahr 2019/20 zwei Sitzungen ab: In der ersten Sitzung wurde eine neue Vergütungspolitik diskutiert. In der zweiten Sitzung behandelte der Ausschuss die Konditionen und Modalitäten für den neuen Vorstandsvertrag von Georg Kapsch (CEO).

Der Aufsichtsrat dankt den Mitgliedern des Vorstands und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Kapsch TrafficCom AG für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2019/20.

Wien, am 15. Juni 2020



Franz Semmernegg
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Nie zur Ruhe kommen. Agilität.

In der sich stetig wandelnden Technologiebranche bedeutet stehen bleiben einen Rückschritt. Nur wer agil an besseren Lösungen in aktuellen oder neuen Märkten arbeitet, kann vermeiden, über unerwartete Hürden zu stolpern.



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



Konsolidierter nichtfinanzieller Bericht.

Erläuterungen zum Bericht.

Hintergrund.

Als börsennotierte Aktiengesellschaft mit mehr als 500 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern im Konzern ist Kapsch TrafficCom verpflichtet, eine konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung abzugeben. Diese 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.

Kapsch TrafficCom AG selbst beschäftigte im Durchschnitt des Geschäftsjahrs 2019/20 weniger als 500 Personen. Daher ist die Gesellschaft nicht verpflichtet, eine gesonderte nichtfinanzielle Erklärung abzugeben.

Umsetzung durch Kapsch TrafficCom.

Kapsch TrafficCom entschied sich dazu, die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung als gesonderten konsolidierten nichtfinanziellen Bericht („Bericht“) zu erstellen. Dabei folgte das Unternehmen den einschlägigen Bestimmungen des österreichischen Unternehmensgesetzbuchs. Nationale, unionsbasierte oder internationale Rahmenwerke wurden nicht herangezogen.

Zur Vermeidung von Redundanzen verweist der Bericht bei Bedarf auf die Erläuterungen zum Konzernabschluss 2019/20 („Konzernabschluss“), den Konzernlagebericht 2019/20 („Lagebericht“) und den konsolidierten Corporate-Governance-Bericht für 2019/20 („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. Die Ermittlung der Werte und Sammlung der Belege für die verschiedenen Kennzahlen erfolgte zentral über das HSSEQ-Management-Team (Health, Safety, Security, Environment and Quality) in Zusammenarbeit mit dem Konzern-Controlling. 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.

Kapsch TrafficCom AG ist eine börsennotierte Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Sitz des Unternehmens ist Am Europlatz 2, 1120 Wien, Österreich. KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hält 63,3% der Anteile an 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 Argentinien, Australien, Kanada, Mexiko, Österreich, Polen, Schweden, Spanien, Südafrika, die USA und Weißrussland). Dem Konzernabschluss können umfassende Informationen zu Konzernstruktur und Konsolidierungskreis ([>> Erläuterung 1.1 „Konzernstruktur und Konsolidierungskreis“](#)) sowie eine Liste der konsolidierten Gesellschaften ([>> Erläuterung 32 „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 (und somit auch für Kapsch TrafficCom) gültige Verhaltenskodex beinhaltet die für das Management sowie für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gültigen Verhaltensprinzipien. Der Kodex wurde im Jahr 2020 überarbeitet und 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, auf welche Weise dies geschieht.

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

Georg Kapsch, CEO

Wesentlichkeitsanalyse.

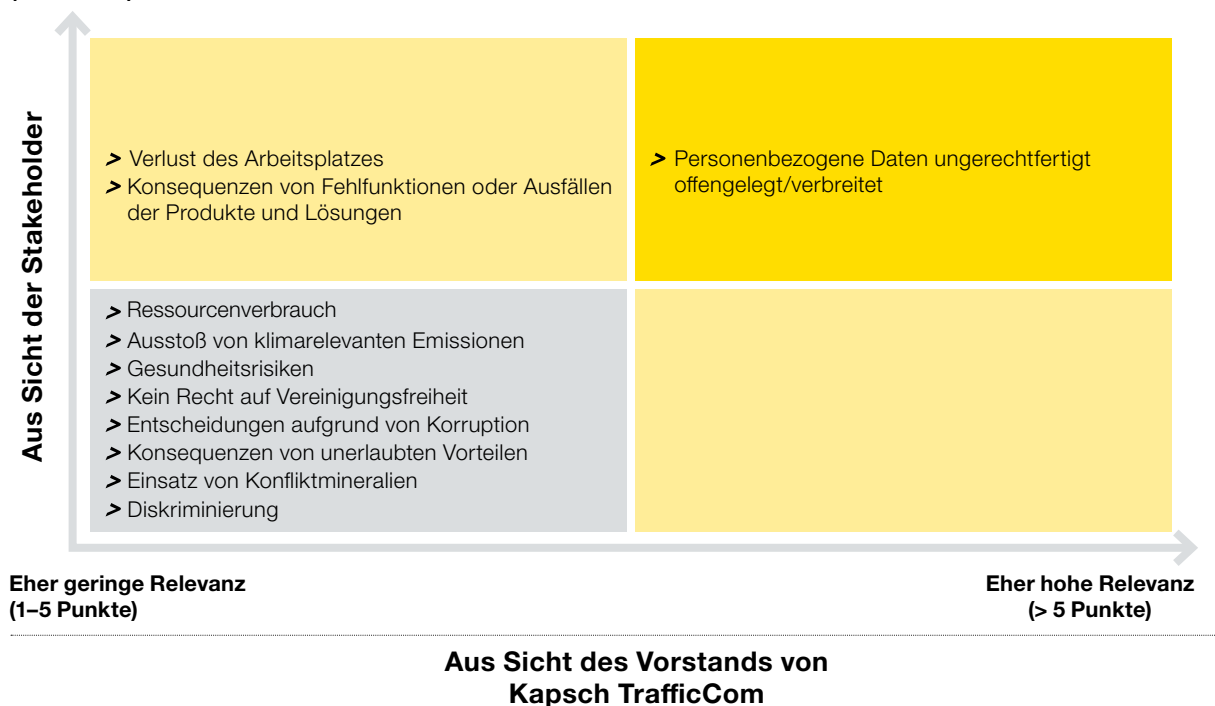
Basis dieses Berichts ist eine Analyse aus dem Geschäftsjahr 2018/19. Sie behandelte die Auswirkungen der Unternehmens-tätigkeit auf Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelange, auf die Achtung der Menschenrechte und auf die Bekämpfung von Korruption und Bestechung. Für diese Analyse wurde zunächst die Einschätzung des Konzernvorstands eingeholt. Eine Stakeholder-Befragung bot Gelegenheit, zusätzliche Aspekte einzubeziehen und die Bewertung der Wesentlichkeit der ver-schiedenen Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf eine breitere Basis zu stellen. 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

Ergebnis der Wesentlichkeitsanalyse.

Eher hohe Relevanz

(> 5 Punkte)



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 Konfliktmineralien (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 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. Gemäß Europäischer Umweltagentur ist er beispielsweise mit einem Anteil von 39% der größte Stickoxid-Emittent in der EU. Bei Kohlenstoffmonoxid beträgt sein Anteil 19%, 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 Verkehr – ein wesentliches Gesundheitsproblem für Mensch und Tier.

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 den Verkehr 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 bei Kunden.** Kapsch TrafficCom fertigt in großer Stückzahl straßenseitige Funkprodukte und Produkte, die in Fahrzeugen zum Einsatz kommen (zum Beispiel On-Board Units). Für die sachgerechte Entsorgung ist der Kunde zuständig. Enthalten die Komponenten ein hohes Maß nicht recycelbarer Bauteile, 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 bei 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 HSSEQ-Ansprechpartner in den Solution Centers und im Bereich Corporate Technology.

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. Für die Produktion ist kein Prozesswasser erforderlich. Wasser wird lediglich für Küchen und Sanitäranlagen benötigt. Bei Verpackungen trachtet Kapsch TrafficCom danach, möglichst umweltschonende Materialien zu verwenden.

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 modulare Anwendbarkeit, Materialien, Verpackung, Langlebigkeit, Recycle- und Reparaturfähigkeit.
- > **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. In diesem Zusammenhang gab es in den letzten Jahren vermehrt Initiativen zum Back-Sourcing aus dem asiatischen Raum.
- > **Lieferantenbeurteilung.** Kapsch TrafficCom kanalisiert die Beschaffung zunehmend über den Bereich Supply Chain Management. Wird von einer Mitarbeiterin/einem Mitarbeiter ein neuer Lieferant eingebracht, so muss die Kollegin/der Kollege eine Impact-Matrix ausfüllen, in der auch Umweltthemen abgefragt werden. Jeder dieser Lieferanten muss im Zuge des Onboardings einen Fragenkatalog ausfüllen, der unter anderem 41 Fragen zu Umweltaspekten enthält. Dieses Self-Assessment ist spätestens alle zwei Jahre zu wiederholen. Lieferanten der höchsten Kategorie (A) müssen sich mindestens alle drei Jahre einem Re-Evaluierungs-Audit unterziehen. Dabei wird auch die Konformität zum Self-Assessment geprüft. Mit Lieferanten der mittleren Kategorie (B) werden im Abstand von maximal drei Jahren Re-Evaluierungs-Meetings abgehalten. Dabei werden die Self-Assessment-Informationen plausibilisiert. Soweit es wirtschaftlich vertretbar ist, erhalten Lieferanten mit einem qualifizierten Umweltmanagement-System den Vorzug. Für Lieferanten der Kategorie A ist ein derartiges System vorgeschrieben.
- > **Verantwortungsvoller Umgang mit Chemikalien.** Gemäß der REACH-Verordnung (Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals) müssen alle in der EU in Mengen über einer Tonne pro Jahr hergestellten oder importierten Chemikalien in einer zentralen Datenbank erfasst werden. Jeder Produktmanager ist im Zuge des Produktfreigabeprozesses für die Einhaltung der REACH-Verordnung verantwortlich und muss, falls notwendig, der Meldeverpflichtung nachkommen. Die Überwachung erfolgt in Österreich durch die Chemikalieninspektoren der Bundesländer.

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 digitale Kollaborations-Systeme wie Skype for Business, Microsoft Teams und Cisco Teams.

Führungsrolle bei der Klimaschutzagenda.

Kapsch TrafficCom wird national und international als wichtiger Stakeholder im Bereich Klimaschutz und Mobilität gesehen. Ein Beispiel für die Rolle des Unternehmens bei internationalen Bemühungen um eine klimaneutrale Mobilität ist das Engagement im „Decarbonising Transport“-Projekt. Es wird durch das International Transport Forum der OECD koordiniert und umfasst einen Katalog von Maßnahmen zur Reduktion von CO₂ im Verkehrsbereich. Kapsch trägt Best-Practice-Lösungen bei.

In EU-Projekten entwickeln Experten von Kapsch TrafficCom gemeinsam mit Partnern Lösungen, die es erlauben, Emissionen von Fahrzeugen bei voller Fahrt zu messen, um Überschreitungen der Zulassungswerte (zum Beispiel durch Manipulation der Abgasreinigung) zu erkennen. Ein solches System könnte eine laufende Überprüfung von Emissionen ermöglichen und so ein wesentlicher Baustein 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

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.

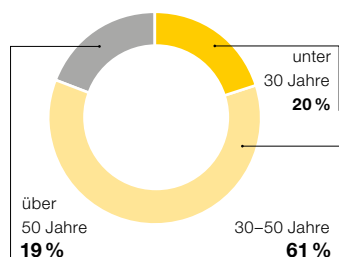
Die Gruppe beschäftigte zum 31. März 2020 in Summe 5.104 Personen, das sind 123 mehr als zum Bilanzstichtag des Vorjahrs. Der Anteil der Frauen an der Gesamtbelegschaft blieb konstant bei 38 %.

Beschäftigungsverhältnisse.

Bei Kapsch TrafficCom arbeiteten zum Bilanzstichtag 80 % Angestellte (Vorjahr: 83 %) sowie 17 % Arbeiterinnen und Arbeiter (Vorjahr: 12 %). Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Neubeauftragung der manuellen Bemannung in Polen (>> Lagebericht, Kapitel 2.2 „Ertragslage“). Rund 1 % der Belegschaft befand sich in Ausbildung und rund 2 % waren inaktiv.

	31. März 2019	31. März 2020	+/-
Angestellte	4.148	4.097	-51
Arbeiter/-innen	607	844	237
In Ausbildung	103	53	-50
Inaktiv (in Karenz, Präsenzdienst usw.)	123	110	-13
Gesamt	4.981	5.104	123
davon Teilzeit	171	258	57

Altersstruktur der Kapsch TrafficCom Belegschaft.



Altersstruktur.

Rund 20 % (Vorjahr: 23 %) aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren jünger als 30 Jahre, 61 % (wie im Vorjahr) waren zwischen 30 und 50 Jahre und 19 % (Vorjahr: 16 %) waren älter als 50 Jahre alt.

Personalstand nach Regionen.

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

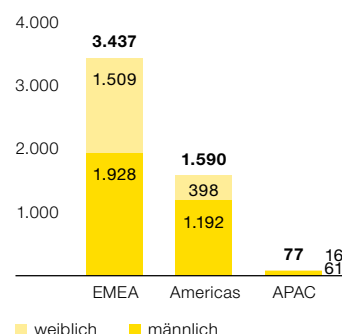
> In EMEA beschäftigte die Gruppe 3.437 Personen (Vorjahr: 3.426) und somit die meisten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Länder mit dem höchsten Personalstand waren: Südafrika (1.318), Österreich (664), Spanien (516), Polen (381), Weißrussland (190) und Schweden (130).

- > Von den in Summe 1.590 Beschäftigten (Vorjahr: 1.474) in der Region Americas arbeiteten 790 in den USA, 295 in Argentinien, 176 in Mexiko, 141 in Kanada und 134 in Chile.
- > Auf Australien entfielen 73 der 77 Beschäftigten (Vorjahr: 81) 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

Personalstand nach Regionen und Geschlecht.



Konzepte.

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 bei dem 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.

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 sowohl auf die fachlichen als auch auf die sozialen Kompetenzen der Bewerber geachtet. Lebenslanges Lernen wird von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erwartet und vom Unternehmen gefördert. Das Ziel der Weiterbildung ist die Erhaltung und Erweiterung der fachlichen und sozialen Kompetenzen.

Lehre. Kapsch TrafficCom bietet als Lehrbetrieb jungen Menschen in Österreich eine Berufsausbildung. Zum Bilanzstichtag absolvierten 19 Personen eine Lehre in den Bereichen „Informationstechnologie – Technik“, „Informationstechnologie – Systemtechnik“, „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 arbeiten dabei als vollwertige Teammitglieder in den Abteilungen mit oder setzen eigene Projekte um. Zum Bilanzstichtag waren drei Trainees bei Kapsch TrafficCom tätig.

Führungskräfteentwicklung. Aufgrund ihrer wesentlichen Funktion bei der Teamführung wird schon bei der Auswahl von Führungskräften auf die Persönlichkeit der Bewerberinnen und Bewerber geachtet. 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 fördert 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 eine finanzielle Beteiligung am Unternehmenserfolg. 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 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.

Ein wichtiger Indikator für die Zufriedenheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist die Fluktuationsrate. Anhand dieser quartalsweise erhobenen Kennzahl analysiert das Management Maßnahmen und Fehlentwicklungen.

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“.

KTCwomen@kapsch. Ein Kreis engagierter Mitarbeiterinnen hat die Initiative „KTCwomen@kapsch“ gegründet. Durch diese Initiative sollen die globale Zusammenarbeit unterstützt, regionale Initiativen zum Aufstieg von Frauen in Führungspositionen angeregt und Erfahrungen geteilt werden. Ziel ist es, Frauen zu fördern und ihr Potenzial zu steigern. Eine höhere Anzahl von weiblichen Führungskräften ist nicht nur für Frauen wichtig; es liegt im Interesse der gesamten Organisation, in einer modernen, offenen Umgebung zu arbeiten, in der Talente gefördert werden. Im Rahmen von KTCwomen@kapsch lancierte das Unternehmen im Jahr 2019 ein Mentoring-Programm. Dabei wurden 15 Tandems mit je einer weiblichen Mentee und einer Mentorin oder einem Mentor gebildet. Das Programm ist für einen Zeitraum von neun Monaten vorgesehen. Die Mentorinnen und Mentoren teilen ihr berufliches Know-how und ihre Führungserfahrung, um ihre Mentee zu ermutigen, Kompetenzen aktiv auszuspielen und Potenziale zu entfalten.

Die Entwicklung des Anteils von Frauen in Führungspositionen wird vom Konzerncontrolling standardmäßig auf Monatsbasis erhoben und an den Vorstand und die Personalstelle berichtet.

COVID-19-Pandemie.

Die Unternehmensführung von Kapsch TrafficCom aktivierte angesichts der internationalen Ausnahmesituation bestehende Business-Continuity-Pläne. Zudem etablierte das Unternehmen eine temporäre Business-Continuity-Organisation. Diese fokussierte auf den Umgang mit den Auswirkungen der Pandemie auf die Gruppe und ermöglichte eine rasche Reaktion auf aktuelle Entwicklungen.

Speziell für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurde eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt:

- > Einrichtung eines Coronavirus-Infopoints mit allen notwendigen Informationen und Antworten auf allgemeine und geschäftsspezifische Fragen sowie Kontaktdaten bei Fragen zu speziellen Themen (Business, IT, Reisen und Gesundheit).
- > Einrichtung einer Corona-Hotline für dringende Fragen.
- > Umsetzung von Vorkehrungen für Homeoffice-Arbeit entsprechend den örtlichen Vorschriften und Gegebenheiten.
- > Einführung von geeigneten Schutz- und Desinfektionsmaßnahmen für das Personal, das im Büro, in den Produktionsstätten oder an den Projektstandorten physisch anwesend sein musste.
- > Einschränkung der Reisetätigkeit entsprechend den nationalen Bestimmungen.
- > Bereitstellung verschiedener Richtlinien, Leitfäden und Vorlagen.

In dieser herausfordernden Situation profitierte Kapsch TrafficCom von ihrer hervorragenden IT-Infrastruktur (Software und Hardware).

Menschenrechte und Korruptionsbekämpfung.

Die Bekämpfung von Menschenrechtsverstößen und Korruption jedweder Art ist Kapsch TrafficCom ein wichtiges Anliegen. Diese Themen gewinnen zudem an Relevanz, weil das Unternehmen global wächst und daher auch in Ländern mit einem hohen Wert im Korruptionswahrnehmungsindex (Corruption Perception Index, CPI) von Transparency International tätig ist. 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 28,8% der Belegschaft unter eine Kollektivvereinbarung fallen, besteht das Risiko, dass nicht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern das Recht auf Vereinigungsfreiheit (Kollektivvertrag) gewährt wird.

Konzepte.

Unternehmenskultur.

Im Laufe der langjährigen Unternehmenstätigkeit (seit 1892) entwickelte sich bei Kapsch eine starke Unternehmenskultur. Diese will das Management trotz des Wachstums, der Internationalisierung und veränderter Rahmenbedingungen hochhalten. Der Kapsch Group Verhaltenskodex (<http://kapsch.net/kapsch/about-us/code-of-conduct>) beinhaltet die Prinzipien, Werte und Verhaltensgrundsätze, nach denen bei Kapsch gehandelt werden soll. Für unterschiedliche Themenbereiche des Verhaltenskodex existieren auf globaler und/oder regionaler und/oder Landesebene ergänzende verpflichtende Richtlinien und sonstige Regularien. Wesentliche im Verhaltenskodex genannte Prinzipien sind zum Beispiel:

- > Kapsch achtet und schützt die Würde der Menschen.
- > Unlautere Geschäftspraktiken wie Korruption und Bestechung sind untersagt.
- > Kapsch verbietet Folter, Sklaverei, Menschenhandel und Kinderarbeit.
- > Belästigung am Arbeitsplatz (inklusive sexuelle Belästigung) wird nicht geduldet.
- > Diskriminierungen, insbesondere wegen Geschlecht, Herkunft, religiöser oder sexueller Ausrichtung, sind verboten.

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. Diese Richtlinien legen auch Verantwortlichkeiten für ihre Einhaltung sowie die Konsequenzen ihrer Nichteinhaltung fest. Darüber hinaus sind Meldewege für Hinweise und Verdachtsfälle auf Verstöße gegen die Bestimmungen definiert. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Kapsch TrafficCom haben über das Intranet und die HSSEQ-Plattform Zugang zu den weltweit gültigen Richtlinien.

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.

Kapsch TrafficCom führt gruppenweit ein neues ERP-System (Enterprise-Resource-Planning) ein. Über das System werden standardisiert täglich automatisierte Abgleiche der Geschäftspartner mit Embargo- und Sanktionslisten durchgeführt. Diese Listen enthalten unter anderem Personen und Unternehmen, die in Verbindung mit Menschenrechtsverletzungen stehen. Es ist geplant, den Rollout des neuen ERP-Systems bis zum Ende des Geschäftsjahrs 2020/21 weitestgehend abzuschließen.

Das 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.

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 Konfliktmineralien 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.

Patente sichern die Rechte von Kapsch TrafficCom am geistigen Eigentum ab. Durch Aufnahme der Patentanalyse in den Entwicklungsprozess wird das Risiko von Patentverstößen minimiert. Das Patentüberwachungssystem analysiert Patentanmeldungen von Mitbewerbern sowie in anderen relevanten Technologiesegmenten.

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 Kunden leistet 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 und Korruption sowie gesellschaftliche Aspekte relevant. Im Rahmen der Lieferantenbewertung fragt Kapsch TrafficCom ab, ob Kontrollmechanismen zur Einhaltung des „OECD-Leitfadens für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten“ 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 Netzwerks 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 Software-Lösungen 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 Geschäftsprozesse fördern und unterstützen.
- 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/IEC 27001 verfügt Kapsch TrafficCom über einen einheitlichen Risikomanagementprozess für Informationssicherheit, der ins Unternehmensrisikomanagement integriert ist. Der strukturierte Ansatz zur Betrachtung von Risiken im Zusammenhang mit Informationssicherheit leitet sich von den Geschäftsprozessen von Kapsch TrafficCom ab und stellt einen holistischen Ansatz dar. Der Risikomanagementprozess wird bei allen integrierten Gesellschaften umgesetzt, unabhängig davon, ob diese formell nach ISO/IEC 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.

Business Continuity Management. Im Zuge der COVID-19-Krise bewies Kapsch TrafficCom im Zusammenspiel mit der Kapsch Group, dass die etablierten Mechanismen für Krisen- und Notfallmanagement funktionieren. Die Produktivität im Unternehmen konnte aufgrund der guten Kombination aus Technologie und Prozessen nahtlos aufrechterhalten werden.

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, in die EU 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.

Umwelt.

Im Geschäftsjahr 2019/20 wurde die Bezeichnung der Kennzahl „Anteil der Bildschirmarbeitsplätze ausgestattet mit Skype for Business“ geschärft. Sie lautet nunmehr „Anteil der Bildschirmarbeitsplätze ausgestattet mit digitalen Kollaborations-Systemen“. Zudem hat sich der Vorstand entschlossen, die Recyclingfähigkeit auch für Video- und Sensor-Produkte als Ziel aufzunehmen.

	2018/19	2019/20	Ziele 2020/21
Anteil der Bildschirmarbeitsplätze ausgestattet mit digitalen Kollaborations-Systemen ¹⁾	100 %	100 %	Halten bei 100 %
Stromverbrauch (in MWh) an allen Standorten mit rund oder mehr als 5.000 m ² (inklusive Produktion) ²⁾	7.255	7.310	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) ²⁾	2.176	2.543	Auf einem konstanten Niveau halten
Quote der Recyclingfähigkeit von straßenseitigen Funkprodukten und Produkten, die in Fahrzeugen zum Einsatz kommen ³⁾	83,5 %	85,8 %	Nachhaltig über 80 %
Quote der Recyclingfähigkeit von Video- und Sensor-Produkten ³⁾	n.a.	89,7 %	Nachhaltig über 80 %

¹⁾ Gilt für alle Konzerngesellschaften, deren IT voll in die Konzern-IT eingebunden ist. Das umfasst alle Gesellschaften außer SIMEX, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V. (Mexico), Electronic Toll Collection (Pty) Ltd., TMT Services and Supplies (Pty) Ltd. und Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd. (Südafrika), Intelligent Mobility Solutions Limited (Sambia), Fluidtime Data Services GmbH (Österreich) und tolltickets GmbH (Deutschland).

²⁾ 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 5.700 m² (Vorjahr: rund 5.000 m²)

³⁾ Betrifft nur von Kapsch TrafficCom hergestellte Produkte, keine Zukäufe. Berechnet als Durchschnitt über die verschiedenen Produkte.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

	2018/19	2019/20	Ziele 2020/21
Ausschöpfung des Schulungsbudgets ¹⁾	82,9 %	54,5 %	100 %
Durchführung von Mitarbeitergesprächen ²⁾	rund 75,5 %	rund 47,6 %	100 % im Geschäftsjahr
Anteil von Frauen in Führungspositionen ³⁾	21,8 %	25,0 %	Weiterer Anstieg; 2023 > 30 %
Fluktuationsrate ⁴⁾	8,9 %	12,0 %	Unter 10 %
Anzahl der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen ⁵⁾	0	0	0
Rate der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen ⁶⁾	0,0	0,0	0,0
Anzahl von arbeitsbedingten Verletzungen mit schweren Folgen ^{5) 7)}	2	1	0
Rate arbeitsbedingter Verletzungen mit schweren Folgen ⁸⁾	0,3	0,1	0,0
Anzahl der arbeitsbedingten Verletzungen ⁵⁾	45	42	0
Rate der dokumentierbaren arbeitsbedingten Verletzungen ⁹⁾	6,8	4,7	0,0

¹⁾ Das Schulungsbudget betrug im Geschäftsjahr 2019/20 rund EUR 3,9 Mio. (Vorjahr: rund EUR 3,3 Mio.).

²⁾ Berechnung: Anzahl der durchgeführten Mitarbeitergespräche : Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Bilanzstichtag.

³⁾ Betrifft sämtliche Führungsebenen bis hin zur Gruppenleitung.

Berechnung: Summe der weiblichen Führungskräfte : Gesamtzahl der Führungskräfte.

⁴⁾ Berechnung: Mitarbeiterveranlasste Austritte : durchschnittlicher Mitarbeiterbestand exklusive verkaufte/heruntergefahrte Geschäftsbereiche. Letztere umfasste im Geschäftsjahr 2019/20 Kapsch Telematic Services spol. s.r.o., Tschechien, und Streetline Inc., USA (Vorjahr: Kapsch Road Services Sp. z o.o., Polen).

⁵⁾ Verletzungen oder Todesfälle auf dem Arbeitsweg 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 im Geschäftsjahr 2019/20 = 8.909.748 (Vorjahr: 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. Etwasige Todesfälle sind exkludiert.

⁸⁾ Berechnung: Anzahl von arbeitsbedingten Verletzungen mit schweren Folgen (exklusive Todesfälle) : Anzahl der gearbeiteten Stunden x 1.000.000; Anzahl der gearbeiteten Stunden im Geschäftsjahr 2019/20 = 8.909.748 (Vorjahr: 6.658.004).

⁹⁾ Berechnung: Anzahl der arbeitsbedingten Verletzungen (inklusive Todesfolge) : Anzahl der gearbeiteten Stunden x 1.000.000; Anzahl der gearbeiteten Stunden im Geschäftsjahr 2019/20 = 8.909.748 (Vorjahr: 6.658.004).

Das Schulungsbudget wurde im Geschäftsjahr 2019/20 deutlich weniger ausgeschöpft als im Jahr zuvor. Ein wesentlicher Grund für diese Entwicklung waren die sich zunehmend verschlechternden Finanzergebnisse und eingeleitete Kostensenkungsmaßnahmen. Diese betrafen auch externe Schulungskosten. Gegen Ende des Geschäftsjahrs 2019/20 und zu Beginn des Geschäftsjahrs 2020/21 hatten die Maßnahmen zum Umgang mit der COVID-19-Pandemie einen negativen Einfluss auf die Schulungstätigkeit.

Ein wesentlicher Grund für den deutlichen Rückgang bei der Durchführung von Mitarbeitergesprächen war eine niedrigere Quote in den USA. Aufgrund der angespannten Personalsituation (**>> Lagebericht, Kapitel 2.1 „Geschäftsverlauf 2019/20“**) legten die Kolleginnen und Kollegen ihren vollen Fokus auf die Bearbeitung der Kundenprojekte. Daher kamen die Mitarbeitergespräche oft zu kurz. Zudem wurden viele vakante Positionen erst in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahrs besetzt. Mit diesen neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wurde noch kein Mitarbeitergespräch geführt. Die Personalsituation wird voraussichtlich auch über weite Strecken des Geschäftsjahrs 2020/21 angespannt bleiben. Dennoch wird das Management auf die Kolleginnen und Kollegen in den USA einwirken, damit die Quote der absolvierten Mitarbeitergespräche nicht weiter sinkt, sondern möglichst wieder steigt. In Österreich war die Zahl der geführten Mitarbeitergespräche ebenfalls enttäuschend. Daher wird das Management auch hier motivierend einwirken sowie die Bedeutung und den Wert des Austausches zwischen Mitarbeiterin oder Mitarbeiter und Führungskraft betonen. In Polen legte der Personalstand im zweiten Halbjahr wegen der Neubeauftragung der manuellen Bemannung kräftig zu (**>> Lagebericht, Kapitel 2.2 „Ertragslage“**). Mit diesen neuen Kolleginnen und Kollegen wurden noch keine Mitarbeitergespräche geführt.

Menschenrechte und Korruptionsbekämpfung.

	2018/19	2019/20	Ziel 2020/21
Nachgewiesene wesentliche Klagen, Sanktionen oder Geldbußen für Unternehmen der Kapsch TrafficCom Group im Zusammenhang mit Korruption oder Menschenrechtsverletzungen	0	0	0

Gesellschaftliche Verantwortung.

Bis letztes Jahr verwendete Kapsch TrafficCom die Kennzahl „Anteil der Produktreklamationen bei On-Board Units“. Da diese Zahl wiederholt äußerst niedrig war (2018/19: 0,4%), entschied der Vorstand, diese Kennzahl mangels Aussagekraft nicht weiter zu berichten.

	2018/19	2019/20	Ziele 2020/21
Forschungsquote ¹⁾	Rund 15 %	Rund 18 %	Rund 10% oder höher
Durchschnittliche Tonalität der Medienberichterstattung über Kapsch TrafficCom (5 = positiv, 4 = relativ positiv, 3 = ausgewogen, 2 = relativ negativ, 1 = negativ) ²⁾	3,9	2,8	Annähern an 4,0
Anteil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die das Online-Training zur Datenschutzgrundverordnung absolviert haben	31,6 %	34,7 %	Trend in Richtung 100% fortsetzen

- ¹⁾ Berechnung: Aufwendungen für Forschung und Entwicklung : Umsatz.
Die Definition, welche Aufwendungen Forschung und Entwicklung zuzurechnen sind, wurde im Geschäftsjahr 2019/20 überarbeitet. Wesentlichste Veränderung ist, dass Aufwendungen für das IPR-Management nicht mehr einbezogen werden. Die Forschungsquote umfasst somit Aufwendungen für kundenspezifische Entwicklungen sowie für Produktmanagement, Entwicklungsunterstützung und generische Entwicklungen; (**>> Lagebericht, Kapitel 3.1 „Forschung und Entwicklung“**). Infolge der Überarbeitung dieser Kennzahl änderte sich der Wert für das Geschäftsjahr 2018/19 nur gering, sodass keine Anpassung vorzunehmen war.
- ²⁾ Quelle: Medienresonanzanalyse von META Communication International.

Schwerpunkte der medialen Berichterstattung zu Kapsch TrafficCom im Geschäftsjahr 2019/20 waren die vorzeitige Beendigung der Projekte zur deutschen Infrastrukturabgabe sowie die in Summe enttäuschende wirtschaftliche Entwicklung im Berichtszeitraum. Aus diesem Grund litt die Tonalität der Medienberichterstattung signifikant. Schon im Vorjahr wirkten sich die Auseinandersetzungen bezüglich der Vergabe des landesweiten Lkw-Mautsystems in Tschechien negativ aus.

Das Management erwartet für das Geschäftsjahr 2020/21 wieder bessere Finanzzahlen. Darüber hinaus ist Kapsch TrafficCom bestrebt, den gesellschaftlichen Mehrwert der Produkte und Lösungen des Unternehmens stärker als in der Vergangenheit medial zu kommunizieren. Ein konkretes Beispiel dafür ist der Kapsch TrafficCom Index: Für diesen beantworteten 9.000 Bürgerinnen und Bürger in neun Ländern bevölkerungsrepräsentativ mehr als 80 Fragen. Aus diesen Antworten wurde abgeleitet, wie sich Staus und Umweltbelastungen des Straßenverkehrs in Stadt und Land auf das Leben der Menschen auswirken.

Das Management rechnet angesichts des Untersuchungsausschusses zur Pkw-Maut in Deutschland mit weiterer, teils kritischer Berichterstattung über Kapsch TrafficCom.

Die Zahl der Personen, die das Online-Training zur Datenschutzgrundverordnung absolviert haben, ist zwar gestiegen, jedoch bei Weitem nicht im erhofften Ausmaß. Das Management wird sich verstärkt dafür einsetzen, dass diese Schulung absolviert wird.

Wien, am 15. Juni 2020

Der Vorstand



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



André Laux
Mitglied des Vorstands



Alfredo Escribá Gallego
Mitglied des Vorstands

Mit guter Technik hoch hinaus. Technik.

Steht man Hürden gegenüber, so reicht es nicht aus, nur zu wissen, was zu tun ist. Es bedarf auch guter Technik, das Wissen praktisch anzuwenden. Kapsch TrafficCom vereint umfangreiches Know-how mit einzigartiger Erfahrung bei der Implementierung und dem Betrieb von Maut- und Mobilitätslösungen.



**Konzernlagebericht
zum Konzernabschluss
per 31. März 2020.**

Kapsch TrafficCom.



Konzernlagebericht.

1 Wirtschaftliches Umfeld.

1.1 Allgemeine wirtschaftliche Lage.

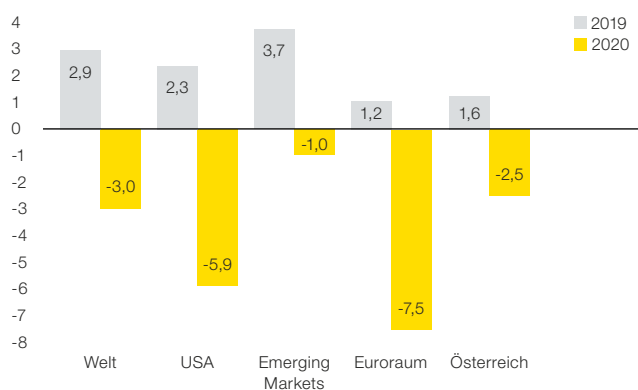
Weltwirtschaft.

Die globale Konjunktur büßte 2019 spürbar an Dynamik ein. Das Wachstum der aggregierten Wirtschaftsleistung ging auf 2,9% (Vorjahr: 3,7%) zurück. Bedingt war dies durch eine Zunahme von wirtschaftlichen, politischen und sozialen Spannungen in weiten Teilen der Welt. Internationale Herausforderungen, insbesondere der anhaltende Handelskonflikt zwischen den USA und China, belasteten den Welthandel. Das globale Handelsvolumen stagnierte im Jahr 2019 de facto (Vorjahr: +3,9%). Für 2020 rechneten die Konjunkturforscher ursprünglich mit einer moderaten Erholung. Der Ausbruch der COVID-19-Pandemie droht jedoch, die Weltwirtschaft in die schwerste Krise seit 2008/09 zu stürzen. Daher wird für das Gesamtjahr 2020 nunmehr ein Negativwachstum der globalen Wirtschaftsleistung erwartet.

Globales Wirtschaftswachstum bei 2,9%.

BIP-Wachstum 2019 und 2020.

(in %)



USA.

Die US-Wirtschaft expandierte 2019 um 2,3%, ungeachtet der protektionistischen Tendenzen im Außenhandel. Das im Vergleich zu anderen Industriestaaten überdurchschnittliche Wachstum ist auf die kräftige Binnenkonjunktur zurückzuführen. Diese wiederum profitierte von der günstigen Arbeitsmarktlage und von Steuerbegünstigungen für Unternehmen. Eine mögliche Trendwende im bereits zwei Jahre andauernden Handelsstreit mit China zeichnete sich Anfang 2020 durch die Unterzeichnung eines ersten Teilabkommens ab. Dennoch bleibt die weitere Entwicklung ungewiss, zumal globale Lieferketten im Technologiesektor durch US-Sanktionen gefährdet sind. Darüber hinaus rückte die Unterstützung der Wirtschaft und der Finanzmärkte im Kampf gegen die sich anbahnende COVID-19-bedingte Rezession in den Vordergrund.

