

Kapsch TrafficCom

Challenging ourselves.

Geschäftsbericht 2016/17.



125%
dedication

125 years of Kapsch

Ausgewählte Kennzahlen.

2016/17 (Wirtschaftsjahr 2016/17): 1. April 2016 – 31. März 2017

Wenn nicht anders angegeben, alle Werte in EUR Mio.

Ertragskennzahlen	2014/15	2015/16	2016/17	+/-
Umsatz	456,4	526,1	648,5	23,3 %
Anteil Segment ETC	85,3 %	84,0 %	72,2 %	-11,8 %p
Anteil Segment IMS	14,7 %	16,0 %	27,8 %	11,8 %p
EBITDA	61,5	76,9	77,8	1,2 %
EBITDA-Marge	13,5 %	14,6 %	12,0 %	-2,6 %p
EBIT	32,7	62,3	60,1	-3,6 %
EBIT-Marge	7,2 %	11,9 %	9,3 %	-2,6 %p
Ergebnis vor Steuern	19,9	54,8	60,6	10,6 %
Periodenergebnis	11,4	36,5	42,7	17,1 %
Periodenergebnis, den Anteilseignern zurechenbar	3,6	31,1	43,6	40,3 %
Geschäftssegmente	2014/15	2015/16	2016/17	+/-
Electronic Toll Collection (ETC)				
Umsatz	389,3	442,1	468,4	6,0 %
EBIT	33,5	63,7	65,5	2,8 %
EBIT-Marge	8,6 %	14,4 %	14,0 %	-0,4 %p
Intelligent Mobility Solutions (IMS)				
Umsatz	67,1	84,0	180,0	114,4 %
EBIT	-0,8	-1,3	-5,4	-308,9 %
EBIT-Marge	-1,1 %	-1,6 %	-3,0 %	-1,4 %p
Umsatzanteile der Regionen	2014/15	2015/16	2016/17	+/-
EMEA	73,6 %	70,7 %	62,9 %	-7,8 %p
Americas	20,3 %	22,5 %	30,1 %	7,7 %p
APAC	6,1 %	6,8 %	7,0 %	0,2 %p
Bilanzkennzahlen	31. März 2015	31. März 2016	31. März 2017	+/-
Bilanzsumme	515,6	513,7	648,8	26,3 %
Eigenkapital ¹⁾	219,4	230,7	227,3	-1,5 %
Eigenkapitalquote ¹⁾	42,5 %	44,9 %	35,0 %	-9,9 %p
Nettoguthaben (+)/-verschuldung (-) ²⁾	-35,9	33,8	19,6	-42,1 %
Verschuldungsgrad ³⁾	16,4 %	—	—	—
Eingesetztes Kapital ⁴⁾	357,3	337,7	422,7	25,2 %
Nettoumlaufvermögen ⁵⁾	209,9	183,7	249,7	35,9 %
Geldflussrechnung	2014/15	2015/16	2016/17	+/-
Nettoinvestitionen ⁶⁾	7,0	7,2	12,3	70,7 %
Free Cashflow ⁷⁾	68,2	90,7	42,6	-53,0 %
Weitere Informationen	2014/15	2015/16	2016/17	+/-
Mitarbeiter/-innen, zum Stichtag	3.545	3.716	4.823	29,8 %
On-Board Units, in Mio. Stück	7,42	9,55	11,67	22,2 %

¹⁾ Inkl. nicht beherrschender Anteile

²⁾ Liquide Mittel + sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Finanzverbindlichkeiten

³⁾ Nettoverschuldung/Eigenkapital

⁴⁾ Summe Eigenkapital + Finanzverbindlichkeiten

⁵⁾ Vorräte + kurzfr. Steuerforderungen + Forderungen LuL - Verbindlichkeiten LuL

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

⁷⁾ Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit - Nettoinvestitionen

Kapsch TrafficCom.

Seit mehr als 125 Jahren in der Technologiebranche.

Maßgeschneiderte Lösungen für Kunden – nachweisliche Erfolgsbilanz.

Kundennähe.

Tiefes und umfassendes Branchen-Know-how.

Integrierter Komplettanbieter.

Globale Aufstellung.

- > Interner Wissens- und Erfahrungsaustausch.
- > Risikodiversifikation.

Starke Position in den Kernmärkten.

Größe und finanzielle Stabilität.

Börsennotiert (Transparenz, Zugang zu Kapital).

CEO gleichzeitig ein Hauptaktionär.

- > Kein Konflikt zwischen Interessen der Aktionäre und des Managements.
- > Langfristige Ausrichtung: Nachhaltige Maßnahmen werden kurzfristigen Opportunitäten nicht geopfert.

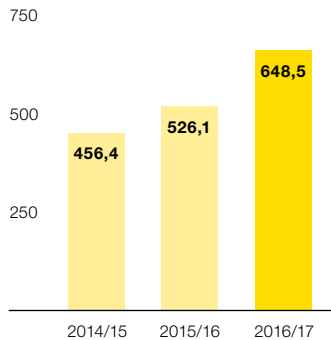
Ausgewählte Finanzkennzahlen.

2016/17 (Wirtschaftsjahr 2016/17): 1. April 2016 – 31. März 2017

Wenn nicht anders angegeben, alle Werte in EUR Mio.

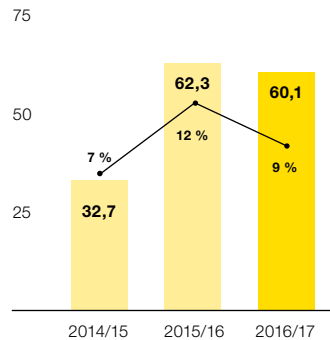
KTT = von Schneider Electric mit 1. April 2016 akquirierte globale Transportation-Sparte

Umsatz



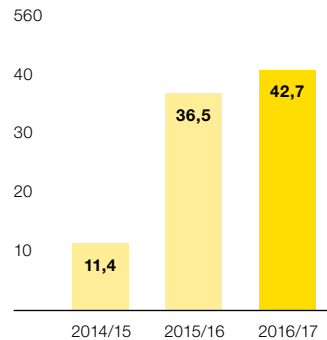
Ein starkes operatives Geschäft sowie die Erstkonsolidierung der KTT führten verglichen mit 2015/16 zu einem Umsatzsprung auf EUR 648,5 Mio. (+23,3%).

EBIT und EBIT-Marge



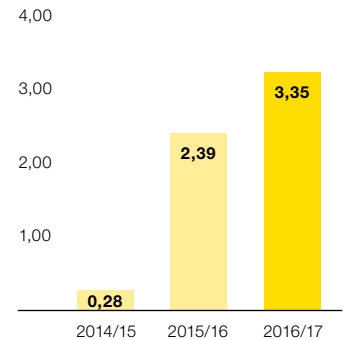
Trotz eines noch negativen EBIT-Beitrags der KTT und Aufwendungen für deren Integration sowie zusätzlicher, zeitlich überschaubarer Kostenbelastungen aus dem US-Geschäft lag das EBIT mit EUR 60,1 Mio. nicht weit unter dem Vergleichswert des Vorjahres (-3,6%).

Periodenergebnis



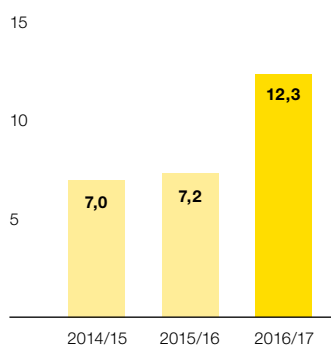
Das Periodenergebnis stieg um 17,1% auf EUR 42,7 Mio. Aufgrund geringerer Währungsverluste fiel das Finanzergebnis 2016/17 deutlich besser aus als im Vorjahr (EUR 0,4 Mio. vs. EUR -7,6 Mio.).

Ergebnis je Aktie (in EUR)



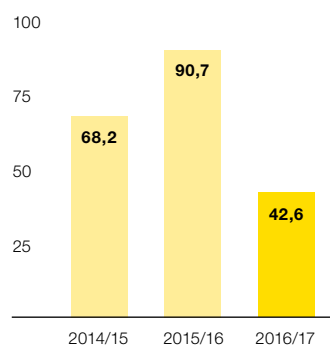
Das Ergebnis je Aktie betrug EUR 3,35 (+40,3%). Für den Zuwachs war neben dem besseren Periodenergebnis ein geringerer Wert der Position „Nicht beherrschende Anteile“ verantwortlich.

Nettoinvestitionen



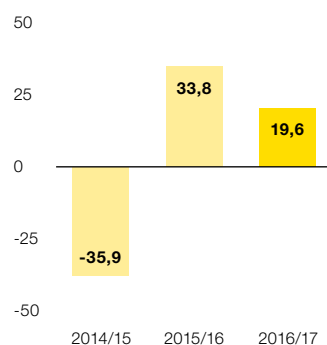
Der Anstieg der Nettoinvestitionen auf EUR 12,3 Mio. resultierte vorwiegend aus dem Erwerb und Integration der KTT. Im Zuge der finalen Kaufpreisallokation sank dieser Wert aber gegenüber dem Zeitraum Q1-Q3 2016/17.

Free Cashflow



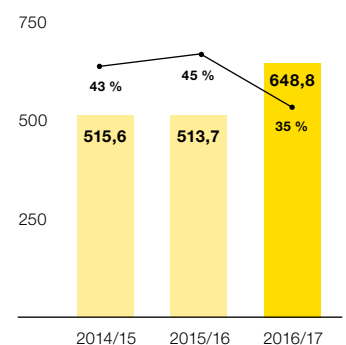
Der Free Cashflow war mit EUR 42,6 Mio. erneut positiv, lag aber unter dem Vorjahreswert von EUR 90,7 Mio. Wesentliche Gründe waren die Entwicklung des Nettoumlaufvermögens und die höheren Nettoinvestitionen.

Nettoguthaben (+)/-verschuldung (-)



Trotz mehrerer Akquisitionen und der Dividendenzahlung konnte Kapsch TrafficCom das Wirtschaftsjahr erneut mit einem Nettoguthaben (EUR 19,6 Mio.) abschließen.

Bilanzsumme und Eigenkapitalquote



Die Aufnahme eines Schuldscheindarlehens (Bilanzverlängerung), Akquisitionen (Effekt im Eigenkapital) und Dividendenzahlung führten zu einer Reduktion der Eigenkapitalquote auf 35%.

Highlights.

Wirtschaftsjahr 2016/17.

Solide Ergebnisse.

- > Umsatz: EUR 648,5 Mio. (+23,3 %)
- > EBIT: EUR 60,1 Mio. (-3,6 %)
- > Ergebnis pro Aktie: EUR 3,35 (+40,3 %)
- > Nettoguthaben: EUR 19,6 Mio. (Vorjahr: EUR 33,8 Mio.)

Akquisition der Kapsch TrafficCom Transportation (Transport-Geschäft von Schneider Electric).

- > Stärkung unseres Segments „Intelligent Mobility Solutions“
- > Umsatzbeitrag 2016/17: EUR 112,8 Mio.
- > EBIT-Beitrag noch negativ (EUR -2,3 Mio.), zudem Integrationskosten

Weitere Akquisitionen.

- > Restliche 48 % an Kapsch Telematic Services (Tschechien)
- > 65 % an tolltickets (Deutschland)
- > 75,5 % an Fluidtime (Österreich)

Wichtige Mautverträge gesichert.

- > Österreich: Errichtung und technischer Betrieb des landesweiten Mautsystems für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen. Laufzeit: 10 Jahre, verlängerbar um fünfmal ein Jahr.
- > Tschechien: Betrieb des landesweiten Lkw-Mautsystems. Laufzeit: Bis zu drei Jahre.
- > Südafrika: Gauteng-Projekt mit Laufzeit bis 2019. Nochmals verlängerbar um bis zu zwei Jahre.

Schuldscheindarlehen zur Refinanzierung der im Herbst 2017 fälligen Anleihe begeben.

Neue Dividendenpolitik.

- > Mindestens ein Drittel des Periodenergebnisses
- > Basisdividende von EUR 1,—

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

Inhaltsverzeichnis.

Ausgewählte Finanzkennzahlen	2
Highlights	3
Brief des Vorstandsvorsitzenden	8
Unternehmen	
Strategie	12
Kunden	14
Angebot für Kunden	
Maut	16
Verkehrsmanagement für Autobahnen, kontrollierte Spuren, Brücken & Tunnel	20
Städtisches Verkehrsmanagement	22
Verkehrssicherheit	23
Intelligente Parklösungen	24
Vernetzte Fahrzeuge	25
Intermodale Mobilität	26
Forschung und Entwicklung	28
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	30
Kapsch TrafficCom in der Gesellschaft	34
Kapitalmarkt	36
Corporate-Governance-Bericht	
Grundlagen	40
Entsprechenserklärung	40
Vorstand	42
Aufsichtsrat	44
Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat	46
Diversität	47
Externe Evaluierung	47

Bericht des Aufsichtsrats

Bericht des Aufsichtsrats	48
---------------------------	----

Konzernlagebericht

Wirtschaftliches Umfeld	50
Wirtschaftliche Lage der Kapsch TrafficCom	54
Sonstige Unternehmensangaben	60
Ausblick und Ziele	69
Erklärung der gesetzlichen Vertreter	70

Konzernabschluss

Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung	72
Konsolidierte Bilanz	73
Entwicklung des Eigenkapitals	74
Konsolidierte Geldflussrechnung	76
Erläuterungen zum Konzernabschluss	77
Bestätigungsvermerk	142

Glossar	147
---------	-----

Finanzkalender	U3
Kontakt für Investoren	U3

10 Jahre Börse.

1991

Gründung
der Sparte Mautsystem als
Teil der Kapsch Group

1892

Gründung
einer feinmechanischen
Werkstätte durch Johann
Kapsch

2002

Abspaltung
der Kapsch TrafficCom von
der Kapsch AG

2004

Österreich –
Start des weltweit ersten,
landesweiten, elektronischen
LKW-Mautsystems

2007

Tschechische Republik –
Start des landesweiten, elektro-
nischen LKW-Mautsystems

2007

Indien –
Errichtung der größten
Mautstation Asiens in
Neu-Dehli

2007

IPO – Börseneinführung
der Kapsch TrafficCom

2008

Thailand –
Errichtung von Mautsystemen
für drei der größten Stadt-
autobahnen in Bangkok

2010

Mark IV IVHS –
Erwerb des US-amerika-
nischen, kanadischen und
mexikanischen Geschäftes



2016

KTT –
Übernahme des Transportation-
geschäfts von Schneider
Electric, TELVENT

2015

CHARM –
Start des weltweit ersten
länderübergreifenden
Verkehrsmanagementprojekts

2015

Streetline –
mehrheitliche Übernahme
des US Anbieters von
Smart Parking Systemen

2017

Jubiläumsfeiern:

125 Jahre Kapsch

10 Jahre IPO der Kapsch TrafficCom

125%
dedication

125 years of Kapsch

2014

Australien –
Start des Mautsystems
auf dem M5 South Western
Motorway

2014

Transdyn –
Erwerb des US Herstellers vom
führenden Verkehrsmanagement-
system DYNAC

2011

Polen –
Start des landesweiten,
elektronischen
LKW-Mautsystems

2013

Belarus –
Start des landesweiten,
elektronischen
LKW-Mautsystems

Brief des Vorstandsvorsitzenden.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

es freut mich, dass wir im zehnten Jahr nach dem Börsengang der Kapsch TrafficCom wiederum auf ein spannendes und zudem erfolgreiches Wirtschaftsjahr zurückblicken können. Der Umsatz erreichte mit EUR 648,5 Mio. (+23,3 %) einen neuen Höchstwert und auf Ebene des EBIT lagen wir mit EUR 60,1 Mio. nicht weit unter dem Rekordwert des Vorjahres (EUR 62,3 Mio.). Die EBIT-Marge betrug somit 9,3 % (11,9 % im Vorjahr). Das Periodenergebnis legte im Jahresvergleich um 17,1 % auf EUR 42,7 Mio. zu, der den Anteilseignern zurechenbare Wert um 40,3 % auf EUR 43,6 Mio. Auch der Anstieg der Mitarbeiterzahl auf 4.823 (+30 %) spiegelt das Wachstum der Gruppe wider.

Akquisitionen mit strategischer Relevanz.

Einen wesentlichen Einfluss auf die Unternehmensgruppe und ihre Ergebnisse hatte die Erstkonsolidierung der KTT (*Kapsch TrafficCom Transportation*), die mit 1. April 2016 von Schneider Electric akquirierte globale Transportation-Sparte. Mit ihren rund 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern lieferte sie im abgelaufenen Wirtschaftsjahr einen Umsatzbeitrag von EUR 112,8 Mio. bei einem leicht negativen EBIT von EUR -2,3 Mio. Darüber hinaus belasteten erhebliche Integrationskosten die Profitabilität der Gruppe. Ein positiver Einmaleffekt auf das EBIT entstand dadurch, dass der Kaufpreis der KTT (EUR 31,1 Mio.) um EUR 3,0 Mio. geringer war als das erworbene Nettovermögen (inklusive liquider Mittel in Höhe von EUR 9,2 Mio.).

Die Zahlen verdeutlichen, warum wir 2016/17 besonderes Augenmerk auf die Integration der KTT gelegt haben. Dieser Integrationsprozess wurde mittlerweile erfolgreich abgeschlossen, wenngleich für das Wirtschaftsjahr 2017/18 einige Nachlaufeffekte nicht auszuschließen sind.



*„2017 ist für uns ein
Jubiläumsjahr:
Zehn Jahre Börsennotiz
der Kapsch TrafficCom
und 125 Jahre Kapsch.“*

Georg Kapsch, CEO

KTT erweitert das Portfolio der Gruppe und stärkt unsere Wettbewerbsposition deutlich, vor allem in Wachstumsmärkten wie Spanien, Lateinamerika, Nordamerika und dem Nahen Osten. Wir sind in den USA nunmehr im Topsegment der Anbieter von Mautlösungen. Zudem gelang mit dieser Akquisition der endgültige Sprung von der Autobahn in die Städte: Bisher verfügten wir über Lösungen für Autobahnen und Einzelanwendungen für den städtischen Bereich; nun sind wir ein global aktiver Komplettanbieter.

Durch den Erwerb der restlichen 48 % an der *Betreibergesellschaft des Mautprojekts in Tschechien* sanken die „Nicht beherrschenden Anteile“ signifikant. Das bedeutet, dass vom Periodenergebnis nachhaltig ein größerer Anteil den Aktionären der Kapsch TrafficCom zurechenbar ist.

Am 1. Juli 2016 erwarb Kapsch TrafficCom 65 % der Anteile plus eine Option auf weitere 20 % an *tolltickets*, Deutschland. Diese Gesellschaft bietet Unternehmen und Konsumenten Mautdienstleistungen an: Ist eine Reise durch mehrere Länder Europas geplant, müssen verschiedene Mautsysteme beachtet werden. *tolltickets* unterhält Verträge mit nationalen Mautbetreibern und kann so den Kunden – gegen Gebühr – die Abwicklung aus einer Hand anbieten.

Ende 2016 übernahmen wir 75,5 % an der österreichischen *Fluidtime Data Services*. Die kleine, aber innovative Gesellschaft entwickelt und betreibt seit 2004 Softwarelösungen und benutzerfreundliche mobile Dienste für intermodales Reisen (d. h. Benutzung verschiedener Verkehrsmittel für den Weg von A nach B) im urbanen Raum. Die Mobilitätsplattform von Fluidtime versorgt Fahrgäste mit Echtzeitinformationen über Beförderungsmöglichkeiten und multimodale Alternativrouten. Zudem können Buchungs- und Zahlungsdienste eingebunden werden. Damit ist Fluidtime eine hervorragende Ergänzung unseres IMS-Portfolios.

Bedeutende Vertriebsserfolge.

Im abgelaufenen Wirtschaftsjahr konnten wir in allen unseren Vertriebsregionen nennenswerte Erfolge erzielen.

Vertriebsserfolge in allen relevanten Regionen.

EMEA. In Tschechien wurde unser Vertrag zum Betrieb des landesweiten Mautsystems für den Güterkraftverkehr um bis zu drei weitere Jahre verlängert. In Österreich erhielten wir den Zuschlag für die Errichtung und den technischen Betrieb des landesweiten Mautsystems für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen. Nach Abnahme des neuen Systems werden wir den technischen Betrieb über eine Laufzeit von zehn Jahren erbringen, wobei die Möglichkeit einer Verlängerung um bis zu fünf Jahre besteht. Zudem erreichten wir für das Mautprojekt in der südafrikanischen Provinz Gauteng eine Verlängerung des kommerziellen Betriebs um ein Jahr. Der Vertrag sieht nun eine Laufzeit für den technischen und den kommerziellen Betrieb bis 2019 vor und kann um nochmals bis zu zwei Jahre verlängert werden.

APAC. Im australischen Bundesstaat Queensland sicherten wir uns zwei weitere Projekte. Eines beinhaltet sowohl die Lieferung als auch den Betrieb des Mautsystems für eine Umfahrungsstraße. Dieser Vertrag ist auf zehn Jahre abgeschlossen. Das andere Projekt umfasst den Ersatz eines veralteten Mautsystems durch modernste Technologie von Kapsch TrafficCom. In Rio de Janeiro, Brasilien, errichtete KTT rechtzeitig vor den olympischen Spielen ein Ampelpriorisierungs-System für die neu errichtete Straßenbahn.

Americas. In den USA wurden wir mit der Modernisierung des integrierten Verkehrsmanagement-Systems im Highway Operations Center der Verkehrsbehörde von Massachusetts beauftragt. Der Vertrag läuft über vier Jahre. Zudem erhielten wir den Zuschlag für die Erneuerung des Mautsystems für alle Brücken und Tunnel der Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ). Nach der für Ende unseres Wirtschaftsjahres 2020/21 geplanten Fertigstellung wird Kapsch TrafficCom die laufende Wartung des neuen Mautsystems für einen Zeitraum von sechs Jahren übernehmen – mit der Option auf Verlängerung um bis zu weitere sechs Jahre.

Nordamerika: wesentlichster Wachstumsmarkt.

Nordamerika stellt für die Kapsch TrafficCom Group den wesentlichsten Wachstumsmarkt dar. Neben einigen größeren Projekten rechnen wir dort auch mit einer zunehmenden Anzahl kleinerer Aufträge.

Solide Bilanz.

Ende des Wirtschaftsjahres 2016/17 verfügte Kapsch TrafficCom über ein Nettoguthaben in Höhe von EUR 19,6 Mio. und das trotz diverser Akquisitionen sowie der Dividendenausschüttung von in Summe EUR 19,5 Mio.

Nettoguthaben: EUR 19,6 Mio.

Die Eigenkapitalquote lag zum 31. März 2017 bei 35 % und somit deutlich unter dem Wert per 31. März 2016 (44,9 %). Wesentliche Gründe dafür waren die Verringerung des Eigenkapitals durch die Auszahlung der Dividende und die im Eigenkapital wirksame Akquisition der restlichen 48 % an der tschechischen Betreibergesellschaft sowie die bilanzverlängernde Wirkung der Platzierung eines Schuldscheindarlehnens in Höhe von EUR 62,0 Mio. und USD 14,5 Mio. Letzteres dient zur Refinanzierung der im November 2017 fälligen Anleihe, deren Tilgung sich positiv auf die Eigenkapitalquote auswirken wird.