US-Wirtschaft expandierte um 2,3%.

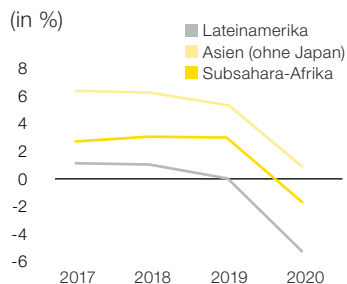
Schwellen- und Entwicklungsländer.

Das Wirtschaftswachstum in den Schwellen- und Entwicklungsländern büßte etwas an Momentum ein und lag 2019 bei 3,7%. Am dynamischsten entwickelte sich einmal mehr der asiatische Wirtschaftsraum. Während sich der Expansionskurs der ASEAN-5-Staaten (Indonesien, Malaysia, Thailand, Vietnam und Philippinen) nahezu ungebremst fortsetzte, blieb der BIP-Anstieg in Indien wegen der schwächeren Inlandsnachfrage hinter den Erwartungen zurück (+4,2%). Im Gegensatz dazu gelang es China im Jahr 2019 erneut, ein Wachstum von über 6% zu verzeichnen. Im Jahr 2020 wird Asiens größte Volkswirtschaft jedoch voraussichtlich an Momentum verlieren. Grund dafür sind die massiven Beeinträchtigungen des Geschäftslebens infolge des Ausbruchs des neuartigen Virus SARS-CoV-2.

Wirtschaftswachstum der Schwellen- und Entwicklungsländer: 3,7%.

In der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS) trübte das moderate Wachstum Russlands die Bilanz im Berichtsjahr. Die bedeutendste Volkswirtschaft der Region expandierte 2019 nur um 1,3%. Eine wesentliche Rolle spielte dabei die hohe Volatilität auf dem internationalen Erdölmarkt, angeheizt durch geopolitische Spannungen und Unruhen. Diese Instabilität verschärfte sich im März 2020, weil es den OPEC-Mitgliedern nicht gelang, sich mit Russland auf eine Verlängerung von Förderquoten zu einigen. Die daraus resultierende Angebotsschwemme samt Preisverfall trifft die erdölexportierenden MENAP-Staaten (Mittlerer Osten und Nordafrika, Afghanistan und Pakistan) besonders schwer. Nachdem das BIP-Wachstum in dieser krisengeplagten Region 2019 unter die 1-Prozent-Marke rutschte, sind auch die Aussichten für 2020 nicht optimistischer.

BIP-Wachstum 2017–20.



In *Lateinamerika* stagnierte die Wirtschaftsleistung 2019 de facto auf dem Vorjahresniveau. Neben der verhaltenen Konjunkturdynamik in den regionalen Schwerkewichten Brasilien und Mexiko sowie der anhaltenden Rezession in Argentinien überschattete der Ausbruch gewalttätiger Ausschreitungen in mehreren Teilen des Kontinents das Berichtsjahr. Eine Rückkehr Lateinamerikas auf den Wachstumspfad ist auch 2020 nicht zu erwarten. Etwas positiver sind hingegen noch die Perspektiven für *Subsahara-Afrika*. Diese Region trotzte im Jahr 2019 dem allgemeinen Trend und setzte mit +3,1 % ihren Expansionskurs fort. Als größter wirtschaftlicher Unsicherheitsfaktor in dieser Region gilt die insgesamt steigende Verschuldung.

Europa.

In Europa präsentierte sich 2019 ein gemischtes Konjunkturbild. Das Wirtschaftswachstum in der *Europäischen Union* schwächte sich auf 1,5 % ab. Das war in erster

Wirtschaftswachstum der EU: 1,5 %.

Linie auf die Entwicklungen in den großen Volkswirtschaften zurückzuführen. Besonders die exportorientierte Industrie Deutschlands litt spürbar unter dem schwierigeren internationalen Umfeld. Frankreich war mit einer Streikwelle und Italien mit ungelösten strukturellen Problemen konfrontiert. Erschwerend kam der EU-Austritt Großbritanniens hinzu, der Ende Jänner 2020 nach mehrmaliger Verschiebung vonstattenging. Zu den positiven Trends zählten im Jahr 2019 die fortschreitende Erholung in einst kriselnden Peripheriestaaten (Griechenland, Spanien, Portugal) und der schrittweise Rückgang der EU-weiten Arbeitslosenrate. Sie betrug Anfang 2020 6,2 %. Dies entsprach dem niedrigsten Stand seit 2008. Die Maßnahmen zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie führten im März 2020 zu einem scharfen Anstieg der Arbeitslosenzahlen.

Die Wirtschaftsleistung im *Euroraum* verzeichnete 2019 ein Plus von 1,2 %. Dieses wurde maßgeblich vom starken Privatkonsum und Dienstleistungssektor getragen. Da das Inflationsniveau mit 1,2 % weiterhin deutlich unter dem 2-Prozent-Zielwert der Europäischen Zentralbank (EZB) lag, ist eine Abkehr von der Niedrigzinspolitik vorerst nicht in Sicht. Vielmehr lässt das im März 2020 auf den Weg gebrachte EZB-Hilfspaket PEPP („Pandemic Emergency Purchase Programme“) mittelfristig auf eine weiterhin lockere Geldpolitik schließen. Für 2020 ist mit einem pandemiebedingten BIP-Rückgang im Euroraum zu rechnen.

Der wirtschaftliche Aufholprozess in der Region *Mittel-, Ost- und Südosteuropa* setzte sich 2019 dank vergleichsweise robuster Konjunkturdaten fort. Neben umfangreichen öffentlichen Investitionen kurbelte insbesondere die von Lohnsteigerungen profitierende Inlandsnachfrage die Wirtschaft an. Auf Länderebene vermeldeten speziell Ungarn (+4,9 %), Rumänien (+4,1 %) und Polen (+4,0 %) eine intakte Konjunkturdynamik im Berichtsjahr. Das Wirtschaftswachstum in Tschechien und in der Slowakei lag 2019 hingegen unter der 3-Prozent-Marke, bedingt durch eine besonders enge Verflechtung mit der schwächelnden deutschen Industrieproduktion.

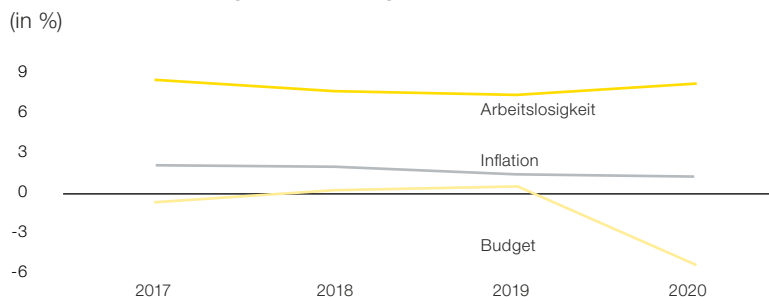
Österreich.

In Österreich fiel der Abschwung 2019 vergleichsweise mild aus. Mit einem Plus von 1,6 % lag das heimische Wirtschaftswachstum erneut über dem Gesamtniveau des Euroraums. Während sich die

Wirtschaftswachstum von 1,6 % erneut über dem EU-Durchschnitt.

Sachgütererzeugung und der Außenhandel speziell in der ersten Jahreshälfte einbremsen, stützten solide Konsum- und Investitionsausgaben die Konjunktur. Begünstigt wurde die Binnennachfrage wiederum durch einen Rückgang der Inflationsrate auf 1,5 % und die fortschreitende Erholung auf dem Arbeitsmarkt. Für das Jahr 2020 gehen die Konjunkturforscher in Anbetracht des Ausnahmezustands von einem Wirtschaftsrückgang aus.

Inflation, Arbeitslosigkeit und Budget in Österreich 2017–20.



1.2 Markt für intelligente Verkehrssysteme.

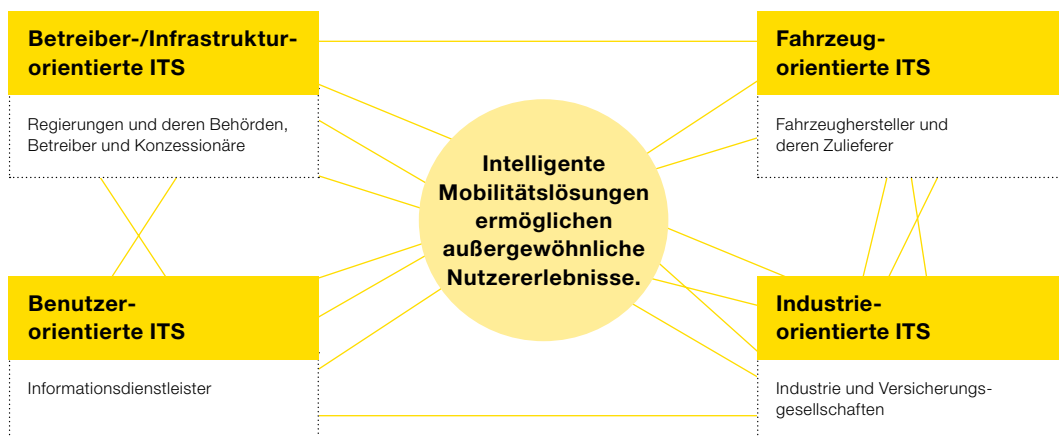
Kapsch TrafficCom adressiert den Markt für intelligente Verkehrssysteme (Intelligent Transportation Systems, ITS). Intelligente Verkehrssysteme unterstützen und optimieren den Verkehr (einschließlich Infrastruktur, Fahrzeuge, Benutzer und Industrie). Sie nutzen dafür Informations- und Kommunikationstechnologien.

Kundensegmente.

Kapsch TrafficCom hat ein eigenes Verständnis und eine eigene Sicht des ITS-Markts entwickelt, um ihre Marktpositionierung und deren Weiterentwicklung zu definieren. Dazu wurden 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 von Nutzfahrzeugen, sowie die Verkehrssicherheit. Zu diesem Feld zählen ebenfalls Systeme zur Interaktion in Echtzeit zwischen Fahrzeugen (Vehicle-to-Vehicle, V2V) sowie zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur (Vehicle-to-Infrastructure, V2I), im Englischen kollektiv V2X abgekürzt. Diese Systeme werden aus Sicht von Kapsch TrafficCom auf der 5,9-GHz-Technologie basieren. 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 Fahrzeug-Informationssysteme 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 für die 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 Lands. 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 Verkehrssteuerungs-Systeme 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 wächst 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 Megastädte 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 Stauraten sind im städtischen Bereich gemäß TomTom Traffic Index im Zeitraum 2008 bis 2016 global um 23 % gestiegen. Gleichzeitig diagnostiziert das Beratungsunternehmen Arthur D. Little, dass viele entwickelte Städte weder klare Vorstellungen davon haben, wie ihre Mobilitätssysteme in der Zukunft aussehen sollen, noch davon, welche Strategien sie bei deren Gestaltung anwenden wollen.

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 mit einem Anteil von 39 % der größte Stickoxid-Emittent in der EU. Bei Kohlenstoffmonoxid beiträgt 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 Verkehr – ein wesentliches umweltbedingtes Gesundheitsproblem für Mensch und Tier.

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 2019/20.

Trotz des Wegfalls zweier Großprojekte (landesweites Mautsystem in Tschechien und Infrastrukturabgabe [Pkw-Maut] in Deutschland) erreichte der Konzernumsatz EUR 731,2 Mio. (-0,9%) und damit beinahe den Vorjahreswert.

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Geschäftsjahr 2019/20:

- > Am 18. Juni 2019 veröffentlichte der Europäische Gerichtshof (EuGH) ein überraschendes Urteil mit weitreichenden Konsequenzen: Die in Deutschland geplante Pkw-Maut bei gleichzeitiger Steuerentlastung für in Deutschland zugelassene Pkws wurde für unvereinbar mit dem EU-Recht erklärt. Dies nahm der Kunde am Folgetag zum Anlass, die zur Realisierung und zum Betrieb der Pkw-Maut geschlossenen Verträge zum 30. September 2019 zu kündigen. Ansprüche gegen die Bundesrepublik Deutschland wurden geltend gemacht.
- > In Sambia gelang es nicht, das Geschäft wie ursprünglich angedacht aufzubauen. Das Unternehmen musste erkennen, dass regulatorische Hindernisse in absehbarer Zeit nicht behebbar sein würden. Folglich sind auch die zu erwartenden Geschäftsaussichten in diesem Land enttäuschend. Aus diesem Grund wertete Kapsch TrafficCom das Engagement in Sambia ab.
- > Über das gesamte Geschäftsjahr hatte Kapsch TrafficCom zunehmend mit den Folgen einer zu dünnen Personaldecke in den USA zu kämpfen. Das Unternehmen hatte bereits geraume Zeit Schwierigkeiten, ausreichend und adäquat qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu vernünftigen Konditionen zu rekrutieren. Durch eine geänderte Rekrutierungsstrategie gelang es schließlich, den Personalstand in den USA deutlich zu steigern. Damit wurden aber bei Weitem noch nicht alle offenen Stellen besetzt, denn aufgrund des guten Auftragseingangs und Geschäftsausblicks stieg der Bedarf nach neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weiter.
- > Im November wurde Kapsch TrafficCom informiert, Bestbieter bei der Ausschreibung für ein großes Mautprojekt in Südafrika zu sein. Im März 2020 erhielt das Unternehmen die Mitteilung, dass die Ausschreibung eingestellt worden sei. Der bis zum 2. Dezember 2019 laufende Mautvertrag wurde jedenfalls um ein Jahr verlängert.
- > Ende November 2019 lief der Vertrag zum Betrieb des landesweiten Mautsystems in Tschechien, ein Projekt mit einem Jahresumsatz von mehr als EUR 70 Mio., aus.
- > Die Klagen eines Mitbewerbers in den USA wegen angeblicher Patentverletzungen durch Kapsch TrafficCom wurden in letzter Instanz abgewiesen.
- > Im Dezember erhielt Kapsch TrafficCom einen Großauftrag in den USA. Das Unternehmen wird an ein Konsortium Mauttechnologie liefern sowie das Mautsystem betreiben und erhalten. Die Errichtung des Mautsystems wird voraussichtlich im Jahr 2023 beginnen. Das Projektvolumen für Kapsch TrafficCom über die Laufzeit von 30 Jahren wird voraussichtlich mehr als USD 100 Mio. betragen.
- > Im Bereich intelligenter straßenseitiger Parklösungen kennt das Management von Kapsch TrafficCom kein Unternehmen, das derzeit ein nachhaltiges und profitables Geschäftsmodell vorweisen kann. Das gilt auch für die kalifornische Konzerngesellschaft Streetline. Daher wurden die Aktivitäten dieses Unternehmens weitestgehend beendet.
- > Erhebliche Mehraufwände bei der anspruchsvollen Implementierung von neuer Software in bestehende Kundensysteme führten zu signifikanten Kostenüberschreitungen, die sich insbesondere im vierten Quartal zeigten.
- > Das Ende des Geschäftsjahrs war geprägt von den weltweiten Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie. Glücklicherweise waren die Auswirkungen auf die Ergebnisse von Kapsch TrafficCom gering.
- > Erhebliche Einmaleffekte und operative Herausforderungen, die massive Kosten verursachten, führten zu einem negativen EBIT in Höhe von EUR -39,2 Mio. Fremdwährungsverluste und die Abwertung einer Finanzbeteiligung belasteten das Finanzergebnis in Höhe von EUR -14,6 Mio. Aufgrund des schwachen Periodenergebnisses und sofern im COVID-19-Kontext rechtlich zulässig, beabsichtigt der Vorstand, der Hauptversammlung eine reduzierte Dividende von EUR 0,25 pro Aktie vorzuschlagen.

2.2 Ertragslage.

Umsatz. Der Umsatz von Kapsch TrafficCom erreichte im Geschäftsjahr 2019/20 EUR 731,2 Mio. und lag damit EUR -6,6 Mio. (-0,9%) unter dem Vorjahreswert. Geografisch betrachtet verteilte sich der Konzernumsatz wie folgt:

- > Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika): 55,2% (Vorjahr: 58,4%)
- > Region Americas (Nord-, Mittel- und Südamerika): 40,2% (Vorjahr: 34,3%)
- > Region APAC (Asien-Pazifik): 4,6% (Vorjahr: 7,2%)

EBIT. Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) war insbesondere aufgrund hoher Einmaleffekte mit EUR 39,2 Mio. negativ (Vorjahr: EUR +57,0 Mio.). Die EBIT-Marge betrug somit -5,4% (Vorjahr: +7,7%). Das operative Ergebnis vor Abschreibungen und Wertminderungen (EBITDA) war mit EUR 13,6 Mio. positiv (Vorjahr: EUR 71,5 Mio.) und die EBITDA-Marge betrug 1,9% (Vorjahr: 9,7%). Einmaleffekte betrafen hauptsächlich:

- > Wertminderungen und Wertberichtigungen im Zusammenhang mit aktualisierten Einschätzungen zum IMS-Segment (EUR -26,6 Mio., siehe Erläuterungen zum IMS-Segment) sowie
- > Wertminderungen, hohe Anwalts- und Beratungsaufwendungen sowie die Nichtabnahmeentschädigung für Finanzierungen in Höhe von rund EUR -8,7 Mio. aufgrund der vorzeitigen Beendigung der Projekte zur deutschen Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut).

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen erhöhten sich um EUR 11,5 Mio. auf EUR 334,9 Mio. (Vorjahr: EUR 323,5 Mio.). Die Quote für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen im Verhältnis zu den Umsatzerlösen stieg von 43,8% auf 45,8%.

Der Personalaufwand stieg um 6,5% auf EUR 269,2 Mio. (Vorjahr: EUR 252,7 Mio.), obwohl der durchschnittliche Personalstand (um 74 Personen) sank. Beim Vergleich des Personalstands zum Bilanzstichtag ergibt sich hingegen ein Anstieg um 123 Personen. Rückgänge gab es vor allem in Südafrika (-208 Personen) und Tschechien (-65 Personen), wo der Betrieb des landesweiten Mautsystems endete. Zusätzliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stellte das Unternehmen in Polen wegen der Neubeauftragung der manuellen Bemannung (+235 Personen) und in den USA aufgrund der robusten Auftragslage (+145 Personen, exklusive Streetline) ein. Die Personalquote (Verhältnis Personalaufwand zu Umsatz) stieg von 34,3% im Vorjahr auf nun 36,8%.

Der Aufwand für planmäßige Abschreibungen stieg auf EUR 27,9 Mio. (Vorjahr: EUR 14,5 Mio.). Dies ist im Umfang von EUR 13,8 Mio. auf die Erstanwendung des IFRS 16 zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr wurden Wertminderungen in Höhe von EUR 24,9 Mio. erfasst. Diese beziehen sich einerseits auf die Wertminderung von Vertragsanbahnungskosten in Höhe von EUR 4,1 Mio. aufgrund der frühzeitigen Kündigung der deutschen Pkw-Mautprojekte, andererseits auf Wertminderungen im Zusammenhang mit aktualisierten Einschätzungen zum IMS-Segment – insbesondere zum weiteren Geschäftsverlauf in Sambia (EUR 13,8 Mio.) – und die Wertminderung des Firmenwerts in Höhe von EUR 6,9 Mio.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken gegenüber dem Vorjahr um 6,0% auf EUR 118,7 Mio. Die Anwendung des IFRS 16 führte im Wesentlichen zu einem Rückgang bei Mieten von EUR 13,3 Mio. und bei Kfz-Aufwendungen von EUR 1,7 Mio. Diese sind nun in der Abschreibung der Nutzungsrechte (EUR 13,8 Mio.) sowie im Finanzergebnis (EUR 1,1 Mio.) enthalten. Rechts- und Beratungskosten sanken um EUR 5,5 Mio. vor allem in Australien, Österreich und den USA. Andererseits stiegen die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen um EUR 9,1 Mio., was vorwiegend auf Wertberichtigungen für Sambia und die USA zurückzuführen ist. Operative Währungsverluste stiegen um EUR 5,2 Mio.

Das anteilige Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen zeigt im Wesentlichen das anteilige Ergebnis des Joint Ventures autoTicket GmbH in Deutschland in Höhe von EUR -4,6 Mio. (Vorjahr: EUR 0,7 Mio.) sowie das anteilige Ergebnis eines Joint Ventures in Kolumbien mit EUR -0,06 Mio.

Finanzergebnis. Das Finanzergebnis verschlechterte sich deutlich von EUR -1,7 Mio. im Vorjahr auf nun EUR -23,1 Mio. Die Fremdwährungsverluste stiegen auf EUR -9,0 Mio. (Vorjahr: EUR -5,2 Mio.) vor allem im Zusammenhang mit dem südafrikanischen Rand (ZAR) und dem sambischen Kwacha (ZMW). Die Zinsaufwendungen für Leasingverträge (IFRS 16) betrugen im Geschäftsjahr 2019/20 EUR -1,1 Mio. Die Anteile an Q-Free ASA, Norwegen, mussten (aufgrund des Kursverlaufs dieser Aktie) im Ausmaß von EUR -5,7 Mio. abgewertet werden. Weiters wurden Verluste aufgrund von Hyperinflationsanpassungen in Argentinien in Höhe von EUR -2,3 Mio. erfasst, sowie Verluste von derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von EUR -1,4 Mio. Im Vorjahr war der Ertrag aus dem Verkauf der Beteiligung an ParkJockey Global Inc., USA, in Höhe von EUR 5,1 Mio. enthalten.

Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen als Finanzinvestitionen. Der Ergebnisbeitrag von Traffic Technology Services Inc., USA, machte -1,2 Mio. (Vorjahr: EUR -0,3 Mio.) aus.

Ertragsteuern. Diese betragen EUR 7,7 Mio. (Vorjahr: EUR -8,5 Mio.). Dieser Wert setzt sich aus laufenden Steuern sowie latenten Steueransprüchen (aus permanenten steuerlichen Differenzen und Verlustvorträgen) und Steuerumlagen zusammen. Alleine die Konzernmutter Kapsch TrafficCom AG bildete eine positive Steuerumlage an den österreichischen (Steuer-)Gruppenträger KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH in Höhe von EUR 5,6 Mio. Für die angefallenen Wertminderungen aufgrund geänderter Geschäftserwartungen (vor allem im Zusammenhang mit den Aktivitäten in Sambia) wurden latente Steueransprüche nur zu einem geringen Teil angesetzt.

Periodenergebnis. Das Periodenergebnis war mit EUR -55,7 Mio. stark negativ (Vorjahr: EUR 46,6 Mio.). Den Anteilseignern der Gesellschaft war ein Ergebnis von EUR -48,1 Mio. zuzurechnen. Dies entspricht einem Ergebnis je Aktie in Höhe von EUR -3,70 (Vorjahr: EUR 3,68).

Sonstiges Ergebnis. Diese Position enthält im Wesentlichen Währungsumrechnungsdifferenzen und Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses. Das sonstige Ergebnis betrug EUR 0,2 Mio. (Vorjahr angepasst: EUR -1,4 Mio.).

Gesamtergebnis. Das Gesamtergebnis als Summe von Periodenergebnis und sonstigem Ergebnis betrug EUR -55,5 Mio. (Vorjahr angepasst: EUR 45,2 Mio.).

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

Electronic Toll Collection (ETC).

Umsatz. Im Geschäftsjahr 2019/20 stieg der Umsatz um 0,9 % auf EUR 563,5 Mio. und trug 77,1 % (Vorjahr: 75,7 %) zum Gesamtumsatz bei.

Der mit EUR 315,0 Mio. (Vorjahr: EUR 334,3 Mio.) größte Umsatzbeitrag konnte auch in diesem Geschäftsjahr in der Region EMEA erwirtschaftet werden. Hier arbeitet Kapsch TrafficCom an landesweiten Mautprojekten in Tschechien, Polen, Weißrussland und Bulgarien sowie an großen Projekten in Südafrika.

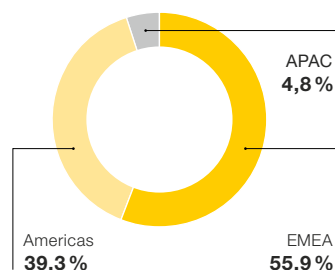
Das Volumen der Betriebsprojekte sank um 12,8 %, im Wesentlichen aufgrund der geringeren Umsätze in Polen und Tschechien. In Polen lief der Vertrag zum Betrieb des landesweiten Mautsystems im November 2019 aus. Es gelang aber, mit den polnischen Behörden eine Vereinbarung zu treffen: Kapsch TrafficCom unterstützt nach Auslauf des alten Vertrags den Betrieb des Mautsystems für weitere 27 Monate. Der Leistungsumfang wurde deutlich reduziert, weswegen der Projektumsatz im Vergleich zum Vorjahr erheblich sank. Auch in Tschechien lief Ende November 2019 der Vertrag zum Betrieb des landesweiten Mautsystems aus. Der Wegfall dieses Großprojekts mit jährlichen Umsätzen jenseits von EUR 70 Mio. machte sich bereits im vierten Quartal deutlich bemerkbar. Das Volumen der Errichtungsprojekte ging um 5,7 % zurück. Im Vergleich zum Vorjahr sanken vor allem die Umsätze in Weißrussland, Bulgarien, Österreich und Polen. In Österreich stellte das Unternehmen im ersten Halbjahr ein Errichtungsprojekt fertig. Rund um die Neugestaltung der Aktivitäten in Polen sind ebenfalls keine signifikanten Erweiterungsinvestitionen erfolgt. Die Komponentenumsätze in der Region EMEA stiegen stark an (+36,1 %).

Der Umsatz in der Region Americas konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr deutlich auf EUR 221,4 Mio. (+26,9 %) gesteigert werden. Treiber waren die Errichtungsumsätze vor allem in den USA, die um 61,6 % zulegen. Demgegenüber gingen die Komponentenumsätze um 3,8 % zurück. Nach zwei Rekordjahren pendelten sich die Verkäufe von On-Board Units in Nordamerika wieder auf einem Normalniveau ein. Ein höherwertiger Produktmix konnte den Mengenrückgang nicht ausgleichen. Auch die Umsätze aus Betriebsprojekten sanken um 3,5 %.

In der Region APAC war zur Vergleichsperiode des Vorjahrs ein Umsatzrückgang von EUR 49,7 Mio. auf EUR 27,0 Mio. zu verzeichnen. Dieser rührte vor allem aus niedrigeren Errichtungsumsätzen. Ein Teil der Errichtungsprojekte, vor allem in Australien, war bereits fortgeschritten bzw. in einer finalen Phase und es gelang nicht in ausreichendem Maß, neue Projekte zu akquirieren. Während die Betriebsumsätze auf Vorjahresniveau gehalten werden konnten, gingen die Komponentenumsätze insbesondere in Australien zurück (-41,8 %). Gründe waren ausgelaufene Verträge und niedrigere Bestellmengen durch temporäre Schwankungen.

Im Geschäftsjahr 2019/20 wurden 13,2 Mio. On-Board Units verkauft. Das lag etwas unter der Rekordmarke des Geschäftsjahrs 2018/19 von 13,5 Mio. Stück. Steigerungen wurden im Wesentlichen in Spanien verzeichnet. In den USA und in Australien gingen die Verkaufszahlen zurück. Dennoch stiegen die Komponentenumsätze insgesamt um 5,6 %.

ETC-Umsatz nach Regionen.



Segment ETC nach Geschäftstypen.

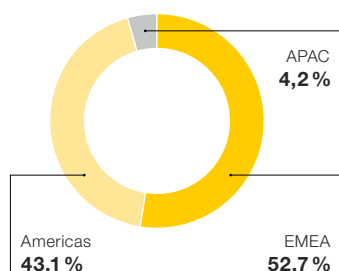
In EUR Mio.	2018/19	2019/20	+/-
Umsatz	558,4	563,5	0,9 %
Errichtung	190,5	219,3	15,1 %
Betrieb	264,4	234,9	-11,1 %
Komponenten	103,5	109,3	5,6 %
EBIT	64,9	1,5	-97,7 %

EBIT. Das operative Ergebnis sank auf EUR 1,5 Mio. (Vorjahr: EUR 64,9 Mio.). Dieser starke Rückgang ist zum Großteil auf höhere Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen sowie höheren Personalaufwand zurückzuführen. Dies betraf insbesondere die Region Americas, wo das Volumen der Errichtungsprojekte stark zulegte. Die planmäßigen Abschreibungen stiegen um EUR 14,4 Mio. auf EUR 21,7 Mio. Hauptgrund dafür war die Erstanwendung des IFRS 16, die zu einer Verschiebung von sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu Abschreibungen (EUR 11,3 Mio.) und Zinsen (EUR 0,9 Mio.) führte. Wertminderungen von Vermögenswerten im Zusammenhang mit den Pkw-Mautprojekten in Deutschland belasteten das EBIT in Höhe von EUR 3,7 Mio.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken auf EUR 80,9 Mio. (EUR -9,3 Mio.). Dafür waren ein Rückgang des Mietaufwands im Wesentlichen aufgrund der Anwendung des IFRS 16, um EUR 11,0 Mio. verantwortlich. Zudem gingen Rechts- und Beratungskosten um EUR 4,0 Mio. sowie die Marketing- und Werbekosten um EUR 2,3 Mio. zurück. Die Wertberichtigungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragsvermögenswerte stiegen demgegenüber um EUR 1,4 Mio. Das operative Währungsergebnis (netto) betrug EUR +0,7 Mio. und war im Vergleich zum Vorjahr um EUR 2,7 Mio. geringer.

Intelligent Mobility Solutions (IMS).

IMS-Umsatz nach Regionen.



Umsatz. Im Geschäftsjahr 2019/20 sank der Umsatz um 6,5 % auf EUR 167,7 Mio. und trug 22,9 % (Vorjahr: 24,3 %) zum Gesamtumsatz bei. Dies war im Wesentlichen auf geringere Umsatzerlöse bei Betriebsprojekten und Komponenten zurückzuführen.

In der Region EMEA wurden Umsatzerlöse in Höhe von EUR 88,5 Mio. erzielt (Vorjahr: EUR 96,8 Mio.). Während die Errichtungsumsätze auf Vorjahresniveau gehalten wurden, sanken die Betriebsumsätze um 8,8 %. Insbesondere aufgrund geringerer Komponentenverkäufe an Schwestergesellschaften (vor allem an Kapsch CarrierCom) gingen die Komponentenumsätze um EUR 2,5 Mio. zurück.

Einen Umsatzrückgang von 8,6 % auf EUR 72,2 Mio. gab es auch in der Region Americas. Höhere Betriebsumsätze (+9,0 %) konnten Rückgänge bei den Errichtungsprojekten (-19,1 %) nicht kompensieren. Letztere waren vor allem der Fertigstellung des Errichtungsprojekts in Lima, Peru, geschuldet.

In der Region APAC stieg der Umsatz von EUR 3,6 Mio. auf EUR 7,0 Mio. Diese positive Entwicklung betraf sowohl die Errichtungs- als auch die Betriebsprojekte.

Segment IMS nach Geschäftstypen.

In EUR Mio.	2018/19	2019/20	+/-
Umsatz	179,4	167,7	-6,5 %
Errichtung	80,8	73,6	-8,9 %
Betrieb	86,4	84,4	-2,3 %
Komponenten	12,2	9,7	-20,6 %
EBIT	-7,9	-40,7	-413,5 %

EBIT. Obwohl das Gros der IMS-Projekte profitabel war, betrug das EBIT im Segment IMS im Geschäftsjahr 2019/20 EUR -40,7 Mio. (Vorjahr: -7,9 Mio.). Für dieses negative Ergebnis waren hauptsächlich Einmaleffekte verantwortlich. Wertminderungen von immateriellen Vermögenswerten und Wertberichtigungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragsvermögenswerte im Zusammenhang mit aktualisierten Einschätzungen zum weiteren Geschäftsverlauf in Sambia und der aktualisierten Einschätzungen der zahlungsmittelgenerierenden Einheit IMS-EMEA betragen EUR -26,6 Mio. Die Kosten für die Beendigung der Aktivitäten von Streetline, USA, (intelligente straßenseitige Parklösungen) schlugen mit EUR 2,6 Mio. zu Buche. Neben den Einmaleffekten belasteten vor allem höhere Personalkosten, insbesondere in Nordamerika, das Ergebnis. Die sonstigen Steuern und Abgaben waren um EUR 2,0 Mio. geringer als im Vorjahr, in dem in Brasilien steuerliche Wertberichtigungen in Höhe von EUR -2,0 Mio. (netto) anfielen.

Umsatz nach Regionen.

In EUR Mio.	2018/19	2019/20	+/-
EMEA	431,1	403,5	-6,4 %
Errichtung	108,0	102,8	-4,8 %
Betrieb	278,2	245,0	-11,9 %
Komponenten	44,9	55,7	24,0 %
Americas	253,4	293,6	15,9 %
Errichtung	129,5	170,8	31,9 %
Betrieb	65,8	67,0	1,7 %
Komponenten	58,1	55,9	-3,7 %
APAC	53,3	34,1	-36,0 %
Errichtung	33,8	19,3	-43,0 %
Betrieb	6,7	7,3	9,3 %
Komponenten	12,7	7,4	-41,6 %
Gesamt	737,8	731,2	-0,9 %

2.3 Vermögenslage.

Die Bilanzsumme von Kapsch TrafficCom zum 31. März 2020 betrug EUR 727,2 Mio. (31. März 2019 angepasst: EUR 676,6 Mio.). Der Wert zum 31. März 2019 wurde aufgrund der finalen Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, geändert.

Aktivseite.

IFRS 16 wurde im Geschäftsjahr 2019/20 (mit 1. April 2019) erstmalig angewandt. Damit werden Nutzungsrechte aus Leasingverträgen als Sachanlagen aktiviert und planmäßig abgeschrieben. Für die Leasingverträge sind Leasingverbindlichkeiten anzusetzen. Bei Untermietverträgen werden im Falle einer Klassifizierung als Finanzierungsleasing keine Sachanlagen sondern Forderungen aktiviert.

Zum 31. März 2020 lag der Buchwert der Sachanlagen um EUR 60,3 Mio. über dem Bilanzwert zum 31. März 2019. Die Erhöhung beruht im Ausmaß von EUR 62,3 Mio. auf der Erstanwendung von IFRS 16 und dem Ansatz der Nutzungsrechte aus Leasingverträgen. Die immateriellen Vermögenswerte sanken zum angepassten Wert (31. März 2019) zum 31. März 2020 um EUR 24,7 Mio. Wesentliche Gründe für diesen Rückgang waren die Wertminderungen in Sambia (EUR -13,8 Mio.) sowie die Wertminderung des Firmenwerts der zahlungsmittelgenerierenden Einheit IMS-EMEA (EUR -6,9 Mio.).

Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen erhöhten sich um EUR 12,6 Mio., vor allem aufgrund einer Finanzierung für die autoTicket GmbH, Deutschland (EUR +17,9 Mio.) abzüglich des negativen anteiligen Ergebnisses (EUR -4,6 Mio.). Der Rückgang in den sonstigen langfristigen finanziellen Vermögenswerten und Beteiligungen (EUR -5,0 Mio.) resultierte hauptsächlich aus der Abwertung der Beteiligung an Q-Free ASA, Norwegen (EUR -5,7 Mio.). Die in der angepassten Bilanz zum 31. März 2019 ausgewiesenen sonstigen langfristigen Vermögenswerte in Höhe von EUR 4,5 Mio. betrafen hauptsächlich Vertragsanbahnungskosten. Im Zusammenhang mit der Beendigung der Verträge zur deutschen Pkw-Maut mussten im Geschäftsjahr 2019/20 EUR 4,1 Mio. wertgemindert werden. Infolge der finalen Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, im August 2019 wurden die langfristigen Vermögenswerte zur Gänze nicht angesetzt (EUR -2,9 Mio.) und der Bilanzwert zum 31. März 2019 angepasst.

Aktive latente Steuern stiegen von EUR 18,5 Mio. auf EUR 26,3 Mio. Dies betraf größtenteils die aktiven latenten Steuern in den USA.

Die Vorräte sanken von EUR 64,1 Mio. auf EUR 55,7 Mio., speziell in Österreich (EUR -4,4 Mio.), Bulgarien (EUR -5,4 Mio.) und Kanada (EUR -2,6 Mio.), während sie in den USA (EUR +5,2 Mio.) stiegen.