Temporärer Effekt auf die Eigenkapitalquote.

Neue Dividendenpolitik.

Dividendenvorschlag an die Hauptversammlung: EUR 1,50 pro Aktie für 2016/17.

Dividende.

Da Kapsch TrafficCom am Kapitalmarkt als Dividendenpapier wahrgenommen werden möchte, haben wir die seit dem Börseingang bestehende Dividendenpolitik überarbeitet. Wenn es die wirtschaftlichen Gegebenheiten der Gesellschaft zulassen, werden wir der Hauptversammlung vorschlagen, zumindest ein Drittel des Konzern-Periodenüberschusses oder EUR 1,— pro Aktie – je nachdem, welcher Wert höher ist – auszuschütten.

Für das Wirtschaftsjahr 2016/17 schlägt der Vorstand der Hauptversammlung eine Dividende pro Aktie in Höhe von EUR 1,50 vor.

Ausblick.

Auch im Wirtschaftsjahr 2017/18 wollen wir weiter wachsen. Im *Mautsegment (ETC)* sehen wir vor allem in den USA großes Potenzial und erhoffen uns auch in Asien eine höhere Dynamik. In Europa liegt ein Fokus auf landesweiten Mautsystemen: Zum Beispiel in

- > Polen (unser Vertrag läuft 2018 aus) wurde der Ausschreibungsprozess gestartet.
- > Bulgarien gab es im letzten Geschäftsjahr zahlreiche Verzögerungen bei der Ausschreibung – wir hoffen, hier im heurigen Jahr voranzukommen.
- > Tschechien (unser Vertrag wurde bereits bis 2019 verlängert) wurde kürzlich der Ausschreibungsprozess gestartet.

Im *IMS-Segment* ist die Integration der KTT nun weitestgehend abgeschlossen, sodass hier nun noch mehr Fokus auf den Vertrieb gelegt werden kann. Unsere neue Matrix-Organisation soll die Zusammenarbeit zwischen Regionen und Solution Centern als auch mit den Kunden deutlich verbessern. Das Projekt CHARM (Common Highways Agency Rijkswaterstaat Model, die umfassende Modernisierung und Konsolidierung des Verkehrsmanagements auf den Autobahnen in England und den Niederlanden) soll erfolgreich vorangetrieben werden. Aufgrund seiner Größe und Komplexität verlangt dieses Projekt von uns größte Aufmerksamkeit.

Trotz eines Umsatzanstiegs erwarte ich mir in Hinblick auf den *Gewinn* für das neue Wirtschaftsjahr keine großen Sprünge beim EBIT, weil Preiseffekte infolge der Verlängerung der Mautprojekte in Tschechien und Österreich wirksam werden. Zusätzliche, zeitlich überschaubare Kostenbelastungen aus dem US-Geschäft werden ebenfalls anfallen. Diese betreffen insbesondere einen Disput mit einem Mitbewerber in Bezug auf geistige Eigentumsrechte an bestimmten Technologien, die wir mit Überzeugung als offenen Industriestandard ansehen, während der Mitbewerber Patentansprüche geltend macht. Der Disput wird in mehreren Verfahren parallel ausgetragen und hat im Wirtschaftsjahr 2016/17 Rechtskosten in Höhe von EUR 11,9 Mio. verursacht (2015/16: EUR 2,2 Mio.). Im IMS-Segment arbeiten wir 2017/18 daran, ein positives EBIT zu erwirtschaften.

Die Rückzahlung der 4,25%-Unternehmensanleihe im November 2017 wird sowohl unser Finanzergebnis als auch die Eigenkapitalquote positiv beeinflussen.

An dieser Stelle ist es mir ein Bedürfnis, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kapsch TrafficCom Group für ihren Einsatz, ihre Motivation und ihre Flexibilität zu danken. Jede und jeder Einzelne, egal wo auf der Welt und in welcher Position, leistet einen wichtigen Beitrag für den Erfolg der Gruppe. Meinen Vorstandskollegen André Laux und Alexander Lewald sowie den Mitgliedern des Aufsichtsrats danke ich für die konstruktive Zusammenarbeit.

Den Investoren von Kapsch TrafficCom danke ich für ihr Vertrauen in unser Unternehmen.

Mit freundlichen Grüßen



Georg Kapsch
Vorstandsvorsitzender

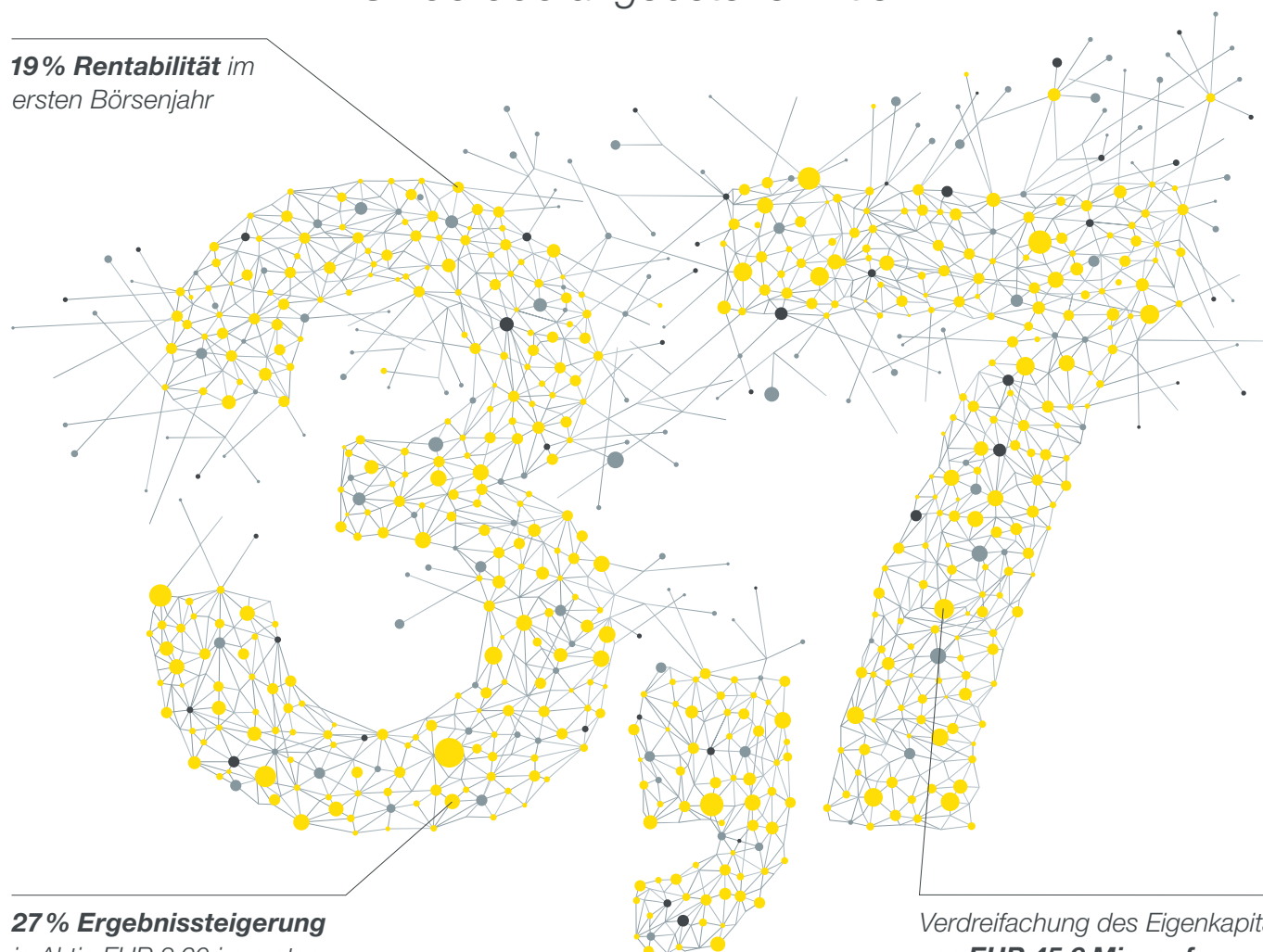
Erfolgreich an die Börse.

*Unsere Challenge:
Ein Börsegang mit 3,7 Mio. Aktien.*

Das Wirtschaftsjahr 2007/08 stand bei Kapsch TrafficCom ganz im Zeichen des **Börse-
ganges**. Das Debüt im Prime Market der Wiener Börse kann eindeutig als erfolgreich be-
zeichnet werden. Nach allen Anstrengungen und Herausforderungen, die so ein Schritt
mit sich bringt, konnte das Eigenkapital von EUR 45,6 Mio. auf EUR 133,4 Mio. verdrei-
facht werden. Rund 3,7 Mio. angebotene Aktien – inklusive Greenshoe – führten zu einer
14-fachen Überzeichnung des Aktienangebots, sodass die Aktien zu einem Ausgabepreis
von EUR 32,- je Aktie am oberen Ende der Preisspanne platziert wurde. Das gelungene
Börsendebüt trug auch zu einem ebensolchen Wirtschaftsjahr bei, in dem alle relevanten
Ertragskennzahlen und die Profitabilität deutlich gesteigert werden konnten. Ein Beweis
dafür, dass echte Herausforderungen sich am Ende auch echt auszahlen.

3.700.000 angebotene Aktien

19% Rentabilität im
ersten Börsenjahr



27% Ergebnissteigerung
je Aktie EUR 2,60 im ersten
Börsenjahr

Verdreifachung des Eigenkapitals
von **EUR 45,6 Mio. auf**
EUR 133,4 Mio.

Strategie.

Profitables und nachhaltiges Wachstum.

Megatrends:

- > Mobilität
- > Urbanisierung
- > Konnektivität.

In den letzten Jahrzehnten wurden die Menschen zunehmend mobil und das Tempo der Urbanisierung der Gesellschaft nahm zu. Seit 2007 leben weltweit mehr Menschen in Städten als in ländlichen Regionen. Diese Entwicklungen verstärken den Straßenverkehr mit all seinen Implikationen: Treibstoffverbrauch, Umwelteinflüsse, Unfälle, Staus, Investitionen in Wartung und Ausbau der Infrastruktur. Gleichzeitig sind die Mittel der öffentlichen Hand begrenzt.

In diesem Kontext bietet Kapsch TrafficCom Hardware, Software und Dienstleistungen an, die den Straßenverkehr sicherer, zuverlässiger, effizienter 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 damit zu steuern.

Wachstum.

Heute erwirtschaftet Kapsch TrafficCom rund drei Viertel des Umsatzes im Segment Maut (Electronic Toll Collection, ETC), der andere Teil entfällt auf das Segment Intelligente Mobilitätslösungen (Intelligent Mobility Solutions, IMS). Das Management bekennt sich zu weiterem Wachstum – sowohl organisch als auch durch Akquisitionen und Kooperationen. Der Umsatz soll in beiden Segmenten steigen, mit höheren Wachstumsraten bei den Intelligenen Mobilitätslösungen. Kernpunkte der Wachstumsstrategie sind:

Weiterer Ausbau des Mautgeschäfts. Kapsch TrafficCom wird die bestehenden Mautverträge – insbesondere die großen, landesweiten Projekte – absichern und neue hinzugewinnen. Zudem soll die hervorragende Position im weltweiten On-Board-Unit-Geschäft gehalten werden.

Reduktion des Klumpenrisikos. Das in den letzten Jahren aufgebaute Portfolio von kleineren Aufträgen und die stärkere globale Präsenz reduzieren die Abhängigkeit von Großprojekten. Machte das Geschäft mit den vier größten Kunden 2012/13 noch rund 60 % des Gesamtumsatzes aus, so betrug dieser Wert im abgelaufenen Wirtschaftsjahr nur mehr 37 %. Es ist zu erwarten, dass dieser Prozentsatz weiter sinken wird.

Wachstum in ETC und IMS.

Wachstum durch breiteres Angebot. Durch die Akquisition der Kapsch TrafficCom Transportation (KTT) gelang es, das Produkt- und Leistungsportfolio im Segment Intelligente Mobilitätslösungen, insbesondere im urbanen Bereich, signifikant zu erweitern. Das Angebot in diesem Segment wird geschärft und weiterentwickelt, wobei die Kompatibilität der verschiedenen Produkte eine wesentliche Rolle spielt. Auch im Mautsegment werden durch innovative Anwendungen und neue Technologien Wachstumsimpulse gesetzt. Aus den USA erhält das Unternehmen zunehmend segmentübergreifende Projekte (z. B. kontrollierte Fahrspuren, die verkehrsabhängig bemaute werden).

Wachstum in bestehenden und neuen Märkten. Das Erschließen neuer geografischer Märkte (z. B. in Afrika oder der APAC-Region) sowie der Ausbau der Position in bestehenden Märkten (z. B. USA, Südamerika) mit dem Ziel, in allen wesentlichen regionalen Märkten eine führende Position zu erlangen, eröffnet weiteres Wachstumspotenzial.

Organisches Wachstum und M&A.

Akquisitionen. Kapsch TrafficCom verfolgt seit Jahren eine gezielte Akquisitionsstrategie. Auch in der Zukunft werden Unternehmen und Teilbetriebe übernommen, um das eigene Portfolio zu stärken, geografische Märkte zu eröffnen oder Marktanteile zu steigern. Kapsch TrafficCom wird eine aktive Rolle bei der Konsolidierung einer fragmentierten Branche mit zahlreichen regionalen und/oder produktspezifischen Mitbewerbern spielen.

Profitabilität.

EBIT-Marge als Steuerungskennzahl für die Profitabilität.

Im Mautsegment lag die EBIT-Marge im Wirtschaftsjahr 2016/17 bei 14,0%. Trotz des Einsatzes innovativer Technologien, des Angebots neuer Leistungen und der Steigerung der Effizienz rechnet das Management für die nächsten Jahre mit einer rückläufigen Marge. Gründe dafür sind:

- > Kleinere Projekte weisen aufgrund fehlender Skaleneffekte meist eine geringere Profitabilität auf als große.
- > Bei den bestehenden und anstehenden Neuausschreibungen von Großprojekten ist mit Preisdruck zu rechnen.

Waren im Segment Intelligente Mobilitätslösungen 2016/17 noch Verluste zu verzeichnen, so soll die EBIT-Marge in den nächsten Jahren schrittweise verbessert werden. Gründe dafür sind:

- > (Weitestgehend) Wegfall der Kosten für die Integration der 2016 übernommenen KTT
- > Bessere Aufstellung und effizientere Prozesse infolge der Integration
- > Synergien zwischen KTT und Kapsch TrafficCom sowohl bei der Kundenakquisition als auch kostenseitig

Im Segment ETC ist davon auszugehen, dass die EBIT-Marge bis auf weiteres komfortabel über 10% liegen wird. Im Segment Intelligente Mobilitätslösungen geht es in einem ersten Schritt darum, ein ausgeglichenes Ergebnis zu erzielen. In weiterer Folge gilt es, die Profitabilität kontinuierlich zu verbessern, wobei mittelfristig eine EBIT-Marge von rund 8% möglich erscheint. Für die Gruppe ist eine nachhaltige EBIT-Marge von mindestens 10% das mittelfristige Ziel.

**Wachstumsziel Profitabilität:
EBIT-Marge > 10%.**

Nachhaltigkeit.

Der Name Kapsch verkörpert mit seiner 125-jährigen Geschichte in der Technologiebranche langfristiges und nachhaltiges Wirtschaften. Das beginnt schon beim Geschäftsgegenstand der Kapsch TrafficCom: Das Steuern von Verkehrsströmen – sei es mittels technischer Lösungen oder durch Bemaatung – hilft, die vorhandene Straßeninfrastruktur effizienter zu nutzen, Rohstoffverbrauch und Emissionen zu reduzieren sowie Unfälle zu vermeiden.

Für den langfristigen Erfolg eines Technologiekonzerns haben Forschung und Entwicklung (F&E) sowie Innovationsmanagement eine strategische Bedeutung. Die Aufstellung, Aktivitäten und Prioritäten in Zusammenhang mit F&E werden in einem separaten Kapitel dieses Geschäftsberichts behandelt. Im Bereich Innovation verfolgt Kapsch TrafficCom einen offenen Ansatz, der sowohl das konzerninterne Potenzial als auch Ideen von außerhalb der Gruppe einschließt. Herauszuheben ist das 2017 lancierte Accelerator-Programm „Factory1“. Jungunternehmen, die bereits über Produkte oder Lösungen auf dem Markt verfügen, haben dabei die Möglichkeit, diese einem Machbarkeitstest durch Experten von Kapsch TrafficCom zu unterziehen. Der Wissensaustausch führt zu einer Win-win-Situation und möglicherweise auch zu einer zukünftigen Zusammenarbeit.

Auch im Umgang mit den wichtigsten Stakeholder-Gruppen zeigt sich, dass eine langfristige Ausrichtung, Verantwortungsbewusstsein und respektvolles Miteinander zur gelebten und gepflegten Praxis im Unternehmen gehören.



Die wichtigsten Stakeholder-Gruppen.

- > **Kunden.** Heute sind Kunden primär Länder, Kommunen und deren öffentliche Agenturen (Business to Government, B2G). In Zukunft wird die Bedeutung des Geschäfts mit anderen Unternehmen (Business to Business, B2B), aber auch mit Endverbrauchern (Business to Consumers, B2C) an Bedeutung gewinnen.
- > **Mitarbeiter.** Schlüssel zum Erfolg des Unternehmens sind kompetente, engagierte und treue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Teamgeist und lebenslanges Lernen werden von Kapsch TrafficCom gefördert und gefordert. Neue Kolleginnen und Kollegen, insbesondere jene, die im Zuge von Akquisitionen zum Unternehmen gekommen sind, werden mit Weitblick integriert.
- > **Allgemeine Öffentlichkeit.** In Österreich gilt Kapsch als Traditionsbetrieb und eines der großen Unternehmen des Landes. Global ist Kapsch TrafficCom ein verlässlicher Partner für die öffentliche Hand, aber auch zunehmend im B2B- und B2C-Geschäft tätig. Aus diesem Grund stellen transparente Kommunikation und gesellschaftliches Engagement eine Selbstverständlichkeit dar.
- > **Kapitalmarkt.** Die Aktien der Kapsch TrafficCom sind seit zehn Jahren im „Prime-Segment“ der Wiener Börse gelistet. Zudem notiert seit 2010 eine Anleihe. Die Kombination eines Familienbetriebes mit einer Börsennotiz vereint aus Sicht des Managements das Beste aus beiden Welten.

Kunden.

Struktur – Geschäftsmodell – Leistungsportfolio.

Kundenstruktur.

Kapsch TrafficCom agiert in zwei Segmenten:

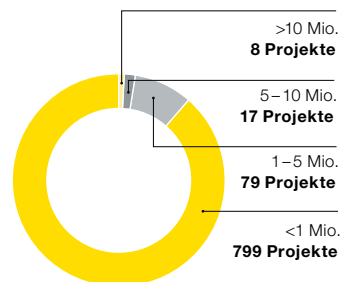
- > Electronic Toll Collection (ETC, Maut)
- > Intelligent Mobility Solutions (IMS, Intelligente Mobilitätslösungen)

Die bedeutendsten Kunden sind öffentliche Körperschaften sowie öffentliche Agenturen oder bevollmächtigte Gesellschaften. In letzter Zeit gewannen im Mautsegment private Straßenkonzessionäre an Bedeutung, insbesondere in Nordamerika. Zukünftig sollen mit Maut- und Mobilitätslösungen auch verstärkt Unternehmen und Konsumenten adressiert werden.

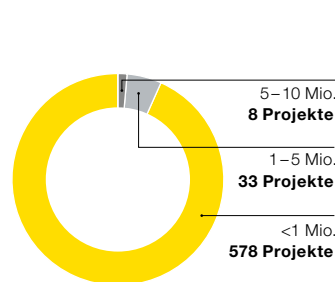
**Klumpenrisiko
deutlich reduziert.**

Über die letzten Jahre konnte Kapsch TrafficCom die Kundenbasis verbreitern. Aus der Überlegung geboren, dass die Anzahl neuer landesweiter Mautprojekte sehr überschaubar war, das Unternehmen aber weiter wachsen sollte, verfolgte Kapsch TrafficCom zunehmend auch kleinere Projekte. Der verstärkte Fokus auf das Geschäft mit intelligenten Mobilitätslösungen, welches in der Regel kleingliedriger als das Mautgeschäft ist, diversifizierte die Kundenbasis weiter. 2012/13 erwirtschaftete das Unternehmen mit den vier größten Kunden rund 60% des Umsatzes; im abgelaufenen Geschäftsjahr waren dies nur mehr 37%. Auf der einen Seite bedeutet das eine deutlich geringere Abhängigkeit von einzelnen Kunden und somit die Reduzierung des (Klumpen-)Risikos, auf der anderen Seite wirken sich die geringeren Skaleneffekte kleinerer Projekte auf die Gewinnmargen aus.

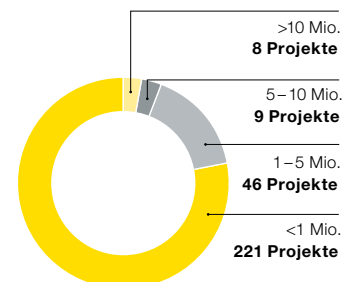
Anzahl Projekte 2016/17.



Anzahl IMS-Projekte 2016/17.



Anzahl ETC-Projekte 2016/17.



**Überwiegende Anzahl
der Kundenprojekte mit
einem Jahresumsatz von
weniger als EUR 1 Mio.**

Ausgewählte große Kundenprojekte.

Die größten Projekte werden im ETC-Segment dargestellt. Sie betreffen fast ausschließlich die Errichtung und den Betrieb landesweiter Lkw-Mautsysteme. Lediglich das Projekt in Südafrika umfasst auch Pkws und betrifft nur eine – wenngleich wichtige – Region.

Errichtung und Betrieb großer Mautsysteme.

Land	Erteilt	Aktuelle Laufzeit bis
Österreich ¹⁾	2004	2028 (verlängerbar um bis zu 5 Jahre)
Tschechien ²⁾	2007	Bis max. 2019
Südafrika	2009	2019 (verlängerbar um bis zu 2 Jahre)
Polen	2010	2018 (verlängerbar um 1 Jahr)
Weißrussland	2012	2032

1) Wieder gewonnen im Jahr 2016

2) Verlängert im Jahr 2016

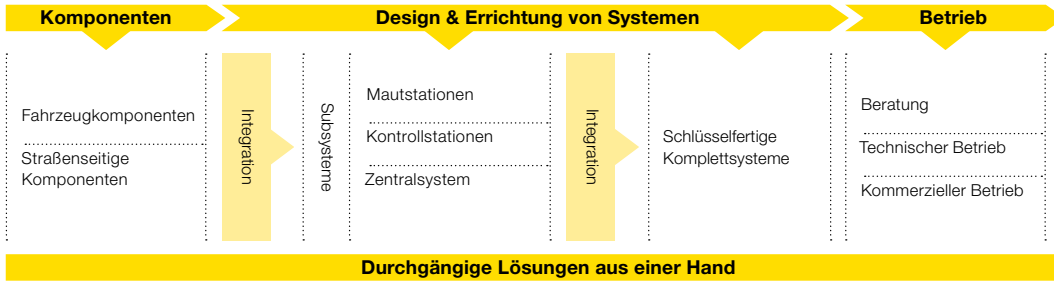
Bei den Großprojekten ist im IMS-Segment das grenzübergreifende Programm CHARM (Common Highways Agency Rijkswaterstaat Model) der niederländischen und englischen Straßenbehörde anzuführen. Kapsch TrafficCom erhielt den Zuschlag dafür im Geschäftsjahr 2015/16 und liefert und installiert im Rahmen dieses Programms das modernste und größte Verkehrsmanagement-System Europas.