Die Position „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte“ sank im Vergleich zum 31. März 2019. Der Rückgang um insgesamt EUR 32,4 Mio. resultierte größtenteils aus einer Zahlung im Zusammenhang mit der Implementierung des landesweiten Pkw- und Lkw-Mautsystems in Bulgarien sowie aus geringeren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Tschechien. Andererseits stiegen die lang- und kurzfristigen Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen um EUR 12,6 Mio., was im Wesentlichen auf Projekte in den USA zurückzuführen war.

Die liquiden Mittel stiegen im Vergleich zum 31. März 2019 um EUR 27,9 Mio. Die Dividendenausschüttung von EUR 19,5 Mio. wurde durch den leicht positiven Free Cashflow im Geschäftsjahr 2019/20 und durch die Aufnahme neuer langfristiger Kredite kompensiert.

Passivseite.

Aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16 wurden entsprechende Leasingverbindlichkeiten angesetzt. Per 31. März 2020 betragen die langfristigen Leasingverbindlichkeiten EUR 50,1 Mio. und die kurzfristigen Leasingverbindlichkeiten EUR 13,6 Mio. Zum 1. April 2019, dem Erstanwendungszeitpunkt, betragen diese EUR 40,5 Mio. bzw. EUR 12,4 Mio.

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten stiegen im Geschäftsjahr 2019/20 um EUR 45,9 Mio. auf EUR 185,2 Mio. Die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten betragen am 31. März 2020 EUR 50,7 Mio. (EUR +20,8 Mio.). Die kurzfristigen Rückstellungen stiegen auf EUR 23,4 Mio. (Vorjahr: EUR 14,7 Mio.), im Wesentlichen aufgrund höherer Rückstellungen für Drohverluste.

Das Eigenkapital zum 31. März 2020 lag bei EUR 182,5 Mio. und somit um EUR 75,1 Mio. unter dem angepassten Wert zum Ende des Vorjahrs. Negativ wirkten sich das „Gesamtergebnis der Periode“ von EUR -55,5 Mio. und die bezahlte Dividende (EUR 19,5 Mio.) aus. Der Anstieg der Bilanzsumme und der Rückgang des Eigenkapitals führten zu einer Eigenkapitalquote zum 31. März 2020 von 25,1 % (31. März 2019 angepasst: 38,1 %). Ohne die Erstanwendung von IFRS 16 hätte die Eigenkapitalquote 27,6% betragen.

2.4 Finanzlage.

Geldfluss.

Der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit war im Geschäftsjahr 2019/20 mit EUR 33,4 Mio. positiv (Vorjahr: EUR -39,5 Mio.). Dabei ist zu erwähnen, dass Auszahlungen im Zusammenhang mit Leasing (EUR -13,6 Mio.) ab diesem Geschäftsjahr im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit ausgewiesen werden (IFRS 16).

Da die gestiegenen Abschreibungen und Wertminderungen nicht zahlungswirksam sind, erzielte das Unternehmen trotz des negativen EBIT von EUR -39,2 Mio., einen positiven Cashflow aus dem Ergebnis von EUR 2,1 Mio. (Vorjahr: EUR 34,5 Mio.). Die Veränderungen des Nettoumlaufvermögens betragen EUR 31,3 Mio. (Vorjahr: EUR -74,0 Mio.). Insbesondere gingen die Summe der „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte“ und der „Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen“ um EUR 16,9 Mio. zurück (Vorjahr: Anstieg um EUR 77,8 Mio.). Die Vorräte verminderten sich um EUR 8,4 Mio., während sie im Vorjahr um EUR 25,2 Mio. gestiegen waren. Der Rückgang der „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten“ inklusive „Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen“ wirkte sich mit EUR -2,7 Mio. leicht negativ auf den Cashflow aus (Vorjahr: Anstieg um EUR 23,8 Mio.).

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 2019/20 EUR -31,0 Mio. und war damit deutlich negativer als im vorangegangenen Geschäftsjahr (EUR -18,0 Mio.). Insbesondere die Auszahlungen für den „Ankauf von Wertpapieren, Beteiligungen und sonstigen langfristigen Finanzanlagen“ stiegen. Dies betraf im Wesentlichen Finanzierungen des Gemeinschaftsunternehmens autoTicket GmbH, Deutschland (EUR -17,9 Mio.), die zum 31. März 2020 in Eigenkapital umgewandelt wurden. Im Vorjahr waren Investitionen in assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und sonstige Beteiligungen mit EUR -17,9 Mio. enthalten, die ebenfalls größtenteils dem Gemeinschaftsunternehmen autoTicket GmbH, Deutschland zuzurechnen waren. Allerdings trug im Vorjahr der Verkauf der Beteiligung ParkJockey Global Inc., USA, mit EUR +10,7 Mio. wesentlich zur Verbesserung des Cashflows aus Investitionstätigkeit bei. Die Nettoinvestitionen waren 2019/20 mit EUR -11,4 Mio. auf ähnlichem Niveau wie im Vorjahr.

Der Free Cashflow (Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit plus Cashflow aus Investitionstätigkeit) betrug im Geschäftsjahr 2019/20 EUR 2,4 Mio. (Vorjahr: EUR -57,5 Mio.). Diese Entwicklung spiegelt den Rückgang des Nettoumlaufvermögens wider. Dabei ist die oben erwähnte Umgliederung der Auszahlungen betreffend Leasing (EUR 13,6 Mio.) aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16 zu berücksichtigen.

Free Cashflow: EUR +2,4 Mio.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit war im Geschäftsjahr 2019/20 mit EUR 31,4 Mio. positiv (Vorjahr: EUR -27,1 Mio.). Das ist vor allem auf die Zunahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten um EUR 62,6 Mio. zurückzuführen. Auszahlungen im Zusammenhang mit Leasingverträgen betragen EUR -13,6 Mio. Diese waren im Vorjahr Teil des Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit. Die Zahlung der Dividende in Höhe von EUR 19,5 Mio. und Earn-out-Zahlungen aus früheren Akquisitionen in Höhe von EUR 2,0 Mio. reduzierten den Cashflow aus Finanzierungstätigkeit ebenfalls.

Der Finanzmittelbestand zum 31. März 2020 betrug EUR 122,6 Mio. (31. März 2019: EUR 94,7 Mio.)

Kennzahlen.

Das Nettoumlaufvermögen betrug EUR 168,3 Mio. (31. März 2019: EUR 193,3 Mio.). Die Nettoverschuldung erreichte EUR 175,7 Mio. (31. März 2019: EUR 73,5 Mio.), was einem Verschuldungsgrad von 96,3 % (31. März 2019 angepasst: 28,5 %) entspricht. Der Anstieg der Nettoverschuldung resultierte im Wesentlichen aus der Erstanwendung des IFRS 16, der Zunahme der Finanzverbindlichkeiten, dem negativen Cashflow aus Investitionstätigkeit und der Dividendenzahlung. Ohne Anwendung des IFRS 16 hätten die Nettoverschuldung EUR 112,0 Mio. und der Verschuldungsgrad 61,2 % betragen.

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 je 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 den Solution Centers Werkzeuge, Prozesse sowie gemeinsame Dienste und Module ebenso zur Verfügung wie Unterstützung bei Angelegenheiten betreffend der Rechte am geistigen Eigentum (Intellectual Property Rights, IPR).

Im Geschäftsjahr 2019/20 optimierte Kapsch TrafficCom das Patentportfolio weiter, indem sich das Unternehmen auf jene Bereiche fokussierte, die von hoher strategischer Bedeutung sind. Das aktuelle Patentportfolio umfasst 166 Patentfamilien mit mehr als 1.243 individuellen Patenten und 106 laufenden Patentverfahren.

Im Geschäftsjahr 2019/20 wurden acht neue Patentfamilien in den Bereichen Maut und vernetzte Straßen eingetragen.

Fokussierte Patentstrategie:

- > Patent Monitoring
- > Handlungsfreiheit
- > Verbesserte Marktkenntnisse

Der United States District Court in Delaware hat die noch anhängigen Patentverletzungsklagen des Unternehmens Neology, Inc. (Neology) gegen Kapsch TrafficCom rechtskräftig abgewiesen. Damit ist bestätigt, dass Kapsch TrafficCom mit der Einfuhr, Vermarktung und dem Verkauf von gewissen Produkten keine Patentansprüche von Neology verletzt. Konkret ging es bei dem Disput um Produkte für elektronische Mautsysteme, die das ISO/IEC-18000-6C-Kommunikationsprotokoll (6C-Standard) nutzen. Die Klageabweisung bestätigt den 6C-Standard faktisch als offen und nicht proprietär. Er steht der gesamten Mautindustrie zur Verfügung. Kapsch TrafficCom befürwortet nachdrücklich offene Standards, die die landesweite Interoperabilität elektronischer Mautsysteme fördern.

Kapsch TrafficCom ist bestrebt, sowohl das Risiko von Patentverletzungen zu vermindern als auch das Patentieren von neuen Ideen zu fördern. Daher konzentriert sich das IPR-Management auf die Unterstützung des Produktmanagements und der Produktentwicklung. Durch Patentanalysen in verschiedenen Bereichen wird sichergestellt, dass die Produkte und Lösungen auch betrieben werden dürfen. 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. Diese Standorte rund um den Globus können auch die Forschungs- und Entwicklungsinitiativen am Hauptsitz in den Bereichen Programmierung, technische Unterstützung und bei verschiedenen anderen verwandten Supportleistungen unterstützen. Mit Stand 31. März 2020 arbeiteten bei Kapsch TrafficCom 942 Ingenieure (Vorjahr: 860), die mit Forschung und Entwicklung beschäftigt waren. Die Entwicklungsaufwendungen von Kapsch TrafficCom im Geschäftsjahr 2019/20 betragen EUR 130,7 Mio. (Vorjahr angepasst: EUR 111,3 Mio.). Dies entspricht 17,9% (Vorjahr angepasst: 15,1%) des Konzernumsatzes. Die Definition, welche Aufwendungen Forschung und Entwicklung zuzurechnen sind, wurde überarbeitet. Dementsprechend wurden die Vorjahreswerte angepasst. Wesentlichste Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist, dass Aufwendungen für das IPR-Management nicht mehr einbezogen werden. Die Entwicklungsaufwendungen teilen sich nun wie folgt auf: Die Aufwendungen für kundenspezifische Entwicklungen betragen EUR 69,7 Mio. (Vorjahr angepasst: EUR 51,4 Mio.), die Aufwendungen für Produktmanagement, Entwicklungsunterstützung und generische Entwicklungen betragen in Summe EUR 61,0 Mio. (Vorjahr angepasst: EUR 59,9 Mio.).

3.2 Nichtfinanzielle Informationen.

Kapsch TrafficCom Group erstellt einen gesonderten konsolidierten nichtfinanziellen Bericht, der die gesetzlichen Anforderungen gemäß § 267a UGB erfüllt. Er ist Teil des kombinierten Berichts 2019/20.

3.3 Risikobericht.

Risikomanagement.

Das Corporate Risk & Opportunity Management ist im Finanzbereich von Kapsch TrafficCom AG als eigene Funktion positioniert. Wesentliche Schwerpunkte dieser Abteilung bilden das Enterprise Risk Management (ERM) und das projektbezogene Risikomanagement.

Das ERM spannt einen unternehmensweiten Rahmen zur strukturierten und systematischen Risikoerfassung, -quantifizierung, -minderung und -berichterstattung. Ausgangspunkt ist eine Analyse des Risikoprofils von Kapsch TrafficCom. Basierend

Risikomanagement beinhaltet die Identifikation, Bewertung und Steuerung von Risiken.

darauf wurden Geschäftsprozesse identifiziert, die wesentliche Risiken für die weitere Geschäftsentwicklung generieren. Für den Umgang mit den Risiken definiert das ERM spezielle Anforderungen. Diese werden in die jeweiligen Geschäftsprozesse implementiert. Dadurch berücksichtigt das ERM die Risiken systematisch dort, wo sie entstehen.

Der ERM-Ansatz zielt auf eine frühzeitige Identifizierung, 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. Vielmehr geht es sowohl um den kontrollierten und bewussten Umgang mit Risiken als auch um das rechtzeitige Erkennen und Nutzen sich bietender Chancen. Dadurch leistet das ERM einen wertvollen Beitrag zur Unternehmenssteuerung.

Im Rahmen des ERM werden die wesentlichen Risiken quartalsweise erfasst, quantifiziert und global aggregiert. Der daraus abgeleitete Risikobericht ermöglicht die kompakte Erfassung und Verfolgung der wesentlichen Unternehmensrisiken. Der Bericht wird an den Vorstand, den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats und die erste Berichtsebene versendet.

Das projektorientierte Risikomanagement umfasst sowohl Kundenprojekte als auch interne Entwicklungsprojekte. Anhand von institutionalisierten Prozessen erfolgt bereits im Zuge der Angebotserstellung eine Analyse aller relevanten Risiken und Chancen. Dadurch wird eine Basis für Entscheidungen sowie für die zeitgerechte Planung und Umsetzung von Steuerungsmaßnahmen geschaffen.

Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie. Die Unternehmensführung von Kapsch TrafficCom aktivierte bestehende Business-Continuity-Pläne. Die interne technische Infrastruktur wurde rasch adaptiert, sodass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf breiter Basis von zuhause aus arbeiten konnten. Dadurch konnte die Geschäfts- und Handlungsfähigkeit bewahrt werden. Zudem etablierte das Unternehmen eine temporäre Business-Continuity-Organisation. Diese fokussierte sich auf den Umgang mit den Auswirkungen der Pandemie auf die Gruppe und ermöglichte eine rasche Reaktion auf aktuelle Entwicklungen.

Die wesentlichen generischen Risiken und Chancen von Kapsch TrafficCom sowie der generelle Umgang mit diesen Risiken sind nachfolgend kurz erläutert.

Branchenspezifische Risiken.

Volatilität des Auftragseingangs. Zu den wichtigsten Kundengruppen von Kapsch TrafficCom zählen vorwiegend Behörden und Gebietskörperschaften, aber auch private Konzessionäre, Public-Private-Partnership-Modelle und Konsumenten. Größere Aufträge werden in der Regel ausgeschrieben. Bis ein Auftrag tatsächlich an

Geografische Diversifikation und Erweiterung des Produktportfolios tragen zur Umsatzstabilisierung bei.

Kapsch TrafficCom erteilt wird, existiert eine Reihe von Unsicherheitsfaktoren innerhalb und außerhalb des eigenen Einflussbereichs. So können beispielsweise politische Veränderungen sowie Einsprüche oder Klagen unterlegener Bieter zu einer Verzögerung der Auftragserteilung oder zur Aufhebung oder Modifizierung einer Ausschreibung führen. Ebenso besteht das Risiko, dass Angebote von Kapsch TrafficCom aus technologischen, finanziellen, formellen oder sonstigen Gründen nicht erfolgreich sind.

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.

Die wirtschaftliche Lage relevanter Volkswirtschaften, etwaige staatliche Investitionsprogramme, geänderte politische Schwerpunkte, der verstärkte Fokus auf Nachhaltigkeit, Handelskonflikte, militärische Auseinandersetzungen oder Epidemien können signifikante Einflüsse auf den Auftragseingang haben. So hat die plötzliche und rasante Verbreitung von SARS-CoV-2 die Unsicherheit hinsichtlich neuer Auftragseingänge erhöht. Bisherige Annahmen, insbesondere über den erwarteten Zeitpunkt neuer Kundenaufträge, mussten hinterfragt und teilweise überarbeitet werden. Die Business-Continuity-Organisation erwartete mit Status 3. Juni 2020 für rund 86 % der identifizierten Projektchancen keine Auswirkungen und für 11 % eine Verzögerung. Rund 3 % wurden als pausiert oder gestoppt gemeldet.

Risiken der Projektabwicklung. Bei elektronischen Mautsystemen und intelligenten Verkehrslösungen handelt es sich häufig um anspruchsvolle und technologisch komplexe Systeme. Diese müssen innerhalb eines strikten Zeitrahmens implementiert werden. Das tatsächliche Projektumfeld kann jedoch nicht zur Gänze während der Angebotserstellung analysiert und berücksichtigt werden. Daher bleiben Unsicherheiten hinsichtlich des Integrationsaufwands von Drittsystemen, des Aufwands für Schnittstellen sowie anderer, die Abwicklung der Projekte beschleunigender oder verzögernder Faktoren. Auch unvermeidliche Abhängigkeiten von Lieferanten und Dienstleistern können sich negativ auf eine qualitäts- und termingerechte Abwicklung eines Projekts auswirken. All diese Faktoren beeinflussen somit das Risiko von Terminüberschreitungen und/oder System- und Produktmängeln.

Technische Herausforderungen und enge Zeitpläne bedingen typische Projektrisiken.

Im Zusammenhang mit der Errichtung von Systemen ist Kapsch TrafficCom meist vertraglich dazu verpflichtet, Leistungs- und Termingarantien abzugeben. Werden die vertraglichen Leistungen nicht erreicht oder Termine überschritten, sind üblicherweise Vertragsstrafen und Schadenersatz, in manchen Fällen auch Schadenersatz für entgangene Mauterlöse zu leisten. Wesentliche Terminüberschreitungen können zudem eine vorzeitige Vertragsbeendigung durch den Kunden zur Folge haben. Eine signifikante Verzögerung bei einem Projekt, ein deutliches Verfehlen der vertraglich zugesagten Leistungskriterien oder gar das Scheitern bei der Umsetzung eines Projekts könnten 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 das Risiko eines verspäteten oder eingeschränkten Starts der Mauteinhebung mit Auswirkungen auf Umsätze, Profitabilität und Zahlungsflüsse 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.

Die Business-Continuity-Organisation erwartete mit Status 3. Juni 2020 aufgrund von COVID-19 für rund 96 % der Projekte keine Auswirkungen und für 3 % eine Verzögerung. Rund 1 % wurde als pausiert oder gestoppt gemeldet.

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

Ein permanenter und durchgängiger Innovationsprozess unterstützt die starke Marktposition.

Systeme, Komponenten, Lösungen und Dienstleistungen entsprechend den Anforderungen des Markts allerdings nicht, so kann dies der Wettbewerbsposition von Kapsch TrafficCom abträglich sein.

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. Das Unternehmen legt daher großen Wert auf den Schutz von Technologien und firmeneigenem Know-how, beispielsweise durch Patente und Geheimhaltungsvereinbarungen mit den relevanten Vertragspartnern. Andererseits können neu entwickelte Systeme, Komponenten, Lösungen oder Dienstleistungen aber auch 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

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

Gemeinschaftsunternehmen international zu wachsen. Im Zuge dessen 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.

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

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

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 Zahlungsflusterminen kann eine Absicherung jedoch nur in eingeschränktem Umfang vorgenommen werden. Das verbleibende Wechselkursrisiko wird akzeptiert

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 der 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 Cashflow-Planung entgegengewirkt. Potenzielle Liquiditätseingänge können so frühzeitig identifiziert und entsprechende Gegenmaßnahmen rechtzeitig ergriffen werden.

Als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie implementierte Kapsch TrafficCom temporäre Business-Continuity-Strukturen und -Maßnahmen. Diese sehen unter anderem ein verstärktes Monitoring erwarteter Zahlungseingänge vor. Dadurch kann das Unternehmen rasch auf unerwartete Verzögerungen von Zahlungseingängen reagieren.

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 bei Projekten der öffentlichen Hand allerdings auch 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 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 mithilfe 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 zu rekrutieren, 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.

Kapsch TrafficCom setzt attraktive Maßnahmen wie 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 ermitteln.

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 künftigen 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 Identifizierung, Bewertung und Steuerung von Chancen. Das Ziel dabei ist, die strategische Ausrichtung des Produktportfolios und der Marktaktivitäten durch frühzeitige Chancenidentifizierung 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:

Chancen bieten sich auch durch so genannte Change Requests – Änderungswünschen von Kunden die erst im Zuge der Projektabwicklung entstehen. Diese Änderungswünsche resultieren in Erweiterungen der vertraglichen Lieferbestandteile und werden gesondert bepreist und bezahlt.

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 ergeben sich dadurch 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.

Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Wirtschaftsinstitute rechnen für das Jahr 2020 mit einem teils signifikanten Rückgang der Wirtschaftsleistung, global wie auch in den für Kapsch TrafficCom wichtigsten Märkten. Zudem ist unklar, wie lange es dauern wird, bis sich die Volkswirtschaften wieder von den Maßnahmen gegen das Virus erholt haben werden. Auch die Auswirkungen auf Kapsch TrafficCom können zum aktuellen Zeitpunkt nicht umfassend beurteilt werden.

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

Wie im Vorjahr wurde auch im Geschäftsjahr 2019/20 die gruppenweit einheitliche Dokumentation aller Kontrollen zur Erreichung der wesentlichen Kontrollziele vorangetrieben und deren Einhaltung und Effizienz wurde mittels lokaler Prüfungen vor Ort durch die Interne Revision nachgeprüft. Die einheitliche Erhebung erlaubt eine verbesserte Maßnahmensteuerung und dient als Grundlage für Prüfungen der Leistungsfähigkeit lokaler IKS.

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

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 von 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 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 von Kapsch TrafficCom AG die Funktion eines IKS-Koordinators eingerichtet. Dieser hat die Aufgabe, das IKS in den wesentlichen Einzelgesellschaften der Kapsch TrafficCom Group laufend weiterzuentwickeln sowie die Verbesserung gefundener Schwachstellen zu initiieren und den Status der IKS-Implementierung periodisch an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats zu berichten.

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

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

Das zur Gänze aufgebrachte Grundkapital von Kapsch TrafficCom AG beträgt EUR 13,0 Mio. Es ist in 13,0 Mio. Stück nennbetragslose auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Es bestehen keine Beschränkungen betreffend die Ausübung von Stimmrechten oder die Übertragung von Aktien. KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hielt zum Stichtag 31. März 2020 rund 63,3 % der Anteile. KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von 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 2020 keinen weiteren Aktionär, der mehr als 10 % der Stimmrechte an 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 und weitere Finanzierungen von in Summe rund EUR 200 Mio. oder stehen im Zusammenhang mit einzelnen Kundenverträgen in Nordamerika. Es bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen zwischen 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.

Im Geschäftsjahr 2019/20 sind zahlreiche negative Effekte zusammengekommen. Viele Herausforderungen sind mittlerweile beseitigt (Sambia, Streetline, US-Patentdisput) und weiterhin ökonomisch belastende Faktoren sind bekannt: Die Personalknappheit in Nordamerika, die voraussichtlich bis Ende 2020 andauern wird. Mehraufwände bei der Implementierung neuer Software, die wahrscheinlich noch bis ins erste Halbjahr anfallen werden. Gleichzeitig steht das Unternehmen der Herausforderung gegenüber, den Wegfall des landesweiten Mautprojekts in Tschechien – mit einem hohen Umsatz- und Ergebnisbeitrag – seit Ende November 2019 zu kompensieren.

Kapsch TrafficCom rollt in den USA einen neuen Mobilitätsdienst aus, der es Autofahrern ermöglicht, Maut mithilfe eines Mobiltelefons zu bezahlen. Dafür fielen in den letzten Jahren bereits Entwicklungskosten an. Das Management plant, auch in den Geschäftsjahren 2020/21 und 2021/22 weiter in den Ausbau dieses Service zu investieren. Im Gegenzug wird in den Folgejahren ein merklicher Umsatz- und Ergebnisbeitrag erwartet.

Die Auswirkungen von COVID-19 auf das Geschäft sind aktuell noch nicht quantifizierbar. Das Management sieht derzeit nur einen geringen Einfluss; in einigen Regionen kommt es jedoch zu Verschiebungen. Es ist klar, dass die Visibilität, insbesondere im Hinblick auf neue Ausschreibungen, zurückgegangen ist. Daher ist es

Zu früh für quantitativen Ausblick auf Geschäftsjahr 2020/21. Klar positives EBIT wird erwartet.

zu früh, jetzt einen quantitativen Ausblick auf das Geschäftsjahr 2020/21 zu geben. Das Management erwartet, dass 2020/21 besser als das vorangegangene Geschäftsjahr werden und Kapsch TrafficCom wieder ein klar positives EBIT erwirtschaften können wird.

Mittelfristige Ziele. Kapsch TrafficCom plant in beiden Segmenten zu wachsen. In den nächsten Jahren kommen die kräftigsten Wachstumsimpulse aber voraussichtlich weiterhin aus dem Mautsegment.

Wien, am 15. Juni 2020



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 15. Juni 2020



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



André Laux
Mitglied des Vorstands



Alfredo Escribá Gallego
Mitglied des Vorstands

**Konzernabschluss
zum 31. März 2020.**
Kapsch TrafficCom.



Konzernabschluss.

Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung.

In EUR	Erläuterung	2018/19	2019/20 ²⁾
Umsatzerlöse	(3)	737.794.565	731.183.930
Sonstige betriebliche Erträge	(4)	13.849.406	15.985.145
Veränderung des Bestands an Fertigerzeugnissen, unfertigen Erzeugnissen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen	(5)	20.868.746	-6.117.403
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	(6)	-323.473.803	-334.939.805
Personalaufwand	(7)	-252.710.817	-269.167.583
Aufwand für planmäßige Abschreibungen	(8)	-14.512.147	-27.919.654
Wertminderungen	(9)	0	-24.882.071
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(10)	-126.252.758	-118.671.516
Anteiliges Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	(16)	941.510	-4.638.828
Gewinne aus der Neubewertung von Anteilen an Gemeinschaftsunternehmen	(16)	523.008	0
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		57.027.711	-39.167.785
Finanzerträge	(11)	10.105.997	4.983.700
Finanzaufwendungen	(11)	-11.820.106	-28.094.876
Finanzergebnis		-1.714.109	-23.111.176
Anteiliges Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen als Finanzinvestitionen	(16)	-253.453	-1.167.379
Ergebnis vor Steuern		55.060.149	-63.446.339
Ertragsteuern	(12)	-8.493.003	7.728.110
Periodenergebnis		46.567.146	-55.718.229
davon den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar		47.820.497	-48.136.697
davon nicht beherrschende Anteile	(33)	-1.253.350	-7.581.532
Periodenergebnis je Aktie, den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar			
verwässert = unverwässert	(38)	3,68	-3,70
Sonstiges Ergebnis			
Währungsumrechnungsdifferenzen ¹⁾		-3.323.418	1.059.228
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb		4.025.719	1.217.211
Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts von Cashflow Hedges		-460.449	0
Steuern betreffend Posten, die in das Periodenergebnis umgegliedert werden		-1.006.430	-304.303
Summe der Posten, die anschließend in das Periodenergebnis umgegliedert werden		-764.578	1.972.137
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses		-861.484	-2.293.351
Steuern betreffend Posten, die nicht in das Periodenergebnis umgegliedert werden		222.583	502.927
Summe der Posten, die anschließend nicht in das Periodenergebnis umgegliedert werden		-638.901	-1.790.424
Sonstiges Ergebnis der Periode nach Steuern ¹⁾	(13)	-1.403.479	181.712
Gesamtergebnis der Periode ¹⁾		45.163.667	-55.536.517
davon den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar ¹⁾		46.473.402	-49.193.586
davon nicht beherrschende Anteile ¹⁾	(33)	-1.309.734	-6.342.931

¹⁾ Aufgrund der Finalisierung der Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, wurde der Wert zum 31. März 2019 angepasst.

²⁾ Die Erstanwendung von IFRS 16 zum 1. April 2019 erfolgte unter Anwendung der modifizierten retrospektiven Methode, die zu keiner Anpassung der Vergleichsinformationen im Geschäftsjahr 2018/19 führt.

Konsolidierte Bilanz.

In EUR	Erläuterung	31. März 2019	31. März 2020 ²⁾
AKTIVA			
Sachanlagen	(14)	21.956.059	82.324.598
Immaterielle Vermögenswerte ¹⁾	(15)	84.620.955	59.922.456
Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	(16)	19.973.053	32.634.506
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen	(17)	15.861.260	10.873.388
Langfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	(17, 21)	16.846.603	13.777.929
Langfristige Leasingforderungen		0	1.244.732
Sonstige langfristige Vermögenswerte ¹⁾	(18)	4.457.400	269.923
Latente Steueransprüche	(26)	18.461.701	26.288.490
Langfristige Vermögenswerte ¹⁾		182.177.031	227.336.023
Vorräte	(19)	64.054.465	55.657.736
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	(17, 20)	209.419.243	176.984.225
Kurzfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	(17, 21)	122.555.375	138.177.686
Kurzfristige Leasingforderungen		0	442.039
Kurzfristige Steuerforderungen		2.573.184	4.655.850
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	(17)	1.134.741	1.296.408
Liquide Mittel	(17, 22)	94.651.920	122.631.807
Kurzfristige Vermögenswerte		494.388.927	499.845.750
SUMME AKTIVA ¹⁾		676.565.958	727.181.773
EIGENKAPITAL			
Grundkapital	(23)	13.000.000	13.000.000
Kapitalrücklage	(23)	117.508.771	117.508.771
Konzernbilanzgewinn und andere Rücklagen ¹⁾	(23)	126.935.386	57.652.976
Kapital und Rücklagen, die den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar sind ¹⁾		257.444.157	188.161.748
Nicht beherrschende Anteile ¹⁾	(33)	97.986	-5.680.096
SUMME EIGENKAPITAL ¹⁾		257.542.143	182.481.652
VERBINDLICHKEITEN			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(17, 24)	139.330.295	185.230.920
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	(17, 25)	0	50.056.883
Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	(27)	26.125.329	27.611.262
Langfristige Rückstellungen	(28)	6.681.116	4.294.725
Langfristige Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen	(21)	5.212.524	3.505.358
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	(17, 29)	1.346.376	830.435
Latente Steuerschulden	(26)	5.103.060	1.705.944
Langfristige Verbindlichkeiten		183.798.700	273.235.528
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(17, 24)	29.934.001	50.701.975
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	(17, 25)	0	13.588.846
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(17)	89.560.094	92.404.442
Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen	(21)	26.905.432	26.798.120
Kurzfristige Rückstellungen	(28)	14.733.725	23.374.780
Kurzfristige Steuerverbindlichkeiten		2.291.968	4.042.778
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	(17, 30)	71.799.893	60.553.657
Kurzfristige Verbindlichkeiten		235.225.114	271.464.598
SUMME VERBINDLICHKEITEN		419.023.814	544.700.126
SUMME PASSIVA		676.565.958	727.181.773

¹⁾ Aufgrund der Finalisierung der Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, wurde der Wert zum 31. März 2019 angepasst.

²⁾ Die Erstanwendung von IFRS 16 zum 1. April 2019 erfolgte unter Anwendung der modifizierten retrospektiven Methode, die zu keiner Anpassung der Vergleichsinformationen zum 31. März 2019 führt.

Konsolidierte Eigenkapitalveränderungsrechnung.

In EUR	Den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar				Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
	Grundkapital	Kapitalrücklage	Sonstige Rücklagen	Konzernbilanzgewinn		
Stand 31. März 2019 ¹⁾	13.000.000	117.508.771	-48.482.735	175.418.121	97.986	257.542.143
Kapital- und Anteilsveränderungen bei Tochterunternehmen			-588.823		564.849	-23.974
Dividende				-19.500.000	0	-19.500.000
Periodenergebnis				-48.136.697	-7.581.532	-55.718.229
Sonstiges Ergebnis der Periode:						
Währungsumrechnungsdifferenzen			733.535		1.238.601	1.972.137
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses			-1.790.424			-1.790.424
Stand 31. März 2020	13.000.000	117.508.771	-50.128.447	107.781.424	-5.680.096	182.481.652
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				-650.429		-650.429
Latente Steuern auf Anpassungen aufgrund des neuen IFRS 9 Standards				146.576		146.576
Umgliederungen			-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 ¹⁾					1.935.325	1.935.325
Dividende				-19.500.000	0	-19.500.000
Periodenergebnis				47.820.497	-1.253.350	46.567.146
Sonstiges Ergebnis der Periode:						
Währungsumrechnungsdifferenzen ¹⁾			-247.745		-56.384	-304.129
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses			-638.901			-638.901
Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts von Cashflow Hedges			-460.449			-460.449
Stand 31. März 2019 ¹⁾	13.000.000	117.508.771	-48.482.735	175.418.121	97.986	257.542.143

¹⁾ Aufgrund der Finalisierung der Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, wurde der Wert zum 31. März 2019 angepasst.

Die Details zum Eigenkapital sind in Erläuterung 23 enthalten.

Konsolidierte Kapitalflussrechnung.

In EUR	Erläuterung	2018/19	2019/20 ⁵⁾
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		57.027.711	-39.167.785
Planmäßige Abschreibungen	(8)	14.512.147	27.919.654
Wertminderungen	(9)	0	24.882.071
Veränderung Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses		1.374.161	-654.970
Veränderung sonstige langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen ²⁾		296.753	-4.056.234
Veränderung sonstige langfristige Forderungen und Vermögenswerte ¹⁾		-20.373.903	2.902.404
Veränderung langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		100.252	0
Veränderung langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		-369.545	-673.658
Nettozahlungen von Ertragsteuern		-13.673.512	-10.201.167
Zinseinnahmen	(11)	1.653.881	1.800.591
Zinsausgaben	(11)	-4.286.733	-5.814.064
Sonstige (netto)		-1.790.911	5.153.808
Cashflow aus dem Ergebnis		34.470.301	2.090.651
Veränderung des Nettoumlaufvermögens:			
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Vermögenswerte ¹⁾		-77.819.486	16.905.845
Veränderung Vorräte		-25.165.682	8.396.728
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten ²⁾		23.840.726	-2.659.068
Veränderung kurzfristige Rückstellungen		5.134.076	8.641.055
Veränderung des Nettoumlaufvermögens		-74.010.366	31.284.560
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit		-39.540.065	33.375.211
Ankauf von Sachanlagen	(14)	-8.833.715	-9.284.913
Ankauf von immateriellen Vermögenswerten	(15)	-4.750.422	-4.964.889
Ankauf von Wertpapieren, Beteiligungen und sonstigen langfristigen Finanzanlagen		-725.499	-19.322.342
Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften (abzüglich der liquiden Mittel dieser Gesellschaften)	(32)	-704.307	-177.000
Zahlungen für den Erwerb von Anteilen an at-equity-konsolidierten Gesellschaften	(16)	-17.860.663	-490.361
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen und der Liquidation von Tochterunternehmen		0	7.656
Einzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		1.895.214	2.842.862
Einzahlungen aus dem Verkauf von Wertpapieren und sonstigen finanziellen Vermögenswerten		13.013.222	392.319
Cashflow aus Investitionstätigkeit		-17.966.171	-30.996.667
Free Cashflow³⁾		-57.506.236	2.378.544
Einzahlungen von Anteilseignern bei Tochterunternehmen		517.440	0
An die Aktionäre der Gesellschaft gezahlte Dividende		-19.500.000	-19.500.000
Zahlungen für den Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen		-6.250.000	-2.000.000
Zunahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(24)	0	62.630.984
Zunahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(24)	3.006.745	10.119.638
Abnahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(24)	-4.846.911	-6.175.577
Auszahlungen betreffend Leasing	(25)	0	-13.630.751
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit		-27.072.726	31.444.294
Anfangsbestand Finanzmittel		181.834.603	94.651.920
Veränderung des Finanzmittelbestands ⁴⁾		-84.578.962	33.822.838
Auswirkungen von Wechselkursänderungen		-2.603.722	-5.842.950
Endbestand Finanzmittel	(22)	94.651.920	122.631.807

¹⁾ inklusive „Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen“

²⁾ inklusive „Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen“

³⁾ Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit + Cashflow aus Investitionstätigkeit

⁴⁾ Free Cashflow + Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

⁵⁾ Die Erstanwendung von IFRS 16 zum 1. April 2019 erfolgte unter Anwendung der modifizierten retrospektiven Methode, die zu keiner Anpassung der Vergleichsinformationen für das Geschäftsjahr 2018/19 führt.

Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Übersicht.

Allgemeines	90–93
1– Allgemeine Informationen	90
2– Infrastrukturabgabe Deutschland	92
Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung	93–98
3– Segmentinformation	93
4– Sonstige betriebliche Erträge	95
5– Veränderungen des Bestands	95
6– Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	95
7– Personalaufwand	95
8– Aufwand für planmäßige Abschreibungen	96
9– Wertminderungen	96
10 – Sonstige betriebliche Aufwendungen	96
11 – Finanzergebnis	97
12 – Ertragsteuern	98
13 – Sonstiges Ergebnis der Periode	98
Konsolidierte Bilanz	99–122
14 – Sachanlagen	99
15 – Immaterielle Vermögenswerte	100
16 – Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	104
17 – Finanzinstrumente	107
18 – Sonstige langfristige Vermögenswerte	109
19 – Vorräte	109
20 – Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	110
21 – Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten	111
22 – Liquide Mittel	111
23 – Eigenkapital	112
24 – Finanzverbindlichkeiten	112
25 – Leasingverbindlichkeiten	115
26 – Latente Steueransprüche/-schulden	116
27 – Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	117
28 – Rückstellungen	120
29 – Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	121
30 – Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	122
31 – Eventualschulden und sonstige Haftungsverhältnisse	122
Sonstiges	123–154
32 – Anteile Tochterunternehmen	123
33 – Nicht beherrschende Anteile	126
34 – Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen	128
35 – Risikomanagement	132
36 – Kapitalmanagement	134
37 – Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	135
38 – Ergebnis je Aktie	152
39 – Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	153
40 – Zusatzangaben	153

1 Allgemeine Informationen.

Kapsch TrafficCom ist ein internationaler Anbieter von anspruchsvollen Technologien, Lösungen und Dienstleistungen für den ITS-Markt (Intelligent Transportation Systems). Intelligente Transportsysteme unterstützen und optimieren den Verkehr (einschließlich Infrastruktur, Fahrzeuge, Benutzer und Industrie). Sie nutzen dafür Informations- und Kommunikationstechnologien.

Kapsch TrafficCom Group agiert in zwei Segmenten: Electronic Toll Collection (ETC) und Intelligent Mobility Solutions (IMS):

Electronic Toll Collection (ETC).

Dieses Segment umfasst die Errichtung sowie den technischen und kommerziellen Betrieb von Mautsystemen. In der Regel werden Projekte von öffentlichen Stellen oder privaten Konzessionären ausgeschrieben und vergeben. Mautsysteme können 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.

Intelligent Mobility Solutions (IMS).

Von diesem Segment 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 Systeme zur intermodalen Mobilität (vernetzte Verkehrsträger) werden diesem Segment ebenso zugeordnet wie Systeme und Dienstleistungen für die Betriebsüberwachung öffentlicher Verkehrsmittel und Umwelteinrichtungen. Auch das IMS-Leistungsportfolio von Kapsch TrafficCom wird vom Komponentengeschäft ergänzt.

1.1 Konzernstruktur und Konsolidierungskreis.

Die Muttergesellschaft (berichtendes Unternehmen) dieses Konzerns ist Kapsch TrafficCom AG. Dabei handelt es sich um eine Aktiengesellschaft, eingetragen und ansässig in Wien, Österreich. Die eingetragene Adresse lautet: Am Europlatz 2, 1120 Wien.

Direktes Mutterunternehmen des berichtenden Unternehmens ist KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien, eine 100%ige Tochtergesellschaft von DATAX HandelsgmbH, Wien. DATAX HandelsgmbH, Wien, ist das oberste beherrschende Unternehmen des berichtenden Unternehmens und oberste Konzerngesellschaft des Kapsch Konzerns. KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hält zum 31. März 2020 unverändert einen Anteil von 63,3% an Kapsch TrafficCom AG. Die Aktien von Kapsch TrafficCom AG notieren seit dem 26. Juni 2007 im Segment Prime Market der Wiener Börse.

Der Konsolidierungskreis sowie Veränderungen zum Konsolidierungskreis sind in Erläuterung 32 enthalten.

1.2 Grundlagen der Erstellung.

Der Konzernabschluss zum 31. März 2020 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.

1.3 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Der Konzernabschluss zum 31. März 2020 wurde nach dem historischen Anschaffungskostenprinzip aufgestellt, mit Ausnahme von Finanzinstrumenten, die nach IFRS 9 zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Zum Bilanzstichtag erfolgt die Bewertung entsprechend. 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 37 enthält eine detaillierte Beschreibung sämtlicher Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, inklusive der neu anzuwendenden Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze.

1.4 Wesentliche Schätzungen und Annahmen.

Die Aufstellung des Konzernabschlusses in Übereinstimmung mit den IFRS erfordert die Anwendung von Schätzungen und Annahmen bezüglich der zukünftigen Entwicklung, 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. 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 Wirtschaftsjahrs verursachen zu können.

1.4.1 Erlösrealisierung bei Auftragsfertigung.

Der Konzern wendet die Regeln des IFRS 15 an. Für Errichtungsprojekte, bei denen die Kriterien gemäß IFRS 15.35 zur Erfüllung einer Leistungsverpflichtung über einen Zeitraum erfüllt sind, wird der Umsatz nach Maßgabe des jeweiligen Fertigstellungsgrads erfasst und ein erwarteter Gewinnaufschlag angenommen. Der Fertigstellungsgrad eines Projekts wird anhand eines inputorientierten Verfahrens bzw. aus dem Verhältnis der bereits angefallenen Kosten zu den geschätzten Gesamtkosten für das jeweilige Projekt ermittelt. Das erfordert eine laufende Einschätzung und Aktualisierung der aus den Projekten resultierenden Kosten sowie der Risiken bei der Projektabwicklung. Diese können sich aus technischen Problemen, zeitlichen Verzögerungen, Problemen mit Sublieferanten oder sonstigen externen Rahmenbedingungen ergeben und die Marge des Auftrags beeinflussen. Außerdem sind bei der Projektbewertung Einschätzungen zu möglichen Schadenersatzleistungen und Vertragsstrafen zu berücksichtigen. Projekterlöse sind für die meisten Verträge definiert und enthalten fixe und zum Teil 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 Großprojekten 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 37.3 und die Sensitivitätsanalyse ist in Erläuterung 21 dargestellt.

1.4.2 Geschätzte Wertminderungen des Firmenwerts.

Der Konzern untersucht jährlich, in Einklang mit den in Erläuterungen 15 und 37 dargestellten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, ob eine Wertminderung des Firmenwerts vorliegt. Der erzielbaren Betrag von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird basierend auf der Berechnung des Nutzungswerts ermittelt. Diesen Berechnungen müssen Annahmen zugrunde gelegt werden. Die Sensitivitäten für den erworbenen Firmenwert sind in Erläuterung 15 angeführt.

1.4.3 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, Annahmen und Zinssätze im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen sowie Annahmen im Zusammenhang mit Gewährleistungs- und Drohverlustrückstellungen. Sensitivitätsanalysen der vom Vorstand getroffenen Annahmen sind in den jeweiligen Erläuterungen angegeben.

2 Infrastrukturabgabe Deutschland.

Im Jahr 2018 erhielt das Gemeinschaftsunternehmen autoTicket GmbH, Deutschland, den Auftrag für die Erhebung der Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) in Deutschland. Darüber hinaus wurde die Konzerngesellschaft MTS Maut & Telematik Services GmbH, Deutschland, bereits zuvor in einem separaten Vergabeverfahren als alleiniger Dienstleister für die automatische Kontrolle der Pkw-Maut mandatiert.

Am 18. Juni 2019 veröffentlichte der Europäische Gerichtshof (EuGH) ein überraschendes Urteil mit weitreichenden Konsequenzen: Die in Deutschland geplante Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) bei gleichzeitiger Steuerentlastung für in Deutschland zugelassene Pkws wurde für unvereinbar mit dem EU-Recht erklärt. Dies nahm der Kunde am Folgetag zum Anlass, die zur Realisierung und zum Betrieb der Pkw-Maut geschlossenen Verträge zum 30. September 2019 zu kündigen. Die Projekte im Zusammenhang mit der Pkw-Maut hätten in Summe zu den ganz großen in der Unternehmensgeschichte von Kapsch TrafficCom gezählt.

autoTicket GmbH, Deutschland – Projekt „Erhebung der Maut“.

Per 13. August 2018 wurde gemeinsam mit CTS EVENTIM AG & Co. KGaA die Gesellschaft autoTicket GmbH, Deutschland, (autoTicket) als Mantelgesellschaft übernommen. Kapsch TrafficCom hält 50 % der Anteile und bilanziert die Gesellschaft als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode. Da die Aktivitäten und die Strategie dieser Gesellschaft zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom gehören, werden die anteiligen Ergebnisse (2019/20: TEUR -4.578) separat im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen (Position „Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“). Der Buchwert zum 31. März 2020 betrug TEUR 24.045 (31. März 2019: TEUR 10.766).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammenfassenden Finanzinformationen der Gesellschaft.

	31. März 2019	31. März 2020
Langfristige Vermögenswerte	18.426	51.757
Kurzfristige Vermögenswerte	20.694	1.560
Langfristige Schulden	-2.231	0
Kurzfristige Schulden	-15.360	-5.231
Nettovermögen	21.529	48.086
Liquide Mittel	18.730	1.480
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)	0	-2.161
	2018/19	2019/20
Umsatz	16.840	31.789
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	1.505	-9.157
Sonstiges Ergebnis	0	0
Gesamtergebnis	1.505	-9.157
Überleitung	31. März 2019	31. März 2020
Nettovermögen zu Beginn des Geschäftsjahres	25	21.530
Erhöhung Nominalkapital und Kapitalrücklage	20.000	35.714
Gesamtergebnis	1.505	-9.157
Nettovermögen zum 31. März des Geschäftsjahres	21.530	48.088
Anteil von Kapsch TrafficCom (50 %)	10.766	24.045
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	10.766	24.045

Bis zur Wirksamkeit der Kündigung erbrachte autoTicket vertraglich geschuldete Leistungen. Diese wurden nach IFRS 15 nach Maßgabe des Fertigstellungsgrads inklusive Gewinnaufschlag bilanziert. Kapsch TrafficCom agierte als Unterauftragnehmer von autoTicket und erzielte im Geschäftsjahr 2019/20 Umsätze in Höhe von TEUR 23.594. Zum 31. März 2020 waren diese abgerechnet und beglichen (siehe auch Erläuterung 34).

Im Zusammenhang mit der Kündigung des Vertrags wurden bei Kapsch TrafficCom Vertragsanbahnungskosten in Höhe von TEUR 4.100 wertgemindert (siehe Erläuterung 9). Auf Ebene von autoTicket führte die Vertragskündigung zu einem negativen Periodenergebnis. Dieses reflektiert eine Nichtabnahmeentschädigung für ein Konsortialdarlehen in Höhe von TEUR 3.400 sowie gestiegene Rechts- und Beratungskosten. In der Gewinn- und Verlustrechnung von Kapsch TrafficCom führte das anteilige negative Periodenergebnis von autoTicket zu einem negativen Beitrag zum Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit in Höhe von TEUR -4.578.

Die Betreiberparteien des gekündigten Vertrags zum Projekt „Erhebung der Maut“ sind Kapsch TrafficCom, CTS EVENTIM und autoTicket. Gemeinsam erhoben sie im Dezember 2019 Forderungen in Höhe von rund TEUR 560.000 gegenüber der Bundesrepublik Deutschland. Der zuständige Minister bestritt jedoch diesen Anspruch. Daher ist diese Angelegenheit nun vor einem Schiedsgericht zu klären. Derartige Verfahren können mehrere Jahre dauern. Aufgrund von Vertraulichkeitsbestimmungen können nähere Details zu den Streitigkeiten nicht offengelegt werden.

Die in einem Schiedsgerichtsverfahren zu klärenden finanziellen Ansprüche der Betreiberparteien gegenüber der Bundesrepublik Deutschland und daraus folgende Ansprüche von Kapsch TrafficCom gegenüber autoTicket, sowohl aus vertraglichen Leistungsbeziehungen als auch aus der Stellung als Gesellschafter sind zum Bilanzstichtag nicht aktiviert und stellen eine Eventualforderung nach IAS 37 dar. Eine Ausnahme davon bildet der nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungsansatz an autoTicket.

Eine im Zusammenhang mit dem Konsortialdarlehensvertrag temporär bestehende gesamtschuldnerische Haftung von autoTicket für Forderungen der finanzierenden Kreditinstitute über TEUR 175.000 bestand zum Bilanzstichtag 31. März 2020 nicht mehr. Im Rahmen des Betreibervertrags haben die Gesellschafter von autoTicket eine betragsmäßig auf rund TEUR 300.000 zeitlich begrenzte gesamtschuldnerische Haftungserklärung gegenüber der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Kraftfahrtbundesamt, abgegeben. Eine Inanspruchnahme wird aufgrund des aktuellen Verfahrensstands und einer rechtlichen Bewertung nicht erwartet. Zur Finanzierung von autoTicket wurde im Geschäftsjahr 2019/20 eine Kapitalerhöhung in Höhe von TEUR 35.714 (jeweils TEUR 17.857 pro Gesellschafter) durchgeführt. Darüber hinaus wurde mit autoTicket nach dem Bilanzstichtag ein Finanzierungsrahmen in Höhe von insgesamt TEUR 15.000 (jeweils TEUR 7.500 pro Gesellschafter) vereinbart, wobei Abrufe jeweils der Zustimmung der Gesellschafter bedürfen.

MTS Maut & Telematik Services GmbH, Deutschland – Projekt „Automatische Kontrolle der Maut“.

MTS Maut & Telematik Services GmbH (MTS) ist eine vollkonsolidierte, 100%ige Tochtergesellschaft von Kapsch TrafficCom AG. Als Folge der Kündigung des Vertrags zur automatischen Kontrolle der Maut werden durch die Auftragnehmerparteien (Kapsch TrafficCom AG und MTS) ebenfalls Ansprüche gegen die Bundesrepublik Deutschland geltend gemacht.

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 37.4 beschrieben):

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

Die Segmentergebnisse, Investitionen, Abschreibungen und Wertminderungen sowie sonstige nicht zahlungswirksame Posten stellen sich für die Geschäftsjahre 2019/20 und 2018/19 wie folgt dar:

	2018/19			2019/20		
	ETC	IMS	Konzern	ETC	IMS	Konzern
Umsatzerlöse	558.433	179.362	737.795	563.498	167.686	731.184
Errichtung	190.528	80.808	271.336	219.253	73.621	292.873
Betrieb	264.416	86.356	350.772	234.927	84.375	319.302
Komponenten	103.488	12.198	115.686	109.318	9.690	119.009
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit	64.946	-7.918	57.028	1.492	-40.660	-39.168
EBIT-Marge	11,6%	-4,4%	7,7%	0,3%	-24,2%	-5,4%
Investitionen	9.175	4.409	13.584	35.459	8.524	43.982
Abschreibungen und Wertminderungen	7.291	7.221	14.512	25.417	27.385	52.802
Sonstige nicht zahlungswirksame Posten	-99	-517	-616	1.946	8.653	10.599

Die Geschäftstypen entsprechen auch den Leistungsverpflichtungen gemäß IFRS 15. Umsätze aus Errichtungsprojekten enthalten auch den Errichtungsanteil aus Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen.

Investitionen sowie Abschreibungen und Wertminderungen enthalten im Geschäftsjahr 2019/20 Werte aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16.

Die Vermögenswerte und Schulden zum 31. März 2020 und zum 31. März 2019 stellen sich wie folgt dar:

	31. März 2019			31. März 2020		
	ETC	IMS	Konzern	ETC	IMS	Konzern
Segmentvermögen ¹⁾	376.029	101.188	477.217	381.118	109.318	490.436
Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	10.893	9.080	19.973	24.722	7.913	32.635
Segmentsschulden	193.302	51.355	244.656	235.214	71.847	307.061

¹⁾ Aufgrund der Finalisierung der Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, wurde der Wert zum 31. März 2019 angepasst.

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

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

Segmentvermögen und -schulden enthalten im Geschäftsjahr 2019/20 Werte aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16.

Im Geschäftsjahr 2019/20 gab es keinen Kunden, der mehr als 10 % der Konzernumsätze beigetragen hat. Im Vorjahr gab es einen Kunden, der mit TEUR 74.386 (sowohl im ETC als auch IMS Segment) über der 10 %-Grenze lag.

Regionale Informationen.

Neben den Berichtssegmenten werden die Umsatzerlöse und langfristigen nicht finanziellen Vermögenswerte (per 31. März 2020 inklusive Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen) 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 die zum 31. März 2020 und zum 31. März 2019 endenden Geschäftsjahre stellen sich wie folgt dar:

	Umsatzerlöse		Langfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	
	2018/19	2019/20	31. März 2019	31. März 2020
Österreich	24.399	18.274	14.688	36.741
EMEA (exklusive Österreich) ^{1) 4)}	406.706	385.201	49.957	49.795
Americas ²⁾	253.432	293.641	33.859	46.398
APAC ³⁾	53.257	34.068	8.073	9.314
Gesamt	737.795	731.184	106.577	142.247

¹⁾ EMEA: Europa, Mittlerer Osten, Afrika

²⁾ Americas: Nord-, Mittel- und Südamerika

³⁾ APAC: Asien-Pazifik

⁴⁾ Aufgrund der Finalisierung der Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, wurde der Wert zum 31. März 2019 angepasst.

4 Sonstige betriebliche Erträge.

	2018/19	2019/20
Operative Fremdwährungsgewinne	6.834	8.407
Erträge aus Forschungs- und Forschungsförderungsprämien	2.073	904
Erträge aus Untermietverträgen gemäß IFRS 16	0	214
Erträge aus Verkauf von Anlagen	741	360
Erträge aus Versicherungsvergütungen	414	232
Übrige betriebliche Erträge	3.787	5.869
Gesamt	13.849	15.985

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

Die übrigen betrieblichen Erträge enthielten im Geschäftsjahr 2019/20 Weiterverrechnungen von Kosten an autoTicket GmbH, Deutschland, welche nicht im Zusammenhang mit Auftragskosten bzw. -leistungen zur Erfüllung des Kundenvertrages standen. Im Geschäftsjahr 2018/19 waren Erträge an die gemeinschaftliche Tätigkeit MoKA SAS, Frankreich, Auflösungen von Earn-out-Verbindlichkeiten sowie sonstige Steuererträge in Brasilien enthalten.

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

	2018/19	2019/20
Bestandsveränderung unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen	200	-646
Bestandsveränderung fertige Erzeugnisse	20.669	-5.471
Gesamt	20.869	-6.117

Details zu den Vorräten und zum Rückgang der Vorräte sind in Erläuterung 19 zu finden.

6 Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen.

	2018/19	2019/20
Materialaufwand	135.119	127.844
Aufwendungen für bezogene Leistungen	188.355	207.096
Gesamt	323.474	334.940

7 Personalaufwand.

	2018/19	2019/20
Löhne, Gehälter und andere Vergütungen	204.408	220.449
Sozialabgaben und lohnabhängige Steuern	32.523	33.498
Aufwendungen für Abfertigungen (siehe Erläuterung 27)	2.268	672
Aufwendungen für Altersvorsorge (siehe Erläuterung 27)	40	6
Beiträge an Pensionskassen und andere externe Fonds	2.682	3.703
Sonstige freiwillige Sozialaufwendungen	10.790	10.840
Gesamt	252.711	269.168

Der Personalstand zum 31. März 2020 betrug 5.104 Personen (31. März 2019: 4.981 Personen) und während des Geschäftsjahrs 2019/20 durchschnittlich 5.085 Personen (2018/19: 5.159 Personen).

Der Personalaufwand stieg, da der Personalstand, insbesondere in den USA, mit relativ hohen Personalkosten erhöht wurde. Die sonstigen freiwilligen Sozialaufwendungen betreffen insbesondere freiwillige Sozialleistungen in den USA.

8 Aufwand für planmäßige Abschreibungen.

	2018/19	2019/20
Abschreibungen auf Sachanlagen	7.388	20.504
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	7.025	7.515
Abschreibungen auf Vertragsanbahnungskosten	99	-99
Gesamt	14.512	27.920

Die Abschreibungen auf Sachanlagen enthielten im Geschäftsjahr 2019/20 auch Abschreibungen auf Nutzungsrechte aus Leasingverträgen (TEUR 13.788) aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16. Details sind in Erläuterung 14 zu finden.

9 Wertminderungen.

	2018/19	2019/20
Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte	0	20.700
Wertminderungen auf Sachanlagen	0	17
Wertminderungen auf Nutzungsrechte aus Leasingverträgen	0	65
Wertminderungen auf Vertragsanbahnungskosten sowie Vertragserfüllungskosten	0	4.100
Gesamt	0	24.882

Die Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte betrafen im Geschäftsjahr 2019/20 mit TEUR 13.759 den Dienstleistungskonzessionsvertrag und sonstige immaterielle Vermögenswerte in Sambia sowie mit TEUR 6.941 die Abschreibung des Firmenwerts der zahlungsmittelgenerierenden Einheit IMS-EMEA. Ein Teil dieses Firmenwerts kam aus dem Erwerb von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia (siehe Erläuterung 32.2). Auch die Wertminderungen auf Sachanlagen und Nutzungsrechte aus Leasingverträgen betrafen die Gesellschaft in Sambia. Die Wertminderungen in Sambia erfolgten aufgrund aktualisierter Einschätzungen zum weiteren Geschäftsverlauf (siehe Erläuterung 15).

Die Wertminderungen auf Vertragsanbahnungskosten in Höhe von TEUR 4.100 erfolgten aufgrund der frühzeitigen Kündigung der deutschen Pkw-Mautprojekte (siehe Erläuterung 2).

10 Sonstige betriebliche Aufwendungen.

	2018/19	2019/20
Kommunikations- und IT-Aufwand	19.070	19.384
Rechts- und Beratungsaufwand	21.153	15.661
Reisekosten	13.310	13.092
Abschreibungen und Wertberichtigungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragsvermögenswerten	-364	8.735
Operative Fremdwährungsverluste	3.222	8.450
Instandhaltung	6.481	6.578
Mieten und Gebäudeaufwand	19.070	6.080
Marketing- und Werbekosten	8.174	5.786
Lizenz- und Patentaufwand	5.442	5.386
Kfz-Aufwand	6.471	4.760
Steuern und Abgaben	5.133	4.423
Büroaufwendungen	2.911	3.961
Versicherungsaufwand	4.549	3.278
Ausbildungskosten	2.748	2.109
Verluste aus Anlagenabgängen	275	1.864
Schadensfälle	41	1.807
Bankspesen	2.081	1.653
Transportkosten	1.740	1.239
Gewährleistungen und Garantien	1.597	969
Übriger betrieblicher Aufwand	3.147	3.455
Gesamt	126.253	118.672

Die Anwendung des IFRS 16 führte zu einem Rückgang bei Mieten um TEUR 13.303 und bei Kfz-Aufwendungen um TEUR 1.707. Diese sind nun in den Abschreibungen der Nutzungsrechte aus Leasingverträgen enthalten. Die Rechts- und Beratungskosten sanken im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 5.492. Damals führten vor allem der juristische Beistand und die rechtliche Vertretung in den USA und Australien zu höheren Kosten. Andererseits stiegen die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragsvermögenswerte um TEUR 9.099. Dieser Wert beinhaltet Wertberichtigungen aufgrund aktualisierter Einschätzungen zum weiteren Geschäftsverlauf in Sambia im Ausmaß von EUR 5.939. Darüber hinaus gab es insbesondere in den USA relevante Abschreibungen und Wertberichtigungen (TEUR 1.138). Verluste aus Anlagenabgängen betrafen in 2019/20 vor allem die USA (Streetline) und Schadensfälle stiegen insbesondere in Südafrika an.

Die operativen Fremdwährungsverluste von TEUR 8.450 waren deutlich höher als der Wert des Vorjahres (TEUR 3.222) und sind primär auf die Wechselkursschwankungen der Währungen südafrikanischer Rand und US-Dollar gegenüber dem Euro zurückzuführen.

11 Finanzergebnis.

	2018/19	2019/20
Finanzerträge	10.106	4.984
Zinsertrag	1.615	1.751
Zinsertrag aus Leasingverträgen	0	16
Erträge aus Wertpapieren, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden	39	33
Erträge aus Beteiligungen, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden	789	0
Erträge aus der Aufzinsung von langfristigen Forderungen	22	1
Erträge aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden	5.113	0
Gewinne aus Änderung des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten	1.261	322
Erträge aus Hyperinflationsanpassung	0	285
Finanzielle Fremdwährungsgewinne	1.267	2.575
Finanzaufwendungen	-11.820	-28.095
Zinsaufwand	-4.287	-4.804
Zinsaufwand aus Leasingverträgen	0	-1.140
Aufwendungen aus Wertpapieren, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden	0	-145
Aufwendungen aus Beteiligungen, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden	-1	-5.655
Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Verbindlichkeiten	-105	-101
Aufwendungen aus Änderung des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten	-511	-1.742
Finanzielle Fremdwährungsverluste	-6.505	-11.539
Aufwendungen aus Hyperinflationsanpassung	0	-2.598
Zinsaufwand aus Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses (siehe Erläuterung 27)	-396	-350
Zinsaufwand aus Jubiläumsgeldverpflichtungen (siehe Erläuterung 28)	-16	-20
Finanzergebnis	-1.714	-23.111

Die Fremdwährungsgewinne und -verluste ergaben sich im Wesentlichen aus Fremdwährungsschwankungen konzerninterner Finanzierungen. Dies betraf insbesondere die Tochtergesellschaften in Nordamerika (US-Dollar gegenüber Euro), Südafrika (südafrikanischer Rand gegenüber Euro) und Sambia (sambischer Kwacha gegenüber Euro).

Aufwendungen aus Beteiligungen, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, betrafen im Geschäftsjahr 2019/20 im Wesentlichen die Entwicklung der Beteiligung an Q-Free ASA, Norwegen, (TEUR -5.655 gegenüber TEUR +789 im Vorjahr). Die Erträge aus dem Abgang finanzieller Vermögenswerte im Geschäftsjahr 2018/19, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, betrafen die Veräußerung der Beteiligung an ParkJockey Global Inc., USA.

Argentinien ist als Hyperinflationsland eingestuft und die Aufwendungen und Erträge aus den Hyperinflationsanpassungen werden im Finanzergebnis gezeigt.

12 Ertragsteuern.

	2018/19	2019/20
Laufende Gewinnsteuern	-13.861	-4.611
Latente Steueransprüche/-schulden	5.368	12.339
Gesamt	-8.493	7.728
davon Aufwand/Ertrag aus Gruppenbesteuerung	-3.594	5.597

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:

	2018/19	2019/20
Ergebnis vor Steuern	55.060	-63.446
Theoretischer Steueraufwand/-ertrag	-13.765	15.862
Auswirkungen von unterschiedlichen Steuersätzen im Konzern	2.462	2.632
Nicht angesetzte latente Steueransprüche für laufende Verluste und Abschreibung von bisher angesetzten Verlusten	-2.645	-7.971
Latente Steueransprüche für bisher nicht angesetzte Verluste	4.975	452
Geltend gemachte Steuerfreibeträge und andere permanente Steuerdifferenzen	-244	-5.424
Nicht steuerpflichtige Erträge und Aufwendungen und sonstige Differenzen	89	1.493
Steuereffekte betreffend Vorperioden	635	685
Ausgewiesener Steueraufwand/-ertrag	-8.493	7.728

„Nicht angesetzte latente Steueransprüche für laufende Verluste und Abschreibung von bisher angesetzten Verlusten“ beziehen sich vor allem auf Wertminderungen in Südafrika und Sambia, die, basierend auf den Planungen für die nächsten Jahre, nicht genutzt werden können. Latente Steueransprüche für bisher nicht angesetzte Verluste betrafen im Geschäftsjahr 2019/20 vor allem Verlustvorträge in Spanien und im Vorjahr hauptsächlich Verlustvorträge in den USA und Brasilien. 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 26.

13 Sonstiges Ergebnis der Periode.

	2018/19			2019/20		
	Vor Steuern	Steuerbelastung/-gutschrift	Nach Steuern	Vor Steuern	Steuerbelastung/-gutschrift	Nach Steuern
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	-861	223	-639	-2.293	503	-1.790
Währungsumrechnungsdifferenzen ¹⁾	-3.323	0	-3.323	1.059	0	1.059
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb	4.026	-1.006	3.019	1.217	-304	913
Cashflow Hedges	-460	-0	-460	0	0	0
Im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	-620	-784	-1.403	-17	199	182

¹⁾ Aufgrund der Finalisierung der Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, wurde der Wert zum 31. März 2019 angepasst.

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

Die Position „Cashflow Hedges“ bezieht sich auf den effektiven Teil von Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten, die als Cashflow Hedges designed wurden. Im Geschäftsjahr 2019/20 gab es keine Cashflow Hedges.

14 Sachanlagen.

	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Anlagen in Bau	And. Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Summe
Buchwert zum 31. März 2019	3.400	8.855	2.723	6.978	21.956
Anpassungen aufgrund Erstanwendung IFRS 16	47.449	0	0	3.439	50.888
Buchwert zum 1. April 2019	50.849	8.855	2.723	10.417	72.844
Währungsumrechnungsdifferenzen	-1.349	-234	30	-253	-1.805
Umbuchung	1.360	102	-2.682	1.362	141
Zugang	27.213	2.954	3.534	5.316	39.017
Abgang	-2.875	-916	-2.492	-1.003	-7.287
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	-13.025	-2.913	0	-4.648	-20.585
Buchwert zum 31. März 2020	62.173	7.849	1.112	11.191	82.325
Anschaffungs-/Herstellungskosten	83.274	40.111	1.112	36.161	160.658
Kumulierte Abschreibungen	-21.101	-32.262	0	-24.970	-78.334
Buchwert zum 31. März 2020	62.173	7.849	1.112	11.191	82.325

In den Sachanlagen sind folgende Nutzungsrechte für Leasingverträge (aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16) aktiviert:

	Nutzungs- recht Gebäu- deleasing	Nutzungs- recht KFZ Leasing	Nutzungs- recht IT Leasing	Nutzungs- recht sonsti- ges Leasing	Summe
Buchwert zum 31. März 2019	0	0	0	0	0
Anpassungen aufgrund Erstanwendung IFRS 16	47.449	3.269	85	84	50.888
Buchwert zum 1. April 2019	47.449	3.269	85	84	50.888
Währungsumrechnungsdifferenzen	-1.350	-168	-3	4	-1.517
Zugang	26.635	2.919	179	0	29.732
Abgang	-2.854	-123	0	0	-2.977
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	-12.150	-1.643	-47	-13	-13.853
Buchwert zum 31. März 2020	57.731	4.255	214	75	62.275
Anschaffungs-/Herstellungskosten	69.336	5.789	258	88	75.471
Kumulierte Abschreibungen	-11.605	-1.535	-44	-13	-13.196
Buchwert zum 31. März 2020	57.731	4.255	214	75	62.275

Nutzungsrechte betreffend Gebäudeleasing sind in der Position „Grundstücken und Bauten“ enthalten, alle anderen Nutzungsrechte sind in der Position „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ enthalten. Die Leasingverbindlichkeiten sind in Erläuterung 25 dargestellt. Zum 31. März 2019 setzten sich die Sachanlagen wie folgt zusammen:

	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Anlagen in Bau	And. Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Summe
Buchwert zum 31. März 2018	3.389	6.905	3.565	7.550	21.409
Währungsumrechnungsdifferenzen	-8	134	73	-144	55
Umbuchung	1.086	1.712	-3.288	490	0
Zugang	233	2.841	2.770	2.990	8.834
Abgang	-230	-10	-398	-316	-954
Planmäßige Abschreibungen	-1.069	-2.727	0	-3.592	-7.388
Buchwert zum 31. März 2019	3.400	8.855	2.723	6.978	21.956
Anschaffungs-/Herstellungskosten	12.117	46.653	2.723	34.147	95.640
Kumulierte Abschreibungen	-8.717	-37.797	0	-27.169	-73.683
Buchwert zum 31. März 2019	3.400	8.855	2.723	6.978	21.956

Zum 31. März 2019 sind keine Nutzungsrechte aus Leasingverträgen enthalten.

15 Immaterielle Vermögenswerte.

	Aktivierete Entwicklungs- kosten	Lizenzen und Rechte	Firmen- wert	In Fertigstellung befindliche immaterielle Vermögenswerte	Immaterielle Vermögenswerte aus Dienstleis- tungskonzessions- vereinbarungen	Summe
Buchwert zum 31. März 2019 ¹⁾	3.285	17.200	51.013	2.507	10.617	84.621
Währungsumrechnungs- differenzen	12	-454	0	15	-844	-1.271
Umgliederungen	464	2.860	0	-3.464	0	-141
Zugänge	325	2.045	0	1.154	1.441	4.965
Abgänge	-36	0	0	0	0	-36
Wertminderung	0	-2.838	-6.941	0	-10.921	-20.700
Planmäßige Abschreibungen	-803	-6.419	0	0	-293	-7.515
Buchwert zum 31. März 2020	3.246	12.393	44.072	212	0	59.922
Anschaffungs-/ Herstellungskosten	13.431	98.878	44.072	212	10.309	166.901
Kumulierte Abschreibungen	-10.185	-86.484	0	0	-10.309	-106.978
Buchwert zum 31. März 2020	3.246	12.393	44.072	212	0	59.922

¹⁾ Aufgrund der Finalisierung der Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, wurde der Wert zum 31. März 2019 angepasst.

	Aktivierete Entwicklungs- kosten	Lizenzen und Rechte	Firmen- wert	In Fertigstellung befindliche immaterielle Vermögenswerte	Immaterielle Vermögenswerte aus Dienstleis- tungskonzessions- vereinbarungen	Summe
Buchwert zum 31. März 2018	2.784	18.450	47.630	1.934	0	70.798
Währungsumrechnungs- differenzen	74	-428	0	119	-919	-1.155
Umgliederungen	0	738	0	-738	0	0
Zugang aus Erwerb von Unternehmen ¹⁾	884	2.959	3.382	0	10.503	17.727
Zugänge	437	1.745	0	1.206	1.362	4.750
Abgänge	-461	0	0	-14	0	-475
Planmäßige Abschreibungen	-433	-6.264	0	0	-328	-7.025
Buchwert zum 31. März 2019 ¹⁾	3.285	17.200	51.013	2.507	10.617	84.621
Anschaffungs-/ Herstellungskosten	13.082	95.447	51.013	2.507	10.935	172.982
Kumulierte Abschreibungen	-9.797	-78.247	0	0	-318	-88.361
Buchwert zum 31. März 2019	3.285	17.200	51.013	2.507	10.617	84.621

¹⁾ Aufgrund der Finalisierung der Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, wurde der Wert zum 31. März 2019 angepasst.

Die immateriellen Vermögenswerte aus Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen betreffen 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 sind die Projektinfrastruktur und damit in Zusammenhang stehende Rechte an den Konzessionär zu übertragen. In der Errichtungsphase des Projekts wird ein immaterieller Vermögenswert aufgebaut, der über die Betriebsphase abgeschrieben wird. Im Geschäftsjahr 2019/20 wurden Umsätze aus der Errichtung in Höhe von TEUR 1.441 in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Die Zugänge sind im Cashflow aus Investitionstätigkeit enthalten. Da ein Teil der Errichtungsphase bereits abgeschlossen ist und der Betrieb entsprechend aufgenommen wurde, wurde eine Abschreibung in Höhe von TEUR 293 im Geschäftsjahr berücksichtigt. Die Werthaltigkeit der immateriellen Vermögenswerte bis zur Fertigstellung wird jährlich und danach bei Vorliegen von Anhaltspunkten geprüft.

15.1 Werthaltigkeit der immateriellen Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer.

Immateriellen Vermögenswerte (ausgenommen jene mit unbestimmter Nutzungsdauer) sind den einzelnen Gesellschaften zugordnet. Auf dieser Ebene werden diese Vermögenswerte bei Vorliegen von Anhaltspunkten auf ihre Werthaltigkeit geprüft. Aufgrund der aktualisierten Einschätzungen zum weiteren Geschäftsverlauf in Sambia und des Projekts von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, wurden die Aktivitäten in diesem Land großteils eingestellt. Die neue Einschätzung erforderte einen Werthaltigkeitstest aller immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia. Zum 31. März 2020 wurden die Dienstleistungskonzessionsvereinbarung mit TEUR 10.921, Software mit TEUR 2.838 sowie auch Sachanlagen mit TEUR 82 dieser Gesellschaft wertgemindert. Diese waren dem Segment IMS zugeordnet. Der Diskontierungszinssatz betrug 13,63%.

15.2 Werthaltigkeit des Firmenwerts.

Der Firmenwert ist den folgenden sechs Gruppen von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGEs) zugeteilt und wird auf dieser Ebene auf Werthaltigkeit geprüft:

	31. März 2019	31. März 2020
ZGE ETC-Americas : Electronic Toll Collection, Americas	11.783	11.783
ZGE ETC-EMEA : Electronic Toll Collection, Europa, Mittlerer Osten und 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 und Afrika ¹⁾	6.941	0
ZGE IMS-APAC : Intelligent Mobility Solutions, Asien-Pazifik	230	230
Firmenwert gesamt	51.013	44.072

¹⁾ Aufgrund der Finalisierung der Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, wurde der Wert zum 31. März 2019 angepasst.