**> EMEA größter Kundenmarkt
> Nordamerika wichtigster
Wachstumsmarkt.**

Aus geografischer Sicht stellt die Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika) mit rund zwei Drittel des Umsatzes den wichtigsten Absatzmarkt der Gruppe dar. Mehr als ein Viertel des Umsatzes wird in der Region Americas (Nord- und Südamerika) erwirtschaftet.

Geschäftsmodell.

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



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

Komponenten werden von Kapsch TrafficCom entwickelt und produziert oder von führenden Herstellern zugekauft. Die Produkte werden zu Subsystemen integriert oder als Standardprodukte an Kunden vertrieben. Das Sortiment umfasst die zwei Produktfamilien Fahrzeugkomponenten (On-Board Units und Transponder) und straßenseitige Komponenten (Transceiver und Lesegeräte sowie Kameras und Sensoren). Die Komponenten werden von Kapsch TrafficCom entweder zu Subsystemen, die einzeln oder kombiniert vertrieben werden, oder zu schlüsselfertigen Komplettsystemen integriert.

Zwei Produktionsstätten für Komponenten:

- > Österreich
- > Kanada.

Design und Errichtung umfasst sowohl Subsysteme als auch schlüsselfertige Komplettsysteme. Subsysteme (Maut- und Kontrollstationen sowie die hausintern entwickelten Zentralsystem-Lösungen) sind wesentliche Bausteine eines Komplettsystems und erfüllen spezifische Funktionen wie die Mauteinhebung und deren Kontrolle, die Verkehrsrechtsüberwachung oder das Verkehrsmanagement. Die Integrationsdienstleistungen umfassen das Design, die Anpassung und den Roll-out einschließlich der Dokumentation sowie den Abnahmetest, das gesamte Projekt- und Lieferanten-Management sowie die Schulung im Umgang mit der Lösung.

Der *Betrieb* umfasst die Beratung der Kunden sowie den technischen und kommerziellen Betrieb von Systemen. 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 dem vollständigen Rechnungs- und Mahnwesen.

Leistungsportfolio.

Das Leistungsportfolio der Kapsch TrafficCom gegliedert nach den beiden Segmenten stellt sich wie folgt dar und wird auf den nächsten Seiten detaillierter präsentiert:

Maut (ETC)		Intelligente Mobilitätslösungen (IMS)	
Mautlösungen	Mautdienstleistungen	Autobahn	Stadt
Elektronische Mauteinhebung Mehrspur-Fließverkehr, kontrollierte Fahrspuren, mobile Mauteinhebung, eVignette	Transeuropäische Mautdienste	Verkehrsmanagement Autobahnen, kontrollierte Spuren, Tunnel und Brücken	Verkehrsmanagement Stadt, Korridor-Management, städtische Zugangsregelung
Stadtmaut		Verkehrssicherheit Elektronische Fahrzeugregistrierung, Kontrolle von Nutzfahrzeugen	
Konventionelle Mautstationen		Vernetzte Fahrzeuge V2X-Automotive, V2X-Infrastruktur, Vernetzte Dienste	
			Intelligente Parklösungen
			Intermodale Mobilität



Mehr als eine Milliarde Fahrzeuge im Einsatz, weltweit.

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

Der zunehmende Verkehr erfordert eine entsprechende Straßeninfrastruktur. Der Aufbau und die Erhaltung moderner Straßennetze ist äußerst kostspielig und belastet die öffentlichen Haushalte stark. Darüber hinaus werfen die zunehmenden Verkehrsstaus und Umweltverschmutzung Zweifel an der Nachhaltigkeit des Straßenverkehrs auf.

Die Mineralölsteuer ist eine effiziente und verbrauchsgerechte Einnahmequelle für die öffentlichen Haushalte, birgt aber erhebliche Einschränkungen:

- > **Beschränkte Steuerungseffekte.** Es ist weder möglich, zwischen Fahrzeugtypen (z. B. Lkws, Bussen und Pkws), verschiedenen Straßenarten (um die Wahl der Verkehrsteilnehmer zu beeinflussen), unterschiedlicher Straßenauslastung u. a. zu differenzieren, noch können emissionsarme Fahrzeuge oder Pkws mit mehreren Insassen gefördert werden.
- > **Dient nur den öffentlichen Haushalten.** Diese Steuer eignet sich nicht als Einkommensquelle für private Straßenkonzessionäre.

Mautgebühren haben diese Mängel nicht – sie sind direkte Einnahmen für den Straßenbetreiber (ob Behörde oder privater Konzessionär) und können eine Verkehrsmanagement-Funktion erfüllen.

Das Angebot von Kapsch TrafficCom.

Kapsch TrafficCom, ein ETC-Pionier.

Elektronischen Mauteinhebung (Electronic Toll Collection, ETC). Die ersten Aktivitäten von Kapsch TrafficCom in diesem Bereich gehen auf die Mitte der 80er-Jahre zurück, was das Unternehmen zu einem Pionier bei ETC-Lösungen macht. Die 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), Anzahl der Fahrgäste, Verkehrssituation oder einer beliebigen Kombination dieser Parameter. Kapsch TrafficCom fungiert als One-Stop-Shop, der von den einzelnen Komponenten (z. B. On-Board Units, Transceiver), dem Design und der Errichtung von Mautsystemen bis hin zum Betrieb solcher Systeme alles bietet.

Das weltweit erste MLFF-System von Kapsch TrafficCom.

Mehrspur-Fließverkehr (Multi-lane free-flow, MLFF). Dieses automatische Mautsystem unterbricht den Verkehrsfluss auch dann nicht, wenn mehrere Fahrspuren zu bemaunten sind. Kapsch TrafficCom implementierte vor mehr als 15 Jahren das weltweit erste System dieser Art in Australien. Seither haben viele Länder mit der Verwendung von MLFF-Mautsystemen begonnen. Sie können auf allen Arten von Straßen (vor allem auf Autobahnen, Schnellstraßen, Brücken und in Tunneln) und für alle Fahrzeugtypen eingesetzt werden. Es ist zudem möglich – und auch sehr effektiv – die MLFF-Mautsysteme in Kombination mit kontrollierten Spuren zu nutzen. Ein spezieller Anwendungsfall sind HOT-Fahrspuren (High-Occupancy Toll). Um diese schnelleren Fahrspuren nutzen zu können, müssen Fahrer eine Gebühr entrichten, welche auf den aktuellen Verkehrsbedingungen basiert. Eine weitere Variante sind HOV-Fahrspuren (High-Occupancy Vehicle), auf denen der Tarif von der Anzahl der Fahrzeuginsassen abhängt. Dies ist ein nützliches Hilfsmittel für Behörden, um die Fahrzeuginhaber zu einem umweltfreundlichen Verhalten zu motivieren.

MLFF basiert auf Dedicated Short-Range Communication (DSRC, Mikrowellen), RFID oder automatischer Kennzeichenerkennung (Automatic Number Plate Recognition, ANPR).

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

In Europa gibt es fünf flächendeckende Mautsysteme mit Technologie von Kapsch TrafficCom.

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

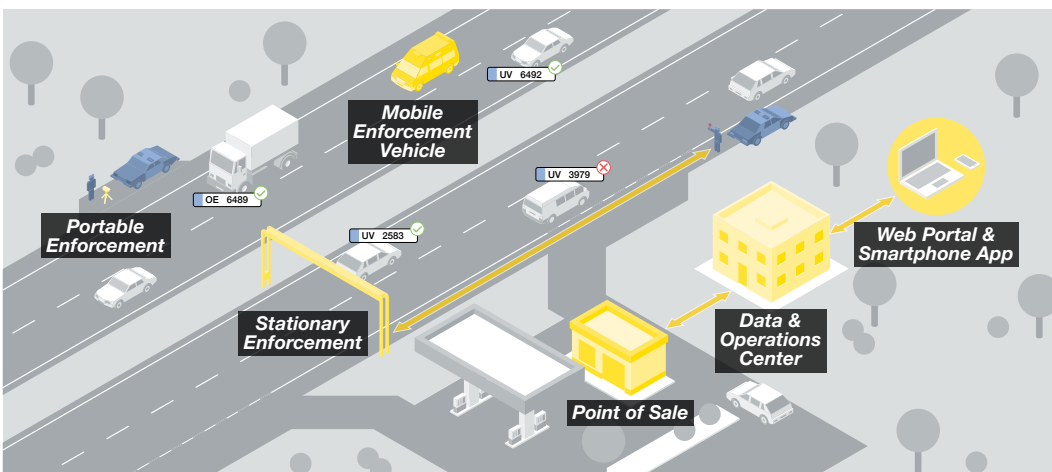
Im Unterschied zu Mautsystemen, die auf DSRC basieren, erfolgt die Ortung der On-Board Units in den Fahrzeugen mittels Satelliten. Die mautrelevanten Daten werden über Mobilfunk an das Zentralsystem gesendet. Sobald ein Fahrzeug in ein Gebiet einfährt, für das Maut gilt, wird das Gefährt automatisch 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 den Einsatz von Smartphones als Zusatzkomponenten bei MLFF-Mautsystemen, die ANPR nutzen.

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 erkennt die 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 basierend auf Ort und Zeit zusammengeführt. Damit entfällt die aufwändige und kostenintensive manuelle Validierung der Kennzeichenbilder.

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



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



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

Kapsch TrafficCom

- > Mehr als 25 Jahre im Mautstationengeschäft.
- > Globale Präsenz mit mehr als 1.100 installierten Fahrspuren.

Mautstationen. In der Vergangenheit waren konventionelle Mautstationen sehr beliebt. Mittlerweile geht der Trend immer stärker zur automatisierten, elektronischen Mauteinhebung. Verkehrsteilnehmer bezahlen die Mautgebühren elektronisch und müssen dafür nicht mehr an den Stationen anhalten oder ihre Geschwindigkeit reduzieren. Die Zahlungsabwicklung erfolgt automatisch und beeinträchtigt den Verkehrsfluss kaum.

Kapsch TrafficCom entwickelt und installiert verschiedene Lösungsvarianten für konventionelle Mautsysteme. Die Bandbreite reicht hier von manueller Einhebung der Maut durch Bar- oder Kartenzahlung bis hin zur elektronischen Zahlung mittels On-Board Units. ANPR kann unterstützend dazu eingesetzt werden.

Mautdienste. Im Jahr 2016 erwarb Kapsch TrafficCom die Mehrheitsbeteiligung an tolltickets GmbH, Deutschland. Da europaweit verschiedene Mautsysteme bestehen, unterhält das Unternehmen Verträge mit lokalen Mauteinhebern und bietet Kunden ein One-Stop-Shop-Konzept, mit dem diese ihren Mautverpflichtungen bei Reisen durch mehrere Länder einfach nachkommen können. Nach der Registrierung mieten die Kunden eine On-Board Unit, die mit den verschiedenen örtlichen Mautsystemen kompatibel ist und am Ende des Monats erhalten sie eine Rechnung mit Informationen zu den verschiedenen Mautgebühren. tolltickets leitet diese an die verschiedenen lokalen Mauteinheber weiter und behält eine Servicegebühr ein. Mit tolltickets wird sich Kapsch TrafficCom Schritt für Schritt als europäischer Mautdienstleister mit interoperablen Leistungen für Endverbraucher und Mobilitätsdienstleister wie Tankkartenemittenten oder Automobilhersteller etablieren.

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

Ausgewählte Referenzen.

Mehrspur-Fließverkehr (MLFF)

- > Landesweite Mautsysteme in Österreich, Polen, der Schweiz, Tschechien, Weißrussland
- > Brücken: Sydney Harbour (Australien), Golden Gate (USA), Øresund (Schweden/Dänemark)
- > Kontrollierte Spuren/HOT-Spuren: Interstate 77, North Carolina (USA)

Satellitenbasierte Mauteinhebung: Belgien und Frankreich (On-Board Units)

Stadtmaut: Bologna (Italien), Singapur

Mautstationen: Portfolio von Mautstationen (Design & Errichtung, technischer Betrieb), in Brasilien

Komponenten: Lieferant für E-ZPass® (USA)

Großartig in Nordamerika.

*Unsere Challenge:
Einen Markt mit 21 Mio. OBUs integrieren.*

MARK IV IVHS war führender Anbieter von elektronischen Mautsystemen in den USA, Kanada und Mexico. Ein idealer Partner für Kapsch TrafficCom, die das Unternehmen im Jahr 2010 erwarb, um den bestehenden und zukünftigen Kunden in Nordamerika eine erweiterte und durchgängige Produkt- und Lösungspalette anzubieten. Herausfordernd war dabei vor allem die unglaubliche Dimension des Projektes: 21.800.000 verkaufte OBUs, 3.700 ausgestattete Mautspuren, die Errichtung eines neuen Headquarters und 142 Mitarbeiter sprechen eine deutliche Sprache. Doch wer die Herausforderungen der Zukunft in Sachen Mobilität bewältigen will, geht wie Kapsch TrafficCom ans Limit. Und einen Schritt weiter.

21.800.000 verkaufte OBUs

Auftrag über
USD 79.000.000 bereits
im ersten Jahr akquiriert



Verkehrsmanagement für Autobahnen, kontrollierte Spuren, Brücken & Tunnel



Autobahnen. Auf Straßen mit hohen Tempolimits ist Sicherheit von besonderer Bedeutung. Je genauer die Informationen sind, die den Fahrern auf elektronischen Hinweistafeln am Straßenrand oder (in Zukunft) auf Bordanzeigen im Fahrzeug zur Verfügung gestellt werden können, desto sicherer sind die Passagiere während der Fahrt. Straßenbetreiber profitieren ebenfalls davon, auf Veränderungen der Verkehrslage effizient reagieren zu können und Vorfälle schnell und effektiv zu managen – und zwar von einer zentralen Stelle aus.

Kontrollierte Spuren. Die zunehmende Überlastung der Straßen ist ein wichtiges Thema in dicht besiedelten Gebieten. Das Konzept der kontrollierten Spuren hilft bei der Vermeidung von Staus und dem Senken der CO₂-Emissionen, indem Fahrzeugen mit mehreren Insassen auf speziellen Spuren priorisiert werden (HOV-Fahrspuren).

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.

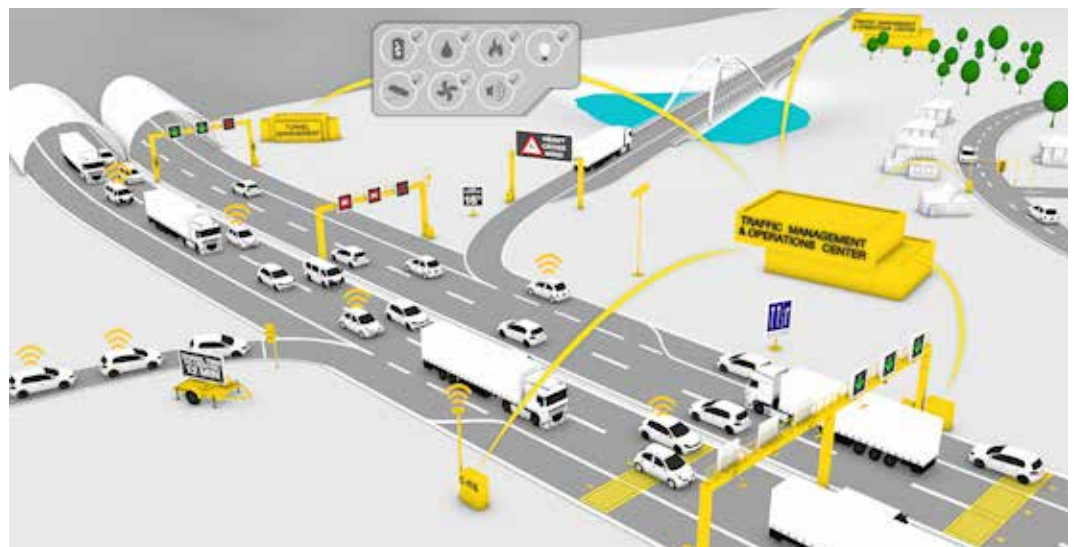
Das Angebot von Kapsch TrafficCom.

DYNAC®:

- > Voll integrierte Software-Suite
- > Über 300 Installationen weltweit
- > Skalierbar für jedes Größensystem – national, landesweit, regional.

Die Verkehrsmanagement-Lösungen des Unternehmens basieren auf DYNAC®, einer leistungsstarken, integrierten und modularen Software-Suite. Mit ihr lassen sich Verkehr, Sicherheit und Anlagenmanagement einfach überwachen und kontrollieren.

Die vollständig integrierte Suite mit Anwendungen für Verkehrs- und Anlagenmanagement und einem hochgradig konfigurierbaren Design ermöglicht es, die Software für verschiedenste ITS-Anwendungen einzusetzen wie zum Beispiel bei Autobahnen, Mautstraßen, Tunneln, Brücken, kontrollierten Spuren und reversiblen Fahrspuren.



DYNAC® sammelt Echtzeitdaten und liefert sie an Verkehrsmanagement-Zentralen. Deren Bediener können dadurch Staus, Zwischenfälle, Notsituationen und andere Bedingungen schneller erkennen und darauf reagieren.

Informationen wie Fahrzeiten, Zwischenfälle, Fahrbahn- und Wetterbedingungen lassen sich schnell an die Öffentlichkeit weitergeben, sodass Autofahrer informierte Entscheidungen treffen können.

Der „Incident Response Manager“ (ein DYNAC®-Modul) vereinheitlicht Verkehrsabläufe und vereinfacht die Systemnutzung, indem Zwischenfälle, Alarme und andere Situationen gemeinsam mit Reaktionsplänen in einem einzelnen Interface kombiniert werden. Dies ermöglicht den Bedienern, bei geringerer Stressbelastung schnelle und angemessene Lösungen zu liefern.

„Active Traffic Management“ (ein weiteres DYNAC®-Modul) kann Verkehrsregelungseinrichtungen wie Fahrspuranzeigen und Wechselverkehrszeichen auf Grundlage aktueller oder voraussichtlicher Bedingungen automatisch anpassen. DYNAC® eignet sich auch für reversible Fahrspuren mit beweglichen Mittelbarrieren oder Standstreifen, um Staus während Spitzenverkehrszeiten besser zu bewältigen.

Brücken und Tunnel. Kapsch TrafficCom hat umfassende Erfahrung im Management von Verkehr auf Brücken und in Tunneln. DYNAC® kann sowohl den Verkehrsfluss als auch wichtiger 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 Echtzeit-Erkennung von Zwischenfällen und gibt entsprechende Entscheidungshilfen, sodass bei Unfällen die beste Maßnahme schnellstmöglich gewählt und Notfallpersonal rasch an den Vorfalldort geschickt werden kann. Das DYNAC®-Tunnel-Incident-Management-Programm sorgt für effiziente Abläufe bei Verkehrs- und Notfallsituationen speziell in Tunneln.

Integration in Mautsysteme. Verkehrsmanagement-Lösungen auf Basis von DYNAC® können in das Zentralsystem eines Mautsystems integriert werden. Dies kann beispielsweise für sogenannte HOT-Spuren (High-Occupancy Toll) genutzt werden. Das sind Mautspuren, auf denen die Gebühr von der aktuellen Verkehrslage abhängt.

Die Hauptkundengruppen für Kapsch TrafficCom im Bereich Verkehrsmanagement sind öffentliche Einrichtungen und Konzessionäre.

Das Tunnel-Störfall-Management umfasst:

- > Umgebungsüberwachung
- > Verkehrsdaten
- > Branderkennung
- > Belüftung
- > Überschwemmungsventile
- > PA-Systeme
- > Absperrungen
- > Dynamische Hinweistafeln
- > Verkehrsfunk
- > Tunnel-Verkehrsfunk
- > Fahrspursignale.

Ausgewählte Referenzen.

Autobahnen

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

Kontrollierte Spuren

- > Brasilien: Rio de Janeiro

Kontrollierte Spuren in Kombination mit Maut

- > USA: Lyndon B. Johnson Freeway & North Tarrant Express Highway

Brücken und Tunnel

- > USA: Boston Central Artery/Tunnel
- > USA: George Washington Bridge

Städtisches Verkehrsmanagement.



Mit fortschreitender Urbanisierung erfordert der zunehmende Stadtverkehr eine effiziente Verwaltung.

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

Das Angebot von Kapsch TrafficCom.

EcoTrafIX™. Im Jahr 2016 erwarb Kapsch TrafficCom das globale Transportation-Geschäft von Schneider Electric. Mit diesem Schritt wurde die Präsenz von Kapsch TrafficCom in den Bereichen städtisches Verkehrs- und Mobilitätsmanagement weiter verstärkt. Zudem akquirierte das Unternehmen damit eine Organisation mit mehr als 30 Jahren Erfahrung auf diesen Gebieten. Das übernommene Kernprodukt ist EcoTrafIX™ – eine in Echtzeit arbeitende, webbasierte, modulare, skalierbare und flexible Mobilitätsmanagement-Plattform, die primär für städtische Anforderungen konzipiert wurde.

EcoTrafIX™ ist das Ergebnis von 30 Jahren Erfahrung in allen Bereichen des Verkehrswesens.

Die EcoTrafIX™-Software-Suite bietet eine umfassende Lösung für urbane Mobilitätszentralen. Mit ihr lassen sich sowohl einfache Verkehrssignalsysteme als auch komplexe multimodale und behördenübergreifende Verkehrsnetze für Korridore, Städte und Regionen steuern. EcoTrafIX™

- > beschleunigt die Verbindung und Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Mobilitätszentralen und deren Stakeholdern; damit werden Multimodalität und behördenübergreifende Systeme Realität;
- > liefert vollständig kartenbasiert und detailliert bis hin zur einzelnen Kreuzung ein Lagebild der Region, des Korridors oder der Stadt;
- > optimiert Sicherheits- und Reaktionspläne mittels automatischer Erkennung von Zwischenfällen;
- > prognostiziert künftige Verkehrsbedingungen;
- > beinhaltet ein System zur Entscheidungsunterstützung, um sowohl einfache als auch komplexe, behördenübergreifende Verkehrsvorfälle und -pläne zu managen;
- > übermittelt Informationen an Bürger (z. B. mittels Service-Telefon, mobiler Anwendungen und Webdiensten) und macht die Verkehrsdaten einer Stadt über eine zentrale Plattform verfügbar.

Die EcoTrafIX™-Suite ist auf die Bedürfnisse und Budgets der Kunden zugeschnitten. Es gibt drei Ausgangsprodukte, die für städtische Anwendung konfiguriert werden können:

- > EcoTrafIX™ Command – Einstiegssoftware für Verkehrssignalsteuerung und ITS-Gerätesteuerung;
- > EcoTrafIX™ Expert – umfasst adaptive Verkehrssteuerung, ein System zur Entscheidungsunterstützung, Wetterwarnung, Ereignismanagement und Verkehrsprognose;
- > EcoTrafIX™ Mobility – für behördenübergreifende Zusammenarbeit, multimodales Ereignismanagement und multimodale Ereigniskoordination, Reiseinformationen und Datenfusion.

Die Hauptkundengruppen für Kapsch TrafficCom im Bereich städtisches Verkehrsmanagement sind Stadtverwaltungen und Behörden.

Ausgewählte Referenzen.

- > **Spanien:** Bilbao, Valladolid, Castellón, San Sebastian, La Coruña, Huelva
- > **Saudi-Arabien:** Dschidda, Mekka und Medina
- > **Ecuador:** Quito City
- > **Panama:** Panama City
- > **USA:** City of Dallas, US 75 Corridor, Miami-Dade Expressway, JTMC NY, NITTEC (Buffalo – NY), Chesapeake (VA)

Verkehrssicherheit.



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

Technologien, um Gefahren zu erkennen und Verkehrsregeln durchzusetzen.

Das Angebot von Kapsch TrafficCom.

Kontrolle von Nutzfahrzeugen. Mit Video- und Sensortechnik entlang der Straßen wird festgestellt, ob Nutzfahrzeuge den jeweiligen Vorgaben entsprechen. Von diesen Informationen leiten Kunden die entsprechenden Handlungen ab. Kapsch TrafficCom bietet Lösungen in den folgenden Bereichen an:

- > Zufahrtsberechtigungen: Berechtigte Fahrzeuge werden automatisch erkannt.
- > Automatisierte Erkennung von Fahrzeugmerkmalen: Über Laser, Video oder Sensoren werden Fahrtgeschwindigkeit, Fahrzeugklasse oder Gewicht erfasst.
- > Fahrzeugkontrolle: Über Funkverbindung werden weitere Detaildaten über das Fahrzeug und seine Position an ein Zentralsystem (Backoffice) übermittelt.

Elektronische Fahrzeugregistrierung. Die elektronische Fahrzeugregistrierung vereint die automatische Erkennung der Fahrzeuge mit einer zentralen Verwaltung von Registrierungsdaten. Kapsch TrafficCom erwartet eine Nachfrage nach dieser Lösung vor allem aus Ländern, wo viele Autos nicht oder unzureichend registriert beziehungsweise versichert sind oder die Diebstahlraten hoch sind. Dort sind solche Systeme eine große Hilfe für die Polizei.

Kapsch Weigh-in-Motion ermöglicht das Abwiegen von Fahrzeugen bei voller Geschwindigkeit.

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

- > Automatische Kontrolle von Busspuren
- > Verkehrsüberwachung (punktuell und an längeren Streckenabschnitten)
- > Ampelüberwachung
- > Geschwindigkeitsüberwachung
- > Gewichtskontrolle von Fahrzeugen bei voller Fahrtgeschwindigkeit
- > Integration in eine umfassende Zentralsystem-Lösung

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

Ausgewählte Referenzen.

Kontrolle von Nutzfahrzeugen

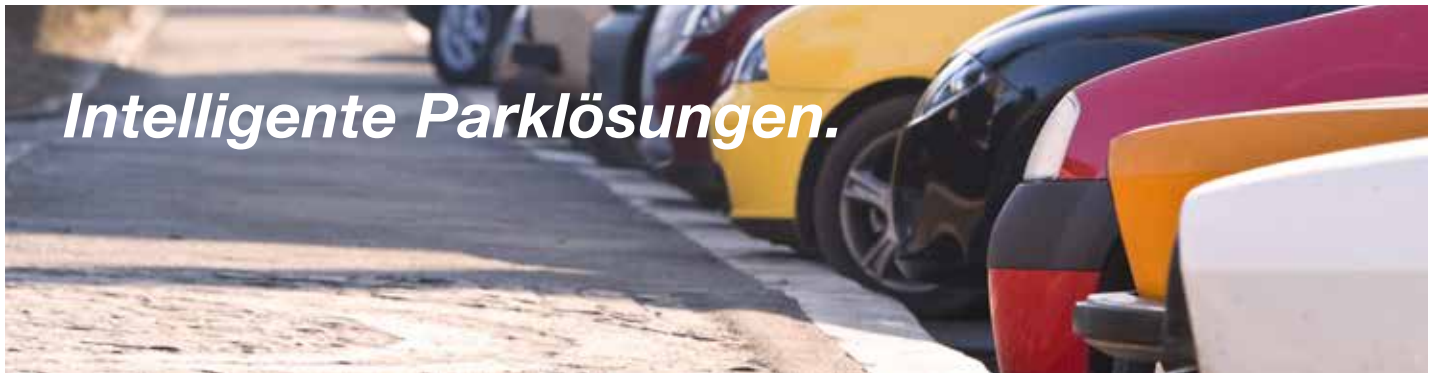
- > Gewichtserkennung im Fließverkehr (Weigh in Motion) in den USA, der Schweiz, Tschechien, Russland und Österreich

Verkehrsüberwachung

- > Gemeinschaftsprojekt mit dem Johannesburg Metropolitan Police Department
- > Implementierung in mehr als 20 Städten in Südafrika

Ampelüberwachung

- > **Italien:** Porcia, Bollate und Bologna



Parkplatzsuche verursacht mehr als 30 % des innerstädtischen Verkehrs.

In Innenstädten macht die Parkplatzsuche im Schnitt etwa 30–40 % des Verkehrsaufkommens aus. Intelligente Lösungen, die Verkehrsteilnehmer schnell zum nächsten freien Parkplatz führen, können das Verkehrsvolumen in Städten deutlich reduzieren. Das verbessert die Auslastung der bestehenden Parkplatz-Infrastruktur, während das Unfallrisiko und die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen gesenkt werden. Zudem leisten intelligente Parklösungen einen wichtigen Beitrag zur Steigerung des Komforts für Verkehrsteilnehmer und der Lebensqualität in Städten.

Das Angebot von Kapsch TrafficCom.

Die 2015 akquirierte US-Tochtergesellschaft Streetline entwickelte eine hybride Plattform, die schon existierende Parkdaten erweitert, anreichert und verarbeitet, um für das gesamte Stadtgebiet in Echtzeit ein umfassendes Bild über den Parkplatzbedarf sowie ein Parkleitsystem zu liefern. Insbesondere werden Informationen zur Parkplatzbelegung (Parkdauer, Häufigkeit der Neubelegung sowie Parkzeitüberschreitungen) einbezogen. Diese Rohdaten werden von der Sensortechnik (Sensoren, Kameras, Software Development Kit) von Streetline gesammelt und mit Hilfe eines proprietären Algorithmus „intelligent“ gemacht. So kann man nicht nur Autofahrer zu freien Parkplätzen auf Straßen führen, sondern auch für Städte Smart-City-Dienste anbieten, damit sie datenbasiert Entscheidungen zur Verbesserung ihrer Parkplatzsituation treffen können:

Analyse. Umfassende Möglichkeiten zur Echtzeitanalyse der Parkplatzsituation in definierten Gebieten.

Mobiles Bezahlen. Die Parker™-App von Streetline bietet ein Parkleitsystem, das bei drei großen Betreibern von mobilen Zahlungslösungen (PayByPhone, Park Mobile und Passport) integriert ist. So können Autofahrer über die App auch ihre Parkgebühren bezahlen.

Parkleitsystem. Die Parker™-App führt Autofahrer zu Häuserblocks, wo mit +95 % Wahrscheinlichkeit ein freier Parkplatz zu finden ist.

Parkraumbewirtschaftung. Die in Echtzeit erfassten Daten werden über Smartphone- und Online-Anwendungen (digitale Anzeigetafeln, Websites, Apps) den Nutzern zur Verfügung gestellt.

Sensorik. Die speziell entwickelte Sensortechnik von Streetline erkennt geparkte Fahrzeuge. Die so gewonnenen Informationen werden mit einem ausgefeilten, selbstlernenden Algorithmus, der auf die mehr als 500 Millionen Parkvorgänge umfassende Datenbank von Streetline zugreift, kombiniert. So ermittelt Streetline hoch präzise Informationen zu den aktuell verfügbaren Parkplätzen, welche zudem in die Verkehrsmanagementlösungen von Kapsch TrafficCom einfließen können.

Integration in andere Systeme. Die Anwendungen von Streetline können mit anderen Verkehrsmanagement-Lösungen (z. B. Stadtzugangslösungen wie intelligenten Pendlerprogrammen oder dynamische Verkehrszeichen, die Autofahrer zu freien Parkplätzen leiten) kombiniert werden. Kundengruppen im Bereich intelligente Parklösungen sind Autofahrer, und weitere Parkraumbetreiber, Unternehmen, Universitäten, Spitäler usw.

Ausgewählte Referenzen.

- > **Los Angeles, CA USA:** Mehr als 7.000 Straßenparkplätze in Hollywood, Venice und Stadtzentrum
- > **Sarasota, FL, USA:** Mehr als 3.000 Straßenparkplätze



Die heutigen technologischen Möglichkeiten erlauben es, dass Fahrzeuge untereinander (Vehicle-to-Vehicle, V2V) sowie mit straßenseitiger Verkehrsinfrastruktur (Vehicle-to-Infrastructure, V2I) kommunizieren. Das selbstfahrende Auto ist für den Alltag zwar noch ein Zukunftsthema, es gibt aber bereits Anwendungen, die kurz vor der Serientauglichkeit stehen und den Verkehr bei gleichzeitiger Erhöhung des Fahrkomforts sicherer und effizienter machen.

Die EU verfolgt die Strategie, bis 2019 den Einsatz von Fahrzeugen zu ermöglichen, die miteinander und mit der straßenseitigen Verkehrsinfrastruktur kommunizieren können. In den USA ist seitens des Department of Transportation geplant, dass ab 2023 alle neuen Pkws mit V2X-Technologie (das bedeutet V2V und V2I) auszustatten sind.

Vernetzte Fahrzeuge erhöhen Verkehrssicherheit und Fahrkomfort.

EU und USA treiben V2X voran.

Geschäftsfelder für Kapsch TrafficCom.

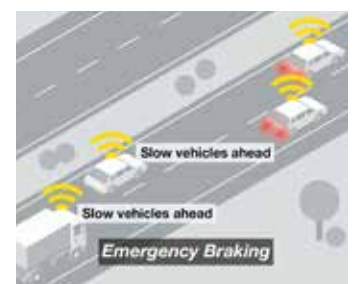
Kapsch TrafficCom sieht sich in diesem Bereich sowohl als Entwickler und Produzent von Komponenten als auch als Systemanbieter. Das Unternehmen entwickelt und produziert neben den notwendigen Hardwarekomponenten für Fahrzeuge auch Kernkomponenten für die straßenseitige Infrastruktur. Der dazugehörige Software Stack (Software-Plattform) ermöglicht es, die Produkte individuell, für die spezifischen Anwendungsfälle, anzupassen. Darüber hinaus können alle V2X-Infrastrukturkomponenten in die Verkehrsmanagement-Systeme von Kapsch TrafficCom integriert werden.

Die wichtigsten Kundengruppen der Kapsch TrafficCom im Bereich der vernetzten Fahrzeuge sind die Automobilwirtschaft (OEMs und Tier-1-Lieferanten) sowie Infrastrukturbetreiber.

Anwendungsbeispiele.

Platooning. Darunter versteht man, dass Lkws durch V2V-Technologie vernetzt werden und ohne erhöhtes Risiko eine Kolonne mit geringen Fahrzeugabständen bilden können. Vorteile dieser Anwendung sind der um bis zu 20 % geringere Treibstoffverbrauch, höhere Verkehrssicherheit, weniger Staus und daher ein besserer Verkehrsfluss.

Green Light Optimal Speed Advisory. Durch den Einsatz spezieller straßenseitiger Verkehrsinfrastruktur informieren Signalanlagen über den Verkehr vor der nächsten Ampel und deren Schaltung. Herannahende Fahrzeuge empfangen diese Informationen und können damit die optimale Geschwindigkeit berechnen, um die Kreuzung möglichst flüssig zu überqueren. Dadurch können Effizienz und Komfort im Stadtverkehr maßgeblich verbessert werden.



Ausgewählte Referenzen.

- > **Österreich:** ECo-AT – österreichischer Teil des C-ITS Korridorprojekts für vernetztes Fahren in den Niederlanden, Deutschland und Österreich. Living Laboratory im Pilotbetrieb
- > **Tschechien:** Ausstattung des Autobahnringes in Prag mit Infrastruktur für vernetztes Fahren
- > **Schweden:** Testbetrieb für Platooning (RelCommH, Reliable Communication for Heavy Vehicles)
- > **Schweden:** Demonstrationsprojekt für V2V-Sicherheitsanwendungen, mit Tier-1-Automobilzulieferer



Vom Individual-Pkw-Verkehr zu MaaS.

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

Das Angebot von Kapsch TrafficCom.

Intermodal = Verwendung verschiedener Verkehrsmittel.

Die Ende 2016 zu 75,5% von Kapsch TrafficCom übernommene Gesellschaft Fluidtime (Wien) ist ein angesehener Anbieter von integrierten Mobilitätsplattformen. Darunter sind IT-Lösungen zu verstehen, die es Benutzern erlauben, über mobile Endgeräte auf Mobilitätsdienste zuzugreifen, um Fahrten im städtischen Bereich intermodal, d. h. unter Verwendung verschiedener Verkehrsmittel (z. B. öffentlicher Verkehrsmittel, Car-Sharing, Bike-Sharing, Taxis, Uber) zu planen, zu buchen und zu bezahlen.

Die Fluidtime-Plattform greift dabei auf Echtzeitdaten dieser Mobilitätsanbieter zu (z. B. Fahrplandaten, Bewegungsdaten von Car-Sharing-Anbietern, Tarifinformationen), aggregiert diese, erstellt intermodale Routen und bietet auch die Möglichkeit, diese Fahrten mittels Nutzerprofilen hinsichtlich mehrerer Kriterien zu optimieren.

So verbindet die Plattform die Bedürfnisse von Reisenden mit den verfügbaren Mobilitätsangeboten. Das bringt Vorteile für alle Beteiligten:

- > **Städte:** Erhöhte Mobilität
- > **Betreiber von Verkehrsmitteln:** Erreichbarkeit eines größeren Kundenkreises
- > **Anbieter von Mobilitätslösungen:** Neue, kombinierte Mobilitätspakete und somit neue Geschäftsmöglichkeiten
- > **Bürger/Reisende:** Mehr Komfort durch leicht zugängliche Informationen zum besten Weg ans Ziel, verbunden mit Zusatzfunktionen (z. B. Bezahlung)

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

Ausgewählte Referenzen.

- > **Österreich:** qando-App – Routenplanung für den öffentlichen Verkehr, Echtzeitauskunft und Störungsinformation (Wien, Klagenfurt, Graz, Salzburg, Linz)
- > **Österreich:** ÖAMTC – Web-Routenplaner für Europa und Nordamerika inklusive Echtzeit-Verkehrsinfos für Österreich und Nachbarländer
- > **Deutschland:** avvconnect-App – Informationen zu Bus- und Bahnverbindungen im Aachener Verkehrsverbund, der Euregio Maas-Rhein und in ganz Nordrhein-Westfalen

Rasant in Polen.

*Unsere Challenge:
Ein Land in 8 Monaten vernetzen.*

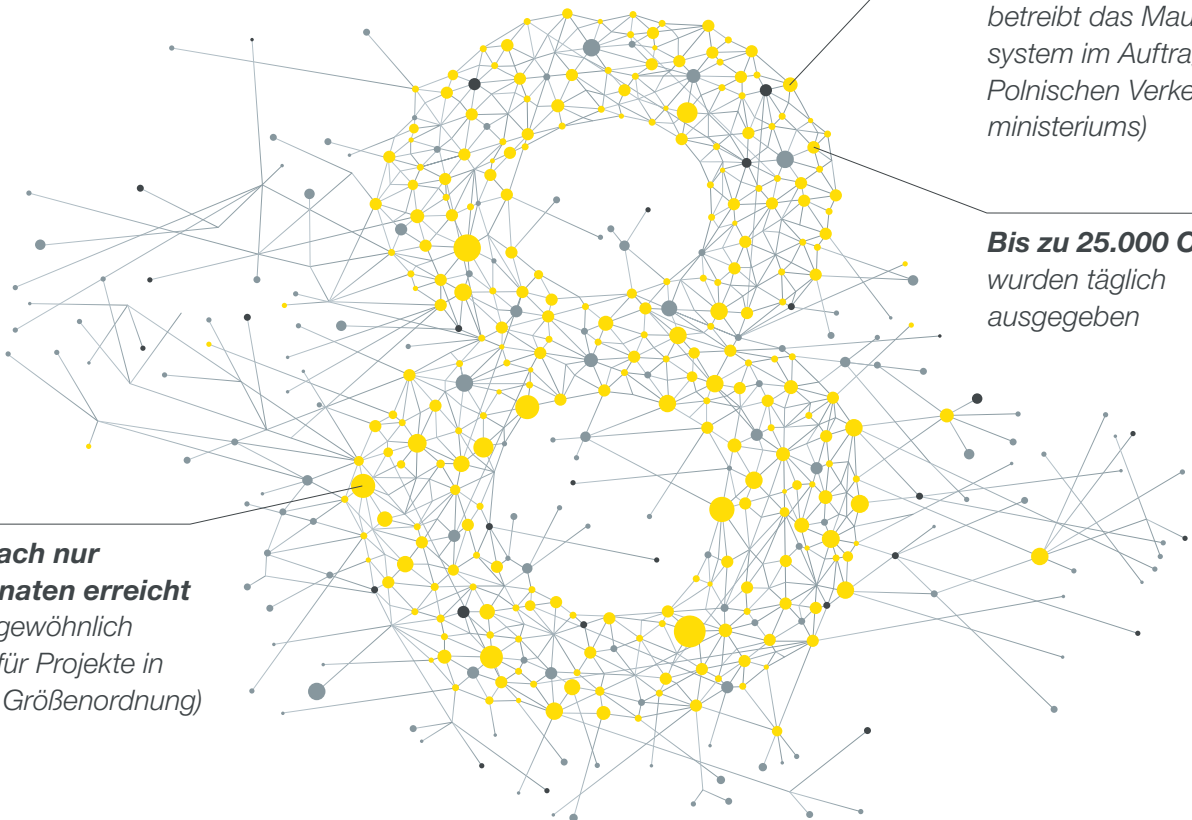
Ein Mautsystem einzuführen bedeutet für Regierungen und ausführende Partner jede Menge Überzeugungsarbeit. Dieser Herausforderung hat sich Kapsch TrafficCom, als Gewinner eines strengen Auswahlverfahrens, gemeinsam mit der polnischen Straßenbaubehörde GDDKiA angenommen. In einer Rekordzeit von nur 8 Monaten implementierte das österreichische Familienunternehmen das **landesweite Mautsystem viaTOLL** für Fahrzeuge über 3,5t in Polen. Und sorgt auf einem Straßennetz von rund 1.560 km nun für höhere Einnahmen und eine verbesserte Umweltbilanz. Der Vertrieb von 25.000 OBUs am Tag zum Start, mehr als 3 Mio. Transaktionen täglich und eine Amortisierung der Investition nach nur 18 Monaten zeigen, dass Kapsch TrafficCom für die Herausforderungen der Zukunft jederzeit bereit ist.

*Implementierung
in nur **8 Monaten***

**Bis zu 3.000.000
Transaktionen pro
Tag** (KTS Polen
betreibt das Maut-
system im Auftrag des
Polnischen Verkehrs-
ministeriums)

Bis zu 25.000 OBUs
wurden täglich
ausgegeben

**ROI nach nur
18 Monaten erreicht**
(außergewöhnlich
rasch für Projekte in
dieser Größenordnung)



Forschung und Entwicklung.

Kapsch TrafficCom vereint Innovation mit einem marktorientiertem Zugang. Das Verständnis der Marktentwicklungen gepaart mit Engagement und Konsequenz sind die Grundsteine des Strebens von Kapsch TrafficCom, Markt und Kunden überlegene Innovationen zu liefern. Eine Strukturierung unserer Innovationsaktivitäten in „Solution Center“ und den Bereich Forschung und Entwicklung sorgt zudem für gesteigerte Effektivität.

Solution Center.

Das erweiterte Geschäftsportfolio erforderte die Einrichtung von Solution Centern, verantwortlich für Produkt- und Lösungsmanagement, Lösungsdesign und -entwicklung sowie zur Unterstützung der Verriebsteams und Kunden innerhalb der einzelnen Marktsegmente.

Forschung und Entwicklung (F&E).

Die F&E-Abteilung hat die Aufgabe, die Solution Center zu unterstützen. Um ihre Effizienz zu steigern, strebt Kapsch TrafficCom die Bündelung der unterschiedlichen Technologiekompetenzen aller Solution Center in F&E an. Darüber hinaus beaufsichtigt diese Abteilung das Produkt- und Lösungsportfolio, identifiziert potenzielle Überschneidungen und arbeitet eng mit den Solution Centern zusammen, um diese entsprechend aufeinander abzustimmen. Ein Support-Team der Entwicklungsabteilung begleitet die Solution Center, um Entwicklungswerkzeuge auszuwählen und eine gemeinsame Definition der Prozesse und Kommunikationsstrukturen für alle Beteiligten im Bereich Innovation sicherzustellen.

Solution Center.



Mit der Übernahme des Transportation-Geschäfts von Schneider Electric (KTT) hat Kapsch TrafficCom ihr Netzwerk von F&E-Einrichtungen erweitert. Die bedeutendsten Zentren sind in Österreich, Schweden, Argentinien, Nordamerika und Spanien. Zusätzliche Ressourcen sind unter anderem in Italien, Südafrika und Chile zu finden. Die Integration der KTT-Forschungs- und Entwicklungszentren hat bereits im Bereich Verkehrsanalytik für ATMS (Advanced Traffic Management Systems) sowie bei Ampelsteuerungen für einige erste Gewinne gesorgt. Kapsch TrafficCom erwartet, in den kommenden Jahren mehr Synergien in Bereichen wie Infrastrukturlösungen und Zentralsystem (Backoffice) zu realisieren.

Per 31. März 2017 beschäftigte die Gruppe rund 640 Ingenieurinnen und Ingenieure mit Innovationsagenden (Vorjahr: 430). Die Entwicklungsaufwände der Kapsch TrafficCom im Wirtschaftsjahr 2016/17 betragen rund EUR 85,4 Mio. (Vorjahr: rund EUR 56,6 Mio.), das entspricht rund 13 % (Vorjahr: rund 11 %) des Gesamtumsatzes. Die Entwicklungsaufwände teilen sich wie folgt auf: Die Aufwände für kundenspezifische Entwicklungen betragen EUR 44,2 Mio. (Vorjahr: EUR 32,4 Mio.), die Aufwände für Produktmanagement, IPR-Management, Entwicklungsunterstützung und generische Entwicklungen betragen in Summe EUR 41,1 Mio. (Vorjahr: EUR 24,2 Mio.).

F&E-Prioritäten 2016/17.