Um die Werthaltigkeit der Firmenwerte zu prüfen, hat der Konzern für jede Gruppe von ZGEs einen Werthaltigkeitstest durchgeführt. Aufgrund dieses Werthaltigkeitstests und des berechneten Nutzungswerts wurde der Firmenwert der ZGE IMS-EMEA im Geschäftsjahr 2019/20 zur Gänze wertgemindert.

15.2.1 Annahmen für den Werthaltigkeitstest.

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

	2018/19	2019/20
Bestimmung des erzielbaren Betrags	Nutzungswert	Nutzungswert
Detailplanungsjahre	4 Jahre	4 Jahre
Wachstumsrate ewige Rente	2,0 %	2,0 %
Marktrisikoprämie	7,3 %	8,49 %
Risikofreier Zinssatz	0,9 %	0,01 %

Bei sämtlichen ZGEs des Konzerns basiert die Marktseite in der Regel auf Projekten zur Errichtung eines ETC- oder IMS-Systems. In Verbindung damit kann oftmals langfristiges Betriebsgeschäft generiert werden. Zusätzlich können im Rahmen von solchen langfristigen Verträgen auch Systemerweiterungen (zum Beispiel durch zusätzliche Strecken oder durch zusätzliche Anwendungen) und/oder auch weitere laufende Komponentenlieferungen für Kunden erbracht werden. Diese Charakteristik des Projektgeschäfts ist auch im marktseitigen Planungsprozess der einzelnen ZGEs reflektiert. Der Konzern plant in einem eigenen Tool sorgfältig jedes Kundenprojekt je Leistungsverpflichtung. Bei Projekten, in denen die Systeme bereits errichtet 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. Je näher jedoch der Vergabezeitpunkt solcher Errichtungsprojekte liegt, desto genauer können die diesbezüglichen Planungen erstellt werden. Besonders treffsicher können Errichtungsprojekte geplant werden, für die der Konzern bereits als Lieferant ausgewählt wurde bzw. welche sich sogar schon in der Umsetzungsphase befinden. Projekte deren Gewinn oder Durchführung zum Budgetierungszeitpunkt unwahrscheinlich sind, werden nicht für das Budget und die Mittelfristplanung herangezogen. Unsicherheiten, Verschiebungen und Abweichungen können im Projektgeschäft nie ausgeschlossen werden, allerdings werden diese Risiken durch professionelles Projektmanagement und -controlling bestmöglich minimiert. Zudem ist in den Planungen auch der Verkauf von Komponenten enthalten, der nicht mit Errichtungsprojekten in Verbindung steht. Auch dies lässt sich aufgrund jahrelanger Erfahrungswerte sehr gut abschätzen.

Die Effekte aus der Implementierung des neuen Leasingstandards IFRS 16 sind im Werthaltigkeitstest 2019/20 enthalten. Die Vorjahreswerte waren noch ohne IFRS 16 Effekte geplant.

Auswirkungen aufgrund der COVID-19-Pandemie wurden im Werthaltigkeitstest berücksichtigt, wobei für einen Teil der Kundenaufträge Verschiebungen in die nächsten Jahre geplant wurden. Ausfälle von Kundenverträgen sind nur in geringem Ausmaß geplant.

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows in den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten:

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.

ZGE: ETC-EMEA.

Das Management geht davon aus, dass nach der erfolgreichen Implementierung der Straßenmautsysteme in EMEA, vor allem in Österreich, der Schweiz, Polen und Weißrussland, sowie der fortlaufenden Implementierung in Bulgarien und Frankreich, 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.

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.

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, 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-Americas basiert insbesondere auf Verkehrssicherheits- und -überwachungssystemen.

ZGE: IMS-EMEA.

Das Management geht davon aus, dass in Spanien, Österreich 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.

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.

15.2.2 Peer Group.

Die für die Werthaltigkeitsüberprüfung herangezogene Peer Group umfasst neben Kapsch TrafficCom AG elf weitere Unternehmen, wobei für die Ermittlung der Parameter im Geschäftsjahr 2019/20 letztlich nur neun Unternehmen (2018/19: sieben Unternehmen) relevant waren. Die Zusammensetzung der Peer Group hat sich im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert. Das Debt/Equity Ratio der Peer Group lag im Geschäftsjahr 2019/20 bei 18,3% (2018/19: 12,6%), der unlevered Betafaktor bei 0,6 (2018/19: 0,6). Auswirkungen aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16 wurden im unlevered Betafaktor und im Debt/Equity Ratio berücksichtigt.

15.2.3 Ergebnisse des Werthaltigkeitstests.

2019/20	ETC-			IMS-		
	Americas	EMEA	APAC	Americas	EMEA	APAC
Der ZGE zugeordneter Buchwert des Firmenwerts	11.783	21.316	7.378	3.364	0	230
Der ZGE zugeordneter Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	212	0	0	0	0
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	472.310	110.303	203.842	66.506	19.830	24.093
Buchwert der ZGE	139.710	108.119	13.250	37.227	19.830	2.309
Diskontierungszinssatz	6,1%	9,1%	5,4%	7,3%	8,2%	5,4%
Diskontierungszinssatz vor Steuern	8,1%	11,8%	7,0%	9,9%	10,6%	7,2%
Break-even-Diskontierungszinssatz vor Steuern	32,4%	12,0%	127,8%	21,7%	10,6%	205,0%

2018/19	ETC-			IMS-		
	Americas	EMEA	APAC	Americas	EMEA	APAC
Der ZGE zugeordneter Buchwert des Firmenwerts ¹⁾	11.783	21.316	7.378	3.364	6.941	230
Der ZGE zugeordneter Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	874	0	1.348	285	0
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	397.835	462.193	285.437	176.424	99.332	64.092
Buchwert der ZGE ¹⁾	82.295	150.928	19.618	24.917	33.466	1.085
Diskontierungszinssatz	5,4%	8,6%	4,9%	5,9%	8,3%	5,0%
Diskontierungszinssatz vor Steuern	7,2%	11,1%	6,4%	7,8%	11,0%	6,7%
Break-even-Diskontierungszinssatz vor Steuern	32,2%	40,7%	125,3%	75,3%	22,2%	623,8%

¹⁾ Aufgrund der Finalisierung der Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, wurde der Wert zum 31. März 2019 angepasst.

15.2.4 Sensitivitätsanalyse mit Auswirkung auf den Nutzungswert (Value in use):

2019/20	Erhöhung der Annahme	ETC-			IMS-		
		Americas	EMEA	APAC	Americas	EMEA	APAC
Diskontierungszinssatz	+ 10 %	-49.590	-10.855	-26.164	-5.101	-4.004	-2.885
Umsatzwachstum	+ 10 %	3.643	613	1.386	337	326	367
EBITDA-Marge	+ 10 %	9.246	4.316	3.254	1.238	1.099	325
Wachstumsrate ewige Rente	+ 0,5%p	45.465	5.481	29.318	3.348	2.443	3.244
	Verringerung der Annahme	ETC-			IMS-		
		Americas	EMEA	APAC	Americas	EMEA	APAC
Diskontierungszinssatz	- 10 %	66.561	13.944	36.014	6.603	5.223	3.974
Umsatzwachstum	- 10 %	-3.545	-607	-1.351	-331	-323	-337
EBITDA-Marge	- 10 %	-9.246	-4.316	-3.254	-1.238	-1.099	-325
Wachstumsrate ewige Rente	- 0,5%p	-35.524	-4.764	-21.770	-2.774	-2.078	-2.407

2018/19	Erhöhung der Annahme	ETC-			IMS-		
		Americas	EMEA	APAC	Americas	EMEA	APAC
Diskontierungszinssatz	+ 10 %	-50.358	-45.293	-37.908	-20.434	-13.375	-8.315
Umsatzwachstum	+ 10 %	4.291	533	1.813	589	1.723	1.085
EBITDA-Marge	+ 10 %	8.570	10.013	3.880	2.958	5.157	1.152
Wachstumsrate ewige Rente	+ 0,5%p	56.181	25.456	49.459	19.854	7.830	10.571
	Verringerung der Annahme	ETC-			IMS-		
		Americas	EMEA	APAC	Americas	EMEA	APAC
Diskontierungszinssatz	- 10 %	69.237	58.662	53.274	27.652	17.338	11.640
Umsatzwachstum	- 10 %	-4.153	-532	-1.763	-583	-1.708	-1.032
EBITDA-Marge	- 10 %	-8.570	-10.013	-3.880	-2.958	-5.157	-1.152
Wachstumsrate ewige Rente	- 0,5%p	-41.716	-21.867	-34.860	-15.343	-6.676	-7.520

15.3 Aktivierte Entwicklungskosten.

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

Weitere Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns beliefen sich im Geschäftsjahr 2019/20 auf TEUR 130.666 (2018/19 angepasst: TEUR 111.286). Die Definition, welche Aufwendungen Forschung und Entwicklung zuzurechnen sind, wurde überarbeitet. Dementsprechend waren die Vorjahreswerte anzupassen. Wesentlichste Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist, dass Aufwendungen für das IPR-Management nicht mehr einbezogen werden. Im Geschäftsjahr 2019/20 waren davon TEUR 69.668 (2018/19 angepasst: TEUR 51.361) projektspezifische Entwicklungskosten, die an den Kunden weiterverrechnet wurden. Der restliche Betrag von TEUR 60.998 (2018/19 angepasst: TEUR 59.925) wurde als Aufwand erfasst.

16 Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

Die assoziierten Unternehmen umfassen Traffic Technology Services Inc., USA, und LLC National operator of telematic services, Russland. Kapsch TrafficCom bilanziert beide Unternehmen nach der Equity-Methode. Anteilige Ergebnisse werden im Ergebnis vor Steuern nach dem Finanzergebnis ausgewiesen.

Die Gemeinschaftsunternehmen umfassen autoTicket GmbH, Deutschland, Copiloto Colombia S.A.S., Kolumbien, und das Konsortium MyConsortio, Italien. Auch diese Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert. Da die Aktivitäten und Strategien der autoTicket GmbH, Deutschland, und der Copiloto Colombia S.A.S., Kolumbien, zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom zählen, werden die anteiligen Ergebnisse im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen.

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

	2018/19	2019/20
Buchwert zum 31. März des Vorjahres	7.502	19.973
Zugang	18.202	18.804
Umgliederung von sonstigen Beteiligungen aufgrund Zukauf von Anteilen	2.550	0
Abgang	-4.135	-1
Anteiliges Periodenergebnis das Kerngeschäft betreffend	942	-4.639
Anpassungen aus Zwischengewinneliminierung	0	-199
Gewinn aus Neubewertung von Anteilen aufgrund Unternehmenszusammenschluss	523	0
Abgang aufgrund Unternehmenszusammenschluss	-5.356	0
Anteiliges Periodenergebnis aus Finanzinvestitionen	-253	-1.167
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	-136
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	19.973	32.635
davon Anteile an assoziierten Unternehmen	9.080	7.913
davon Anteile an Gemeinschaftsunternehmen	10.893	24.722

Die Umwandlung von Fremdkapital in Eigenkapital bei autoTicket GmbH, Deutschland, führte in 2019/20 zu einem Zugang beim Buchwert in Höhe von TEUR 17.857. Da dieser Betrag erst zum Ende des Geschäftsjahrs umgewandelt wurde, wird er im Cashflow unter „Ankauf von Wertpapieren, Beteiligungen und sonstigen langfristigen Finanzanlagen“ ausgewiesen. Des Weiteren wurde gemeinsam mit einem Partner die Gesellschaft Copiloto Colombia S.A.S., Kolumbien, gegründet, an der Kapsch TrafficCom 50 % der Anteile hält. Es gab einen Zugang für diese Gesellschaft in Höhe von TEUR 947, wobei die Hälfte als Sacheinlage erfolgte.

Im Geschäftsjahr 2018/19 wurde, wie unter „Unternehmenszusammenschlüsse“ (Erläuterung 32.2) beschrieben, die Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, vollkonsolidiert. Die Neubewertung der Anteile infolge des Unternehmenszusammenschlusses sowie der Abgang aufgrund Unternehmenszusammenschluss betrafen diese Gesellschaft.

Assoziierte Unternehmen.

LLC National operator of telematic services, Russland.

Kapsch TrafficCom 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. Der Buchwert des Anteils und das anteilige Ergebnis zum 31. März 2020 betragen TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 0).

Traffic Technology Services Inc., USA.

Zum Stichtag 31. März 2020 hielt Kapsch TrafficCom 41,56 %. Der Buchwert des Anteils zum 31. März 2020 betrug TEUR 7.913 (31. März 2019: TEUR 9.080). Das anteilige Ergebnis aus diesem assoziierten Unternehmen betrug 2019/20 TEUR -1.167 (2018/19: TEUR -253). Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammenfassenden Finanzinformationen der Gesellschaft.

	31. März 2019	31. März 2020
Langfristige Vermögenswerte	8.660	10.118
Kurzfristige Vermögenswerte	3.912	353
Langfristige Schulden	-1.511	-1.637
Kurzfristige Schulden	-262	-469
Nettovermögen	10.799	8.365
	2018/19	2019/20
Umsatz	335	1.290
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-770	-2.809
Sonstiges Ergebnis	0	0
Gesamtergebnis	-770	-2.809

Gemeinschaftsunternehmen.

autoTicket GmbH, Deutschland.

Informationen sowie die zusammenfassenden Finanzinformationen für autoTicket GmbH, Deutschland, sind in Erläuterung 2 enthalten. Das anteilige Ergebnis im Geschäftsjahr belief sich auf TEUR -4.578 (2018/19: TEUR 754). Der Buchwert zum 31. März 2020 betrug TEUR 24.045 (31. März 2019: TEUR 10.766).

Copiloto Colombia S.A.S., Kolumbien.

Im Geschäftsjahr 2019/20 wurde mit einem Partner zu gleichen Teilen (50 %) die Gesellschaft Copiloto Colombia S.A.S., Kolumbien gegründet. Die anteiligen Ergebnisse beliefen sich im Geschäftsjahr 2019/20 auf TEUR -60. Der Buchwert zum 31. März 2020 betrug TEUR 551. Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammenfassenden Finanzinformationen der Gesellschaft.

	31. März 2019	31. März 2020
Langfristige Vermögenswerte	n.a.	540
Kurzfristige Vermögenswerte	n.a.	952
Langfristige Schulden	n.a.	-20
Kurzfristige Schulden	n.a.	-2
Nettovermögen	n.a.	1.470
Liquide Mittel	n.a.	883
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)	n.a.	0
	2018/19	2019/20
Umsatz	n.a.	0
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	n.a.	-121
Sonstiges Ergebnis	n.a.	0
Gesamtergebnis	n.a.	-121
Überleitung	31. März 2019	31. März 2020
Nettovermögen zu Beginn des Geschäftsjahres	n.a.	0
Einzahlung Nominalkapital	n.a.	1.603
Gesamtergebnis	n.a.	-121
Nettovermögen zum 31. März des Geschäftsjahres	n.a.	1.501
Anteil von Kapsch TrafficCom (50 %)	n.a.	750
Anpassungen aus Zwischengewinneliminierung	n.a.	-199
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	n.a.	551

Konsortien.

Im Zuge der Akquisition der Anteile an der tolltickets GmbH, Deutschland, am 1. Juli 2016 wurden die beiden italienischen Konsortien Consorzio 4trucks und MyConsorzio erworben. Die Bilanzierung erfolgt nach der Equity-Methode. Anteilige Ergebnisse aus diesen Gemeinschaftsunternehmen (2019/20: TEUR 0) werden im Ergebnis vor Steuern nach dem Finanzergebnis ausgewiesen. Die Gemeinschaftsunternehmen Consorzio 4trucks und MyConsorzio 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. Mit 31. März 2020 schied tolltickets GmbH, Deutschland, aus dem Konsortium Consorzio 4trucks aus. Dafür erhielt Kapsch TrafficCom im Mai 2020 eine Abgeltung in Höhe von TEUR 38.

Der Buchwert der Anteile zum 31. März 2020 an dem Konsortium MyConsorzio beträgt TEUR 1 (31. März 2019 an beiden Konsortien zusammen: TEUR 1). Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammengefassten Finanzinformationen der Gesellschaften zum letzten Bilanzstichtag.

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2019
Langfristige Vermögenswerte	19	17
Kurzfristige Vermögenswerte	559	590
Langfristige Schulden	-17	-20
Kurzfristige Schulden	-560	-611
Nettovermögen	1	-23
	2018/19	2019/20
Umsatz	2.852	4.986
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	1	-13
Sonstiges Ergebnis	1	0
Gesamtergebnis	2	-13

Gemeinschaftliche Tätigkeiten.

Kapsch TrafficCom hatte im Geschäftsjahr 2019/20 mehrere gemeinschaftliche Vereinbarungen, hauptsächlich für Projekte im Bereich der Errichtung und Wartung, zum Beispiel ein Verkehrsmanagement-System in Lima, Peru. Diese sind als gemeinschaftliche Tätigkeiten klassifiziert. Auch das Unternehmen MoKA SAS, Frankreich, ist als gemeinschaftliche Tätigkeit in den Konzern einbezogen. Im Geschäftsjahr 2019/20 ist keine dieser gemeinschaftlichen Tätigkeiten einzeln für die Gruppe wesentlich. Anteilige Umsätze in Höhe von TEUR 10.493 (2018/19: TEUR 15.496) und anteilige Ergebnisse in Höhe von TEUR -645 (2018/19: TEUR 484) sind in die jeweiligen Positionen im Konzernabschluss einbezogen.

17 Finanzinstrumente.

Finanzinstrumente nach Kategorie zum Buchwert	31. März 2019	31. März 2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	209.419	176.984
Fortgeführte Anschaffungskosten	171.443	144.365
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	171.443	144.365
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	50	0
Derivative Finanzinstrumente (Fair Value Level 2)	50	0
Sonstige nicht finanzielle Vermögenswerte ¹⁾	37.926	32.619
Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen (lang- und kurzfristig) zu fortgeführten Anschaffungskosten	139.402	151.956
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen (lang- und kurzfristig)	16.996	12.170
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	15.205	9.563
Wertpapiere (Fair Value Level 1)	3.700	3.637
Kurzfristige Wertpapiere (Fair Value Level 1)	0	96
Derivative Finanzinstrumente (Fair Value Level 2)	79	59
Beteiligungen (Fair Value Level 1)	11.389	5.734
Beteiligungen (Fair Value Level 3)	36	37
Fortgeführte Anschaffungskosten	1.791	2.607
Sonstige finanzielle Forderungen und Ausleihungen (langfristig)	657	1.406
Sonstige finanzielle Forderungen und Ausleihungen (kurzfristig)	1.135	1.200
Liquide Mittel zu fortgeführten Anschaffungskosten	94.652	122.632
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig) zu fortgeführten Anschaffungskosten	169.264	235.933
Schuldscheindarlehen (Fair Value Level 2)	74.794	75.160
Projektfinanzierung (Fair Value Level 2)	50.000	37.500
Betriebsmittelkredite langfristig (Fair Value Level 2)	252	61.859
Sonstige Finanzverbindlichkeiten (Fair Value Level 2)	44.218	61.414
Leasingverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig) zu fortgeführten Anschaffungskosten	0	63.646
Leasingverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig) ²⁾	0	63.646
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zu fortgeführten Anschaffungskosten	89.560	92.404
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen (lang- und kurzfristig)	73.145	61.384
Fortgeführte Anschaffungskosten	3.335	516
Variable Kaufpreiskomponenten (Earn-out, Fair Value Level 3)	1.989	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.346	516
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	196	341
Derivative Finanzinstrumente (Fair Value Level 2)	196	341
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten ¹⁾	69.614	60.527

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

²⁾ Leasingverbindlichkeiten sind finanzielle Schulden, die jedoch nicht den Angabepflichten gemäß IFRS 7 unterliegen.

Veränderungen und beizulegender Zeitwert.

Im Geschäftsjahr 2019/20 wurden keine Umgliederungen zwischen den Hierarchiestufen vorgenommen.

Wertpapiere zum 31. März 2020 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 2020 mit TEUR 5.734 eine 15,4 %-Beteiligung (31. März 2019: 15,4 %) an der börsennotierten Q-Free ASA, Norwegen.

Die Buchwerte der folgenden Positionen, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, stellen entsprechend IFRS 7.29 einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert dar: „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte“, „Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen“, „Sonstige kurzfristige finanzielle Forderungen und Ausleihungen“, „Liquide Mittel“, „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“, sowie „Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen“. Diese Positionen sind Level 3 zugeordnet.

Der beizulegende Zeitwert der lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten betrug für das Schuldscheindarlehen TEUR 76.437 (31. März 2019: TEUR 72.818), für die Projektfinanzierung TEUR 37.344 (31. März 2019: TEUR 47.194), für die langfristigen Betriebsmittelkredite TEUR 61.311 (31. März 2019: 252) und für die sonstigen Finanzverbindlichkeiten TEUR 60.769 (31. März 2019: TEUR 43.468). Der beizulegende Zeitwert der sonstigen finanziellen langfristigen Forderungen und Ausleihungen betrug TEUR 1.594 (31. März 2019: TEUR 766) und der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten TEUR 498 (31. März 2019: TEUR 1.302). Die Entwicklung der Level-3-Earn-out-Verbindlichkeiten ist in Erläuterung 30 angegeben.

Fair-Value-Hierarchie und Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts.

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

Level 1: Für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten bestehen notierte Preise auf aktiven Märkten. 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 werden wie folgt angewendet:

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

Level 3: Hier werden Finanzinstrumente eingeordnet, deren Bewertungsinformationen nicht auf beobachtbaren Marktdaten basieren. Variable Kaufpreiskomponenten (Earn-out) fallen zum Beispiel in diese Kategorie. Sie basieren auf vereinbarten Konditionen und 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:

	2018/19	2019/20
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte Kredite und Forderungen	-3.601	-9.509
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten	-4.392	-6.045
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	6.674	-7.207
Gesamt	-1.319	-22.761

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 Zeitwerts derivativer Finanzinstrumente betragen TEUR 90 bzw. TEUR -280 (2018/19: TEUR 0 bzw. TEUR -233). Die Gewinne und Verluste, die im Finanzergebnis enthalten sind, sind in Erläuterung 11 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 2020 gab es wie im Vorjahr keine offenen Cashflow Hedges.

18 Sonstige langfristige Vermögenswerte.

	31. März 2019	31. März 2020
Vertragsanbahnungskosten ¹⁾	4.200	0
Sonstige langfristige Forderungen	257	270
Gesamt	4.457	270

¹⁾ Aufgrund der Finalisierung der Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, wurde der Wert zum 31. März 2019 angepasst.

Im Geschäftsjahr 2019/20 wurde die Kaufpreisallokation des Unternehmenszusammenschlusses in Sambia finalisiert und die Vertragsanbahnungskosten zum 31. März 2019 korrigiert (siehe Erläuterung 32.2). Im Zusammenhang mit der frühzeitigen Kündigung von Projekten zur deutschen Infrastrukturangabe wurden Vertragsanbahnungskosten im Ausmaß von TEUR 4.100 wertgemindert.

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 13 (31. März 2019: TEUR 24), Laufzeiten zwischen 2 und 3 Jahren TEUR 270 (31. März 2019: TEUR 6) und Laufzeiten von über 3 Jahren TEUR 3 (31. März 2019: TEUR 322).

19 Vorräte.

	31. März 2019	31. März 2020
Bezogene Teile und Handelswaren, zu Anschaffungskosten	28.952	26.716
Unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen, zu Herstellungskosten	5.002	4.356
Fertigerzeugnisse, zu Herstellungskosten	29.479	24.008
Anzahlungen auf Vorräte	621	577
Gesamt	64.054	55.658

Vorräte sanken für Projekte speziell in Österreich, Bulgarien und Kanada, während sie in den USA anstiegen. Bei einzelnen Posten der Vorräte wurden, wenn erforderlich, Abschreibungen auf den Nettoveräußerungswert vorgenommen. Die für Vorräte vorgenommenen Wertberichtigungen betragen zum 31. März 2020 TEUR 23.011 (31. März 2019: TEUR 22.115). In der Berichtsperiode wurden TEUR -896 erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst (2018/19: TEUR -765).

Wären die getroffenen Annahmen für die Wertberichtigung der Vorräte um 10 % höher bzw. niedriger gewesen, wäre der Effekt mit TEUR -5.063 bzw. TEUR +5.508 (31. März 2019: TEUR -5.711 bzw. TEUR +6.344) nur unwesentlich anders.

20 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte.

	31. März 2019	31. März 2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	176.175	152.264
Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-4.731	-7.899
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – netto	171.443	144.365
Forderungen gegenüber dem Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	16.329	16.894
Übrige Forderungen und Abgrenzungen	21.646	15.725
Summe Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte.	209.419	176.984

Die Entwicklung der Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stellt sich wie folgt dar:

	2018/19	2019/20
Stand am 31. März des Vorjahres	-9.450	-4.731
Anpassungen aufgrund Erstanwendung IFRS 9	-1.846	-
Stand am 1. April des Vorjahres	-11.296	-4.731
Zuführung zu Einzelwertberichtigungen	-610	-4.647
Verbrauch von Einzelwertberichtigungen	6.408	380
Auflösung von Einzelwertberichtigungen	1.240	466
Erwartete Wertberichtigungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gemäß IFRS 9	-424	-115
Währungsumrechnungsdifferenzen	-50	748
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	-4.731	-7.899

Fälligkeitsstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

	2018/19	2019/20
Noch nicht fällig	124.454	74.588
Überfällig		
1–30 Tage	19.134	51.780
31–60 Tage	2.963	4.390
61–90 Tage	4.496	1.189
91–180 Tage	16.971	7.292
181–270 Tage	1.187	816
über 271 Tage	6.969	12.210
Gesamt	176.175	152.264

Von den Gesamtforderungen sind 83,0% noch nicht fällig oder innerhalb von 30 Tagen überfällig (Vorjahr: 81,5%). Es besteht, mit Ausnahme des Mautprojekts in Bulgarien 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 27.610 (31. März 2019: TEUR 46.016), wobei im Geschäftsjahr Forderungen aus dem Vorjahr von TEUR 46.016 zur Gänze bezahlt wurden. In der Kapsch TrafficCom Inc., USA, stiegen die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum 31. März 2020 auf TEUR 44.636 (31. März 2019: TEUR 34.365).

21 Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten.

Die Vertragsvermögenswerte und -verbindlichkeiten aus Kundenverträgen setzen sich wie folgt zusammen:

	31. März 2019	31. März 2020
Kurzfristige Vertragsvermögenswerte	123.145	139.869
Wertberichtigung zu kurzfristigen Vertragsvermögenswerten	-590	-1.691
Summe kurzfristige Vertragsvermögenswerte	122.555	138.178
Langfristige Vertragsvermögenswerte	16.928	14.990
Wertberichtigung zu langfristigen Vertragsvermögenswerten	-81	-1.212
Summe langfristige Vertragsvermögenswerte	16.847	13.778
Summe Vertragsvermögenswerte	139.402	151.956
Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten	26.905	26.798
Langfristige Vertragsverbindlichkeiten	5.213	3.505
Summe Vertragsverbindlichkeiten	32.118	30.303

Wertberichtigungen zu Vertragsvermögenswerten betragen zum 31. März 2020 TEUR 2.903 (31. März 2019 TEUR 671) und betreffen neben erwarteten Wertberichtigungen nach IFRS 9 vor allem Wertberichtigungen im Zusammenhang mit dem Projekt in Sambia sowie einem Projekt in den USA. Der erfolgswirksame Betrag von TEUR 2.412 (2018/19: TEUR 263) wurde im Geschäftsjahr 2019/20 in der Gesamtergebnisrechnung berücksichtigt.

Von den Vertragsverbindlichkeiten zum 31. März 2019 in Höhe von TEUR 32.118 wurden TEUR 16.293 im Geschäftsjahr 2019/20 als Umsatzerlöse erfasst (2018/19: TEUR 21.502).

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 9.614 bzw. TEUR -10.722 abweichen würde. Bisher waren die getroffenen Annahmen weitgehend zuverlässig.

Die zukünftigen Umsatzerlöse aus nicht erfüllten Leistungsverpflichtungen betragen:

	2018/19	2019/20
Zukünftige Umsatzerlöse	2.412.497	1.614.502
Bis zu 1 Jahr	685.378	518.681
Zwischen 1 und 2 Jahren	414.332	280.586
Zwischen 2 und 3 Jahren	217.625	183.591
Zwischen 3 und 4 Jahren	183.675	150.003
Zwischen 4 und 5 Jahren	98.520	107.355
Über 5 Jahre	812.967	374.285

Von den zukünftigen Umsatzerlösen im Geschäftsjahr 2018/19 betrafen TEUR 228.824 die Projekte zur deutschen Infrastrukturangabe und das Projekt in Sambia.

22 Liquide Mittel.

	31. März 2019	31. März 2020
Kassa	76	93
Guthaben bei Kreditinstituten	94.576	122.539
Gesamt	94.652	122.632

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

23 Eigenkapital.

Grundkapital.

Das eingetragene Grundkapital der Gesellschaft beträgt EUR 13.000.000. Das Grundkapital wurde vollständig einbezahlt. Das Grundkapital verteilt sich auf 13.000.000 nennwertlose Inhaberaktien. Jede Aktie berechtigt zu einer Stimme.

Ermächtigung zum Aktienrückkauf.

Die Hauptversammlung am 10. September 2019 ermächtigte den Vorstand von Kapsch TrafficCom:

- > zum Erwerb eigener Aktien sowohl über die Börse als auch außerbörslich im Ausmaß von bis zu 10 % des Grundkapitals, auch unter Ausschluss des quotenmäßigen Andienungsrechts der Aktionäre,
- > die Veräußerung oder Verwendung eigener Aktien auch auf eine andere Art als über die Börse oder durch ein öffentliches Angebot zu beschließen und hierbei auch das quotenmäßige Kaufrecht der Aktionäre auszuschließen (Ausschluss des Bezugsrechts),
- > das Grundkapital durch Einziehung eigener Aktien ohne weiteren Hauptversammlungsbeschluss herabzusetzen.

Zum 31. März 2020 hielt Kapsch TrafficCom keine eigenen Aktien.

Kapitalrücklage.

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

Sonstige Rücklagen.

Die sonstigen Rücklagen beinhalten Effekte aus der Veränderung der Beteiligungsquote an Tochterunternehmen sowie Rücklagen aus dem sonstigen Konzernergebnis, wie die Rücklage für Differenzen aus der Währungsumrechnung, Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses nach Abzug latenter Steuern sowie die Veränderung der Cashflow Hedge-Rücklage nach Abzug latenter Steuern.

Konzernbilanzgewinn.

Der Konzernbilanzgewinn enthält das Nettoergebnis des Geschäftsjahrs sowie die in der Vergangenheit erzielten und nicht ausgeschütteten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen.

Die **Dividendenausschüttung** von Kapsch TrafficCom AG im Geschäftsjahr 2019/20 betrug wie im Vorjahr TEUR 19.500 (EUR 1,50 je Aktie).

Nicht beherrschende Anteile.

Diese umfassen die Fremdanteile am Eigenkapital vollkonsolidierter Tochtergesellschaften.

Kapital- und Anteilsveränderungen bei Tochterunternehmen.

Die Effekte aus Kapital- und Anteilsveränderungen bei Tochterunternehmen im Geschäftsjahr 2019/20 betrafen großteils die Anpassung der nicht beherrschenden Anteile an Streetline Inc., USA.

Erwerb von Anteilen an Tochterunternehmen.

Die Effekte aus dem Erwerb von Anteilen an Tochterunternehmen im Geschäftsjahr 2018/19 resultierten im Wesentlichen aus der Vollkonsolidierung von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia (siehe Erläuterung 32.2) und wurden aufgrund der finalen Kaufpreisallokation zum 31. März 2019 angepasst.

Kapitalerhöhungen.

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

24 Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten.

	31. März 2019	31. März 2020
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	139.330	185.231
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	29.934	50.702
Gesamt	169.264	235.933

Die Bewegungen stellen sich wie folgt dar:

	31. März 2019	Umglie- derung	Auf- nahme	Rück- zahlung	Währungs- umrechnungs- differenzen und Zins- abgrenzungen	31. März 2020
Schuldscheindarlehen	74.794	0	0	0	365	75.160
Kredite für Akquisitionen	14.284	-3.572	0	0	0	10.712
Kredite zur Projektfinanzierung	50.000	-12.500	0	0	0	37.500
Betriebsmittelkredite	252	-560	62.631	0	-464	61.859
Sonstige langfristige Kredite	0	0	0	0	0	0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	139.330	-16.632	62.631	0	-98	185.231
Kredite für Akquisitionen	3.572	3.572	0	-3.572	0	3.572
Kredite zur Projektfinanzierung	418	12.500	606	-294	105	13.336
Betriebsmittelkredite	18.946	560	6.465	-690	-13	25.267
Sonstige kurzfristige Kredite	6.999	0	3.048	-1.619	100	8.527
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	29.934	16.632	10.120	-6.176	192	50.702
Gesamt	169.264	0	72.751	-6.176	94	235.933

	31. März 2018	Zugang aus Erwerb von Unter- nehmen	Umglie- derung	Auf- nahme	Rück- zahlung	Währungs- umrechnungs- differenzen und Zins- abgrenzungen	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

Aufnahmen und Rückzahlungen sind zahlungswirksam.

Im Oktober bzw. Dezember 2019 wurden zwei langfristige Betriebsmittelkredite in Höhe von je TEUR 30.000 mit einer Laufzeit von 8 bzw. 7 Jahren und einem variablen Zinssatz abgeschlossen. Es wurde jeweils ein Zinsswap abgeschlossen, der zu einer fixen Verzinsung dieser Betriebsmittelkredite führt.

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.

Die langfristigen Verbindlichkeiten betrafen per 31. März 2020 mit TEUR 75.160 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 23,0 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 stellen sich wie folgt dar:

2019/20	Schuldschein- darlehen	Kredite für Akquisi- tionen	Kredite zur Projekt- finanzierung	Betriebs- mittelkredite	Sonstige Kredite	Gesamt
Im 1. Halbjahr des nächsten Geschäftsjahres	1.153	1.823	6.838	1.134	4.915	15.863
Im 2. Halbjahr des nächsten Geschäftsjahres	615	1.818	6.955	25.791	3.268	38.448
Gesamt bis zu 1 Jahr	1.768	3.641	13.793	26.925	8.184	54.311
Zwischen 1 und 2 Jahren	44.618	3.620	12.750	6.122	0	67.110
Zwischen 2 und 3 Jahren	536	3.601	12.650	11.002	0	27.789
Zwischen 3 und 4 Jahren	23.364	3.578	12.550	10.864	0	50.356
Zwischen 4 und 5 Jahren	192	0	0	10.473	0	10.665
Über 5 Jahre	8.596	0	0	25.302	0	33.898
Gesamt	79.074	14.439	51.743	90.689	8.184	244.129

2018/19	Schuldschein- darlehen	Kredite für Akquisi- tionen	Kredite zur Projekt- finanzierung	Betriebs- mittelkredite	Sonstige Kredite	Gesamt
Im 1. Halbjahr des nächsten Geschäftsjahres	1.271	1.833	270	350	2.295	6.019
Im 2. Halbjahr des nächsten Geschäftsjahres	731	1.828	550	19.140	4.167	26.416
Gesamt bis zu 1 Jahr	2.003	3.661	820	19.490	6.461	32.434
Zwischen 1 und 2 Jahren	1.463	3.639	13.096	6	0	18.205
Zwischen 2 und 3 Jahren	44.406	3.620	12.750	0	0	60.775
Zwischen 3 und 4 Jahren	536	3.601	12.650	0	0	16.787
Zwischen 4 und 5 Jahren	23.364	3.578	12.550	0	0	39.491
Über 5 Jahre	8.596	0	0	0	0	8.596
Gesamt	80.367	18.098	51.866	19.496	6.461	176.289

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

	2018/19	2019/20
Fix verzinst	87.110	165.267
Variabel verzinst	82.154	70.666
Gesamte Finanzverbindlichkeiten	169.264	235.933
Durchschnittliche Zinssätze:		
Kredite für Projektfinanzierung ¹⁾	0,80 %	0,80 - 6,70 %
Schuldscheindarlehen	1,20 - 4,31 %	1,20 - 2,44 %
Kredite für Akquisitionen	0,54 %	0,54 %
Betriebsmittelkredite ¹⁾		0,70 - 12,95 %
Sonstige Kredite	0,50 - 3,65 %	0,50 - 10,75 %

¹⁾ Der Zinssatz für Kredite in Argentinien beträgt 48,75 %.