Die Satelliten-Mautlösung wurde kontinuierlich aktualisiert, um Mautdienstleister und -einheber auf dem europäischen Markt zu bedienen und ein mobiles Mautangebot zu fördern. Sie unterstützt Multi-Front-End-Technologien, die sich mit Bord-Plattformen nutzen lassen und als Systemlösung oder Service ausgeliefert werden können. Die Satelliten-Mautlösung des Konzerns wird derzeit in Belgien vom ersten zertifizierten EETS-Anbieter (European Electronic Toll Service) erfolgreich eingesetzt.

Die Bestrebungen zur Harmonisierung und kontinuierlichen Verbesserung der straßenseitigen Infrastruktur-Produktlinien wurden 2016/17 erfolgreich fortgesetzt. Die neueste Generation des Klassifizierungssystems von Kapsch TrafficCom wird zur Zeit von allen Produktlinien der Gruppe genutzt. Darüber hinaus hat die Gruppe mit der Integration von KTT die nordamerikanische Lösung zur Fahrspurenregelung von Kapsch TrafficCom konsolidiert.

Kapsch TrafficCom hat zwei Weiterentwicklungen des Backoffice-Angebots erfolgreich abgeschlossen. Sie bieten eine bessere Abdeckung wichtiger Maut-Geschäftsprozesse und bringen Verbesserungen in der Benutzerfreundlichkeit, Belastbarkeit und Systemüberwachung mit sich. Das innovative Design und die Architektur basieren auf einem modernen technologischen Stack, der mehr Flexibilität bietet und neue Industrieparadigmen wie multimodale Mobilität unterstützt.

Im Falle der Advanced Traffic Management Systeme investiert die Gruppe weiterhin in DYNAC®- und EcoTrafiX™-Plattformen. Kapsch TrafficCom verbesserte die Konnektivität zu Subsystemen und integriertem Korridor-Management, entwickelte zusätzliche Wertschöpfungskomponenten auf Basis von Big-Data-Analytics wie Leistungsmetriken und verbesserte die DYNAC®-Architektur für eine landesweite Implementierung.

Die neueste Innovation im Bereich Smart Parking ist ein hybrider Ansatz, der auf einem selbstlernenden Algorithmus und dem Einsatz von Echtzeit- und historischen Sensordaten basiert. Dies schafft ein erhöhtes Vertrauen von Kunden in Parkdaten. Gleichzeitig konnte Kapsch TrafficCom den Umfang der benötigten Infrastruktur weiter reduzieren. Dadurch wird die Bereitstellung hochgenauer Informationen und Analysen zu Parkmöglichkeiten zu einem Bruchteil der Kosten traditioneller Ansätze ermöglicht.

Patente.

Im Jahr 2016/17 evaluierte die Gruppe ihr Patentportfolio aus 200 Patentfamilien mit mehr als 2.000 Einzelpatenten. Kapsch TrafficCom optimierte das Portfolio mit dem Fokus auf Bereiche von hoher strategischer Bedeutung. Im Zuge dessen wurden auf der einen Seite 955 Einzelpatente aufgegeben und andererseits sechs neue Patentfamilien zur Anmeldung eingereicht.

Fokussierte Patentstrategie:

- > Weniger Patente
- > Verbessertes Marktwissen.

Ein weiterer Schwerpunkt wurde darauf gelegt, wie sich die langfristigen Geschäftsinteressen von Kapsch TrafficCom besonders in den neuen Geschäftsfeldern des IMS-Segments schützen lassen. Ein Team von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus verschiedenen Ländern sowie externe Fachleute überprüften, wie man die Handlungsfreiheit der Gruppe sicherstellt. Die Experten verfassten einen Überblick über die für Kapsch TrafficCom relevante IPR-Landschaft.

Des Weiteren wurde ein weltweites Patentüberwachungssystem eingerichtet, um frühzeitig Einblicke in Patentanmeldungen Dritter bezüglich relevanter Technologiesegmente zu erhalten.

F&E-Zusammenarbeit.

Im Bereich der vernetzten Fahrzeuge wurde das Forschungsprojekt „Europäischer Korridor“ (Österreich, Deutschland und die Niederlande) in Zusammenarbeit mit Infrastrukturbetreibern und Akteuren aus der Automobilindustrie erfolgreich abgeschlossen. Ziel des Projekts war es, bewährte Verkehrsmanagement-Entwürfe auf Basis von Fahrzeug-zu-Fahrzeugkommunikation (Vehicle to Vehicle, V2V) und Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation (Vehicle to Infrastructure, V2I) zu definieren. Mit diesem Projekt und anderen C-ITS-Aktivitäten (kooperative Verkehrssysteme) steht Kapsch TrafficCom an der Spitze der kommenden C-ITS-Implementierungen in den USA und Europa.

Um die Zukunft der Mobilitätsdienstleistungen zu gestalten, beteiligt sich Kapsch TrafficCom an einem Forschungsprojekt (einem Teil des EU-Förderprogramms Horizont 2020) mit dem Schwerpunkt auf dynamische Maut und intermodale Routen. Pilotprojekte sind für Portugal, Großbritannien und Slowenien geplant.

Im Bereich der Spitzenforschung kooperiert Kapsch TrafficCom mit der Fachhochschule Technikum Wien (Josef Ressel Zentrum) bei der Entwicklung und Evaluierung von Algorithmen zur Verbesserung der Sicherheit von eingebetteten Computersystemen. Darüber hinaus arbeitet Kapsch TrafficCom gemeinsam mit dem Austrian Institute of Technology (AIT) und der JOANNEUM RESEARCH Forschungsgesellschaft an neuen Methoden und Algorithmen zur Erweiterung des konzerneigenen Video-Produktportfolios. Weitere Forschungskooperationen bestehen auch mit der Technischen Universität München, der Universität Lund und der Technischen Hochschule Chalmers.

Im vergangenen Geschäftsjahr wurden zwei von der EU finanzierte mehrjährige Kooperationsprojekte abgeschlossen:

- > EMERALD, Teil der FP7 European Green Vehicles Initiative, das den Energieverbrauch und die nahtlose Integration von Elektrofahrzeugen (FEV) in die Verkehrs- und Energieinfrastruktur behandelte. Die Aufgabe von Kapsch TrafficCom bestand darin, Daten über den aktuellen Verkehrsstatus und entsprechende Ladepunkte zu liefern.
- > CO-GISTICS, das erste europäische Projekt, das sich mit dem Schwerpunkt Logistik ganz auf den Einsatz von kooperativen Verkehrssystemen (C-ITS) konzentriert. Kapsch TrafficCom trug mit einer Pilotanlage in Bilbao zu diesem Projekt bei. Der Fokus lag auf Be- und Entladezonen im Stadtzentrum.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Der Schlüssel zum Erfolg sind kompetente, engagierte und treue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Der Erfolg eines Unternehmens hängt von der Loyalität, Motivation und Leistung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Unternehmen unterscheiden sich durch die Anforderungen an ihre Beschäftigten und deren Bedürfnisse sowie vor allem die Art und Weise, wie ein Arbeitgeber damit umgeht. 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.

Kapsch TrafficCom als Unternehmen der Kapsch Group verbindet internationale Ausrichtung und Anspruch auf Marktführerschaft mit den Wurzeln eines modernen Familienunternehmens. Unternehmertum, marktnahe und schnelle Entscheidungen sowie 125 % 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.

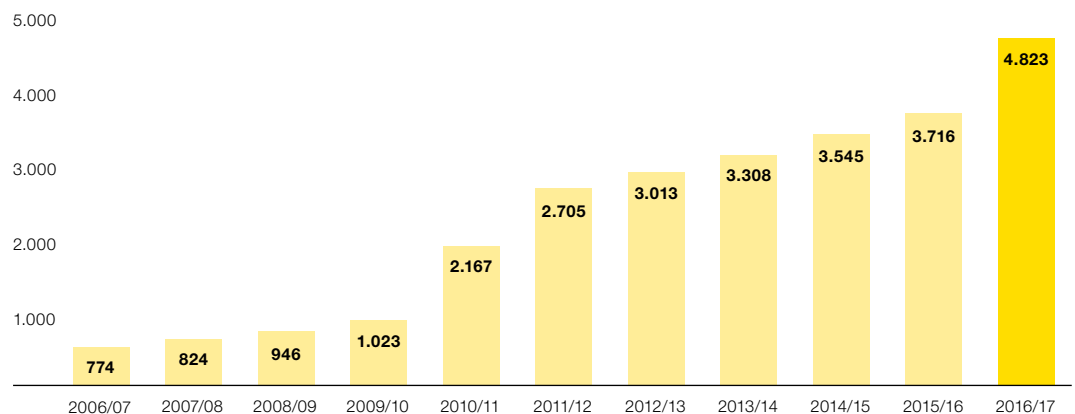
Personalstand und -struktur.

Überblick.

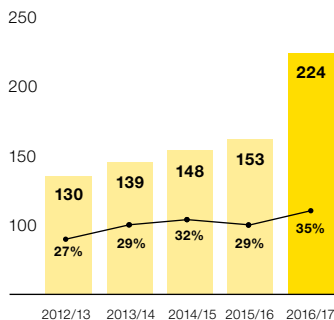
Die Gruppe beschäftigte zum Bilanzstichtag 31. März 2017 in Summe 4.823 Personen, das sind 1.107 mehr als ein Jahr zuvor. Rund 900 davon wurden im Zuge der Akquisition der Kapsch TrafficCom Transportation (KTT) übernommen. Auf deren Integration in die Gruppe wurde im Wirtschaftsjahr 2016/17 spezielles Augenmerk gelegt.

Personalstand in den letzten zehn Jahren mehr als sechsfacht.

Entwicklung des Personalstands.



Personalaufwand in EUR Mio. und in % des Umsatzes.



Insbesondere durch die Akquisition der KTT stieg der Personalaufwand 2016/17 um 46 % auf EUR 224,2 Mio. Der Anteil des Personalaufwands am Umsatz legte von 29 % auf 35 % zu. Das hat sowohl mit noch zu realisierenden Synergien als auch mit dem Geschäft der KTT zu tun. Die IMS-Projekte sind in der Regel kleinteiliger und verlangen einen höheren Personaleinsatz.

Beschäftigungsverhältnisse.

Bei Kapsch TrafficCom arbeiteten zum Bilanzstichtag überwiegend Angestellte (mehr als 79 % der Belegschaft). Die in den Produktionsstätten beschäftigten Arbeiterinnen und Arbeiter stellen knapp 16 % der Belegschaft.

	2015/16	2016/17	+/-
Angestellte	3.131	3.824	693
Arbeiter/-innen	404	757	353
In Ausbildung	48	88	40
Inaktiv ¹⁾	133	154	21
Gesamt	3.716	4.823	1.107
davon Teilzeit	83	152	69

¹⁾ Personen in Karenz, Präsenzdienst usw.

Frauen.

Der Frauenanteil in technischen Berufen ist noch immer vergleichsweise gering. Um diese Situation zu ändern, muss schon im Zuge der Ausbildung angesetzt werden. Zu diesem Zweck kooperiert Kapsch TrafficCom mit Schulen, Universitäten und Fachhochschulen. Zudem nimmt das Unternehmen an Programmen zur Frauenförderung in der Technik teil (zum Beispiel: „FIT Frauen in die Technik“ oder „FEMTech“).

Darüber hinaus bietet Kapsch TrafficCom ein Arbeitsumfeld, das die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ermöglicht. Ein wesentlicher Baustein dafür sind die verfügbaren flexiblen Arbeitszeitmodelle. Für den Fall, dass die Kinderbetreuung kurzfristig ausfällt, wurde in Wien ein speziell eingerichtetes Familienzimmer geschaffen. Der hier arbeitende Elternteil behält dabei die Aufsichtspflicht für sein Kind oder seine Kinder.

Die Initiative „Women@Kapsch“ fördert sowohl den internen Erfahrungsaustausch als auch die Vernetzung von Mitarbeiterinnen und soll etwaige Barrieren identifizieren und abbauen.

Der Anteil an Frauen in der Belegschaft sank im letzten Jahr von 47 % auf 42 %. Dies ist vornehmlich auf die getätigten Akquisitionen und den in den übernommenen Gesellschaften vergleichsweise höheren Männeranteil zurückzuführen.

Personalstand nach Regionen.

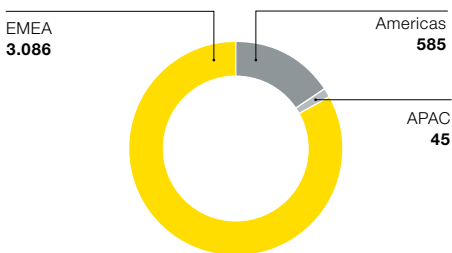
Kapsch TrafficCom ist ein global tätiges Unternehmen mit einem Großteil der Belegschaft außerhalb Österreichs:

- > In EMEA beschäftigt die Gruppe 3.672 Personen und somit die meisten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Länder mit dem höchsten Personalstand sind: Südafrika (1.441), Polen (617), Österreich (592), Spanien (454), Weißrussland (190) und Tschechien (160).
- > Von den in Summe 1.094 Beschäftigten in der Region Americas arbeiten 575 in den USA und 132 in Kanada.
- > Auf Australien entfallen 53 der in Summe 57 Beschäftigten in der Region APAC.

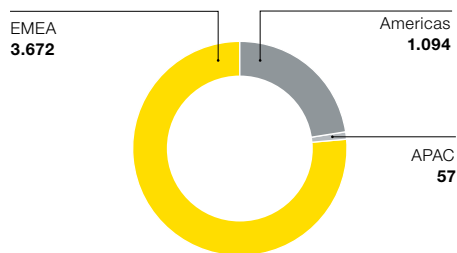
Vertiefende Informationen zum Themenbereich „Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“ können dem Nachhaltigkeitsbericht entnommen werden. Er ist auf der Unternehmens-Website unter der Rubrik „Investor Relations“ abrufbar.



Belegschaft nach Regionen 2015/16.



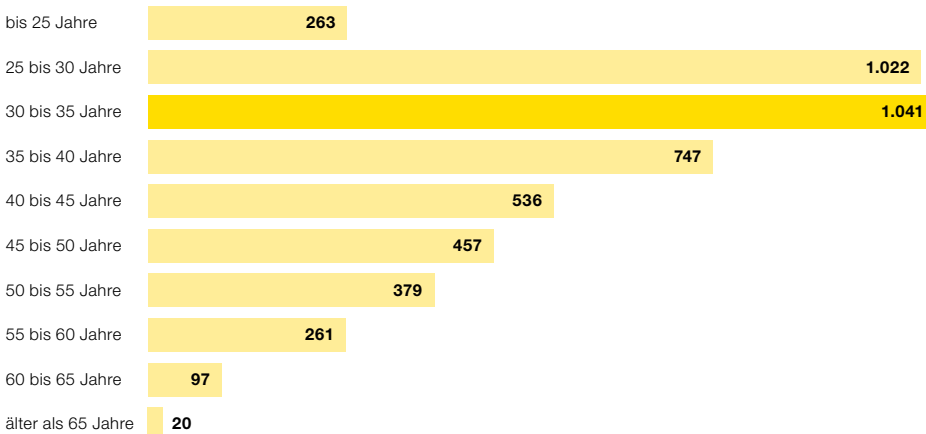
Belegschaft nach Regionen 2016/17.



Altersstruktur.

Kapsch TrafficCom wurde 2002 gegründet und ist danach zügig gewachsen. Das spiegelt sich auch in der relativ jungen Belegschaft wider: Rund 48 % sind maximal 35 Jahre alt und 64 % aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind nicht älter als 40 Jahre.

Altersstruktur der Kapsch TrafficCom Belegschaft zum 31.03.2017.



Aus- und Weiterbildung.

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

Kapsch TrafficCom bietet als Lehrbetrieb jungen Menschen in Österreich eine Berufsausbildung. Zum Bilanzstichtag absolvierten 17 Personen eine Lehre in den Bereichen „Informationstechnologie – Technik“, „Elektronik – Informations- und Telekommunikationstechnik“ oder „Industriekaufleute“.

Das Kapsch Traineeprogramm bietet seit mehr als 20 Jahren Absolventinnen und Absolventen eines wirtschaftlichen oder technischen Masterstudiums einen bereichsübergreifenden breiten Einblick in die gesamte Kapsch Group. Während eines Zeitraums von zwei Jahren durchlaufen 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 neun Trainees bei Kapsch TrafficCom tätig.

Das jährliche Mitarbeitergespräch ist in der gesamten Kapsch TrafficCom Group ein zentrales Instrument der Personal- und Organisationsentwicklung. Es stärkt die Zusammenarbeit durch den strukturierten Austausch zwischen Führungskraft und Mitarbeiterin bzw. 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.

Führungskräfte haben im Bereich der Teamführung eine wesentliche Funktion in der Gruppe. Daher wird schon bei der Führungskräfteauswahl und -planung auf die Persönlichkeit der Bewerberinnen und Bewerber eingegangen. Im Zuge der Führungskräfteausbildung sind jährlich modulare Trainings zu absolvieren.

Im Jahr 2016/17 investierte Kapsch TrafficCom EUR 2,1 Mio. in die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Vorjahr: EUR 1,7 Mio.). In Österreich investierte jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter im Durchschnitt drei Tage in Aus- und Weiterbildung.

Mitarbeiterzufriedenheit.

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 und 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.

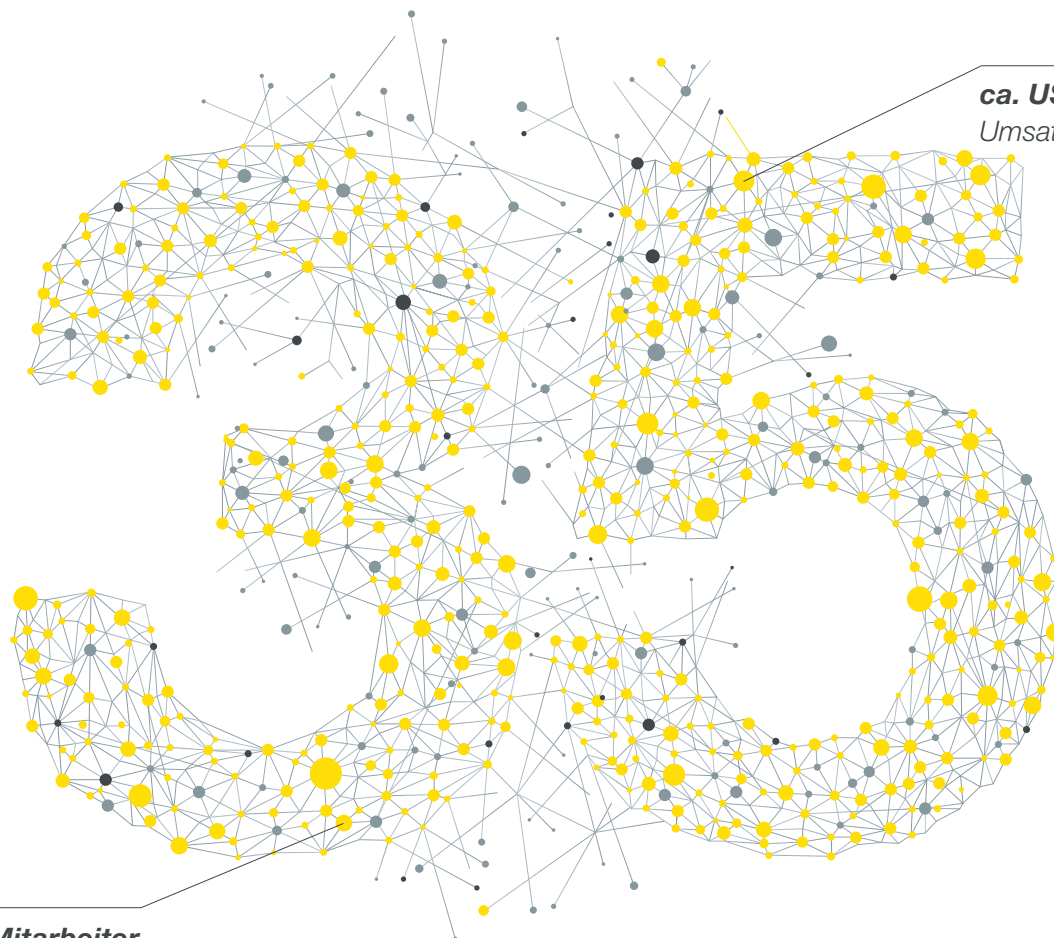
Kapsch TrafficCom ist sich des Beitrags der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Unternehmenserfolg bewusst und sieht daher eine Ergebnisbeteiligung im Gesamtausmaß von maximal 5 % des Ergebnisses vor Steuern vor. Landesspezifische Obergrenzen sollen sicherstellen, dass die Verteilung auf Kaufkraftparität basiert. Die Verteilung erfolgt in allen Ländern pro Kopf, einkommensunabhängig und ist mit EUR 1.500 pro Mitarbeiterin bzw. Mitarbeiter begrenzt.

Führend in den USA.

*Unsere Challenge:
35 Jahre Erfahrung übernehmen.*

Transdyn Inc. zählte zu den führenden Herstellern und Integratoren von modernen Verkehrsmanagement-Softwareprogrammen und -systemen. Und weil der Wunsch der Kunden, Maut- und Verkehrsmanagementlösungen aus einer Hand zu beziehen, immer lauter wurde, akquirierte Kapsch TrafficCom das Unternehmen im Jahr 2014. Eine wertvolle strategische Erweiterung, die es dem österreichischen Technologieunternehmen nun ermöglicht, ein komplettes Portfolio an Intelligent Transportation Systems (ITS) anbieten zu können. Herausfordernd bei diesem Projekt war die Integration von 35 Jahren Erfahrung ins Kapsch TrafficCom Portfolio und natürlich die reibungslose Übernahme von ca. 150 Mitarbeitenden an vier Standorten in den USA, wobei beides erfolgreich abgeschlossen wurde.

*Integration von **35 Jahren** Erfahrung mit automatischen Verkehrsleitsystemen ins Kapsch-Portfolio*



ca. USD 34.000.000
Umsatz pro Jahr

ca. 150 Mitarbeiter
an 4 Standorten in
den USA

Kapsch TrafficCom in der Gesellschaft.

Vertiefende Informationen können dem Nachhaltigkeitsbericht entnommen werden. Er ist auf der Unternehmens-Website unter der Rubrik „Investor Relations“ abrufbar.

Mit seiner 125-jährigen Geschichte gilt Kapsch in Österreich als anerkanntes Traditionsunternehmen. Zudem zählt die Gruppe heute zu den großen Konzernen des Landes. International wird Kapsch TrafficCom als verlässlicher Partner für private Unternehmen und die öffentliche Hand wahrgenommen. Ein Unternehmen muss regelmäßig hinterfragen, welche Rolle es in der Gesellschaft spielt und wie es um seine gesellschaftliche Akzeptanz und die seines Geschäftsmodells steht („License to operate“).

Rolle in der Gesellschaft.

Kapsch TrafficCom verfolgt ein gesellschaftlich wichtiges Ziel, nämlich den zunehmenden Straßenverkehr sicherer, zuverlässiger, effizienter und komfortabler zu machen sowie die Umweltbelastung zu reduzieren. Dabei geht das Unternehmen mit einem auf drei Säulen beruhenden Ansatz vor: der ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen (ökonomischen) Nachhaltigkeit. Nur wenn alle drei gleichermaßen in der Unternehmensstrategie ihren Niederschlag finden, kann Kapsch TrafficCom auch langfristig erfolgreich bleiben.

Nachhaltiges Handeln bedeutet heute auch, transparent zu agieren und sich gesellschaftlich zu engagieren.

Transparenz.

Kapsch TrafficCom bekennt sich zu einem offenen Dialog mit der Zivilgesellschaft und ihren Organen. Besonders im Zuge des stetigen Ausbaus des Netzwerkes an Geschäftspartnern und der Erschließung neuer Märkte fördert das Unternehmen den lokalen und interkulturellen Dialog durch ein hohes Maß an Transparenz gegenüber Medien, Interessensvertretungen, Politik, allgemeine Öffentlichkeit und Kapitalmarkt.

Kapsch TrafficCom stellt der Öffentlichkeit umfangreiche Informationen zum Unternehmen und seiner Geschäftstätigkeit über verschiedene Kanäle zur Verfügung – teilweise auch im Rahmen der Kommunikation der Kapsch Group. Erhöhte Transparenzerfordernisse ergeben sich durch die Börsennotiz der Gesellschaft.

Im Sinne einer offenen und transparenten Kommunikation werden die verschiedensten digitalen 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 verschiedenster sozialer Medien wie Facebook, Twitter, LinkedIn und die unternehmenseigene Website sowie YouTube unterstützt. Auf der Kapsch TrafficCom-Website finden sich umfangreiche Informationen über das Unternehmen, die verschiedenen technischen Lösungen und zahlreiche Referenzprojekte. Das Jahr 2016/17 war auch aufgrund der Entwicklung und Einführung eines neuen Corporate Designs für die Unternehmenskommunikation eine besondere Herausforderung.

Gesellschaftliches Engagement.

Das über den unmittelbaren Unternehmenszweck hinausgehende gesellschaftliche Engagement erfolgt in der Regel integriert für die gesamte Kapsch Group. Die Schwerpunkte dieses Engagements bilden in Österreich die Unterstützung von Bildungs-, Kunst- und Kultureinrichtungen sowie die Gesundheitsförderung. Die Aktivitäten der internationalen Tochtergesellschaften zielen auf lokale Gegebenheiten ab und können zum Beispiel auch Sportaktivitäten umfassen.



Kunst und Kulturförderung. Die Kapsch Group fördert lokal, regional und global ausgewählte kulturelle und soziale Projekte und Institutionen. Dabei ist Kapsch die Bedeutung der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit dieser Unterstützung wohl bewusst. So besteht beispielsweise bereits seit dem Jahr 1992 eine Generalpartnerschaft mit dem Wiener Konzerthaus und seit 1989 wird das zeitgenössische Musikfestival „Wien Modern“ unterstützt. Mit der Auslobung des Kapsch Contemporary Art Prize in Kooperation mit dem mumok Wien wurde 2016 eine weitere Initiative zur Förderung junger Künstlerinnen und Künstler gestartet, die den Nachwuchstalenten einen ersten Auftritt vor internationalem Publikum ermöglicht.

Förderung von Bildungseinrichtungen und Sozialprojekten. Die Kapsch Group engagiert sich seit jeher für den Brückenschlag zwischen Wirtschaft und Forschungs- bzw. Bildungseinrichtungen. Beispielsweise fördert die Gruppe das „Universitäre Gründerservice Wien“ und den „INiTS Award“. Diese Auszeichnung prämiert Abschlussarbeiten und Dissertationen, die sich in der Unternehmenspraxis umsetzen lassen. Um den Bedarf an hochqualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch in Zukunft abdecken zu können, fördert Kapsch in erster Linie technisch und naturwissenschaftlich orientierte Institutionen und Projekte. Dazu zählen unter anderem das Institut für Elektrotechnik und Informationstechnik an der TU Wien, die FH Technikum Wien, die FH Campus Wien und die FH Wien mit dem Masterstudium „Executive Management“. Mit der Veranstaltungsreihe Kapsch Karrierelounge werden zudem seit mehreren Jahren Studierende eingeladen, sich technischen Fragestellungen im Rahmen von Projektarbeiten oder Spezialvorträgen zu widmen.

Kapsch schätzt und fördert die Arbeit von karitativen Institutionen wie dem Institut zur Cooperation bei Entwicklungs-Projekten (ICEP). Diese unabhängige Privatinitiative leistet – ausgehend von Österreich – einen bedeutenden Beitrag zur globalen Bekämpfung von Armut. Das ICEP unterstützt ausbildungsorientierte Projekte, welche die Lebensbedingungen der Menschen in Entwicklungsländern langfristig verbessern.

Seit Jahren unterstützt die Kapsch Group auch die Aktivitäten der „Ärzte ohne Grenzen“, einer international anerkannten und weltweit agierenden Organisation, die medizinisch unzureichend versorgten Menschen hilft. Seit 2013 besteht zudem ein Fördervertrag zwischen der St. Anna Kinderkrebsforschung und der Kapsch Group: Unterstützt wird die Forschungsarbeit im Rahmen des Projekts „Next-Generation Sequencing“. Ziel dieses Projekts ist es, Informationen über das menschliche Erbgut zu erhalten und damit Erkenntnisse über die genetischen Veränderungen zu gewinnen, die mit dem Krankheitsverlauf und der Therapie verbunden sind. Kapsch unterstützt dieses komplexe Projekt mit der Überzeugung, dass damit die Heilungschancen bei Krebserkrankungen von Kindern deutlich gesteigert werden können.

Kapitalmarkt.

ISIN: AT000KAPSCH9

Börse-Kürzel: KTCG

Reuters: KTCG.VI

Bloomberg: KTCG AV



Seit 2009 im VÖNIX Nachhaltigkeitsindex.

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, Veranstaltungen oder unmittelbar via Telefon oder E-Mail. Zudem hat das Unternehmen Verträge mit Finanzinstituten zur Kapitalmarktbetreuung abgeschlossen. Ziel ist es, durch einen breiteren Zugang zu Investoren und eine größere Anzahl an Liquiditätsanbietern an der Börse (Market Maker) die Handelbarkeit der Aktie zu unterstützen.

Aktie und Aktionärsstruktur.

Zehn Jahre IPO: Die Aktie wurde am 26. Juni 2007 gelistet.

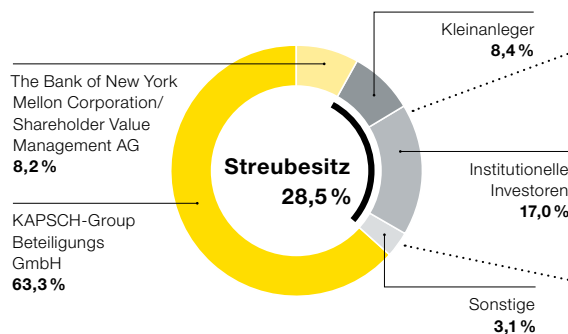
Basisinformationen zur Aktie.

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

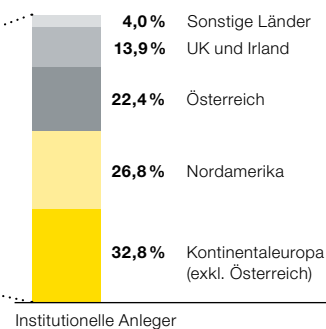
Aktionärsstruktur.

Im März 2017 waren 63,3 % der Aktien des Unternehmens im Besitz des Kernaktionärs, der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH. The Bank of New York Mellon Corporation sowie deren verbundene Unternehmen hielten, gemanagt von der deutschen Shareholder Value Management AG, ein Aktienpaket von 8,2 %. Der Streubesitz betrug 28,5 %. Die gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien lag konstant bei 13 Millionen.

Aktionärsstruktur im März 2017.



Institutionelle Anleger nach Regionen.



Kernaktionär. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der DATAX HandelsgmbH, deren Anteile zu gleichen Teilen von der Traditio-Privatstiftung, der ALUK-Privatstiftung und der Children of Elisabeth-Privatstiftung, drei Privatstiftungen nach österreichischem Privatstiftungs-gesetz, 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).

Großaktionär. The Bank of New York Mellon Corporation überschritt im Mai 2015 die Stimmrechtsschwelle von 4 % und im Juli 2015 die Schwelle von 5 %. Gemäß einer Aktionärerhebung wurde dieser Anteil bis März 2017 auf 8,2 % ausgebaut.

Streubesitz. Der Streubesitz von 28,5 % setzte sich zusammen aus Kleinanlegern (8,4 %), institutionellen Investoren (17,0 %) und Sonstigen (3,1 %). 55,2 % der von institutionellen Investoren gehaltenen Anteile wurden von Anlegern aus Kontinentaleuropa (darunter 22,4 % aus Österreich) gehalten; auf Anleger aus Nordamerika entfielen 26,8 %, auf Anleger aus UK und Irland 13,9 % und auf Investoren aus sonstigen Ländern 4,0 %.

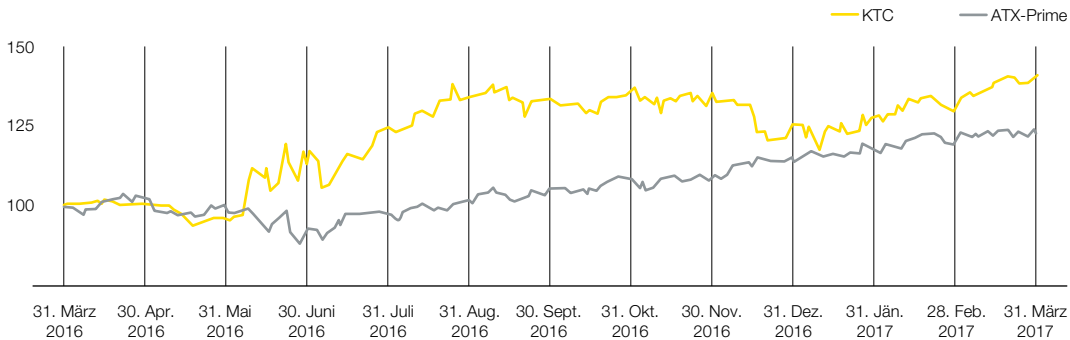
Aktienkursentwicklung.

Kursverlauf 2016/17.

Die Kursentwicklung im Wirtschaftsjahr 2016/17 war positiv, auch gegenüber der Benchmark, dem ATX Prime: Die Aktie eröffnete am 1. April 2016 bei EUR 30,01 und blieb danach einige Wochen weitgehend konstant. Ab 11. Mai verlor der Titel dann etwas und verzeichnete am 23. Mai den (Intraday-)Tiefstwert von EUR 27,20. Ab dem 7. Juni legte der Kurs kräftig zu und erreichte zwischenzeitlich einen Wert von EUR 41,20. Am 14. September wurde die Aktie um die Dividendenzahlung von EUR 1,50 pro Aktie bereinigt (Ex-Tag). Nach mehreren Wochen mit geringen Kursausschlägen setzte Mitte Dezember Verkaufsdruck ein, der bis Ende Jänner 2017 zu schwächeren Kursen führte. Danach drehte sich das Bild und die Aktie stieg bis zum Ende des Wirtschaftsjahres auf EUR 42,0. Dies stellt gleichzeitig den Höchstwert im Berichtszeitraum dar. Die Kapsch TrafficCom-Aktie stieg 2016/17 um 40,9% und entwickelte sich um 18,0 Prozentpunkte besser als der ATX-Prime.

Marktkapitalisierung am 31. März 2017 in Höhe von EUR 546 Mio.

Entwicklung Kapsch TrafficCom-Aktie und ATX-Prime.



**Aktienkurs: +40,9%.
Benchmark um 18,0
Prozentpunkte übertroffen.**

Aktienkennzahlen (in EUR)	2015/16	2016/17
Ergebnis/Aktie	2,39	3,35
Dividende je Aktie	1,50	1) 1,50
Höchstkurs (intraday)	38,00	42,00
Tiefstkurs (intraday)	20,01	27,20
Schlusskurs 31. März	29,80	42,00
Entwicklung der Aktie (in %)	24,9	40,9
Ø Handelsvolumen (Stück, Doppelzählung)	21.992	10.967

1) Vorschlag an die Hauptversammlung

Betreuung der Aktie.

Analysten.

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

- > Erste Group Bank
- > MATELAN Research
- > Raiffeisen Centrobank

Am 9. Mai 2017 veröffentlichte Kepler Cheuvreux die Erstanalyse zur Kapsch TrafficCom-Aktie.

Liquiditätsanbieter.

Infolge der jährlichen Ausschreibung der Funktionen des „Specialist“ und des/der „Market Maker“ ergibt sich ab April 2017 das folgende Bild:

- > Specialist: Baader Bank (zuvor Raiffeisen Centrobank)
- > Market Maker: Erste Group Bank, Kepler Cheuvreux, ODDO SEYDLER BANK, Raiffeisen Centrobank

Investor-Relations-Aktivitäten im Wirtschaftsjahr 2016/17.

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

- > Investorenkonferenzen und Roadshows: Frankfurt, London (2), Lyon, Stegersbach, Stockholm, Zürich
- > Börseinformationstage in Österreich: Salzburg und Wien
- > 1. Institutional Investors' Day (Wien)
- > Zahlreiche direkt vereinbarte Treffen, Telefonate und E-Mails

In Summe tauschte sich das Unternehmen abseits der Hauptversammlung, der Präsentation von Ergebnissen und von Gruppenpräsentationen bei Veranstaltungen rund 150 Mal im kleineren Rahmen direkt mit Kapitalmarktteilnehmern aus.

Überarbeitete Dividendenpolitik.

Dividendenpolitik:

- > **EUR 1,— Basisdividende**
- > **Ein Drittel des Ergebnisses pro Aktie.**

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

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

Dividendenvorschlag an die Hauptversammlung: EUR 1,50 für 2016/17.

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

Unternehmensanleihe.

EUR 75 Mio. Anleihe 2010-2017 ISIN AT0000A0KQ52.

Am 3. November 2010 begab Kapsch TrafficCom eine 4,25%-Unternehmensanleihe mit einem Volumen von EUR 75 Mio. und einer Laufzeit bis November 2017. Im Rahmen eines Rückkaufangebots wurden 2015 Anteile im Wert von EUR 4,2 Mio. rückerworben. Seither haftet die Unternehmensanleihe mit unveränderter Laufzeit nur noch mit EUR 70,8 Mio. aus. Nach Kenntnis des Unternehmens wird die Anleihe überwiegend von privaten Investoren gehalten, darüber hinaus sind in- und ausländische institutionelle Anleger beteiligt.

Anleihekennzahlen		2015/16	2016/17
Eigenkapital	in EUR Mio.	230,7	227,3
Eigenkapitalquote	in %	44,9	35,0
Nettoverschuldung/-guthaben	in EUR Mio.	33,8	19,6
Entschuldungsdauer (Nettoverschuldung/EBITDA)	in Jahren	–	–
Zinsaufwand	in EUR Mio.	5,2	5,7
Zinsdeckungsgrad 1 (EBIT/Zinsaufwand)	in %	11,93	10,62
Zinsdeckungsgrad 2 (EBITDA/Zinsaufwand)	in %	14,71	13,76
Ultimokurs Anleihe	in %	103,50	103,00

Die Basis zur Berechnung der Anleihekennzahlen ist bei den ausgewählten Finanzkennzahlen im Umschlag dieses Berichts bzw. im Konzernabschluss zu finden.

Schuldscheindarlehen erfolgreich platziert.

Im Q1 2016/17 nutzte Kapsch TrafficCom die guten Marktbedingungen und begab ein Schuldscheindarlehen in Höhe von EUR 62,0 Mio. und USD 14,5 Mio., um für die Tilgung der Anleihe vorzusorgen. Es ist teils fix, teils variabel verzinst und umfasst drei Tranchen von fünf, sieben und zehn Jahren Laufzeit. Das Schuldscheindarlehen hat gegenüber einer Anleihe den Vorteil, dass es bei Bedarf frühzeitig getilgt werden kann und somit deutlich flexibler nutzbar ist. Dies ist in Anbetracht des vorhandenen Nettoguthabens und des soliden Free Cashflows der Kapsch TrafficCom ein wichtiger Faktor.

Kontakt für Investoren.

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

Sicher durch Europa.

*Unsere Challenge:
400.000 Verkehrsvorfälle abwickeln.*

Das **Programm CHARM** ist ein Gemeinschaftsprojekt der englischen und niederländischen Behörden für Straßenbau und -betrieb. Ziel war die umfassende Modernisierung und Konsolidierung der Verkehrsmanagement Systeme der beiden Länder auf den Autobahnen. Nach einem umfassenden Screening haben sich die Highways England (HE) und Rijkswaterstaat (RWS) für Kapsch TrafficCom und ihr modulares Advanced Traffic Management System DYNAC® entschieden. Das österreichische Innovationsunternehmen lieferte, implementierte und testete in beiden Ländern jeweils eine neue Verkehrsmanagementzentrale. Die größte Herausforderung dieses Projektes liegt in der Integration von neuer, moderner Technologie in eine bereits bestehende technischer Infrastruktur – mit der es über 400.000 verkehrstechnische Vorfälle jährlich auf ca. 10.000 Straßenkilometern zu bewältigen gibt. Oder anders formuliert: challenging limits.

*über **400.000 verkehrstechnische** Vorfälle*

**6.000 Verkehrs-
kamas**

*ca. **10.000km** Straßen-
kilometer zur Sicherung*



*über **4.000**
elektronische Verkehrs-
informationstafeln*

Corporate-Governance-Bericht.

Grundlagen.

Die Kapsch TrafficCom AG erklärt die freiwillige Selbstverpflichtung zum Österreichischen Corporate Governance Kodex (ÖCGK) in der Fassung Jänner 2015.

Corporate-Governance-Kodex.

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).

Die Regeln des ÖCGK unterteilen sich in drei Kategorien:

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

Organe einer Aktiengesellschaft.

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

Die Familie Kapsch hält indirekt 100 % der Anteile an der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, der Muttergesellschaft des Konzerns. Unter anderem sind folgende wesentliche Konzerngesellschaften direkte Tochtergesellschaften: Kapsch Aktiengesellschaft (100 %), Kapsch BusinessCom AG (94,9 %), Kapsch CarrierCom AG (100 %), Kapsch Public TransportCom GmbH (100 %) und Kapsch TrafficCom AG (63,3 %).

Entsprechenserklärung.

Kapsch TrafficCom erfüllte in dem per 31. März 2017 zu Ende gegangenen Wirtschaftsjahr 2016/17 mit folgenden Erklärungen inhaltlich alle geforderten Bestimmungen des ÖCGK in der Fassung vom Jänner 2015:

- > C-Regel 27 – Die gewinnabhängige variable Vergütungskomponente von Herrn Laux und Herrn Lewald richtet sich nach der operativen Profitabilität des Unternehmens (konkret dem Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit, EBIT). Der für die Berechnung anzuwendende Prozentsatz wurde bei Vertragsabschluss so bemessen, dass der variable Teil voraussichtlich in keinem Jahr des Vorstandsmandats die fixe Zahlung übersteigt. Auf über diese Regelung hinausgehende Höchstgrenzen für die variable Vergütung kann verzichtet werden.
- > C-Regel 27a – Um im Falle der vorzeitigen Beendigung eines Vorstandsmandats ohne wichtigen Grund die Höhe möglicher Abfindungen zu begrenzen, wird angestrebt, die Laufzeit der Dienstverträge auf drei Jahre pro Funktionsperiode zu beschränken. Weitere Einschränkungen diesbezüglich sind am relevanten Arbeitsmarkt nicht durchzusetzen und werden als nicht zielführend erachtet.

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



v. l. n. r.:
Georg Kapsch, Vorstandsvorsitzender/Chief Executive Officer
Alexander Lewald, Mitglied des Vorstands/Chief Technology Officer
André Laux, Mitglied des Vorstands/Chief Operating Officer

Vorstand.

Name und Funktion	Zuständigkeitsbereiche	Geburts-jahr	Jahr Erstbestellung	Jahr Ablauf laufende Bestellung
Georg Kapsch Vorsitzender, Chief Executive Officer	Finanzen, Investor Relations & Compliance, Mergers & Acquisitions, Strategie, New Ventures, Recht, Personalwesen, Marketing & PR, Internationale Tochtergesellschaften & Managementsysteme, IT, Innovationsmanagement, Vertriebsregion Nordamerika sowie die Solution Center: Urban Traffic & Mobility Management, Intelligent Mobility Services	1959	2002	2020
André Laux Mitglied, Chief Operating Officer	Alle Vertriebsregionen exklusive Nordamerika, Supply Chain Management, Produktion & Logistik	1962	2010	2019
Alexander Lewald Mitglied, Chief Technology Officer	Forschung & Entwicklung sowie die Solution Center: Tolling, Back-Office, Connected Vehicles, Highway & Tunnel Traffic Management	1964	2015	2019

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

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

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde das Ende März 2017 auslaufende Vorstandsmandat von Georg Kapsch bei der Kapsch TrafficCom AG um weitere drei Jahre verlängert.

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

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

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

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.

André Laux übt keine Aufsichtsratsmandate außerhalb der Kapsch TrafficCom Group aus.

Dr.-Ing. Alexander Lewald ist seit November 2015 Vorstandsmitglied und CTO der Kapsch TrafficCom AG.

Herr Lewald war nach dem Studium der Elektrotechnik an der Technischen Universität München drei Jahre beim DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) am Institut für Robotik und Systemdynamik tätig. Im Rahmen dessen promovierte Herr Lewald im Bereich Systemdynamik von Mehrachs-Robotern an der Ruhr-Universität Bochum und vertiefte die Arbeiten zu diesem Thema an der Engineering School der Stanford University, Palo Alto, USA.

Nach seiner Tätigkeit bei McKinsey & Company befasste sich Alexander Lewald in den vergangenen 15 Jahren in verschiedenen Managementpositionen bei Kappa IT Ventures, Gilde IT, SAP sowie bei Parametric Technology Corp. insbesondere mit dem Aufbau neuer Geschäfte in der Informations- und Kommunikationstechnologie(IKT)-Industrie.

Alexander Lewald übt keine Aufsichtsratsmandate außerhalb der Kapsch TrafficCom Group aus.

Bezüge Vorstand.

in TEUR	Gesamt 2015/16	Fix		Variabel		Gesamt 2016/17
		2016/17 (und in % der Gesamtvergütung)		2016/17 (und in % der Gesamtvergütung)		
Georg Kapsch	653	659	62 %	401	38 %	1.060
André Laux	490	437	65 %	233	35 %	670
Alexander Lewald	133	352	79 %	93	21 %	444
Summe	1.276	1.447	67 %	728	33 %	2.175

Georg Kapsch ist bei der Kapsch Aktiengesellschaft angestellt. Seine Dienste sind Teil der von der Kapsch Aktiengesellschaft erbrachten und der Kapsch TrafficCom AG verrechneten Management- und Beratungsleistungen. Diese sind in den Erläuterungen zum Konzernabschluss unter „Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen“ ausgewiesen. Die Vergütung auf Ebene der Kapsch Aktiengesellschaft umfasst einen fixen und einen variablen Bestandteil, welcher vom konsolidierten Vorsteuerergebnis der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH abhängt.