Für einen Exportförderungskredit und Kredite für Akquisitionen sowie einen Betriebsmittelkredit wurden Wechsel in Höhe von TEUR 45.709 (31. März 2019: TEUR 19.281) ausgestellt.

25 Leasingverbindlichkeiten.

Die Erstanwendung von IFRS 16 zum 1. April 2019 erfolgte unter Anwendung der modifizierten retrospektiven Methode, die zu keiner Anpassung der Vergleichsinformationen zum 31. März 2019 führt.

	31. März 2019	31. März 2020
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	0	50.057
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	0	13.589
Gesamt	0	63.646

Die Bewegungen der Nutzungsrechte und Klassifizierungen sind in Erläuterung 14 zu Sachanlagen enthalten. Der Konzern tritt nur in unwesentlichem Umfang als Leasinggeber auf wodurch sich diesbezüglich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben. Die Forderungen aus Leasingverträgen sind dennoch separat in der Bilanz ausgewiesen.

Die Cashflows der kurz- und langfristigen Leasingverbindlichkeiten stellten sich wie folgt dar:

	2018/19	2019/20
Im 1. Halbjahr des nächsten Geschäftsjahres	0	7.136
Im 2. Halbjahr des nächsten Geschäftsjahres	0	6.453
Gesamt bis zu 1 Jahr	0	13.589
Zwischen 1 und 2 Jahren	0	11.240
Zwischen 2 und 3 Jahren	0	9.532
Zwischen 3 und 4 Jahren	0	7.617
Zwischen 4 und 5 Jahren	0	4.522
Über 5 Jahre	0	17.146
Gesamt	0	63.646

Der gewichtete durchschnittliche Grenzkapitalzinssatz für die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten zum 31. März 2020 betrug 1,91 %. Wäre der Zinssatz um 0,5 Basispunkte höher gewesen, wären die Leasingverbindlichkeiten um TEUR 5.003 niedriger gewesen, bei einem 0,5 Basispunkte höheren Zinssatz wäre der Effekt auf die Leasingverbindlichkeiten TEUR +6.070.

Die Auszahlungen für Leasing (ohne Zinsen) im Geschäftsjahr 2019/20 betrugen TEUR 13.631. Zinsaufwendungen für Leasing betrugen TEUR 1.124 (siehe Erläuterung 11), davon waren TEUR 130 abgegrenzt.

Der Konzern wendet die Ausnahmeregelungen in Bezug auf Leasingverhältnisse, deren Vertragslaufzeit zwölf Monate oder weniger beträgt sowie für Leasingverhältnisse, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist, an. Für diese Leasingverhältnisse ist somit kein Bilanzansatz erfolgt, stattdessen werden die Leasingzahlungen weiterhin als Aufwand erfasst werden. Die Aufgliederung dieser Aufwendungen stellt sich wie folgt dar:

2019/20	Aufwand betreffend geringwertiger Vermögenswerte	Aufwand betreffend kurzfristiger Leasingverträge	Variable Leasing- zahlungen und Serviceleistungen	Gesamt
Mieten und Gebäudeaufwand	176	2.429	3.475	6.080
IT-Aufwand	10.874	0	3.980	14.854
Kfz-Aufwand	14	417	4.329	4.760

26 Latente Steueransprüche/-schulden.

	31. März 2019	31. März 2020
Latente Steuerforderungen, die nach mehr als 12 Monaten realisiert werden	11.905	21.572
Latente Steuerforderungen, die innerhalb von 12 Monaten realisiert werden	6.557	4.717
Latente Steuerforderungen	18.462	26.288
Latente Steuerverbindlichkeiten, die nach mehr als 12 Monaten realisiert werden	2.849	889
Latente Steuerverbindlichkeiten, die innerhalb von 12 Monaten realisiert werden	2.254	817
Latente Steuerverbindlichkeiten	5.103	1.706
Latente Steuerforderungen (+) / Steuerverbindlichkeiten (-) netto	13.359	24.583

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 245.359 (31. März 2019: TEUR 223.418) aufgrund der unsicheren Verwertungsmöglichkeit durch künftige steuerpflichtige Erträge nicht angesetzt. Die nicht angesetzten Verlustvorträge betreffen ausländische Tochtergesellschaften, vor allem in Spanien, in den USA, Südafrika und Sambia, und verfallen zum überwiegenden Teil nicht bzw. 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 eintragbarer 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 2019	Aufwand/ Ertrag im Perioden- ergebnis erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Währungs- umrech- nungs- differenzen	Umgliede- rung und Saldierung	31. März 2020
Steuerliche Verlustvorträge	7.676	5.486	0	-635	0	12.527
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	4.294	-612	503	-88	0	4.097
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	322	-103	0	0	0	219
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	6.170	2.768	-304	-701	1.514	9.446
Latente Steueransprüche	18.462	7.538	199	-1.424	1.514	26.288
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	52	137	0	-0	-139	50
Gewinne aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert	3.668	-2.311	0	0	7.747	9.105
Sonstige (passive Abgrenzungen)	1.383	-2.628	0	-110	-6.094	-7.449
Latente Steuerschulden	5.103	-4.801	0	-110	1.514	1.706
Veränderung gesamt	13.359	12.339	199	-1.314	0	24.583

	31. März 2018	Anpas- sungen aufgrund neuer IFRS Standards	Zugang aus Erwerb von Unter- nehmen	Aufwand/ Ertrag im Perioden- ergebnis erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Währungs- umrech- nungs- differenzen	Umgliede- rung 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

27 Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses.

	31. März 2019	31. März 2020
Anwartschaften auf Abfertigung	12.565	13.446
Ansprüche für Altersvorsorge	13.560	14.165
Gesamt	26.125	27.611

Parameter.

Für die Bewertung der Anwartschaften auf Abfertigung wurde ein Zinssatz von 0,30–0,45 % (2018/19: 1,05–1,30 %) herangezogen. Für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen für den Euroraum wurde ein Zinssatz von 0,45 % (2018/19: 1,30 %) und für Kanada ein Zinssatz von 2,70 % (2018/19: 3,80 %) sowie für die Bezugssteigerungen ein Prozentsatz von 2,50–3,00 % (2018/19: 2,50 %) angesetzt. Weiters wurden der Berechnung das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbetafeln AVÖ 2018-P ANG (2018/19: AVÖ 2018-P ANG) von Pagler & Pagler für Österreich sowie die 2014 Canadian Pension Mortality Private Tables für Kanada zugrunde gelegt. Pensionserhöhungen wurden durchschnittlich mit 1,67 % (2018/19: 2,18 %) angesetzt.

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.

Folgende Beträge sind in der Bilanz sowie in der Gesamtergebnisrechnung für **Abfertigungen** ausgewiesen:

	2018/19	2019/20
Stand am 31. März des Vorjahres	10.341	12.564
Umbewertungen (versicherungsmathematische Gewinne/Verluste)	252	961
Laufender Dienstzeitaufwand	1.178	672
Dienstzeitaufwand Vorperioden betreffend	1.090	0
Zinsaufwand	144	125
Zahlungen	-438	-800
Währungsumrechnungsdifferenzen	-2	-77
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	12.564	13.446
Gesamtaufwand, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 7)	2.268	672
Gesamtaufwand, im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 11)	144	125

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

	2018/19	2019/20
Umbewertungen aufgrund von Änderung demografischer Annahmen	163	63
Umbewertungen aufgrund von Änderung finanzieller Annahmen	114	818
Umbewertungen aufgrund von sonstigen Änderungen (experience adjustments)	-25	80
Gesamt	252	961

Die erwartete Dotierung für Anwartschaften auf Abfertigung für das Geschäftsjahr 2020/21 beträgt TEUR 300. Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Duration) beträgt 8,5 Jahre.

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	Verringerung der Annahme	Anstieg der Annahme
Auswirkung von Veränderung des Abzinsungssatzes			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 50 Bp	545	-510
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 50 Bp	-61	56
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 50 Bp	12	-11
Auswirkung von Veränderung der Bezugssteigerungen			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 50 Bp	-473	500
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 50 Bp	-2	2
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 50 Bp	-12	13
Auswirkung von Veränderung der Fluktuation			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 5 %	20	-19
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 5 %	0	-0
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 5 %	1	-1

Ansprüche für Altersvorsorge.

Die zum Bilanzstichtag ausgewiesenen Verpflichtungen für Altersvorsorge betreffen hauptsächlich Pensionistinnen und Pensionisten. Alle Pensionsvereinbarungen basieren auf den Letztbezügen, sind als monatliche Rentenzahlung zu gewähren und sind nicht durch externes Planvermögen (Fonds) gedeckt. Für Mitarbeiterinnen und 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.

Folgende Beträge sind in der Bilanz sowie in der Gesamtergebnisrechnung für **Altersvorsorge** ausgewiesen:

	2018/19	2019/20
Stand am 31. März des Vorjahres	13.364	13.560
Umbewertungen (versicherungsmathematische Gewinne/Verluste)	610	1.332
Laufender Dienstzeitaufwand	40	6
Zinsaufwand	252	225
Zahlungen	-834	-871
Währungsumrechnungsdifferenzen	129	-87
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	13.560	14.165
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 7)	40	6
Gesamt, im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 11)	252	225

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

	2018/19	2019/20
Umbewertungen aufgrund von Änderung demografischer Annahmen	144	271
Umbewertungen aufgrund von Änderung finanzieller Annahmen	252	881
Umbewertungen aufgrund von sonstigen Änderungen	213	180
Gesamt	610	1.332

Die erwartete Dotierung für Ansprüche für Altersvorsorge für das Geschäftsjahr 2020/21 beträgt TEUR 121. Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Duration) beträgt 11,7 Jahre.

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	Verringerung der Annahme	Anstieg der Annahme
Auswirkung von Veränderung des Abzinsungssatzes			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 50 Bp	727	-671
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 50 Bp	-67	61
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 50 Bp	1	-1
Auswirkung von Veränderung der Pensionssteigerungen			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 50 Bp	-526	621
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 50 Bp	-2	3
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 50 Bp	0	0

Analyse der erwarteten Fälligkeit der undiskontierten Ansprüche.

	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24	2024/25	über 5 Jahre	Gesamt
Anwartschaften auf Abfertigung	966	669	685	787	911	10.086	14.105
Ansprüche für Altersvorsorge	856	849	840	831	820	10.803	14.999

28 Rückstellungen.

	31. März 2019	31. März 2020
Langfristige Rückstellungen	6.681	4.295
Kurzfristige Rückstellungen	14.734	23.375
Gesamt	21.415	27.670

Die Rückstellungen entwickelten sich wie folgt:

	31. März 2019	Zugang aus Aufzinsung	Zu-führung	Ver-wendung	Auf-lösung	Umglie-de-rung	Währungs-umrech-nungs-differenzen	31. März 2020
Jubiläumsgelder	1.758	20	463	0	-22	0	-24	2.195
Garantien und Produkthaftungen	2.472	0	0	0	0	-2.016	0	456
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	151	0	0	0	0	-25	0	126
Sonstige langfristige Rückstellungen	2.301	35	308	-133	-7	-719	-268	1.519
Langfristige Rückstellungen, gesamt	6.681	55	771	-133	-28	-2.760	-292	4.295
Garantien und Produkthaftungen	538	0	1.525	-1.541	-43	2.016	-119	2.375
Drohverlustrückstellung	3.461	0	7.045	-83	-1.383	0	170	9.210
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	5.734	0	2.670	-31	-70	25	-90	8.238
Rechts- und Prozesskosten, Vertragsrisiken	2.709	0	1.520	-558	-1.797	0	-28	1.846
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	2.292	0	3.509	-3.918	-704	719	-192	1.706
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	14.734	0	16.269	-6.132	-3.997	2.760	-260	23.375
Summe	21.415	55	17.041	-6.265	-4.025	0	-551	27.670

	31. März 2018	Zugang aus Aufzinsung	Zu-führung	Ver-wendung	Auf-lösung	Umglie-de-rung	Währungs-umrech-nungs-differenzen	31. März 2019
Jubiläumsgelder	1.391	16	397	-51	0	0	4	1.758
Garantien und Produkthaftungen	1.906	0	0	0	0	566	0	2.472
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	689	0	0	0	0	-539	0	151
Sonstige langfristige Rückstellungen	4.923	39	1.041	0	-2.910	-533	-259	2.301
Langfristige Rückstellungen, gesamt	8.911	55	1.438	-51	-2.910	-506	-255	6.681
Garantien und Produkthaftungen	435	0	889	-186	-105	-566	70	538
Drohverlustrückstellung	0	0	4.853	-476	-1.034	0	117	3.461
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	4.887	0	839	-59	-514	539	43	5.734
Rechts- und Prozesskosten, Vertragsrisiken	3.033	0	1.342	-1.480	-658	237	235	2.709
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	1.245	0	2.681	-1.313	-464	296	-151	2.292
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	9.600	0	10.605	-3.515	-2.775	506	314	14.734
Summe	18.510	55	12.042	-3.566	-5.685	0	58	21.415

Die Rückstellung für „Jubiläumsgeldverpflichtungen“ betrifft langfristige Ansprüche von Dienstnehmern aufgrund kollektivvertraglicher Bestimmungen. Für die Bewertung wurden ein Zinssatz von 0,30–0,50 % (2018/19: 1,05–1,35 %), das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbewahrscheinlichkeit nach AVÖ 2018-P ANG (2018/19: AVÖ 2018-P ANG) von Pagler & Pagler herangezogen. Gehaltssteigerungen wurden mit 2,5 % (2018/19: 2,5 %) berücksichtigt. Das Unternehmen erwartet, dass im Geschäftsjahr 2020/21 ein Betrag von TEUR 109 verbraucht wird und der restliche Teil in den darauffolgenden Geschäftsjahren. Eine Änderung der Zinssätze, Bezüge oder Fluktuation um je 50 Basispunkte (Bp) würde die Bilanzwerte und Anpassungen in der Gesamtergebnisrechnung nur unwesentlich verändern.

Als Hersteller und Händler sowie als Anbieter von Dienstleistungen gibt der Konzern zum Zeitpunkt des Verkaufs „Produktgarantien“ an die Kunden ab. Üblicherweise ist der Konzern gemäß den Garantiebedingungen verpflichtet, Herstellungs- oder Softwaremängel zu beheben oder das Produkt auszutauschen, wenn diese Mängel während der Gewährleistungsfrist 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. Das Unternehmen schätzt die Höhe dieser Rückstellung, weil die Mehrheit der Aufwendungen voraussichtlich kurz- oder mittelfristig anfallen wird. Dabei werden die historischen Daten berücksichtigt. Gemäß den Erfahrungswerten ist es wahrscheinlich, dass Garantieansprüche gestellt werden. Es wird erwartet, dass ein Betrag von TEUR 1.380 im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020/21 verbraucht wird, TEUR 996 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 456 in den darauffolgenden Geschäftsjahren.

Für Drohverluste wurde im Geschäftsjahr 2019/20 eine kurzfristige Rückstellung in Höhe von TEUR 9.210 gebildet. Ein wesentlicher Teil stammt von einer amerikanischen Tochtergesellschaft für diverse Errichtungsprojekte, die nicht gewinnbringend abgeschlossen werden können. Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020/21 wird ein Verbrauch in Höhe von TEUR 47 und im zweiten Halbjahr ein Verbrauch in Höhe von TEUR 9.163 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 6.749 im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020/21 verbraucht wird, TEUR 1.489 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 126 in den darauffolgenden Geschäftsjahren.

Die Rückstellungen für Rechtskosten, Prozesskosten und Vertragsrisiken betreffen im Wesentlichen laufende Rechtsfälle und Beratungskosten. Im Geschäftsjahr 2019/20 gab es ein wichtiges Gerichtsurteil im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten mit dem Unternehmen Neology, Inc., USA. In letzter Instanz wurden die noch anhängigen Patentverletzungsklagen gegen Kapsch TrafficCom rechtskräftig abgewiesen. Die für diese Auseinandersetzung gebildete Rückstellung wurde im Geschäftsjahr 2019/20 aufgelöst. Es wird erwartet, dass Rückstellungen für Rechtskosten, Prozesskosten und Vertragsrisiken im Geschäftsjahr 2020/21 zur Gänze in Anspruch genommen werden, davon TEUR 929 im ersten Halbjahr.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen für Steuern und Abgaben, Provisionen und Prämien sowie Stilllegungen und Nachsorge. Es wird erwartet, dass ein Betrag in Höhe von TEUR 585 im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020/21 verbraucht wird, TEUR 1.121 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 1.519 in den darauffolgenden Geschäftsjahren.

29 Sonstige langfristige Verbindlichkeiten.

	31. März 2019	31. März 2020
Lkw-Mautsystem Tschechien	573	0
Übrige	773	830
Gesamt	1.346	830

Die Position „Lkw-Mautsystem Tschechien“ betraf im Vorjahr in Höhe von TEUR 573 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (langfristig) gegenüber Subunternehmen für die Errichtung des tschechischen Lkw-Mautsystems. Diese wurden im Geschäftsjahr 2019/20 vollständig bezahlt. Zum 31. März 2020 sind in den sonstigen Verbindlichkeiten langfristige derivative Finanzinstrumente in Höhe von TEUR 315 enthalten.

Die Restlaufzeit der sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten beträgt wie im Vorjahr mehr als 1 Jahr, aber weniger als 5 Jahre ab dem Bilanzstichtag. Die Bruttocashflows der sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten bei Laufzeiten von bis zu 2 Jahren betragen TEUR 464 (31. März 2019: TEUR 972), Laufzeiten zwischen 2 und 3 Jahren TEUR 117 (31. März 2019: TEUR 254) und Laufzeiten von über 3 Jahren TEUR 275 (31. März 2019: TEUR 189).

30 Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen.

	31. März 2019	31. März 2020
Sonstige erhaltene Anzahlungen	4.566	3.804
Sonstige Personalverbindlichkeiten	32.166	33.422
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber dem Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	16.227	12.695
Verbindlichkeiten aus Steuerumlage gegenüber Gruppenträger	3.668	0
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	15.168	10.626
Gesamt	71.800	60.554

Zum 31. März 2019 war 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 in den übrigen Verbindlichkeiten und Abgrenzungen enthalten. Dieser wurde zur Gänze im Geschäftsjahr 2019/20 bezahlt.

Die Entwicklung der Earn-out-Verbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

	2018/19	2019/20
Buchwert zum 31. März des Vorjahres	12.750	1.989
Zugang	0	0
Abgang	-10.798	-2.000
Aufzinsungen	37	11
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	1.989	0

Das steuerliche Ergebnis von Kapsch TrafficCom AG, Wien, als Gruppenmitglied der steuerlichen Gruppe der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien, war im Geschäftsjahr 2019/20 negativ. Die Verbindlichkeiten aus der Steuerumlage gegenüber dem Gruppenträger wurden daher mit der Forderung aus der Steuerumlage saldiert und sind in den kurzfristige Steuerforderungen enthalten (TEUR 1.993).

31 Eventualschulden und sonstige Haftungsverhältnisse.

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 sonstige Haftungsverhältnisse enthalten gemäß branchenüblichen Usancen ausschließlich Verpflichtungen gegenüber Dritten. Diese stellen sich wie folgt dar:

Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, Performance und Bid Bonds	31. März 2019	31. März 2020
Nordamerika (Mautprojekte)	0	26.399
Australien (Mautprojekte)	29.926	5.935
Südafrika (Mautprojekt)	30.742	0
Sonstige	161	0
Gesamt	60.829	32.333

Die operative Tätigkeit erfordert darüber hinaus bei Großprojekten die Abgabe von Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien sowie Performance und Bid Bonds. Diese werden von Banken und Kreditversicherungsunternehmen ausgestellt. Entspricht Kapsch TrafficCom nicht den vertraglichen Verpflichtungen, besteht das Risiko einer Inanspruchnahme. Diese führt wiederum zu einem Regressanspruch der Bank oder des Versicherers gegen den Konzern. Ein entsprechender Ressourcenabfluss wird auch für die Zukunft als unwahrscheinlich eingeschätzt. Derartige Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien sowie Performance und Bid Bonds im Ausmaß von TEUR 266.061 (2018/19: TEUR 319.055) sind nicht in der Bilanz oder den Eventualschulden enthalten.

Die Angaben betreffend des Gemeinschaftsunternehmens autoTicket GmbH, Deutschland, sind in Erläuterung 2 zu finden.

Vermögenswerte von Kapsch TrafficCom AB, Schweden, in Höhe von TEUR 10.849 (31. März 2019: TEUR 11.541) wurden als Sicherstellung für Eventualschulden zugunsten einer schwedischen Bank verpfändet.

32 Anteile Tochterunternehmen.

32.1 Konsolidierungskreis.

Zum 31. März 2020 waren 59 Gesellschaften (inklusive Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG, Wien) in den Konsolidierungskreis einbezogen (31. März 2019: 57 Gesellschaften). Der Konsolidierungskreis entwickelte sich wie folgt:

	2018/19	2019/20
Anzahl Gesellschaften zu Beginn des Geschäftsjahres	55	57
Erstkonsolidierungen	4	3
Entkonsolidierungen	-2	-1
Anzahl Gesellschaften im Konsolidierungskreis	57	59

Die regionale Verteilung der Tochterunternehmen stellte sich wie folgt dar:

	2018/19	2019/20
Österreich	7	7
EMEA (exklusive Österreich)	31	30
Americas	15	18
APAC	4	4
Gesamt	57	59

Folgende Gesellschaften sind in den Konzernabschluss einbezogen:

Gesellschaft, Hauptniederlassung der Gesellschaft	31. März 2019		31. März 2020	
	Konzern-anteil	Nicht beherrschende Anteile	Konzern-anteil	Nicht beherrschende Anteile
ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien	100,0%	–	100,0%	–
Consorcio ITS Parques del Rio, Bogotá, Kolumbien ¹⁾	n.a.	–	60,0%	40,0%
Electronic Toll Collection (PTY) Ltd., Centurion, Südafrika	100,0%	–	100,0%	–
FLUIDTIME Data Services GmbH, Wien	75,5%	24,5%	75,5%	24,5%
Intelligent Mobility Solutions Limited, Lusaka, Sambia	51,0%	49,0%	51,0%	49,0%
Kapsch Components GmbH & Co KG, Wien	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch Components GmbH, Wien	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch Road Services Sp. z o.o., Warschau, Polen	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland, Berlin, Deutschland	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch Telematic Services GmbH, Wien	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Weißrussland	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch Telematic Services Sp. z o.o., Warschau, Polen	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch Telematic Services spol. s.r.o., Prag, Tschechien	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch Traffic Solutions (Konsortium), Sofia, Bulgarien	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE (Konsortium), Buenos Aires, Argentinien ³⁾	50,0%	50,0%	50,0%	50,0%
Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Arce Sistemas S.A.U., Bilbao, Spanien	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Australia Pty Ltd, Melbourne, Australien	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Niederlande	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Canada Inc., Mississauga, Kanada	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Chile S.A., Santiago de Chile, Chile	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s.r.o., Prag, Tschechien	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Dominican Republic S.R.L., Santo Domingo, Dominikanische Republik ¹⁾	n.a.	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom France SAS, Paris, Frankreich	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Holding Corp., McLean, USA	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Holding II US Corp., McLean, USA	100,0%	–	100,0%	–

Gesellschaft, Hauptniederlassung der Gesellschaft	31. März 2019		31. März 2020	
	Konzern-anteil	Nicht beherrschende Anteile	Konzern-anteil	Nicht beherrschende Anteile
Kapsch TrafficCom Inc., McLean, USA	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom IVHS, S.A. de C.V., Mexico City, Mexiko	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC, Almaty, Kasachstan	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom KGZ OOO, Bischkek, Kirgisistan ²⁾	100,0%	–	–	–
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Vilnius, Litauen	51,0%	49,0%	51,0%	49,0%
Kapsch TrafficCom Ltd., Middlesex, Großbritannien	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom New Zealand Ltd., Auckland, Neuseeland	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Norway AS, Oslo, Norwegen	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Peru S.A.C., Lima, Peru	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom PTE. LTD., The Heeren, Singapur	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Russia OOO, Moskau, Russland	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom S.A.S., Bogotá, Kolumbien	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom S.r.l. a socio unico, Mailand, Italien	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Saudi Arabia Co. Ltd., Dschidda, Saudi-Arabien	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Services USA, Inc., McLean, USA ¹⁾	n.a.	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., Sunninghill, Südafrika	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom South Africa Holding (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Transportation Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Transportation Brasil Ltda., São Paulo, Brasilien	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom Transportation S.A.U., Madrid, Spanien	100,0%	–	100,0%	–
Kapsch TrafficCom USA, Inc., McLean, USA	100,0%	–	100,0%	–
KTS Beteiligungs GmbH, Wien	100,0%	–	100,0%	–
MobiServe (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika ⁵⁾	100,0%	–	100,0%	–
MTS Maut & Telematik Services GmbH, Berlin, Deutschland	100,0%	–	100,0%	–
SIMEX, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexico City, Mexiko	100,0%	–	100,0%	–
Streetline Inc., Foster City, USA	93,9%	6,1%	97,0%	3,0%
Telvent Thailand Ltd., Bangkok, Thailand	100,0%	–	100,0%	–
TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika ⁵⁾	100,0%	–	100,0%	–
tolltickets GmbH, Rosenheim, Deutschland	65,0%	35,0%	65,0%	35,0%
Transport Telematic Systems - LLC, Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate ⁴⁾	49,0%	51,0%	49,0%	51,0%
Trust South Africa, Kapstadt, Südafrika ⁵⁾	100,0%	–	100,0%	–

¹⁾ Neugründung/Erwerb/Erwerb zusätzlicher Anteile im Geschäftsjahr 2019/20

²⁾ Entkonsolidierung im Geschäftsjahr 2019/20

³⁾ Konsolidierung aufgrund Stimmrechtsvereinbarungen

⁴⁾ Verfügungsmacht über die maßgeblichen Tätigkeiten des Unternehmens aufgrund substantieller Rechte

⁵⁾ IFRS 10 Beherrschung des Trust South Africa und daher Vollkonsolidierung mit 100%

Kapsch TrafficCom Dominican Republic S.R.L., Dominikanische Republik, wurde per 25. Mai 2019 gegründet und Kapsch TrafficCom Services USA, Inc., USA, am 13. November 2019. Beide Gesellschaften sind 100%ige Tochtergesellschaften von Kapsch TrafficCom.

Im Juni 2019 wurde das Konsortium Consorcio ITS Parques del Rio, Kolumbien, gebildet. Kapsch TrafficCom hält 60% und kontrolliert die relevanten Aktivitäten dieses Konsortiums. Daher wird es vollkonsolidiert.

Weiters wurde Kusa Kokutsha (Pty.) Ltd., Südafrika, per 26. August 2019 gegründet. Die Gesellschaft hat allerdings im Geschäftsjahr keine Geschäftsaktivitäten aufgenommen und wird daher nicht konsolidiert.

Kapsch TrafficCom KGZ OOO, Kirgisistan, wurde im dritten Quartal 2019/20 liquidiert.

Bei allen oben angeführten Gesellschaften befindet sich die Hauptniederlassung der Gesellschaft im Gründungsland. Der Konzernanteil zeigt den Anteil, zu dem die Gesellschaften in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Nur die folgenden Konzerngesellschaften bilanzieren aufgrund von rechtlichen Beschränkungen oder anderen Gründen nicht zum 31. März, jedoch stellen sie einen Zwischenabschluss auf:

- > 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)
- > KTS Beteiligungs GmbH, Wien (31. Dezember)
- > Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Vilnius, Litauen (31. Dezember)

32.2 Unternehmenszusammenschlüsse.

Die Erstkonsolidierung von **Intelligent Mobility Solutions Ltd.**, Sambia, erfolgte im August 2018. Zum 31. März 2019 wurde die Kaufpreisallokation nur vorläufig ermittelt und im August 2019 unter Einhaltung der 12-Monats-Frist finalisiert.

Aufgrund aktualisierter Einschätzungen zum weiteren Geschäftsverlauf in Sambia wurden sowohl die immateriellen Vermögenswerte als auch der Firmenwert der ZGE IMS-EMEA zum 31. März 2020 wertgemindert. Für die finale Kaufpreisallokation ergaben sich folgende beizulegende Zeitwerte:

	Beizulegender Zeitwert vorläufig	Beizulegender Zeitwert final
Immaterielle Vermögenswerte	2.959	2.959
Immaterielle Vermögenswerte aus Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen	10.503	10.503
Sonstige langfristige Vermögenswerte	3.425	0
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	1.285	1.285
Liquide Mittel	3	3
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	-2.895	-2.895
Latente Steuerschulden	-1.685	-1.685
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	-320	-320
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4.719	-4.719
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	-1.259	-1.259
Erworbenes Nettovermögen	7.295	3.871

Die immateriellen Vermögenswerte aus Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen betreffen Vermögenswerte aus einem Konzessionsvertrag, der über eine Laufzeit von insgesamt 17 Jahren abgeschlossen wurde. Die sonstigen langfristigen Vermögenswerte, die zum 31. März 2019 vorläufig in Höhe von TEUR 3.425 angesetzt waren, wurden nach finaler Analyse in der endgültigen Kaufpreisallokation nicht angesetzt. Die Forderungen und sonstigen kurzfristigen Vermögenswerte betreffen zum Großteil geleistete Vorauszahlungen. Ein Mittelzufluss ist aus dieser Position daher nicht abzuleiten. Die im Rahmen des Erwerbs übernommenen liquiden Mittel (somit der Nettomittelzufluss im Geschäftsjahr 2018/19 aus dem Erwerb) betragen TEUR 3.

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:

	Unterschieds- betrag vorläufig	Unterschieds- betrag final
Beizulegender Zeitwert der bisherigen Anteile	5.356	5.356
Nicht beherrschende Anteile am Nettovermögen	3.575	1.897
Abzüglich beizulegender Zeitwert des anteilig erworbenen Nettovermögens	-7.295	-3.871
Firmenwert	1.636	3.382

Der oben angeführten Darstellung liegt eine Kaufpreisallokation zugrunde, die auf den Plandaten der Gesellschaft bis zum Ende der Vertragslaufzeit beruht und einen adäquaten Zinssatz anwendet.

Der Firmenwert resultierte im Wesentlichen aus dem Markteintritt und wurde anhand des proportionalen Anteils am Nettovermögen erfasst. Der Wert von TEUR 3.382 basiert auf der finalen Kaufpreisallokation (31. März 2019: TEUR 1.636). Er wurde der zahlungsmittelgenerierenden Einheit IMS-EMEA zugeordnet.

Das erworbene Unternehmen hat seit seiner Vollkonsolidierung im Zeitraum 1. September 2018 bis 30. August 2019 TEUR 3.263 (1. September 2018 bis 31. März 2019: TEUR 1.996) zu den Umsatzerlösen und TEUR -1.844 (1. September 2018 bis 31. März 2019: TEUR -1.807) zum Konzernergebnis beigetragen.

Für den Erwerb von **eTrans Systems Inc.** (eTrans), USA, aus dem Geschäftsjahr 2018/19 gab es im Geschäftsjahr 2019/20 im Vergleich zum 31. März 2019 keine Anpassungen. Das erworbene Nettovermögen betraf ausschließlich immaterielle Vermögenswerte und betrug TEUR 884. Am 12. Dezember 2019 wurde der zweite Teil des Kaufpreises bezahlt (TEUR -177) und wurde als Nettomittelabfluss im Geschäftsjahr 2019/20 dargestellt (2018/19: TEUR -707).

33 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 Vermögenwerte	Kurzfristige Vermögenwerte	Langfristige Schulden	Kurzfristige Schulden	Nettovermögen	
Streetline Inc., USA	0	290	0	452	-163	-38
FLUIDTIME Data Services GmbH, Österreich	641	771	173	390	849	116
tolltickets GmbH, Deutschland	1.308	3.423	1.097	4.067	-433	-152
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Litauen	0	43	0	9	35	20
Intelligent Mobility Solutions Limited, Sambia	0	2.290	5.989	5.838	-9.537	-5.970
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE (Konsortium), Argentinien	291	2.055	169	1.780	397	199
Consortio ITS Parques del Rio, Kolumbien	0	2.424	0	2.060	364	146
Buchwert zum 31. März 2020						-5.680

	Werte vor konzerninternen Eliminierungen					Buchwert nicht beherrschende Anteile
	Langfristige Vermögenwerte	Kurzfristige Vermögenwerte	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 ¹⁾	11.510	4.474	3.964	8.695	3.326	1.059
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE (Konsortium), Argentinien	0	685	9	411	265	79
Buchwert zum 31. März 2019						98

¹⁾ Aufgrund der Finalisierung der Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, wurde der Wert zum 31. März 2019 angepasst.

Angaben zur Gesamtergebnisrechnung.

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

2019/20	Werte vor konzerninternen Eliminierungen				Den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesene Ergebnisbeiträge		
	Umsatz	Jahresüberschuss/-fehlbetrag	Sonstiges Ergebnis	Gesamtergebnis	Periodenergebnis	Sonstiges Ergebnis	Gesamtergebnis
Streetline Inc., USA	1.792	17.855	-205	17.650	534	26	559
FLUIDTIME Data Services GmbH, Österreich	2.283	12	0	12	3	0	3
tolltickets GmbH, Deutschland	2.562	-482	0	-482	-168	0	-168
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Litauen	0	5	0	5	3	0	3
Intelligent Mobility Solutions Limited, Sambia	-1.106	-16.528	2.256	-14.272	-8.284	1.255	-7.029
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE (Konsortium), Argentinien	3.536	362	-28	334	160	-16	144
Consorcio ITS Parques del Rio, Kolumbien	3.909	430	-66	364	172	-26	146
Gesamt					-7.582	1.239	-6.343

2018/19	Werte vor konzerninternen Eliminierungen				Den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesene Ergebnisbeiträge		
	Umsatz	Jahresüberschuss/-fehlbetrag	Sonstiges Ergebnis	Gesamtergebnis	Periodenergebnis	Sonstiges Ergebnis	Gesamtergebnis
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 ¹⁾	3.579	-1.710	-870	-2.579	-885	47	-838
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE (Konsortium), Argentinien	792	132	0	132	66	-26	40
Gesamt					-1.253	-56	-1.310

¹⁾ Aufgrund der Finalisierung der Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, wurde der Wert zum 31. März 2019 angepasst.

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):

2019/20	Cashflow aus			Cash Netto-Zu-/Abnahme	Dividenden an nicht beherrschende Anteile
	betrieblicher Tätigkeit	Investitions-tätigkeit	Finanzierungs-tätigkeit		
Streetline Inc., USA	-3.305	20.759	-18.065	-611	0
FLUIDTIME Data Services GmbH, Österreich	183	-5	-247	-69	0
tolltickets GmbH, Deutschland	-920	-21	307	-635	0
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Litauen	12	0	0	12	0
Intelligent Mobility Solutions Limited, Sambia	-4.880	750	4.144	15	0
Kapsch TrafficCom - Rowing - UTE (Konsortium), Argentinien	401	-74	-164	163	0
Consorcio ITS Parques del Rio, Kolumbien	625	0	0	625	0
Gesamt					0

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

34 Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen.

Zu den nahestehenden Unternehmen und Personen von Kapsch TrafficCom zählen insbesondere Unternehmen des Kapsch Konzerns einschließlich Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierter Unternehmen, deren Organe (Vorstand bzw. Geschäftsführung und Aufsichtsrat, wenn vorhanden) sowie die nahen Angehörigen der Organe und von diesen beherrschte oder maßgeblich beeinflusste Unternehmen.

Salden und Transaktionen zwischen 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 folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Umsätze und Aufwendungen gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen:

	2018/19	2019/20
Muttergesellschaft		
Umsätze	0	0
Aufwendungen	-1.222	-1.223
Ertrag (+) / Aufwand (-) aus Steuerumlage	-3.594	5.597
Schwestergesellschaften		
Umsätze	7.382	1.378
Aufwendungen	-29.668	-17.788
Assoziierte Unternehmen		
Umsätze	25	25
Aufwendungen	0	0
Gemeinschaftsunternehmen		
Umsätze	10.201	23.594
Aufwendungen ¹⁾	-4.390	-4.616
Sonstige nahestehende Unternehmen und Personen		
Umsätze	129	161
Aufwendungen	-178	-10.728

¹⁾ Vorjahreswert angepasst

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

	31. März 2019	31. März 2020
Muttergesellschaft		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	-342	-176
Forderungen (+) / Verbindlichkeiten (-) aus Steuerumlage	-3.603	1.993
Schwestergesellschaften		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	2.436	149
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	-4.401	-3.982
Assoziierte Unternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	335	1.144
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	0	0
Gemeinschaftsunternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	0	677
Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	9.058	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	-400	-451
Sonstige nahestehende Unternehmen und Personen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	15	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten einschließlich Verpflichtungen aus Altersvorsorge	-11.277	-15.401

Direkte Muttergesellschaft des berichtenden Unternehmens ist die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien. Tochterunternehmen dieser Gesellschaft werden als Schwestergesellschaften bezeichnet, wenn sie nicht Teil des Konzerns der Kapsch TrafficCom AG sind.

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 Geschäftsjahr 2019/20 dafür angefallenen Ausgaben betragen TEUR 1.022 (2018/19: TEUR 1.152). Zudem entstanden dem Konzern Versicherungskosten (Organhaftpflichtversicherung) in Höhe von TEUR 57 (2018/19: TEUR 55).

Die Muttergesellschaft fungiert als steuerlicher Gruppenträger in der im März 2005 gebildeten steuerlichen Gruppe. Gruppenmitglieder sind auch Kapsch TrafficCom AG und deren österreichischen Tochtergesellschaften. 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 2020 bestanden im Konzern in diesem Zusammenhang Forderungen aus der Steuerumlage gegenüber der Muttergesellschaft in Höhe von TEUR 1.993 (31. März 2019: Verbindlichkeiten aus der Steuerumlage gegenüber der Muttergesellschaft TEUR 3.603).

Schwestergesellschaften.

Durch den Verkauf der Kapsch CarrierCom AG, Wien, sowie deren direkten und indirekten Tochterunternehmen und der Tochtergesellschaften der Kapsch Public TransportCom im ersten Quartal 2019/20 verringerten sich die Umsätze und Aufwendungen mit Schwestergesellschaften im Vergleich zum Vorjahr. Der Konzern erbrachte für diese Schwestergesellschaften vor deren Verkauf regelmäßig Fertigungsleistungen im Bereich GSM-R sowie Dienstleistungen im Bereich Logistik. Im Geschäftsjahr 2019/20 bis zum Verkauf per 31. Mai 2019 beliefen sich die Umsätze aus Lieferungen und Leistungen im Bereich GSM-R auf TEUR 804 (2018/19: TEUR 4.437) sowie aus Logistikleistungen auf TEUR 71 (2018/19: TEUR 770), bis zum Verkaufszeitpunkt (31. Mai 2019).

Im Vorjahr wurden im Zusammenhang mit einem Kundenprojekt in den USA Umsätze aus der Weiterverrechnung von Aufwendungen an Schwestergesellschaften in Höhe von TEUR 1.011 generiert.

Die Mieteinnahmen des Konzerns aus der Untervermietung an Schwestergesellschaften beliefen sich im Geschäftsjahr 2019/20 auf TEUR 258 (2018/19: TEUR 339). Der Restbetrag der Umsätze gegenüber Schwestergesellschaften betraf sonstige Lieferungen und Leistungen.

Die Aufwendungen aus Transaktionen mit Schwestergesellschaften betreffen großteils Lieferungen und Leistungen im Bereich IT, EDV und Telefonie (Vermietung von Telefon- und IT-Ausstattung sowie IT-Support), vor allem durch Kapsch BusinessCom AG, Wien. Die Aufwendungen des Konzerns in diesem Zusammenhang betragen im Geschäftsjahr 2019/20 TEUR 2.039 (2018/19: TEUR 10.346). Seit dem Geschäftsjahr 2019/20 wird allerdings der Großteil der Aufwendungen für IT, EDV und Telefonie nicht mehr seitens der Schwestergesellschaft Kapsch BusinessCom AG, Wien, erbracht, sondern vom sonstigen nahestehenden Unternehmen Kapsch Financial Services GmbH, Wien, bezogen.

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 4.904 (2018/19: TEUR 6.115, vor allem in Österreich, Bulgarien, den USA und Südafrika) erbracht.

Ende November 2018 wurden von einer Schwestergesellschaft (Kapsch Public TransportCom Belgium NV), die im ersten Quartal 2019/20 verkauft wurde, 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 Geschäftsjahr 2018/19 Aufwendungen in Höhe von insgesamt TEUR 1.609. Im Geschäftsjahr 2019/20 gab es keine weiteren Zahlungen im Rahmen dieser Lizenz.

Im Zusammenhang mit der Verwendung der Kapsch Handelsmarke und des Logos werden dem Konzern durch Kapsch Aktiengesellschaft, Wien, Lizenzgebühren in Rechnung gestellt. Diese beläuft sich auf 0,5 % der gesamten Nettoerlöse des Konzerns mit Dritten. Die hierfür angefallenen Aufwendungen betragen im Geschäftsjahr 2019/20 TEUR 3.659 (2018/19: TEUR 3.670).

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 Geschäftsjahr 2019/20 fielen diesbezüglich Aufwendungen in Höhe von TEUR 2.743 (2018/19: TEUR 2.440) im Konzern an.

Weitere Aufwendungen des Konzerns aus Transaktionen mit Schwestergesellschaften im Geschäftsjahr 2019/20 betrafen mit TEUR 1,945 (2018/19: TEUR 2.090) Aktivitäten im Bereich Unternehmensentwicklung, Public Relations, Sponsoring und andere Marketingaktivitäten, mit TEUR 1.329 (2018/19: TEUR 1.798) Management- und Beratungsleistungen, mit TEUR 896 (2018/19: TEUR 852) Versicherungsverträge, die alle Konzerngesellschaften umfassen, sowie mit TEUR 125 (2018/19: TEUR 125) laufende Kosten für ein Software-Lösung (Hyperion Financial Management). Der Restbetrag der Aufwendungen gegenüber Schwestergesellschaften betraf sonstige an den Konzern erbrachte Lieferungen und Leistungen.

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte mit assoziierten Unternehmen betragen im Geschäftsjahr 2019/20 TEUR 1.144 (2018/19: TEUR 335) und beinhalteten im Wesentlichen eine Ausleihung an die Traffic Technology Services Inc., USA, mit TEUR 783.

Die Umsätze mit Gemeinschaftsunternehmen im Geschäftsjahr 2019/20 betrafen Lieferungen und Leistungen an autoTicket GmbH, Deutschland, in Höhe von TEUR 20.810 (2018/19: TEUR 9.058) für das Projekt zur Erhebung der deutschen Infrastrukturabgabe („Pkw-Maut“) und sonstige betriebliche Erträge von TEUR 2.784. Die Umsätze mit der autoTicket GmbH, Deutschland, waren per 31. März 2019 zur Gänze in den Vertragsvermögenswerten aus Kundenverträgen enthalten.

Im Geschäftsjahr 2018/19 waren Umsätze mit Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia in Höhe von TEUR 1.143 für das Projekt für Verkehrssicherheit und -management in Sambia enthalten. Die Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, war mit Ende August 2018 als Gemeinschaftsunternehmen enthalten und ab September 2018 vollkonsolidiert.

Die Aufwendungen mit Gemeinschaftsunternehmen betragen im Geschäftsjahr 2019/20 TEUR 4,616 (2018/19 angepasst: TEUR 4,390) und betrafen im Wesentlichen das Konsortium MyConsortio.

Sonstige nahestehende Unternehmen und Personen.

Die Umsätze gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen und Personen betrafen im Geschäftsjahr 2019/20 mit TEUR 161 Mieteinnahmen aus der Untervermietung (2018/19: TEUR 129).

Die Aufwendungen gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen betreffen im Wesentlichen Aufwendungen aus Transaktionen mit Kapsch Financial Services GmbH. Diese Gesellschaft erbringt zentrale Lieferungen und Leistungen im Bereich IT, EDV und Telefonie (Vermietung von Telefon- und -IT-Ausstattung sowie IT Support) für den Konzern. Die Aufwendungen betragen im Geschäftsjahr 2019/20 TEUR 10.719. Im Vorjahr erbrachte hauptsächlich die Schwestergesellschaft Kapsch BusinessCom AG diese Leistungen. Die restlichen Aufwendungen gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen betrafen Leistungen im Bereich Kfz-Management und Kfz-Services in Höhe von TEUR 9 (2018/19: TEUR 74).

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 Dr. Karl Kapsch, ehemaliger Vorstand von Kapsch Aktiengesellschaft.

Angaben zu Vergütungen und sonstige Zahlungen an Organe sind in Erläuterung 40 dargestellt. Angaben zu Eventualverbindlichkeiten betreffend nahestehende Unternehmen sind in Erläuterung 31 enthalten.

35 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 sind, insbesondere des Währungsrisikos, Zinsrisikos, Liquiditätsrisikos und Kreditrisikos, werden im Weiteren erläutert:

35.1 Währungsrisiko.

Kapsch TrafficCom agiert international und ist Fremdwährungsrisiken ausgesetzt. Diese entstehen bei Geschäftstransaktionen in Währungen, die nicht mit der funktionalen Währung der jeweiligen Konzerngesellschaft übereinstimmen (im Weiteren als „Fremdwährung“ bezeichnet). Fremdwährungsrisiken existieren in Zusammenhang mit Vermögenswerten, Verbindlichkeiten und Nettoinvestitionen von Unternehmensstandorten außerhalb der Eurozone. Im Zuge der Konsolidierung sind diese Positionen in die Konzernwährung „Euro“ umzurechnen.

Im Geschäftsjahr 2019/20 waren aus Konzernsicht die relevantesten Fremdwährungen der US-Dollar, der südafrikanische Rand, sowie der bulgarische Lew. 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. Die Neubewertung erfolgt gemäß IAS 29. Der Abschluss und die Vergleichszahlen für frühere Perioden wurden aufgrund von Änderungen der allgemeinen Kaufkraft des argentinischen Peso angepasst. Im Geschäftsjahr 2019/20 betragen Gewinne aus Hyperinflation TEUR 285 und Verluste aus Hyperinflation TEUR -2.598. Die Anpassung der Vorjahreswerte betrug netto TEUR 1.958.

Die folgende Tabelle simuliert die Auswirkungen von Wechselkursveränderungen auf das Ergebnis vor Steuern. Zu diesem Zweck wurde ceteris paribus für Forderungen und Verbindlichkeiten zu Bilanzstichtagen eine Währungsänderung („Volatilität“) von +/- 10 % angenommen. Die Zeile „EUR“ zeigt summiert für alle Tochtergesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, die ceteris paribus Auswirkung der Volatilität zum Euro auf das Ergebnis vor Steuern. Die Auswirkungen auf das Eigenkapital wären nicht wesentlich unterschiedlich.

Währung	Auswirkung auf das Ergebnis vor Steuern			
	2018/19		2019/20	
	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %
USD	-6.676	8.159	-8.266	10.103
BGN	-2.827	3.456	-1.220	1.492
ZAR	-2.282	2.789	-1.965	2.402
GBP	-232	283	-868	1.061
PLN	-628	767	-675	825
AUD	-616	753	-110	134
EUR	2.444	-2.987	1.215	-1.485

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			
	2018/19		2019/20	
	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %
NOK	-1.035	1.265	-521	637

35.2 Zinsrisiko.

Das Zinsrisiko reflektiert durch Änderungen von Marktzinssätzen verursachte Wertschwankungen von Finanzinstrumenten und anderen Bilanzposten (zum Beispiel Forderungen und Verbindlichkeiten) sowie geänderte Zahlungsströme. Für festverzinsliche Bilanzposten umfasst es das Barwertrisiko. Schwankt der Marktzinssatz für Finanzinstrumente dann steigt oder sinkt der Zeitwert und kann zu einem Gewinn oder ein Verlust führen, wenn das Finanzinstrument vor Fälligkeit veräußert wird.

Für variabel verzinsten Bilanzposten bezieht sich das Risiko auf den Zahlungsstrom. Bei variabel verzinsten Finanzinstrumenten können Zinsanpassungen aus Änderungen der Marktzinssätze resultieren. Solche Veränderungen würden Änderungen bei Zinszahlungen zur Folge haben. Variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten (kurzfristige und langfristige) machen ca. 30 % der gesamten Finanzverbindlichkeiten aus. Eine Veränderung des Marktzinsniveaus zum 31. März 2020 um +/- 50 Basispunkte (+/- 0,5 %) hätte, 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.

35.3 Liquiditätsrisiko.

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

Der Konzern sorgt für ausreichend Liquidität vor allem durch das Halten von angemessenen finanziellen Rücklagen, durch Kreditlinien, Anleiheemissionen, 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 Geschäftsjahr) und auch im Langfristbereich (entsprechend den langfristigen Zahlungsverpflichtungen – insbesondere aus Krediten) Cashflow-Prognosen erstellt und daraus entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung ausreichender Liquidität abgeleitet.

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. Darüber hinaus kann es vorkommen, dass sich der Konzern aus strategischen Überlegungen durch Anteilsübernahmen 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 Geschäftsjahrs
- > 2. Halbjahr des nächsten Geschäftsjahrs
- > Zwischen 1 und 2 Jahren
- > Zwischen 2 und 3 Jahren
- > Zwischen 3 und 4 Jahren
- > Zwischen 4 und 5 Jahren
- > Über 5 Jahre

Diese Informationen sind in Erläuterung 24 und 25 enthalten.

35.4 Kreditrisiko.

Kapsch TrafficCom unterhält Geschäftsbeziehungen nur mit als kreditwürdig eingestuften Dritten und hat Richtlinien eingeführt, um sicherzustellen, dass der Konzern nur Kunden mit entsprechender Bonität beliefert. Zusätzlich werden die Forderungsbalden überwacht, um das Ausfallrisiko zu beschränken. Kapsch TrafficCom ist bestrebt, das Zahlungsausfallrisiko von Kunden bestmöglich durch verpflichtende Bonitätsprüfung vor Auftragsunterzeichnung und bei Großprojekten zusätzlich durch die Besicherung von Zahlungen zu reduzieren. Einzelne Zahlungsausfälle können dennoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Diese können im Eintrittsfall einen wesentlichen negativen Einfluss auf die Ergebnis- und Liquiditätsentwicklung von Kapsch TrafficCom haben.

Bei großen Mauterrichtungsprojekten besteht ein Kreditrisiko im Wesentlichen in der Phase der Errichtung des Mautsystems. Es besteht mit Ausnahme der Mautprojekte in Bulgarien 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 20 und 21 zu entnehmen.

Das maximale Kreditrisiko entspricht den folgenden Buchwerten:

	31. März 2019	31. März 2020
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen	15.861	10.873
Langfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	16.847	13.778
Langfristige Leasingforderungen	0	1.245
Sonstige langfristige Vermögenswerte ¹⁾	4.457	270
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	1.135	1.296
Kurzfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	122.555	138.178
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	209.419	176.984
Kurzfristige Leasingforderungen	0	442
Kurzfristige Steuerforderungen	2.573	4.656
Liquide Mittel	94.652	122.632
Gesamt	467.500	470.354

¹⁾ Aufgrund der Finalisierung der Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, wurde der Wert zum 31. März 2019 angepasst.

35.5 Aktienkursrisiko.

Das Aktienkursrisiko beruht auf der wesentlichen Beteiligung an der börsennotierten norwegischen Q-Free ASA. Diese Beteiligung wird nach IFRS 9 erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Eine Volatilität des Aktienkurses von Q-Free ASA, Norwegen, von +/- 10 % würde sich auf das Ergebnis vor Steuern um TEUR +573 / TEUR -573 (2018/19: TEUR +1.139 / TEUR -1.139) auswirken. Die Analyse basiert auf der Annahme, dass der Kurs um 10 % steigt bzw. sinkt während alle anderen Variablen konstant bleiben.

36 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 die Eigenkapitalquote, berechnet aus dem Verhältnis von Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile) zur Bilanzsumme. Die Kapitalmanagementstrategie von Kapsch TrafficCom zielt unter anderem auch darauf ab, dass die Konzerngesellschaften eine den lokalen Anforderungen entsprechende Eigenkapitalausstattung haben. Auf Konzernebene soll die Eigenkapitalquote im Geschäftsjahr durchschnittlich 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. Durch das Ergebnis des Geschäftsjahrs 2019/20 konnten nicht alle vereinbarten Financial Covenants eingehalten werden. Kapsch TrafficCom schloss mit den betroffenen finanzierenden Banken eine neue Vereinbarung. Diese bestätigt, dass die betroffenen Finanzierungsinstitute auf die Einhaltung der vereinbarten Kennzahlen am Bilanzstichtag verzichten und an der Beibehaltung der bestehenden Finanzierungen sowie der weiteren Zusammenarbeit mit dem Unternehmen festhalten. In diesem Zusammen-

hang wurden angepasste Margen und auch Kennzahlen vereinbart. Weiters wick der Konzern durch das Ergebnis des letzten Geschäftsjahrs zum Bilanzstichtag teilweise auch von den eigenen Zielwerten für das Kapitalmanagement ab. Ungeachtet dessen bleiben diese Ziele aufrecht und der Konzern möchte diese Bandbreiten durch aktives Kapitalmanagement wieder so rasch wie möglich erreichen. Das Kapitalmanagement wird neben den kurzfristigen Zielen wie zum Beispiel Sicherstellung von ausreichend Liquidität vor allem als ein zentrales Element betrachtet um die mittel- und langfristige Unternehmensfortführung sicherzustellen. Der Finanzmittelbestand zum 31. März 2020 war mit TEUR 122.632 weiterhin hoch. So kann für Anteilseigner und andere Interessenten des Unternehmens gewährleistet werden, dass ihre Anforderungen gut und nachhaltig erfüllt 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 stellt sich zum 31. März 2020 bzw. 31. März 2019 wie folgt dar:

	31. März 2019	31. März 2020
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	139.330	185.231
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	29.934	50.702
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	0	50.057
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	0	13.589
Summe Finanzverbindlichkeiten	169.264	299.579
Liquide Mittel und Bankguthaben	94.652	122.632
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	1.135	1.296
Nettoguthaben (+) / Nettoverschuldung (-)	-73.478	-175.650
Eigenkapital ¹⁾	257.542	182.482
Verschuldungsgrad	29%	96%

¹⁾ Aufgrund der Finalisierung der Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, wurde der Wert zum 31. März 2019 angepasst.

Zum 31. März 2020 sind lang- und kurzfristige Leasingverbindlichkeiten aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16 in der Berechnung der Nettoverschuldung berücksichtigt. Ohne Anwendung des IFRS 16 hätte die Nettoverschuldung TEUR 112.005 und der Verschuldungsgrad 61,2% betragen.

37 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.

37.1 Konsolidierung.

37.1.1 Tochtergesellschaften.

Tochterunternehmen sind alle Unternehmen (einschließlich strukturierter Unternehmen), bei denen der Konzern die Beherrschung ausübt. Davon spricht man, 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, sobald es keine Beherrschung mehr gibt.

Alle konzerninternen Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Aufwendungen und Erträge sowie nicht realisierte Gewinne und Verluste aus Transaktionen zwischen Konzernunternehmen werden im Zuge der Konzernkonsolidierung vollständig eliminiert. Bei ergebniswirksamen Konsolidierungsvorgängen werden ertragsteuerliche Auswirkungen berücksichtigt und latente Steuern angesetzt.

37.1.2 Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen.

Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Der Konzern teilt den Gewinn oder den Verlust sowie alle Bestandteile des sonstigen Ergebnisses auf die Anteile des Mutterunternehmens und die nicht beherrschenden Anteile je nach Eigentumsverhältnis auf. Das gilt auch für den Fall eines negativen Gesamtergebnisses. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen der gezahlten Leistung und dem betreffenden Anteil am Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst, sofern eine Veränderung der Beteiligungsquote nicht zum Verlust der Beherrschung führt.

Die Buchwerte für die beherrschenden und nicht beherrschenden Anteile werden entsprechend angepasst, sodass diese die Veränderung der bestehenden Anteilsquoten widerspiegeln.

Endet die Beherrschung eines Tochterunternehmens, werden die Vermögenswerte und Schulden 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, als hätte das Mutterunternehmen die dazugehörigen Vermögenswerte und Schulden direkt veräußert. Dies bedeutet, dass ein zuvor im sonstigen Ergebnis erfasster recyclefähiger Aufwand oder Ertrag vom Eigenkapital ins Ergebnis umgegliedert wird.

37.1.3 Gemeinsame Vereinbarungen.

Der Konzern wendet IFRS 11 für alle gemeinsamen Vereinbarungen an.

Der Konzern unterscheidet bei gemeinsamen Vereinbarungen, bei denen Entscheidungen durch einstimmige Zustimmung getroffen werden, nach vertraglicher Ausgestaltung betreffend Rechte und Pflichten der beherrschenden Parteien, zwischen Gemeinschaftsunternehmen („Joint Venture“) und gemeinschaftlicher Tätigkeit („Joint Operation“). Parteien eines Gemeinschaftsunternehmens haben Rechte an dessen Nettovermögen. Im Konzernabschluss werden die Ergebnisse, Vermögenswerte und Schulden von Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode einbezogen. Bestehen durch eine vertragliche Vereinbarung Rechte an Vermögenswerten und Verpflichtungen für Schulden, handelt es sich um eine gemeinschaftliche Tätigkeit. Eine Einbeziehung in den Konzernabschluss erfolgt anteilsmäßig.

Bei der Equity-Methode werden die Anteile an Gemeinschaftsunternehmen zunächst mit den Anschaffungskosten angesetzt. In der Folge erhöht oder verringert sich der Beteiligungsbuchwert entsprechend des Anteils des Konzerns am Gewinn oder Verlust sowie an den 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 im Allgemeinen nicht. Ein negativer Buchwert wird nur für den Fall angesetzt, dass der Konzern für das Gemeinschaftsunternehmen rechtliche oder faktische Verpflichtungen eingegangen ist oder hat Zahlungen für das Gemeinschaftsunternehmen geleistet hat.

Nicht realisierte Gewinne oder Verluste aus Transaktionen zwischen Konzernunternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind im Konzernabschluss in Höhe des Anteils des Konzerns am Gemeinschaftsunternehmen zu eliminieren. Nicht realisierte Verluste werden dann nicht eliminiert, wenn die Transaktion Hinweise darauf gibt, dass eine Wertminderung des übertragenen Vermögenswerts vorliegt.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der Gemeinschaftsunternehmen entsprechen im Wesentlichen jenen des Mutterunternehmens.

Anteilige Ergebnisse aus Gemeinschaftsunternehmen, deren Aktivitäten und strategische Ausrichtung zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom zählen, werden im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Anteilige Ergebnisse aus anderen Gemeinschaftsunternehmen werden im Ergebnis vor Steuern nach dem Finanzergebnis ausgewiesen.

37.1.4 Assoziierte Unternehmen.

Assoziierte Unternehmen sind Gesellschaften, bei denen der Konzern einen maßgeblichen, nicht aber beherrschenden Einfluss ausüben kann. Dies geht im Allgemeinen mit einem Stimmrechtsanteil von 20 % bis 50 % einher. Assoziierte Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert und bei Zugang mit ihren Anschaffungskosten angesetzt. Nach dem Erwerbszeitpunkt wird der Anteil des Konzerns am Ergebnis des assoziierten Unternehmens in der Gesamtergebnisrechnung erfasst und der Anteil der Veränderungen im sonstigen Ergebnis wird im sonstigen Ergebnis mit einer korrespondierenden Anpassung des Beteiligungsbuchwerts erfasst. Erhaltene Ausschüttungen vom Beteiligungsunternehmen verringern den Buchwert der Beteiligung. 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, wird nur der anteilige Betrag der zuvor im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne bzw. Verluste in das Periodenergebnis umgegliedert.

Die kumulierten Anteile des Konzerns an den Gewinnen und Verlusten sowie am sonstigen Ergebnis des assoziierten Unternehmens nach dem Erwerb werden gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet. Wenn der Anteil des Konzerns an den Verlusten eines assoziierten Unternehmens einschließlich aller ungesicherten Forderungen gleich seiner Beteiligung an diesem assoziierten Unternehmen ist bzw. diese übersteigt, weist der Konzern den übersteigenden Verlustanteil nicht aus. Ein negativer Buchwert wird nur für den Fall angesetzt, dass der Konzern 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 Vermögenswerts liefert.

Anteilige Ergebnisse aus assoziierten Unternehmen, deren Aktivitäten und strategische Ausrichtung zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom zählen, werden im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Anteilige Ergebnisse aus anderen assoziierten Unternehmen werden im Ergebnis vor Steuern nach dem Finanzergebnis ausgewiesen.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der assoziierten Unternehmen entsprechen im Wesentlichen jenen des Mutterunternehmens.

37.1.5 Erwerb von Unternehmen.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode zum Erwerbszeitpunkt bilanziert. Der Erwerbszeitpunkt ist definiert durch den Zeitpunkt der Erlangung der Beherrschung über das erworbene Unternehmen.

Die Anschaffungskosten des Erwerbs entsprechen dem beizulegenden Zeitwert der erworbenen Vermögenswerte, der durch den Konzern an den Verkäufer übertragenen Eigenkapitalinstrumente und der entstandenen bzw. übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Außerdem beinhalten sie die beizulegenden Zeitwerte jeglicher angesetzter Vermögenswerte oder Schulden, die aus einer bedingten Gegenleistungsvereinbarung resultieren. Anschaffungsnebenkosten des Erwerbs werden umgehend in voller Höhe aufwandswirksam erfasst.

Im Zuge von Unternehmenserwerben gemäß IFRS 3 werden Vermögenswerte und Schulden (einschließlich Eventualschulden) unabhängig von der Höhe eventuell bestehender nicht beherrschender Anteile mit ihren 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 Zeitwerts einer als Vermögenswert oder als Verbindlichkeit eingestuften bedingten Gegenleistung werden gemäß IFRS 9 bewertet. Ein daraus resultierender Gewinn bzw. Verlust wird in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Eine bedingte Gegenleistung, die als Eigenkapital eingestuft ist, wird nicht neu bewertet. Ihre spätere Abgeltung wird im Eigenkapital bilanziert.

Bei einem sukzessiven Unternehmenszusammenschluss wird der bereits zuvor 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 – zuzüglich
- > des erfassten Betrags aller nicht beherrschenden Anteile an dem erworbenen Unternehmen – zuzüglich
- > des beizulegenden Zeitwerts des vorher bestehenden Eigenkapitalanteils an dem erworbenen Unternehmen, wenn es sich um einen sukzessiven Unternehmenszusammenschluss handelt – abzüglich
- > des Nettobetrags (im Allgemeinen der beizulegende Zeitwert) der erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden und der Eventualschulden.

Ist das Ergebnis dieser Berechnung (Unterschiedsbetrag) negativ, wird ein Gewinn aus einem Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert nach nochmaliger Beurteilung im Periodenergebnis erfasst.

37.1.6 Währungsumrechnung.

Die einzelnen Positionen im Abschluss eines jeden Konzernunternehmens 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 Geschäftsjahrs 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 Unternehmen werden etwaige im Eigenkapital kumulierte Umrechnungsdifferenzen umgegliedert und als Teil des Gewinns bzw. Verlustes aus dem Abgang dargestellt.

Für Hochinflationländer ist nach IAS 29 eine gesonderte Bewertung notwendig. Monetäre Posten werden wie nach IAS 21 mit dem jeweiligen Mittelkurs der Fremdwährung am Bilanzstichtag in die Berichtswährung des Konzerns umgerechnet. Alle nicht monetären Vermögenswerte und Schulden werden entweder mit den angepassten Anschaffungs- oder Herstellungskosten, dem Nettoveräußerungswert oder dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Argentinien ist seit 1. Juli 2018 als Hyperinflationland eingestuft. Alle Posten der Gesamtergebnisrechnung sind ab jenem Zeitpunkt, zu dem die Erträge und Aufwendungen erstmals im Abschluss erfasst wurden, anhand des allgemeinen Preisindexes anzupassen. Es erfolgt eine Neubewertung gemäß IAS 29.

Firmenwerte und Anpassungen des beizulegenden Zeitwerts im Zusammenhang mit dem Erwerb eines ausländischen Unternehmens werden als Aktiva und Passiva des jeweiligen ausländischen Unternehmens behandelt und im Zuge der Erstkonsolidierung zum Transaktionskurs und in der Folge mit dem jeweiligen Kurs am Abschlussstichtag des Geschäftsbetriebs umgerechnet.

Die folgenden wesentlichen Wechselkurse zum Euro wurden während des Geschäftsjahrs angewandt:

	2018/19		2019/20	
	Durchschnittsdevisenkurs	Devisenkurs am Abschlussstichtag	Durchschnittsdevisenkurs	Devisenkurs am Abschlussstichtag
AUD	1,589	1,582	1,635	1,797
CAD	1,525	1,500	1,482	1,562
CZK	25,740	25,802	25,727	27,312
GBP	0,882	0,858	0,874	0,886
PLN	4,290	4,301	4,320	4,551
SEK	10,379	10,398	10,657	11,061
USD	1,161	1,124	1,111	1,096
ZAR	15,823	16,264	16,619	19,610

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, die zu historischen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet werden, sind mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles angesetzt. Nicht monetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, sind mit dem zum Zeitpunkt der Wertermittlung geltenden Wechselkurs umzurechnen.

Fremdwährungsgewinne und -verluste, die aus der Umrechnung von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie Finanzforderungen und Finanzschulden resultieren, werden in der Gesamtergebnisrechnung im Finanzergebnis ausgewiesen. Alle anderen Fremdwährungsgewinne und -verluste werden in der Gesamtergebnisrechnung im sonstigen betrieblichen Ertrag oder im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen.

Davon ausgenommen sind Fremdwährungsgewinne und -verluste aus zu erhaltenden bzw. zu zahlenden monetären Posten, die als Teil einer Absicherung der Nettoinvestition des Konzerns in einen ausländischen Geschäftsbetrieb designiert sind. Diese werden anfänglich im sonstigen Ergebnis erfasst und bei Veräußerung der Nettoinvestition vom Eigenkapital in das Periodenergebnis umgegliedert (siehe Erläuterung 13).

37.2 Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts.

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 Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt werden würde. Bei der Bemessung des beizulegenden Zeitwerts berücksichtigt der Konzern die Merkmale des betreffenden Vermögenswerts bzw. der betreffenden Schuld, die ein Marktteilnehmer bei der Preisbildung dafür zum Bemessungsstichtag berücksichtigen würde.

Der Konzern verwendet für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts eines Vermögenswerts oder einer Schuld so weit wie möglich am Markt beobachtbare Daten. Je nach Verfügbarkeit beobachtbarer Faktoren und ihrer Relevanz für die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts im Ganzen wird der beizulegende Zeitwert einer der folgenden drei Hierarchiestufen zugeordnet:

Level 1: Inputfaktoren dieser Stufe sind in aktiven, für den Konzern am Bemessungsstichtag zugänglichen Märkten für identische Vermögenswerte oder Schulden notierte (nicht berichtigte) Preise.

Level 2: Inputfaktoren sind andere als die für Level 1 genannten Marktpreisnotierungen, die für den Vermögenswert oder die Schuld entweder unmittelbar oder mittelbar zu beobachten sind.

Level 3: Inputfaktoren auf dieser Stufe sind jene, die für den Vermögenswert oder die Schuld nicht beobachtbar sind (IFRS 13.72ff).

37.3 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 35.4. 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, typischerweise Boni oder Pönalen. 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.

37.4 Segmentberichterstattung.

Über die Geschäftssegmente wird in einer Art und Weise berichtet, die mit der internen Berichterstattung an den Hauptentscheidungsträger übereinstimmt (management approach). Der Hauptentscheidungsträger ist für die Allokation von Ressourcen zu den Geschäftssegmenten und für die Überprüfung von deren Ertragskraft verantwortlich. Als Hauptentscheidungsträger wurde der Vorstand von Kapsch TrafficCom ausgemacht.

37.5 Sachanlagen.

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibung bilanziert. Die Abschreibung erfolgt unter Einhaltung der Konzernrichtlinien linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Anlagen.

Grundstücke werden nicht planmäßig abgeschrieben. Die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer beträgt 5 bis 26 Jahre bei Gebäuden und Bauten auf fremdem Grund, 4 bis 20 Jahre für technische Anlagen und Maschinen sowie 3 bis 10 Jahre für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die Nutzungsdauern und die Restbuchwerte werden bei Vorliegen von Anhaltspunkten, die eine Anpassung erfordern, angepasst. Ist der Buchwert einer Sachanlage zum Bilanzstichtag höher als deren geschätzter erzielbarer Betrag, wird eine Wertminderung auf den niedrigeren geschätzten erzielbaren Betrag vorgenommen. Der erzielbare Betrag ist der höhere Betrag aus Nettoveräußerungswert und dem Nutzungswert.

Nachträgliche Anschaffungs- oder Herstellungskosten werden nur dann als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten des Vermögenswerts oder – sofern einschlägig – als separater Vermögenswert erfasst, wenn wahrscheinlich ist, dass dem Konzern daraus zukünftig wirtschaftlicher Nutzen zufließen wird und die Kosten zuverlässig ermittelt werden können. Der Buchwert der Teile, die ersetzt wurden, wird ausgebucht. Aufwendungen für Reparaturen und Wartungen, die keine wesentliche Ersatzinvestition darstellen (day-to-day servicing), werden in dem Geschäftsjahr aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in dem sie angefallen sind.

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Erlös aus dem Verkauf von Anlagen und deren Buchwert wird als Gewinn oder Verlust im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen.

37.6 Immaterielle Vermögenswerte.

37.6.1 Firmenwerte.

Ein Firmenwert entsteht beim Erwerb von Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und gemeinschaftlich geführten Unternehmen. Er 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 Zeitwerts 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. Darüber hinaus auch 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. Zusätzlich erfolgt eine unterjährliche 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 Firmenwerts wird in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Zuschreibungen auf den Firmenwert werden nicht vorgenommen.

37.6.2 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. Erworbene Kundenverträge (Mautverträge, Wartungsverträge) werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und über die geschätzte Nutzungsdauer, üblicherweise zwischen 2 und 10 Jahren, abgeschrieben.

37.6.3 Forschungs- und Entwicklungskosten.

Ausgaben für Forschung werden als Aufwand erfasst. Kosten, die für Entwicklungsprojekte aufgelaufen sind (in Bezug auf Gestaltung und Tests von neuen oder verbesserten Produkten), werden als immaterielle Vermögenswerte erfasst, wenn die folgenden Kriterien erfüllt werden:

- > es ist technisch möglich, den immateriellen Vermögenswert fertigzustellen, sodass er zur Nutzung oder zum Verkauf verfügbar ist;
- > der Vorstand plant, den immateriellen Vermögenswert fertigzustellen und ihn zu nutzen oder zu verkaufen;
- > es besteht die Möglichkeit, den immateriellen Vermögenswert zu nutzen oder zu verkaufen;
- > es kann gezeigt werden, wie der immaterielle Vermögenswert einen wahrscheinlichen zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen erzielen wird;
- > angemessene technische, finanzielle und andere Ressourcen sind verfügbar, um die Entwicklung abzuschließen und den immateriellen Vermögenswert zu nutzen oder zu verkaufen und
- > die Aufwendungen, die dem immateriellen Vermögenswert während seiner Entwicklung zurechenbar sind, können verlässlich gemessen werden.

Sonstige Entwicklungskosten, die diese Kriterien nicht erfüllen, werden als Aufwand erfasst. Ab jenem Zeitpunkt, zu dem die oben genannten Bedingungen erstmals erfüllt werden, sind die Kosten für die Herstellung des immateriellen Vermögenswerts zu aktivieren. Entwicklungskosten, die zuvor als Aufwand erfasst wurden, dürfen nicht nachträglich aktiviert werden. Aktivierte Entwicklungskosten werden – sobald diese zur Nutzung zur Verfügung stehen („available for use“) – linear über ihre betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer, üblicherweise zwischen 3 und 15 Jahren, abgeschrieben.

Die aktivierten Entwicklungskosten werden jährlich einem Wertminderungstest gemäß IAS 36 unterzogen, sofern sie noch nicht nutzungsbereit sind.

37.6.4 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 gemäß den Vorschriften des IFRS 15 nach Maßgabe des jeweiligen Fertigstellungsgrades. Nach ihrer Fertigstellung werden diese immateriellen Vermögenswerte über die Dauer der Betriebsphase abgeschrieben. Finanzielle Vermögenswerte werden durch Zahlung für den Errichtungsanteil beglichen.

Zum 31. März 2020 hat die Kapsch TrafficCom ein Errichtungsprojekt als immateriellen Vermögenswert und das dazugehörige Betriebsprojekt gemäß dieser Interpretation bilanziert. Dieses wurde im Geschäftsjahr 2019/20 vollständig wertgemindert.