Die Bezüge von André Laux und Alexander Lewald umfassen sowohl eine fixe als auch eine gewinnabhängige variable Komponente. Letztere beträgt 0,25 % vom Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT) unter der Bedingung, dass dieses EUR 20 Millionen übersteigt. Zudem verfügen beide Herren über einen individuellen und beitragsbezogenen Pensionsplan. In diesem Zusammenhang zahlt das Unternehmen für Herrn Laux jährlich TEUR 65 und für Herrn Lewald TEUR 30 in eine externe Pensionskasse ein. Im Falle eines Ausscheidens aus dem Vorstand unterliegen beide Herren für den Zeitraum eines Jahres einem Wettbewerbsverbot (außer im Falle eines berechtigten Austritts). Für alle Vorstandsmitglieder existiert zudem ein finanzieller Leistungsanreiz, der auf die Zufriedenheit der Mitarbeiter abstellt. In mehrjährigen Intervallen wird eine Mitarbeiterumfrage durchgeführt. Nach Vorliegen der Umfrageergebnisse 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.

Im Einklang mit den unten erwähnten Grundsätzen der Vergütungspolitik wurde im neuen Vertrag mit Herrn Laux (gültig ab 1. April 2016) von der bis dahin vorgesehenen Deckelung der gewinnabhängigen variablen Zahlung bei 43 % der fixen Bezüge abgesehen.

Grundsätze der Vergütungspolitik. Die Vergütung der von der Kapsch TrafficCom AG angestellten Vorstandsmitglieder 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.

Die gewinnabhängige variable Vergütung richtet sich nach dem Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT). Der für die Berechnung anzuwendende Prozentsatz ist bei Vertragsabschluss so zu bemessen, dass dieser variable Teil voraussichtlich in keinem Jahr des Vorstandsmandats die fixe Zahlung übersteigt. Damit kann auf zusätzliche Höchstgrenzen für die variable Vergütungskomponente verzichtet werden. In Jahren mit schlechten Unternehmensergebnissen (dafür ist ein Mindest-EBIT zu definieren) sollen die Vorstände keine derartigen Leistungsprämien erhalten. Zufriedene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind ein wesentlicher Baustein für den Erfolg der Kapsch TrafficCom Group. Daher existiert für alle Vorstandsmitglieder eine variable Vergütungskomponente, die an die nachhaltige Erreichung nicht finanzieller Kriterien – konkret an gewisse Ergebnisse der Mitarbeiterumfrage – gebunden ist. Diese Umfrage findet in einem mehrjährigen Intervall statt.

Aufgrund der zunehmenden Bedeutung der betrieblichen Vorsorge neben der staatlichen Pensionsversicherung leistet die Kapsch TrafficCom AG für die von ihr angestellten Vorstände Zahlungen in eine externe Pensionskasse. Nach Beendigung des Mandats durch Zeitablauf hat ein Vorstand keinerlei weitere Ansprüche gegen die Gesellschaft. Um im Falle der vorzeitigen Beendigung eines Vorstandsmandats ohne wichtigen Grund die Höhe möglicher Abfindungen zu begrenzen, wird angestrebt, die Laufzeit der Dienstverträge auf drei Jahre pro Funktionsperiode zu beschränken.

Bei der Kapsch TrafficCom AG besteht kein Aktienoptionsprogramm.

Directors-and-Officers-Liability-Versicherung.

Die Mitglieder des Vorstands sind im Rahmen einer Directors-and-Officers-Liability-Versicherung gegen Vermögensschäden versichert. Neben dem Vorstand sind auch die Mitglieder des Aufsichtsrats sowie leitende Mitarbeiter der Kapsch TrafficCom Group versichert. Aufgrund der Zahlung einer Gesamtprämie ist eine individuelle Zuordnung zu einzelnen Mitgliedern des Vorstands nicht möglich.

Aufsichtsrat.

Name	Position	Geburtsjahr	Jahr Erstbestellung	Jahr Ablauf laufende Bestellung
Franz Semmernegg	Vorsitzender	1968	2002	2019
Kari Kapsch	Stv. Vorsitzender	1964	2002	2019
Sabine Kauper	Mitglied	1968	2011	2018
Harald Sommerer	Mitglied	1967	2013	2019
Christian Windisch	Mitglied ¹	1963	2002	–
Martin Gartler	Mitglied ¹	1970	2015	–

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

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 derzeitigen Mitglieder des Aufsichtsrats sind:

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

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

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

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

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

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

Sabine Kauper, Diplom-Betriebswirtin, war von 1. Jänner 2016 bis 1. Dezember 2016 Finanzvorstand der Heliocentris Energy Solutions AG (Berlin) und davor, von 2014 bis 2015, CFO der SKW Stahl-Metallurgie Holding AG (München). Von Dezember 2012 bis 2013 führte Sabine Kauper die Geschäfte eines international agierenden Maschinenbauunternehmens in Restrukturierung. Von 2000 bis Dezember 2011 war sie bei der Phoenix Solar AG, Deutschland, beschäftigt, ab 2007 als Vorstand Finanzen. Nach dem Studium der Betriebswirtschaft an der Hochschule München mit den Schwerpunkten Steuern und Prüfungswesen arbeitete sie vier Jahre für eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Frau Kauper absolvierte eine Ausbildung zum qualifizierten Aufsichtsrat mit einer Zertifizierung durch die Deutsche Börse AG.

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.

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

Keine der oben genannten Personen

- > übt Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in anderen börsennotierten Gesellschaften aus oder
- > ist Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft und nimmt gleichzeitig mehr als vier Aufsichtsratsmandate in konzernexternen Aktiengesellschaften wahr oder
- > nimmt bei Gesellschaften, die zur Kapsch TrafficCom AG in Wettbewerb stehen, eine Organfunktion ein.

Der Aufsichtsrat hielt im Wirtschaftsjahr 2016/17 (vom 1. April 2016 bis 31. März 2017) neben der konstituierenden Sitzung weitere vier Sitzungen ab. An letzteren nahm auch der Vorstand teil. Kein Mitglied des Aufsichtsrats nahm an weniger als der Hälfte der Sitzungen teil.

Ausschüsse des Aufsichtsrats.

Der **Prüfungsausschuss** hat die in § 92 Abs. 4a Aktiengesetz aufgezählten Aufgaben und ist in diesem Umfang entscheidungsbefugt. Ihm obliegt die Prüfung und die Vorbereitung der Feststellung des Jahres- und des Konzernabschlusses, die Prüfung des Corporate-Governance-Berichts, die Behandlung des Berichts über das Risikomanagement gemäß C-Regel 83 des ÖCGK, die Überwachung der Abschlussprüfung und der Unabhängigkeit des Prüfers, 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, 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. Dieser 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 beschäftigen. Der Prüfungsausschuss hielt im Wirtschaftsjahr 2016/17 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.

Ausschüsse des Aufsichtsrats:

- > Prüfungsausschuss
- > Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten.

Der **Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten** zeichnet für die Beziehungen zwischen der Gesellschaft und den Mitgliedern des Vorstands (einschließlich Vergütungsfragen) verantwortlich 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. Dieser 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 hielt im abgelaufenen Wirtschaftsjahr eine Sitzung ab. Darin wurde die Vorstandsvergütung ebenso behandelt wie die Verlängerung des Vorstandsmandats von Georg Kapsch. Kein Mitglied dieses Ausschusses nahm an weniger als der Hälfte der Sitzungen teil.

Vergütung des Aufsichtsrats.

In TEUR	2015/16	2016/17
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, wobei dem Vorsitzenden die Verteilung dieses Betrags obliegt. Dies gilt so lange, bis eine künftige Hauptversammlung eine andere Vergütung beschließt. Zusätzlich steht den Mitgliedern des Aufsichtsrats Spesenersatz zu. Im Geschäftsjahr 2016/17 wurden Reisekosten in Höhe von TEUR 2 ersetzt. Für Aufsichtsratsmitglieder ist kein Aktienoptionsprogramm vorgesehen.

Directors-and-Officers-Liability-Versicherung.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind im Rahmen einer Directors-and-Officers-Liability-Versicherung gegen Vermögensschäden versichert. Neben dem Aufsichtsrat sind auch die Mitglieder des Vorstands sowie leitende Mitarbeiter der Kapsch TrafficCom Group versichert. Aufgrund der Zahlung einer Gesamtprämie ist eine individuelle Zuordnung zu einzelnen Mitgliedern des Aufsichtsrats nicht möglich.

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.

Die Kapsch TrafficCom AG ist Teil der Kapsch Group. Alle Mitglieder der Geschäftsführung der Muttergesellschaft (KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH) sind gleichgestellt und üben in Gesellschaften der Kapsch Group verschiedene Funktionen aus. Dabei ist kein materieller Interessenskonflikt 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, Onkeln, 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 Mitglieder des Aufsichtsrats haben sich von der Kapsch TrafficCom AG als unabhängig gemäß C-Regel 53 ÖCGK deklariert. Sabine Kauper und Harald Sommerer sind zudem gemäß C-Regel 54 ÖCGK unabhängig.

Zustimmungspflichtige Geschäfte.

Neben den im Konzernanhang unter „Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen“ angeführten gab es 2016/17 keine zustimmungsbedürftigen Geschäfte gemäß § 95 Abs. 5 Ziffer 12 Aktiengesetz.

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, der Tätigkeitsbereich, Informationspflichten, genehmigungspflichtige Geschäfte sowie die Ausschüsse definiert sind.

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

Diversität.

Die Auswahl von Kandidatinnen und Kandidaten für eine Position im Vorstand oder Aufsichtsrat der Kapsch TrafficCom AG erfolgt jeweils in Hinblick auf die bestmögliche Besetzung freier Stellen. Dabei wird auf die fachliche und soziale Kompetenz, das persönliche Netzwerk, die Erfahrung sowie Teamfähigkeit Wert gelegt. Eine Person kann bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres in den Vorstand und bis zum vollendeten 75. Lebensjahr als Aufsichtsrat bestellt werden. Herkunft, Geschlecht und religiöse Ausrichtung sind keine Kriterien.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr liefen die Mandate von drei Mitgliedern des Aufsichtsrats aus. Sie wurden auf Basis der oben angeführten Kriterien und auf Vorschlag des Aufsichtsrats von der Hauptversammlung wiedergewählt. Zudem lief das Vorstandsmandat von Georg Kapsch mit Ende März 2017 aus. Auch seine Funktionsperiode wurde verlängert.

Förderung von Frauen in Vorstand, Aufsichtsrat und in leitenden Stellen.

Die Kapsch TrafficCom AG hat keinen ausformulierten Plan für die Förderung von Frauen in Vorstand, Aufsichtsrat und leitenden Funktionen in der Gesellschaft und ihren Tochtergesellschaften. Die Auswahl von Kandidatinnen und Kandidaten erfolgt jeweils in Hinblick auf die bestmögliche Besetzung freier Stellen, unabhängig vom Geschlecht. 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. In diesem Sinne kooperiert Kapsch TrafficCom mit Schulen, Universitäten und Fachhochschulen. Zudem engagiert sich Kapsch TrafficCom für Frauenförderung durch die Teilnahme an speziellen Programmen, wie beispielsweise „FIT Frauen in die Technik“ oder „FEMtech“.

Das Arbeitsumfeld ist ein wesentlicher Faktor für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Das flexible Arbeitszeitmodell bei der Kapsch TrafficCom AG erleichtert den Umgang mit den verschiedenen privaten und beruflichen Anforderungen. Ein Kreis engagierter Mitarbeiterinnen hat die Initiative „women@kapsch“ gegründet, die durch Veranstaltungen und Vernetzungsmöglichkeiten Unterstützung bei der individuellen Weiterentwicklung bietet. Das Unternehmen möchte zudem die Zusammenarbeit von Männern und Frauen fördern, mit dem Ziel, die Talente beider zu nutzen. Dabei geht es nicht um eine klassische Rollenverteilung, sondern um die Stärkung der Stärken. Unterschiedlichste Aktivitäten sollen dazu führen, dass bei Kapsch TrafficCom immer mehr Führungsfunktionen mit Frauen besetzt werden.

Im abgelaufenen Wirtschaftsjahr war ein Mitglied des Aufsichtsrats weiblich: Sabine Kauper (von der Hauptversammlung gewählt). Im Vorstand war keine Frau vertreten. Frauen sind in verschiedenen leitenden Positionen innerhalb der Kapsch TrafficCom AG (etwa Leitung Finanzen und Leitung Recht) und ihrer Tochtergesellschaften (z. B. Fertigungsleitung der Kapsch Components GmbH & Co KG und Leitung Finanzen der Region APAC) tätig.

Externe Evaluierung.

Der vorliegende Corporate-Governance-Bericht wurde extern, von der in der Kapsch Aktiengesellschaft angesiedelten Konzernrevision, evaluiert. Diese Stelle wird als unabhängig angesehen, weil sie in keinem Beteiligungsverhältnis zur Kapsch TrafficCom AG steht. Um die Unabhängigkeit und Objektivität der Evaluierung weiter zu untermauern, wurde Dr. Harald Sommerer vom Prüfungsausschuss nominiert, im Namen des Ausschusses an die Konzernrevision heranzutreten, mit ihr den Ablauf zu koordinieren und die Ergebnisse entgegenzunehmen. Die Evaluierung erfolgte gemäß dem vom Österreichischen Arbeitskreis für Corporate Governance herausgegebenen Fragebogen. Es gab keine Beanstandungen.

Der Vorstand

Mag. Georg Kapsch e. h. André Laux e. h. Dr.-Ing. Alexander Lewald e. h.

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

Georg Kapsch

(für den Vorstand)

Franz Semmernegg

(für den Aufsichtsrat)

Bericht des Aufsichtsrats.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

Der Aufsichtsrat der Kapsch TrafficCom AG hielt im Wirtschaftsjahr von 1. April 2016 bis 31. März 2017 insgesamt vier Sitzungen ab. Kein Mitglied des Aufsichtsrates nahm an weniger als der Hälfte der Sitzungen teil.

Der Aufsichtsrat wurde darüber hinaus vom Vorstand laufend schriftlich und mündlich sowie in den Sitzungen, die gemeinsam mit dem Vorstand stattfanden, über die Lage sowie über die Entwicklung der Gesellschaft und deren strategische Ausrichtung unterrichtet und hat im Berichtszeitraum die Geschäftsführung des Vorstandes laufend und umfassend überwacht sowie beratend begleitet.

Als Vorsitzender des Aufsichtsrates war ich regelmäßig mit dem Vorstandsvorsitzenden in Kontakt, um die Geschäftsentwicklung, Strategie und das Risikomanagement des Unternehmens zu besprechen.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr gab es keine gemäß §95 Abs 5 Ziffer 12 AktG zustimmungsbedürftigen Geschäfte mit Mitgliedern des Aufsichtsrates oder mit Unternehmen, an denen ein Aufsichtsratsmitglied ein erhebliches wirtschaftliches Interesse hat, mit Ausnahme der im Konzernanhang unter „Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen“ angeführten Geschäfte.

Der vom Vorstand vorgelegte Jahresabschluss zum 31. März 2017 samt Lagebericht der Kapsch TrafficCom AG vom 07. Juni 2017 sowie der Konzernabschluss samt Konzernlagebericht vom 07.06.2017 wurden durch den gewählten Abschlussprüfer PwC Wirtschaftsprüfung GmbH, Wirtschaftsprüfungs- und -Steuerberatungsgesellschaft, Wien, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Aufsichtsrat prüfte diese Unterlagen gemäß §96 Aktiengesetz und billigte den Jahresabschluss, sodass dieser gemäß §96 Abs 4 Aktiengesetz festgestellt ist. Der Aufsichtsrat schließt sich dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands an. Demnach wird der Vorstand der Hauptversammlung am 6. September 2017 die Zahlung einer Dividende von EUR 1,50 pro Aktie für das Wirtschaftsjahr 2016/17 vorschlagen.

Der Prüfungsausschuss hielt im Wirtschaftsjahr von 1. April 2016 bis 31. März 2017 insgesamt vier Sitzungen ab und erfüllte die in §92 Abs 4a Aktiengesetz aufgezählten Aufgaben. Dazu gehörten neben der Prüfung und der Vorbereitung der Feststellung des Jahres- und des Konzernabschlusses auch die Prüfung des Corporate-Governance-Berichts, die Überwachung der Abschlussprüfung und der Unabhängigkeit des Prüfers, die Vorbereitung des Ausschüttungsvorschlages sowie die Vorbereitung des Berichtes an die Hauptversammlung, die Vorbereitung des Vorschlages für die Auswahl des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) sowie die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems. Kein Mitglied des Prüfungsausschusses nahm an weniger als der Hälfte der Sitzungen teil.

Der Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten hielt im abgelaufenen Wirtschaftsjahr eine Sitzung ab.

Der Aufsichtsrat dankt den Mitgliedern des Vorstands und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kapsch TrafficCom AG für ihre Tätigkeit im Wirtschaftsjahr 2016/17.

Wien, am 19. Juni 2017



Franz Semmernegg
Vorsitzender des Aufsichtsrats



Franz Semmernegg, Vorsitzender des Aufsichtsrats

Konzernlagebericht.

Kapsch TrafficCom AG zum Konzernabschluss per 31. März 2017.

1 Wirtschaftliches Umfeld.

1.1 Allgemeine wirtschaftliche Lage.

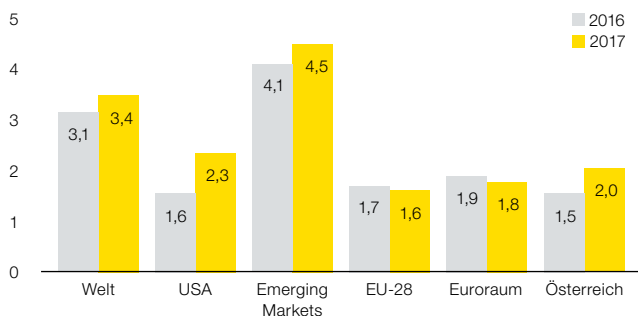
Weltwirtschaft.

Die globale Konjunktorentwicklung büßte 2016 leicht an Fahrt ein; das aggregierte Wirtschaftswachstum betrug 3,1 % (Vorjahr: 3,2 %). Ein wesentlicher Grund dafür war die gebremste Dynamik der entwickelten Volkswirtschaften, allen voran in den USA. Aber auch in den Schwellen- und Entwicklungsländern konnte die Wirtschaft insgesamt nicht an Schwung gewinnen. Auch das globale Handelsvolumen legte nur um 1,7 % zu (Vorjahr: 2,7 %). Dies ist der niedrigste Wert seit dem Ausbruch der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2008.

Für 2017 gehen die Wirtschaftsforscher allerdings von einem Aufschwung aus: Gemäß aktueller Prognose des Internationalen Währungsfonds (IWF) soll die Weltwirtschaft um 3,4 % wachsen, während die Welthandelsorganisation ein Plus von bis zu 3,1 % bei den international gehandelten Güter- und Dienstleistungsvolumina vorhersagt.

BIP-Wachstum 2016/17.

(in %)



Globales Wirtschaftswachstum bei 3,1 %.

US-Wirtschaftswachstum unter 2 %.

USA.

In den USA rutschte das BIP-Wachstum 2016 unter die 2-Prozent-Marke. Bremsend wirkte für die amerikanischen Exportunternehmen unter anderem der starke US-Dollar. Die Aussichten für 2017 betreffend, ist die Unsicherheit über die Wirtschaftspolitik unter der neuen US-Präsidentschaft nach wie vor groß. Analysten halten jedoch ein Wachstum von bis zu 3 % für möglich, wenn die angekündigten Steuersenkungspläne und Infrastrukturprogramme in die Tat umgesetzt werden. Ein deutliches Abwärtsrisiko geht hingegen vom wachsenden Protektionismus aus.

BIP der Schwellen- und Entwicklungsländer bei 4,1 %.

Schwellen- und Entwicklungsländer.

In den Schwellen- und Entwicklungsländern lag der BIP-Anstieg 2016 mit 4,1 % auf dem Niveau des Vorjahres. Bei näherer Betrachtung auf regionaler Ebene zeigen sich jedoch markante Unterschiede. In China setzte sich der langjährige Trend der Wachstumsverlangsamung, der mit der aktuellen Transformation hin zu einer stärkeren Dienstleistungsorientierung einhergeht, weiter fort. Hatte sich die nationale Wirtschaftsleistung 2015 noch um 6,9 % ausgeweitet, so lag der Wert für das Berichtsjahr bei 6,7 %. Für 2017 ist der Konjunkturausblick grundsätzlich positiv, allerdings stellt die Verhängung von Strafzöllen auf chinesische Importe durch die neue US-Regierung ein potenzielles Risiko dar. In den ASEAN-5-Staaten (Indonesien, Malaysia, Thailand, Vietnam und die Philippinen) expandierte die Wirtschaftsleistung 2016 erneut mit 4,8 %, während das BIP in Indien infolge einer abrupten Bargeldreform zur Korruptionsbekämpfung zuletzt weniger stark anstieg als 2015 (+6,6 %).

Russische Wirtschaft durchschreitet Talsohle.

In der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS) standen die Zeichen 2016 auf Stabilisierung. Entscheidend dafür war in erster Linie die wirtschaftliche Entwicklung in Russland, wo die Talsohle mittlerweile durchschritten scheint. So wird für 2017 – nach einer zweijährigen Rezessionsphase – erstmals wieder ein moderates BIP-Wachstum von 1,1 % erwartet. Wesentlich dazu beitragen dürfte der langsame Anstieg der Ölpreise, der sich seit der Einigung auf eine Förderdrosselung durch OPEC- und Nicht-OPEC-Staaten im Dezember 2016

abzeichnet. Generell wurde auf den Rohstoffmärkten im Berichtsjahr eine Trendwende eingeläutet, wovon in weiterer Folge auch die Staaten Lateinamerikas profitieren sollten. 2016 war die Region noch von einer schrumpfenden Wirtschaftsleistung geprägt. Dies ist primär auf die anhaltende Rezession in der größten Volkswirtschaft Brasiliens zurückzuführen (-3,5%). Auch in Argentinien sank das BIP, während etwa Peru und Mexiko vergleichsweise solide Expansionsraten aufwiesen.

Ein gemischtes Bild zeigte sich 2016 in *Subsahara-Afrika* und der *MENAP-Region* (Mittlerer Osten und Nordafrika, Afghanistan und Pakistan). Insbesondere die öllexportierenden Länder standen vor der Herausforderung, ihre Wirtschaftsstrukturen an das relativ niedrige Preisniveau und an die gedämpfte Nachfrage von Seiten der führenden Industriestaaten anzupassen. Insgesamt lag das Wachstum in den Ländern südlich der Sahara bei 1,6% und in der MENAP-Region bei 3,8%.

Europa.