37.7 Wertminderung nicht monetärer Vermögenswerte.

Vermögenswerte, die eine unbestimmte Nutzungsdauer haben, wie beispielsweise der Firmenwert oder noch nicht nutzungsreife immaterielle Vermögenswerte, werden nicht planmäßig abgeschrieben; sie werden jährlich auf Wertminderung überprüft. Vermögenswerte, die einer planmäßigen Abschreibung unterliegen, werden auf Wertminderung überprüft, wenn entsprechende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass diese wertgemindert sein könnten.

Eine Abwertung für Wertminderungen wird um den Betrag durchgeführt, um den der Buchwert den erzielbaren Betrag des Vermögenswerts übersteigt. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren Betrag aus Nettoveräußerungswert und Nutzungswert des Vermögenswerts. Auf Ebene der Gesellschaft wird bei Vorliegen von Anhaltspunkten eine Wertminderung gebucht. Danach wird auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten für den Firmenwert getestet. Es wird zunächst der Firmenwert um die Höhe der Wertminderung abgeschrieben. Ist die Wertminderung höher als der Buchwert des Firmenwerts, 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 Nutzungswerts 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 Zeitwerts 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 Firmenwerts), 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 relevanten Anhaltspunkten angepasst.

37.8 Fremdkapitalkosten.

Fremdkapitalkosten, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zurechenbar sind, werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswerts so lange aktiviert, bis alle Arbeiten im Wesentlichen abgeschlossen sind, um den Vermögenswert für seinen beabsichtigten Gebrauch oder Verkauf zu verwenden. Ein qualifizierter Vermögenswert erfordert einen beträchtlichen Zeitraum (im Konzern mindestens 12 Monate), um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen oder verkaufsfähigen Zustand zu bringen.

Zur Bestimmung der aktivierbaren Fremdkapitalkosten in einer Periode werden alle Anlageerträge, die aus Finanzinvestitionen erzielt worden sind und vorübergehend, bis zur Verwendung für den qualifizierten Vermögenswert angelegt wurden, von den angefallenen Fremdkapitalkosten abgezogen.

Im Geschäftsjahr 2019/20 wurden die Kriterien für einen qualifizierten Vermögenswert im Konzern, mit Ausnahme des immateriellen Vermögenswerts 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.

37.9 Zuwendungen der öffentlichen Hand.

Investitionszuschüsse für erworbene langfristige Vermögenswerte (technische Anlagen) werden passiviert und entsprechend der Nutzungsdauer des zugeordneten Vermögenswerts ergebniswirksam aufgelöst. Sie werden mit dem beizulegenden Zeitwert angesetzt, sofern hinreichend sicher ist, dass die Voraussetzungen für die Gewährung des Zuschusses erfüllt sind und der Zuschuss tatsächlich gewährt werden wird.

Aufgrund Unwesentlichkeit werden Investitionszuschüsse nicht separat in der Bilanz ausgewiesen.

Sonstige Zuschüsse, die als Ausgleich für bereits angefallene Aufwendungen oder Verluste gewährt wurden, werden sofort ertragswirksam vereinnahmt.

37.10 Leasing.

IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ regelt den Ansatz, die Bewertung, den Ausweis sowie die Angabepflichten bezüglich Leasingverhältnissen im Abschluss. Im Wesentlichen betrifft dies bei Kapsch TrafficCom Gebäude, Fahrzeuge und IT-Equipment. IFRS 16 führt ein einheitliches Rechnungslegungsmodell ein, wonach Leasingverhältnisse 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. Verlängerungs- und Kündigungsoptionen werden berücksichtigt, wenn diese hinreichend sicher sind.

Der Leasinggeber unterscheidet für Bilanzierungszwecke weiterhin zwischen Finanzierungs- und Operating-Leasingverhältnissen. Kapsch TrafficCom hat Untermietverträge hauptsächlich mit Schwestergesellschaften abgeschlossen und zeigt Forderungen aus diesen Leasingverträgen anstatt Nutzungsrechte aus Leasingverträgen. Der Konzern tritt nur in unwesentlichem Umfang als Leasinggeber auf wodurch sich diesbezüglich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben.

Der Konzern wendet die Ausnahmeregelungen in Bezug auf Leasingverhältnisse, deren Vertragslaufzeit zwölf Monate oder weniger beträgt sowie für Leasingverhältnisse, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert (ungefähr TEUR 5) ist, an. Für diese Leasingverhältnisse ist somit kein Bilanzansatz erfolgt, stattdessen werden die Leasingzahlungen weiterhin als Aufwand erfasst werden.

Für die Berechnung der Barwerte der Leasingverbindlichkeiten werden Grenzfremdkapitalzinssätze für die entsprechende Laufzeit ermittelt und verwendet.

37.11 Finanzinstrumente.

Finanzinstrumente umfassen finanzielle Vermögenswerte (wie Wertpapiere, Beteiligungen, Ausleihungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und liquide Mittel) sowie finanzielle Schulden (wie Anleihen und Kredite, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und derivative Finanzinstrumente).

37.11.1 Finanzielle Vermögenswerte.

Finanzielle Vermögenswerte werden nach IFRS 9 wie folgt angesetzt:

- > zu fortgeführten Anschaffungskosten,
- > erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert oder
- > 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 Vermögenswerts.

Finanzielle Vermögenswerte werden zu **fortgeführten Anschaffungskosten** bewertet, wenn sie die beiden folgenden Bedingungen erfüllen und nicht als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert designiert sind:

- > Sie werden im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, finanzielle Vermögenswerte zur Vereinnahmung 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 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 (FVOCI), sind Schuldinstrumente, die im Geschäftsmodell zur Vereinnahmung von vertraglichen Zahlungsströmen als auch zum Verkauf gehalten werden. Diese Schuldinstrumente führen ausschließlich zu Zahlungsströmen aus Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag. Jene finanziellen Vermögenswerte, bei denen die Voraussetzungen des FVOCI-Geschäftsmodells erfüllt sind und die nicht in die Kategorie erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert freiwillig designiert wurden, werden als erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Aus diesen finanziellen Vermögenswerten resultierende Gewinne und Verluste werden im sonstigen Ergebnis erfasst. Die beizulegenden Zeitwerte bestimmen sich durch Transaktionen auf einem aktiven Markt oder, wo kein aktiver Markt besteht, durch Anwendung von Bewertungstechniken. Beim Verkauf von Finanzanlagen wird der Unterschiedsbetrag zwischen Erlösen und Buchwerten erfolgswirksam als Aufwand oder Ertrag in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Zusätzlich wird der Betrag, der im Eigenkapital ausgewiesen ist, erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst.

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.

37.11.2 Liquide Mittel.

Die liquiden Mittel enthalten den Kassenbestand, täglich fällige Bankeinlagen und sonstige Bankguthaben, die jederzeit in liquide Mittel umgewandelt werden können und die einem unwesentlichen Wertänderungsrisiko unterliegen. In der Geldflussrechnung werden die Veränderungen der liquiden Mittel dargestellt. Kontokorrentverbindlichkeiten sind in der Bilanz unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

37.11.3 Finanzielle Schulden.

Finanzielle Schulden werden nach IFRS 9 wie folgt angesetzt:

- > zu fortgeführten Anschaffungskosten oder
- > erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert.

Finanzielle Schulden sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmbaren Zahlungen. Sie werden zunächst mit dem Zeitwert abzüglich angefallener Transaktionskosten angesetzt und in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Beachtung der Effektivzinsmethode ausgewiesen. Finanzielle Schulden mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr werden als kurzfristige Verbindlichkeiten ausgewiesen. Ist die Restlaufzeit länger, erfolgt der Ausweis unter den langfristigen Verbindlichkeiten. Kontokorrentverbindlichkeiten sind in der Bilanz unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen. Fremdkapitalkosten werden in der Gesamtergebnisrechnung periodengerecht als Aufwand erfasst. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem zum Bilanzstichtag geltenden Fremdwährungskurs bewertet.

Die finanziellen Schulden beinhalten kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten, Leasingverbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Teile der sonstigen Verbindlichkeiten.

Es bestehen keine Verbindlichkeiten, die in die Kategorie erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert designiert wurden.

37.11.4 Derivative Finanzinstrumente.

Derivate werden nur zur ökonomischen Risikoabsicherung und nicht zu spekulativen Zwecken gehalten. Derivative Finanzinstrumente werden im Rahmen der Zugangsbewertung zu ihrem beizulegenden Zeitwert, der ihnen am Tag des Vertragsabschlusses beizumessen ist, bewertet. Die Folgebewertung erfolgt zum am jeweiligen Bilanzstichtag geltenden beizulegenden Zeitwert. Die Methode zur Erfassung von Gewinnen und Verlusten ist davon abhängig, ob das derivative Finanzinstrument als Sicherungsinstrument designiert wurde und, falls ja, von der Art des abgesicherten Postens.

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. 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. 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 Zeitwerts 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. Zum 31. März 2020 sind keine Cashflow Hedges sowie Fair Value Hedges bilanziert.

Darüber hinaus gibt es im Konzern freistehende Derivate, die nicht zu Sicherungszwecken verwendet werden. Sie werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Dieser 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. Die beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente, sind in Erläuterung 17 aufgeführt.

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.

37.11.5 Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten.

Folgende finanzielle Vermögenswerte fallen in die Erfassung erwarteter Kreditverluste nach IFRS 9:

- > Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- > Vertragsvermögenswerte
- > Leasingforderungen
- > Liquide Mittel

Der Konzern verwendet für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie für Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen mit oder ohne signifikante Finanzierungskomponente und für Leasingforderungen das vereinfachte Wertminderungsmodell und berechnet dementsprechend die Wertberichtigung in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste. Dabei erfolgt die Bestimmung der erwarteten Kreditverluste (Expected-Credit-Loss-Modell) auf Basis einer Wertberichtigungstabelle (provision matrix), in der die finanziellen Vermögenswerte entsprechend ihrer Altersstruktur gegliedert und die jeweiligen Ausfallraten für unterschiedliche Altersbänder bestimmt werden. Die Altersstruktur gliedert sich wie folgt: nicht überfällig sowie 1–30 Tage, 31–60 Tage, 61–90 Tage, 91–180 Tage, 181–270 Tage und über 270 Tage überfällig. Kapsch TrafficCom geht bei einem finanziellen Vermögenswert von einem Ausfall aus, wenn vertragliche Zahlungen 270 Tage überfällig sind.

Zur Erstellung einer Wertberichtigungstabelle werden sowohl historische Daten über tatsächlich eingetretene Ausfälle als auch zukunftsbezogene Informationen und Erwartungen berücksichtigt indem ein eventueller Ausfall vom Konzern pauschal geschätzt wird. Als zukunftsorientierte Informationen werden in erster Linie die Veränderung von länderspezifischen CDS Spreads berücksichtigt, weil der CDS-Markt alle verfügbaren öffentlichen Informationen und Erwartungen hinsichtlich marktbezogener Veränderungen widerspiegelt. Diese CDS Spreads beinhalteten zum 31. März 2020 auch Auswirkungen aufgrund der COVID-19-Pandemie. Die finanziellen Vermögenswerte werden nach verschiedenen Regionen aufgeteilt und das Kreditri-

siko bzw. die Änderung des Kreditrisikos für die jeweilige Region entsprechend berücksichtigt. Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen stellen noch nicht fakturierte Forderungen dar und unterscheiden sich in Bezug auf die Risikokriterien nicht wesentlich von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aus vergleichbaren Verträgen. Daher werden für diese dieselben Ausfallsraten wie für nicht überfällige Forderungen herangezogen. Für Leasingforderungen sind die Wertberichtigungen zum 31. März 2020 nicht wesentlich. Finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, wenn nach angemessener Einschätzung keine Realisierbarkeit gegeben ist, wenn beispielsweise der Schuldner zahlungsunfähig ist oder keine Vereinbarungen mit dem Schuldner mehr möglich sind und daher mit keinem Zahlungseingang mehr gerechnet wird.

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 oder Gruppe von Finanzanlagen gibt. Falls solche Anzeichen bestehen, berücksichtigt der Konzern diese Wertminderung. Für Schuldinstrumente, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind, 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 Vermögenswerts.

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.

37.12 Vorräte.

Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder, falls niedriger, zum Nettoveräußerungswert bilanziert. Die Kosten werden mit dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt zurechenbaren Aufwendungen sowie alle variablen und fixen Gemeinkosten (basierend auf normaler betrieblicher Kapazität), die im Zusammenhang mit der Herstellung anfallen. 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.

37.13 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 Geschäftsjahren zu begleichen.

Neben beitragsorientierten Plänen existieren leistungsorientierte Pläne. Diese schreiben typischerweise einen Betrag an Pensionsleistungen fest, den die Beschäftigten bei Rentenantritt erhalten werden und der in der Regel von einem oder mehreren Faktoren (wie Alter, Dienstzeit und Gehalt) abhängig ist.

Für leistungsbezogene Verpflichtungen aus Pensionszusagen und Anwartschaften auf Abfertigung gelangt gemäß IAS 19 die Anwartschaftsbarwertmethode zur Anwendung. Nach dieser Methode werden die Kosten der Leistungen an die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses in der Gesamtergebnisrechnung berücksichtigt. Dafür werden 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 angesetzt. 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 Zeitwerts des Planvermögens.

Die Kosten im Zusammenhang mit leistungsbezogenen Verpflichtungen aus Pensionszusagen und Anwartschaften auf Abfertigung beinhalten folgende Bestandteile:

- > Dienstzeitaufwand (current and past service costs). Dieser beinhaltet den laufenden sowie den nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand sowie etwaige Gewinne oder Verluste aus Planänderungen oder Plankürzungen. Der Dienstzeitaufwand wird erfolgswirksam in den Personalkosten erfasst.
- > Nettozinsaufwand oder -ertrag (interest costs) auf die Nettoschuld oder den Nettovermögenswert. Diese Komponente wird erfolgswirksam im Zinsaufwand erfasst.
- > Umwertungen (remeasurements) der Nettoschuld oder des Nettovermögenswerts. Die Erfassung erfolgt in der Periode ihres Entstehens im sonstigen Ergebnis.

Zahlungen des Konzerns an eine Pensionskasse im Zusammenhang mit beitragsorientierten Versorgungsverpflichtungen sind im Personalaufwand in der Gesamtergebnisrechnung periodengerecht erfasst.

Für die Berechnung der Verbindlichkeiten aus Verpflichtungen für Jubiläumsgelder kommt gemäß IAS 19 ebenfalls die Anwartschaftsbarwertmethode zur Anwendung. Jubiläumsgelder sind pauschale Zahlungen, die im Kollektivvertrag festgelegt und von Gehaltshöhe und Dienstjahren abhängig sind. Anspruch besteht erst nach einer bestimmten Anzahl von Dienstjahren. Die Berechnung der Verbindlichkeiten aus den Verpflichtungen für Jubiläumsgelder erfolgt in ähnlicher Weise wie die Berechnung der Verbindlichkeiten für Abfertigungsverpflichtungen. Der laufende Dienstzeitaufwand wird in den Personalkosten, der Nettozinsaufwand erfolgswirksam im Zinsaufwand erfasst. Umwertungen (remeasurements) werden in der Periode ihres Entstehens im Personalaufwand erfasst.

37.14 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.

37.15 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 Vermögenswerts oder einer Verbindlichkeit aus einer anderen als einen Unternehmenszusammenschluss betreffenden Transaktion resultieren, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder den Bilanz- noch den steuerlichen Gewinn bzw. Verlust beeinflusst, so werden diese nicht berücksichtigt. Ebenso werden keine latenten Steuern erfasst, wenn diese aus dem erstmaligen Ansatz eines Geschäfts- oder Firmenwerts resultieren.

Die latenten Steueransprüche/-schulden werden unter Verwendung von Steuersätzen (und -gesetzen) bestimmt, die in Kraft sind bzw. zum Bilanzstichtag so gut wie in Kraft sind und von denen erwartet wird, dass diese gelten werden, wenn die entsprechenden aktiven latenten Steueransprüche realisiert bzw. die latenten Steuerschulden getilgt werden.

Latente Steueransprüche werden bis zu jenem Ausmaß angesetzt, zu dem es wahrscheinlich ist, dass zukünftige steuerbare Gewinne vorhanden sein werden, gegen die man die temporären Differenzen verwenden kann. Zudem muss davon ausgegangen werden können, dass sich diese temporären Differenzen in absehbarer Zukunft umkehren werden.

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.

37.16 Langfristige, zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche.

Kapsch TrafficCom klassifiziert langfristige Vermögenswerte als „zur Veräußerung gehalten“, 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 geschieht 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.

Zum 31.3.2020 gibt es keine langfristige, zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche.

37.17 Eventualschulden.

Bei Eventualschulden wird die Möglichkeit eines Abflusses von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen als unwahrscheinlich eingestuft und es ist daher nach IFRS keine Verbindlichkeit in die Bilanz aufzunehmen.

Eventualschulden können aus zwei Gründen entstehen. Zum einen umfassen sie mögliche Verpflichtungen, die aus vergangenen Ereignissen entstehen und deren Existenz durch unbestimmte zukünftige Ereignisse bestätigt wird, die zumindest teilweise außerhalb des Einflussbereichs des Konzerns liegen. Zum anderen umfassen sie bestehende Verpflichtungen, bei denen allerdings die Höhe der Verpflichtungen nicht mit ausreichender Verlässlichkeit ermittelt werden kann oder ein Abfluss von Ressourcen zur Begleichung der Verpflichtungen als nicht wahrscheinlich eingeschätzt wird.

37.18 Neue und geänderte Standards und Interpretationen, die von der EU übernommen und im Geschäftsjahr 2019/20 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 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

IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ regelt den Ansatz, die Bewertung, den Ausweis sowie die Angabepflichten bezüglich Leasingverhältnissen im Abschluss von Unternehmen, die nach IFRS bilanzieren. Die weitere Information ist im Punkt 37.10 Leasing dargestellt.

Kapsch TrafficCom wendet den neuen Standard ab dem verpflichtenden Erstanwendungszeitpunkt (1. April 2019) unter Verwendung der modifiziert retrospektiven Übergangsmethode an, ohne eine Anpassung der Vorjahreswerte vorzunehmen. Der Konzern wendet die Ausnahmeregelungen in Bezug auf Leasingverhältnisse, deren Vertragslaufzeit oder Restlaufzeit zum Erstanwendungszeitpunkt maximal zwölf Monate beträgt, sowie für Leasingverhältnisse, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist, an. Für diese Leasingverhältnisse erfolgt somit kein Bilanzansatz, die Leasingzahlungen werden weiterhin als Aufwand erfasst. Die Nutzungsrechte aus Leasingverträgen wurden zum Erstanwendungszeitpunkt in Höhe der Leasingverbindlichkeiten angesetzt. Der Konzern tritt nur in unwesentlichem Umfang als Leasinggeber auf, wodurch sich diesbezüglich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben.

Der Konzern hat ein Projektteam eingesetzt, das im vorhergegangenen Geschäftsjahr sämtliche Leasingverhältnisse des Konzerns hinsichtlich IFRS 16 überprüft und beurteilt hat. Es wurde eine Softwarelösung für die Erfassung der Leasingverträge implementiert. Die einzelnen Leasingverträge werden in dieser Softwarelösung erfasst, die Auswirkungen des IFRS 16 auf Vertragsebene berechnet und Ergebnisse für die Bilanzierung zur Verfügung gestellt. Für die Berechnung der Barwerte der Leasingverbindlichkeiten werden Grenzfremdkapitalzinssätze für die entsprechende Laufzeit ermittelt und verwendet. Der gewichtete durchschnittliche Grenzkapitalzinssatz für die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten zum 1. April 2019 betrug 1,92 %

Folgende Auswirkungen ergeben sich zum 1. April 2019 aufgrund der Erstanwendung von IFRS 16:

	31. März 2019		1. April 2019
	Buchwert	Anpassungen aufgrund IFRS 16	Buchwert angepasst
Sachanlagen	21.956	50.888	72.844
Grundstücke und Bauten	3.400	47.449	50.849
Technische Anlagen und Maschinen	8.855	0	8.855
Anlagen in Bau	2.723	0	2.723
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. Kfz	6.978	3.439	10.417
Anzahlungen	0	0	0
Langfristige und kurzfristige Leasingforderungen	-	2.111	2.111
Langfristige Leasingforderungen	0	1.666	1.666
Kurzfristige Leasingforderungen	0	444	444
Langfristige und kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	-	52.999	52.999
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	0	40.617	40.617
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	0	12.382	12.382

Die Erstanwendung von IFRS 16 wirkte sich in der Gesamtergebnisrechnung auf die planmäßigen Abschreibungen (siehe Erläuterung 8), die sonstige betriebliche Aufwendungen (siehe Erläuterung 10), die Finanzaufwendungen (siehe Erläuterung 11) und in geringem Ausmaß auf die sonstigen betrieblichen Erträge (siehe Erläuterung 4) aus. Auf wesentliche Kennzahlen des Abschlusses gab es folgende Auswirkungen:

	31. März 2019		1. April 2019		31. März 2020	
	Berichteter Wert	IFRS 16-Effekt	Übergeleiteter Wert	Berichteter Wert	IFRS 16-Effekt	
Bilanzsumme ¹⁾	676.566	52.999	729.565	727.182	63.614	
Eigenkapital ¹⁾	257.542	-1	257.542	182.482	-676	
Eigenkapitalquote	38,1 %	-2,8%p	35,3 %	25,1 %	-2,5%p	
Nettoverschuldung	-73.478	-52.999	-126.477	-175.650	-63.646	
Verschuldungsgrad	28,5 %	20,6%p	49,1 %	96,3 %	35,1%p	
	2018/19			2019/20		
	Berichteter Wert			Berichteter Wert	IFRS 16-Effekt	
EBIT	57.028			-39.168	785	
EBITDA	71.540			13.634	14.637	
Finanzergebnis	-1.714			-23.111	-1.461	
Periodenergebnis	46.567			-55.718	-676	

¹⁾ Aufgrund der Finalisierung der Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, wurde der Wert zum 31. März 2019 angepasst.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Überleitung der zum 31. März 2019 ausgewiesenen Verpflichtung aus unkündbaren operativen Leasingverhältnissen, zu der am 1. April 2019 erfassten Leasingverbindlichkeit dar:

	Überleitung
Zum 31. März 2019 angegebene Verpflichtungen aus operativen Leasingverträgen	64.670
Anwendungserleichterungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	-7.264
Anwendungserleichterungen für Leasingverhältnisse über geringwertige Vermögenswerte	-4.979
Anpassungen aufgrund unterschiedlicher Einschätzungen von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen und sonstige Änderungen	4.391
Leasingverbindlichkeiten vor Abzinsung	56.818
Effekt aus der Abzinsung zum Grenzkapitalzinssatz zum Erstanwendungszeitpunkt	-3.819
Leasingverbindlichkeiten zum 1. April 2019	52.999

Die übrigen neuen oder geänderten Standards und Interpretationen, welche ab dem 1. Jänner 2019 anzuwenden sind, führen zu keinen wesentlichen Änderungen des Abschlusses von Kapsch TrafficCom.

37.19 Standards, Interpretationen und Änderungen zu veröffentlichten Standards, die noch nicht verpflichtend anzuwenden sind und die vom Konzern nicht vorzeitig angewandt wurden.

Neue/geänderte IFRS		Veröffentlicht durch das IASB und von der EU übernommen	Anzuwenden für Geschäftsjahre beginnend am oder nach dem	Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRS 9, IAS 39, IFRS 7	Interest Benchmark Reform	September 2019	1. Jänner 2020	Keine
IAS 1, IAS 8	Definition von Wesentlichkeit	Oktober 2018	1. Jänner 2020	Keine
Frame-work	Verweise auf das Rahmenkonzept in IFRS Standards	März 2018	1. Jänner 2020	Keine
IFRS 3	Definition eines Geschäftsbetriebs	Oktober 2018	1. Jänner 2020	Keine

Neue/geänderte IFRS		Veröffentlicht durch das IASB, jedoch von der EU noch nicht übernommen	Anzuwenden für Geschäftsjahre beginnend am oder nach dem	Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRS 17	Versicherungsverträge	Mai 2017	1. Jänner 2023	Keine
IAS 1	Darstellung des Abschlusses: Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig	Jänner 2020	1. Jänner 2023	noch offen
IAS 37	Änderungen an IAS 37: Belastende Verträge – Kosten für die Erfüllung eines Vertrags	Mai 2020	1. Jänner 2022	noch offen
IAS 16	Änderung an IAS 16: Erträge vor der beabsichtigten Nutzung	Mai 2020	1. Jänner 2022	Keine
IFRS 16	Änderungen an IFRS 16 im Zusammenhang mit COVID-19	Mai 2020	1. Juni 2020	noch offen

Der Konzern wendet diese neuen oder geänderten Standards und Interpretationen nicht vorzeitig an. Sie sind entweder nicht relevant oder haben keinen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis, das Vermögen oder die Verbindlichkeiten sowie die Cashflows des Konzerns.

Änderungen an IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7: „Interest Rate Benchmark Reform“ erläutern die möglichen Auswirkungen auf Grund der Änderung des bestehenden Referenzzinssatzes durch einen alternativen Zinssatz in Bezug auf die IBOR-Reform.

Änderungen an IAS 1 und IAS 8: „Definition von Wesentlichkeit“ gleicht die Definition von „Wesentlichkeit“ 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.“

Änderungen von IFRS 3: „Definition eines Geschäftsbetriebes“ passen die Definitionen für den Erwerb einen Geschäftsbetriebs oder eine Gruppe von Vermögenswerten an.

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.

38 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 Geschäftsjahrs im Umlauf befindlichen Stammaktien berechnet. Etwaige Stammaktien, die von der Gesellschaft erworben und als eigene Aktien gehalten werden, bleiben unberücksichtigt. Zum 31. März 2020 hielt die Gesellschaft – wie im Vorjahr – keine eigenen Aktien. Es gab keine Verwässerungseffekte.

	2018/19	2019/20
Den Anteilseignern zurechenbares Periodenergebnis der Gesellschaft (in EUR)	47.820.497	-48.136.697
Gewichtete durchschnittliche Anzahl Aktien	13.000.000	13.000.000
Ergebnis je Aktie (in EUR)	3,68	-3,70

39 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

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

40 Zusatzangaben.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2019/20 setzte sich aus 4.337 Angestellten und 748 Arbeitern zusammen (2018/19: 4.399 Angestellte und 760 Arbeiter).

Aufwendungen für den Abschlussprüfer.

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer beliefen sich auf TEUR 296 (2018/19: TEUR 239) und untergliedern sich in folgende Tätigkeitsbereiche:

	2018/19	2019/20
Prüfung des Konzernabschlusses	83	91
Andere Bestätigungsleistungen	83	96
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	74	109
Gesamt	239	296

Vergütungen und sonstige Zahlungen an Organe der Gesellschaft.

Der Vorstand setzte sich im Geschäftsjahr 2019/20 aus folgenden Personen zusammen:

- > Georg Kapsch (Vorsitzender)
- > André Laux
- > Alfredo Escribá Gallego (seit 1. Mai 2019)
- > Alexander Lewald (bis 30. April 2019)

Die Bezüge des Vorstands im Geschäftsjahr 2019/20 gliedern sich wie folgt auf:

	2018/19	2019/20		
	Gesamt	Gesamt	Fix	Variabel
Georg Kapsch	1.021	1.107	766	342
André Laux	571	637	519	117
Alfredo Escribá Gallego (ab 01.05.2019)	n.a.	392	392	n.a.
Alexander Lewald (bis 30.04.2019)	513	386	229	157
Summe Bezüge	2.104	2.522	1.906	616
Aufwendungen für Abfertigungen	1.060	167		
Aufwendungen für Pensionen	85	48		
Aufwendungen für Abfertigungen und Pensionen	1.145	214		

André Laux und Alexander Lewald (bis zu seinem Ausscheiden) verfügen über individuelle Pensionspläne. Kapsch TrafficCom AG zahlte dafür in eine externe Pensionskasse ein. Die Aufwendungen im Geschäftsjahr sind in der Tabelle enthalten.

Der Aufsichtsrat setzte sich im Geschäftsjahr 2019/20 aus folgenden Personen zusammen:

- > Franz Semmernegg (Vorsitzender)
- > Kari Kapsch (stellvertretender Vorsitzender)
- > Sabine Kauper
- > Harald Sommerer

Vom Betriebsrat entsandt:

- > Christian Windisch
- > Claudia Rudolf-Misch

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats wurden Aufsichtsratsvergütungen (inklusive Reisekosten) in Höhe von TEUR 122 (2018/19: TEUR 121) 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, sofern im COVID-19-Kontext rechtlich zulässig, aus dem Bilanzgewinn von Kapsch TrafficCom AG, für das Geschäftsjahr 2019/20 TEUR 3.250 (2018/19: TEUR 19.500) entsprechend einer Dividende je Aktie in Höhe von EUR 0,25 auszuschütten und den Restbetrag auf neue Rechnung vorzutragen.

Zur Veröffentlichung genehmigt:
Wien, am 15. Juni 2020



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 2020, 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 2020 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 44.072 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. Im Geschäftsjahr 2019/2020 wurde der Firmenwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit IMS-EMEA in Höhe von TEUR 6.941 zur Gänze wertgemindert.

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 Schätzungsicherheiten 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 15 „Immaterielle Vermögenswerte“, Erläuterung 9 „Wertminderungen“ und Erläuterung 37.6.1 „Firmenwerte“ unter Abschnitt 37 „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 2020 belaufen sich auf TEUR 151.956 und die lang- und kurzfristigen Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen auf TEUR 30.303. Im Geschäftsjahr 2019/20 wurden TEUR 292.873 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 1.4.1 „Erlösrealisierung bei Auftragsfertigung“, in den Erläuterungen 21 „Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten“ sowie in der Erläuterung 37.3 „Ertragsrealisierung“ unter Abschnitt 37 „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“.

3 Kündigung des Vertrages für den Auftrag für die Erhebung der deutschen Infrastrukturabgabe.

Sachverhalt und Problemstellung.

Im Jahr 2018 erhielt das Gemeinschaftsunternehmen autoTicket GmbH, Deutschland, den Auftrag für die Erhebung der Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) in Deutschland. Darüber hinaus wurde die Konzerngesellschaft MTS Maut & Telematik Services GmbH, Deutschland, bereits zuvor in einem separaten Vergabeverfahren als alleiniger Dienstleister für die automatische Kontrolle der Pkw-Maut mandatiert.

Am 18. Juni 2019 veröffentlichte der Europäische Gerichtshof (EuGH) ein Urteil, in dem die in Deutschland geplante Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) für unvereinbar mit dem EU-Recht erklärt wurde. Am Folgetag hat der Kunde die zur Realisierung und zum Betrieb der Pkw-Maut geschlossenen Verträge zum 30. September 2019 gekündigt.

Die Betreiberparteien des gekündigten Vertrags zum Projekt „Erhebung der Maut“ sind die Kapsch TrafficCom AG, Wien, die CTS EVENTIM AG & Co KGaA, Deutschland, und die autoTicket GmbH, Deutschland. Gemeinsam erhoben sie im Dezember 2019 Forderungen in Höhe von EUR 560 Mio. gegenüber der Bundesrepublik Deutschland. Diese werden vom zuständigen Ministerium bestritten und es wurde ein Schiedsgericht angerufen.

Die Kündigung des Vertrages führte im Konzern im Geschäftsjahr 2019/20 zu Wertminderungen von sonstigen langfristigen Vermögenswerten und zu erheblichem Rechts- und Beratungsaufwand. Im Konzernabschluss war insbesondere auch die Werthaltigkeit des Beteiligungsansatzes des nach der At-Equity-Methode bilanzierten Gemeinschaftsunternehmens autoTicket GmbH, Deutschland, in Höhe von TEUR 24.045 zu beurteilen, die Bilanzierung von Eventualforderungen und -verbindlichkeiten und die Vollständigkeit der erforderlichen Anhangangaben.

Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns mit dem Vorstand und der Rechtsabteilung des Konzerns besprochen. Wir haben uns mit den Vertragsbestimmungen zur Kündigung auseinandergesetzt und externe Bestätigung von den Rechtsanwälten eingeholt, die den Sachverhalt für den Konzern betreuen. Wir haben weiters den testierten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019 der autoTicket GmbH, Deutschland, eingesehen und von deren Abschlussprüfer Prüfungshandlungen auf das für die At-Equity-Bilanzierung erforderliche Konzernberichtspaket zum 31. März 2020 vornehmen lassen. Wir haben hierzu auch mehrere Gespräche und Videokonferenzen mit dem Abschlussprüfer geführt. Wir haben weiters Spezialisten aus unserer IFRS-Fachabteilung konsultiert, insbesondere zur Frage der Bilanzierung von Eventualforderungen und -verbindlichkeiten und zu den erforderlichen Anhangangaben.

Die vorgenommenen Wertminderungen von sonstigen langfristigen Vermögenswerten und die zugrunde liegenden Annahmen zur Werthaltigkeit des Beteiligungsansatzes an dem Gemeinschaftsunternehmen autoTicket GmbH, Deutschland, sind vertretbar. Die Eventualforderungen und -verbindlichkeiten sind angemessen dargestellt und die insbesondere nach IAS 37 geforderten Anhangangaben sind vollständig.

Verweis auf weitergehende Informationen.

Die Angaben des Konzerns zur Kündigung des Vertrages für den Auftrag für die Erhebung der deutschen Infrastrukturabgabe finden sich insbesondere in Erläuterung 2 „Infrastrukturabgabe Deutschland“, Erläuterung 9 „Wertminderungen“, Erläuterung 16 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“ und Erläuterung 31 „Eventualschulden und sonstige Haftungsverhältnisse“.

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 10. September 2019 als Abschlussprüfer gewählt und am 16. Dezember 2019 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Jahr 2006 Konzernabschlussprüfer.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt „Bericht zum Konzernabschluss“ mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs. 1 der EU-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer.

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Peter Pessenlehner.

Wien, den 15. Juni 2020

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).
Bp	Basispunkt, entspricht 0,01 %.
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.
COVID-19	Infektionskrankheit verursacht durch das Coronavirus SARS-CoV-2 (EN: COronaVirus Disease)
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.

12. August 2020	Ergebnis Q1 2020/21
30. August 2020	Nachweisstichtag Hauptversammlung
9. September 2020	Hauptversammlung
11. September 2020	Ex-Tag Dividende
14. September 2020	Nachweisstichtag: Dividende
16. September 2020	Dividenden-Zahltag
18. November 2020	Ergebnis H1 2020/21
16. Februar 2021	Ergebnis Q1–Q3 2020/21

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.

Haftungsausschluss.

Bestimmte Aussagen in diesem Bericht sind zukunftsgerichtet. Sie enthalten die Worte „glauben“, „beabsichtigen“, „erwarten“, „planen“, „annehmen“ und Begriffe ähnlicher Bedeutung. Zukunftsgerichtete Aussagen spiegeln die Ansichten und Erwartungen der Gesellschaft wider. Die tatsächlichen Ereignisse können aufgrund einer Reihe von Faktoren wesentlich von der erwarteten Entwicklung abweichen. Die Leserin/der Leser sollte daher nicht unangemessen auf diese zukunftsgerichteten Aussagen vertrauen. Kapsch TrafficCom ist nicht verpflichtet, das Ergebnis allfälliger Berichtigungen der hierin enthaltenen zukunftsgerichteten Aussagen zu veröffentlichen, außer dies ist nach anwendbarem Recht erforderlich.

Dieser Bericht wurde mit größtmöglicher Sorgfalt und unter gewissenhafter Prüfung sämtlicher Daten erstellt. Satz- und Druckfehler können dennoch nicht ausgeschlossen werden. Durch die kaufmännische Rundung von Einzelpositionen und Prozentangaben kann es zu geringfügigen Rechendifferenzen kommen.

Bei Personenbezeichnungen achten die Autoren darauf, möglichst durchgängig die männliche und die weibliche Form zu verwenden (zum Beispiel Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter). Aus Gründen der Lesbarkeit wird vereinzelt nur die männliche Form angeführt. Es sind aber stets Männer, Frauen und Personen des dritten Geschlechts gemeint.

Dieser Bericht stellt keine Empfehlung oder Einladung dar, Wertpapiere von Kapsch TrafficCom zu kaufen oder zu verkaufen.

Impressum.

Medieninhaber und Hersteller: Kapsch TrafficCom AG
Verlags- und Herstellungsort: Wien, Österreich
Redaktionsschluss: 14. Juni 2020

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 5.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erwirtschafteten im Wirtschaftsjahr 2019/20 einen Umsatz von EUR 731 Mio.

>>> www.kapsch.net