Die aggregierte Wirtschaftsleistung der *EU-28* stieg 2016 um 1,9%. Getragen wurde das Wachstum in erster Linie von der Konsumfreude der Haushalte, während die wachsende politische Unsicherheit die Erholung zum Teil bremste. So blieben etwa die Investitionen der Unternehmen aufgrund der von vielen Risikofaktoren geprägten Geschäftsperspektiven hinter den Erwartungen zurück. Als treibende Volkswirtschaft fungierte einmal mehr Deutschland (+1,9%), aber auch die ehemaligen Krisenländer Irland (+4,3%) und Spanien (+3,2%) vermeldeten eine positive Entwicklung. Erfreuliche Nachrichten kamen zudem vom europäischen Arbeitsmarkt: Im Laufe des Jahres 2016 sank die Arbeitslosenrate in den EU-28 unter die 8-Prozent-Marke und erreichte somit den niedrigsten Wert seit Anfang 2009.

Im *Euroraum* fiel der BIP-Anstieg 2016 mit 1,7% erneut etwas geringer aus als in der Europäischen Union insgesamt. Auch für 2017 gehen die Konjunkturforscher von einem ähnlichen Wachstumslevel aus, wobei die tatsächlichen ökonomischen Folgen des bevorstehenden EU-Austritts Großbritanniens schwer abzuschätzen sind. Da die Inflationsrate im Euroraum nach wie vor deutlich unter dem mittelfristig angestrebten Zielwert der Europäischen Zentralbank von 2% lag, wurde weiter an der lockeren Geldpolitik festgehalten: Zum einen verharrten der Leitzins und der Einlagenzins für Geschäftsbanken auf ihrem historischen Tiefststand, zum anderen verlängerte die EZB ihr Anleihen-Kaufprogramm zur Stützung der Konjunktur um weitere neun Monate bis mindestens Ende 2017.

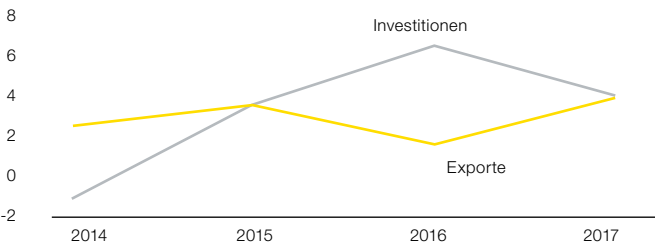
In *Mittel- und Südosteuropa* konnten 2016 insbesondere Rumänien (+4,8%), Bulgarien (+3,4%) und die Slowakei (+3,3%) ihre Wirtschaftsleistung kräftig steigern.

Österreich.

In *Österreich* schritt die Konjunkturerholung 2016 mit einem Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) um 1,5% merklich voran. Für 2017 rechnen die Wirtschaftsforscher mit einem BIP-Anstieg von 2%. Die durchschnittliche Inflationsrate 2016 lag bei knapp unter 1%. Für 2017 wird ein Anstieg auf 1,7% erwartet. Die Arbeitslosenquote gemäß Eurostat-Definition kletterte 2016 auf 6%. Ebenfalls im Steigen begriffen war zuletzt das Budgetdefizit (1,4% des BIP 2016), da die Steuerreform nicht in vollem Ausmaß gegenfinanziert werden konnte.

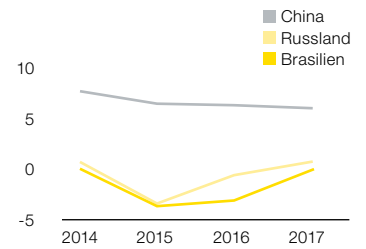
Export- und Investitionswachstum in Österreich 2014-17.

(in %)



BIP-Wachstum 2014-17.

(in %)



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

Offene Geldpolitik im Euroraum beibehalten.

BIP in Österreich stieg um 1,5%.

1.2 Entwicklung des Markts für intelligente Verkehrssysteme.

Kapsch TrafficCom adressiert den Markt für Intelligent Transportation Systems (ITS).

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

Kapsch TrafficCom untergliedert den ITS-Markt nach Kundensegmenten und den wesentlichen Adressaten.

Kundensegmente.

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

Betreiber-/Infrastrukturorientierte ITS umfassen neben ETC und ATMS (Advanced Traffic Management Systems) 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 entwickeln, um damit die Verfügbarkeit und die Qualität der Infrastruktur in Hinblick auf Sicherheit, Performance und Umwelt zu sichern.

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

Benutzerorientierte ITS dienen primär dem Komfort und der Effizienz für den Reisenden. Der Kunde im Fahrzeug bekommt Informationen, zur besseren Orientierung auf der Reise, wodurch die Verkehrssicherheit erhöht wird. Musterapplikationen hochentwickelter Fahrzeuginformationssysteme (AVIS) 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, und vor allem in 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 (PVTMS, Public Vehicle Transportation Management Systems) abzielen. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um Systeme für das Flottenmanagement und zur Bereitstellung von Informationen über 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.



Intelligente Mobilitätslösungen gewinnen für Kapsch TrafficCom zunehmend an Bedeutung.

Marktpositionierung.

Der derzeitige Fokus von Kapsch TrafficCom richtet sich auf betreiber-/infrastrukturorientierte ITS. Mit Umsetzung der Strategie 2020 und der Akquisition des Transportation-Geschäfts von Schneider Electric gewinnen zunehmend auch fahrzeug- und benutzerorientierte ITS an Bedeutung. Zudem beobachtet Kapsch TrafficCom kontinuierlich die weiteren Entwicklungen bei industrieorientierten ITS.

Markttrends und -treiber.

Kapsch TrafficCom ist der Ansicht, dass folgende Themen die wichtigsten Trends und Treiber in den derzeit adressierten Märkten sind:

Mobilität. Mit zunehmendem Wohlstand steigt der Wunsch nach Mobilität und die damit verbundenen Ansprüche an Verkehrssysteme nehmen zu. Mobilität wird vermehrt als Grundbedürfnis oder als Notwendigkeit gesehen. Die dafür entwickelten Verkehrssysteme variieren global betrachtet stark. So zeigt die Anzahl der Pkws pro 1.000 Einwohner als Indikator zur Beurteilung des Entwicklungsstands das Aufholpotenzial in vielen Ländern: Während es in den USA im Durchschnitt 800 Pkws pro 1.000 Einwohner sind, beträgt die Quote in südamerikanischen Ländern maximal 100 Pkws und in Afrika liegt sie zum Teil deutlich darunter. Wenn der wirtschaftliche Aufholprozess der Schwellenländer wie China oder Brasilien weiterhin anhält, kann davon ausgegangen werden, dass auch der Individualverkehr stark zunehmen wird. Die Entwicklung der Kfz-Neuanmeldungen bestätigt dieses Bild. Alleine in China waren es im Jahr 2014 über 18 Millionen neue Autos – um ein Drittel mehr als in der gesamten EU. Inzwischen gibt es in China über 30 Städte mit mehr als einer Million Autos.

Die Megatrends Mobilität, Urbanisierung und Klimaschutz 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. Prognosen gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2030 der Anteil der Stadtbevölkerung auf 60 % steigen wird und bis 2050 weiter auf 70 %. Bereits 2025 wird es demnach 40 Megastädte mit über 10 Millionen Einwohnern geben. Diese Wachstumsdynamik stellt auch die städtische Verkehrsinfrastruktur vor grundlegende Herausforderungen – und erfordert Investitionen in intelligente, nachhaltig ausgelegte Verkehrssysteme.

Klimaschutz. Mehr als ein Viertel des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen sind in Europa durch den Verkehrssektor verursacht, 20 % allein durch den Straßenverkehr. 64 % aller gefahrenen Kilometer sind heute im städtischen Umfeld. In Wien entfällt etwa ein Drittel der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen alleine auf die Parkplatzsuche. Die Gesamtzahl der jährlich im städtischen Bereich gefahrenen Kilometer soll sich vom Jahr 2010 bis 2050 von 25,8 Billionen auf 67,1 Billionen beinahe verdreifachen. Stadtbewohner werden im Jahr 2050 demnach 106 Stunden pro Jahr in Staus verbringen. Neben den gesetzlichen Vorgaben für die Automobilindustrie zur Eindämmung des CO₂-Ausstoßes sind für substantielle Verbesserungen ein geändertes Nutzerverhalten und vor allem intelligente Verkehrssteuerungssysteme nötig.

Ausbau und Finanzierung der Verkehrsnetze. Das Grundbedürfnis nach Mobilität, die zunehmende Urbanisierung, aber auch das ansteigende Güterverkehrsaufkommen im globalen Wirtschaftsaustausch zeigen die Grenzen der heutigen Verkehrssysteme auf. Autobahnen, die vor Jahrzehnten errichtet wurden, entsprechen den Ansprüchen nicht mehr. Trotz intensiver Bemühungen, den Transport auf der Schiene attraktiver zu gestalten, hält sich in Europa das Aufkommen im Straßengüterverkehr seit Jahren auf hohem Niveau.

Die Bereitschaft der Regierungen, in den Ausbau der Transportnetze zu investieren, steht unter anderem im Zusammenhang mit zuverlässigen Finanzierungsmöglichkeiten. Während in Österreich die Investitionen in das Autobahnnetz im vergangenen Jahrzehnt zunahm, war in anderen Ländern wie Deutschland, Japan und Großbritannien eine Stagnation festzustellen.

Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) umfasste im Jahr 2005 mit einer Gesamtlänge von 84.700 km rund ein Viertel des gesamten primären Straßennetzes in der Europäischen Union, beförderte aber 40 % des Straßengüterverkehrs. Bis 2020 wird ein durchschnittlicher Ausbau im Ausmaß von 4.800 km pro Jahr erwartet, davon 3.500 km bestehender Straßen. Insbesondere den neuen EU-Mitgliedsländern sowie den Korridoren zu diesen Ländern wird hoher Investitionsbedarf beigemessen. Im „Whitepaper: European transport policy for 2010“ der Europäischen Kommission sind die Investitionskosten bis 2020 mit EUR 600 Mrd. angegeben. Die Verkehrszunahme wird sich demnach voraussichtlich langfristig fortsetzen. Neben dem Bau neuer Infrastruktur gilt es, auch die Wartung und Instandhaltung bereits bestehender Straßen zu finanzieren.

Wartung und Ausbau des Straßennetzes verlangen nach neuen Finanzierungsmodellen.

In den USA werden jährlich rund USD 55 Mrd. in das Straßennetz investiert. Experten schätzen jedoch, dass in den nächsten Jahren zumindest eine Verdoppelung der Investitionen auf über USD 100 Mrd. notwendig sein wird, um die Funktionsfähigkeit aufrecht zu erhalten. Dieser hohe Finanzierungsbedarf führt zu veränderten Geschäftsmodellen und erhöht die Bereitschaft zu privaten Konzessionsmodellen.

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

Technologien.

Der ITS-Markt bzw. die Umfeldfaktoren sind von neuen Technologien und raschen Technologiezyklen geprägt. Für Kapsch TrafficCom eröffnen sich dadurch neue Perspektiven. Es gilt den scheinbaren Zielkonflikt zwischen Verkehrsabwicklung auf der einen Seite und Chancen durch Mobilität auf der anderen Seite intelligent zu lösen.

Durch den Einsatz technischer und organisatorischer Mittel soll die Verkehrsnachfrage derart bewältigt werden, dass weder die Umwelt noch die wirtschaftliche Entwicklung darunter leiden. Kapsch TrafficCom wird dazu auch in Zukunft einen wichtigen Beitrag leisten.

Intelligenten, ganzheitlichen Mobilitätslösungen wird die Zukunft gehören.

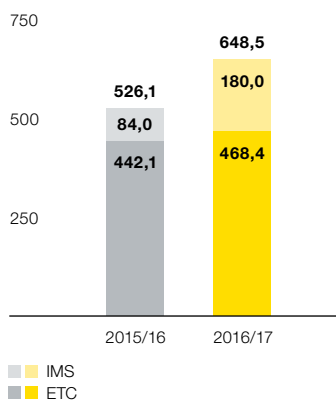
Intelligente Mobilitätslösungen.

In den vergangenen Jahren setzte eine Konvergenz des ITS-Marktes, ein zunehmendes Verschmelzen der einzelnen Marktsegmente ein. In Erwartung dieser Konvergenz – wenn auch nicht in dieser Geschwindigkeit – entwickelte sich Kapsch TrafficCom von einem reinen Anbieter elektronischer Mautsysteme (ETC) um ausgewählte ITS-Anwendungen weiter. Kapsch TrafficCom geht heute davon aus, dass die Zukunft intelligenten, ganzheitlichen Mobilitätslösungen gehören wird und strebt dabei eine führende Rolle an. In der Strategie 2020 ist dieses Ziel mit dem Aufbau eines Intelligent-Mobility-Solutions(IMS)-Geschäfts verankert. Dafür werden verstärkt auch Endkunden angesprochen und das Angebot wird von der Autobahn in Richtung Stadt erweitert werden. Ein wesentlicher Schritt in diese Richtung gelang mit der Akquisition der Kapsch TrafficCom Transportation (KTT).

2 Wirtschaftliche Lage der Kapsch TrafficCom.

2.1 Geschäftsverlauf.

Umsatzwachstum um 23,3 %.
(in EUR Mio.)



Kapsch TrafficCom erzielte im Wirtschaftsjahr 2016/17 einen Umsatz von EUR 648,5 Mio. und verzeichnete damit eine Steigerung um 23,3% im Vergleich zum Vorjahr (2015/16: EUR 526,1 Mio.). Erfreulicherweise konnte sowohl im Segment Electronic Toll Collection (ETC) als insbesondere auch im Segment Intelligent Mobility Solutions (IMS) eine Umsatzsteigerung verzeichnet werden. Durch die neue strategische Ausrichtung gelang es im abgelaufenen Wirtschaftsjahr, neben der Erzielung eines deutlichen Umsatzwachstums von 6% im Segment Electronic Toll Collection (ETC) den Umsatzanteil des Segments Intelligent Mobility Solutions (IMS) auf 27,8% (Vorjahr: 16,0%) signifikant zu erhöhen. Wesentlicher Treiber dieser Entwicklung war die erstmalige Konsolidierung der Kapsch TrafficCom Transportation (KTT, die von Schneider Electric mit 1. April 2016 akquirierte globale Transportation-Sparte). Sie steuerte Umsätze in Höhe von EUR 112,8 Mio. (davon ETC: EUR 21,8 Mio., IMS: EUR 91,0 Mio.) bei. Die Highlights des abgelaufenen Wirtschaftsjahres in Form von Akquisitionen, Großprojekten, neu gewonnenen Projekten bzw. Projektfortschritten waren:

- > Im Mai 2016 wurde Kapsch TrafficCom mit der Errichtung eines Mautsystems für das Projekt Toowoomba Second Range Crossing (TSRC) im Bundesstaat Queensland, Australien, beauftragt. Das Projekt mit einem Auftragswert von rund EUR 6 Mio. (AUD 9 Mio.) beinhaltet die auf der neuesten Mauttechnik basierenden Single-Gantry-Multi-Lane-Free-Flow(MLFF)-Plattform, wodurch sowohl Mauteinhebung als auch modernste automatische Fahrzeugerkennung und -klassifizierung (Vehicle Detection and Classification, VDC) und automatische Nummernschilderkennung (Automatic Number Plate Recognition, ANPR) auf nur einer Mautbrücke möglich sind. Neben der Errichtung umfasst der Vertrag auch den Betrieb für zehn Jahre.
- > Am 28. Juni 2016 erhielt Kapsch TrafficCom den Auftrag für die Modernisierung des Integrated Transportation Management Systems (ITMS) im Highway Operations Center (HOC) der Verkehrsbehörde von Massachusetts (Massachusetts Department of Transportation, MassDOT) mit einem Vertragswert von EUR 10,4 Mio. (USD 11,5 Mio.). Die eingesetzte Softwarelösung DYNAC® wird das gesamte Straßennetz des Bundesstaates Massachusetts umfassen und vereint eigenständige Datensysteme für Verkehrs- und Facilitymanagement in einer einzigen Plattform. Dadurch wird die Erstellung und Durchführung von Maßnahmenplänen in Echtzeit für eine schnelle, konsequente und angemessene Reaktion auf Verkehrereignisse und lebensgefährdende Vorfälle in Tunneln sichergestellt.
- > Im Juli 2016 konnte ein weiterer Auftrag in Australien gewonnen werden: Mit dem australischen Straßenbetreiber Transurban Queensland wurde ein Vertrag für die Erneuerung des Gateway und des Logan Motorway in Queensland mit einem Auftragswert von EUR 9 Mio. (AUD 14 Mio.) abgeschlossen. Auch hier kommt die neueste Single-Gantry-Multi-Lane-Free-Flow(MLFF)-Technologie für die automatische Fahrzeugerkennung und -klassifizierung (VDC) sowie Nummernschilderkennung (ANPR) zum Einsatz.
- > Am 29. August 2016 konnte mit dem tschechischen Ministerium für Transport der bestehende Vertrag für den Betrieb des landesweiten LKW-Mautsystems bis zu drei Jahre verlängert werden, sowie die technische Implementierung des EETS (European Electronic Toll Service) Dienstes vereinbart werden. Dies entspricht einem Auftragsvolumen von bis zu EUR 195 Mio.
- > Am 29. November 2016 erhielt Kapsch TrafficCom von der österreichischen ASFINAG (Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft) den Zuschlag für die Errichtung und den technischen Betrieb der „GO Maut 2.0-Mauttechnik“ (landesweites Mautsystem für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen). Der Vertrag umfasst auch den technischen Betrieb für zehn Jahre mit der Möglichkeit einer Verlängerung für fünfmal ein Jahr. Es wird die straßenseitige Infrastruktur modernisiert und die Zentrale (RSE-Proxy) auf den neuesten technologischen Stand gebracht. Dabei wird auf neue technologische Maßstäbe gesetzt. Für die straßenseitige Kontrolle reicht künftig eine Kontrollbrücke, die neben Funkbaken und Kameras für Kennzeichenauswertung auch ein optisches Fahrzeugklassifizierungssystem beinhaltet. Dabei kann bei laufendem Verkehr Fahrzeugklasse und Achsenzahl der mautpflichtigen Fahrzeuge mit noch besserer Genauigkeit ermittelt werden. Bei der Umsetzung wird auf größtmögliche heimische Wertschöpfung gesetzt.

- > Am 27. Februar 2017 erhielt die Kapsch TrafficCom einen Auftrag über Entwicklung, Installation und Support einer behördenweiten Advanced Transportation Management Software (ATMS) mit einem Auftragswert von etwa EUR 8,2 Mio. (USD 8,8 Mio.) für die Hafenbehörden von New York und New Jersey. Die Basislaufzeit beträgt vier Jahre mit der Option auf zweimalige Verlängerung des Supports für jeweils ein Jahr. Auf Grundlage der DYNAC®-Software ist es möglich, Brücken-, Tunnel-, Luftverkehrs- und Hafeneinrichtungen sowie das dortige S-Bahnsystem PATH von jedem beliebigen Operations Control Center (OCC) oder dem Port Authority Agency Operations Center (PA-AOC) aus zu verwalten. Damit kann die operative Effizienz bei der Verfügbarkeit aktueller Verkehrsinformationen sowie die Koordinationen des Regionalverkehrs verbessert werden.
- > Zu einer weiteren Vertragsverlängerung ist es auch im südafrikanischen Projekt GORT (Gauteng-Open Road Tolling) gekommen. Kapsch TrafficCom hat mit den Kunden SANRAL vereinbart, dass der kommerzielle Betrieb um ein weiteres Jahr verlängert wird und der gesamte somit technische und kommerzielle Betrieb darüber hinaus noch bis zu zwei Jahren verlängert werden kann.

Folgende wesentliche gesellschaftsrechtlichen Änderungen und Ereignisse sind im Wirtschaftsjahr 2016/17 eingetreten:

- > Am 1. April 2016 schloss Kapsch TrafficCom die Akquisition des globalen Transportation-Geschäfts von Schneider Electric S.E. ab. Die erworbene Sparte, fortthin Kapsch TrafficCom Transportation (KTT) genannt, ist ein Anbieter von Echtzeit-IT-Lösungen und intelligenten Verkehrssystemen zur Anwendung in Städten, auf Autobahnen und in Tunneln. Das Angebot umfasst zudem Maut- und Transitlösungen.
- > Am 21. April 2016 kaufte Kapsch TrafficCom einen Minderheitsanteil an der ParkJockey Global, Inc., USA. Diese Gesellschaft komplettiert das Portfolio des Konzerns an intelligenten Parklösungen um Parkhäuser und sonstige Stellplätze abseits des Straßenraums.
- > Im ersten Quartal des Wirtschaftsjahres 2016/17 erwarb Kapsch TrafficCom den restlichen 48 %-Anteil an der Kapsch Telematic Services spol. s r.o, Tschechien. Es handelt sich dabei um jene Gesellschaft, die für den operativen Betrieb des landesweiten Mautsystems in Tschechien verantwortlich ist.
- > Am 1. Juli 2016 kaufte Kapsch TrafficCom 65 % der Anteile an der tolltickets GmbH, Deutschland. Das Unternehmen bietet Pkw-Mautdienstleistungen an Endkunden an.
- > Am 20. Dezember 2016 erwarb die Kapsch TrafficCom AG, Wien, 75,5 % der Anteile an der Fluidtime Data Services GmbH, Wien. Fluidtime entwickelt und betreibt Softwarelösungen und benutzerfreundliche mobile Services für intermodales Reisen im urbanen Raum.

2.2 Ertragslage.

Der Umsatz der Kapsch TrafficCom erreichte im Wirtschaftsjahr 2016/17 EUR 648,5 Mio. und lag damit um EUR 122,4 Mio. oder 23,3 % über dem Vorjahreswert von EUR 526,1 Mio. Dieser erfreuliche Verlauf hängt vor allem mit der erstmaligen Konsolidierung der Kapsch TrafficCom Transportation (KTT, der von Schneider Electric mit 1. April 2016 akquirierten globalen Transportation-Sparte) zusammen.

Auf die Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika) entfielen 62,9 % der Umsätze. Die Region Americas (Nord- und Lateinamerika) konnte vor allem bedingt durch das übernommene KTT-Geschäft zulegen und erwirtschaftete 30,1 % des Konzernumsatzes. Die Region APAC (Asien-Pazifik) steuerte unverändert 7,0 % bei.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) der Kapsch TrafficCom betrug EUR 60,1 Mio. und lag damit um -3,6 % unter dem Vorjahr (EUR 62,3 Mio.). Die EBIT-Marge reduzierte sich auf 9,3 % (Vorjahr: 11,9 %), bedingt durch den starken Umsatzbeitrag der KTT bei einem negativen EBIT (EUR -2,3 Mio.). Integrationsaufwendungen für die, Anfang des Geschäftsjahres akquirierten Gesellschaften, belasteten zudem das Ergebnis. Positiv wirkte ein Einmaleffekt („Badwill“) von EUR 3,0 Mio. (Unterschiedsbetrag zwischen dem Kaufpreis für die KTT und dem erworbenen Nettovermögen, gemäß Kaufpreisallokation). Die weiterhin negativen Ergebnisse der Smart-Parking-Tochter Streetline Inc., USA, belasteten ebenfalls die Gruppenergebnisse.

EBIT erneut auf hohem Niveau (EUR 60,1 Mio.).

Das operative Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) konnte mit EUR 77,8 Mio. gegenüber dem Vorjahr (EUR 76,9 Mio.) sogar geringfügig um 1,2 % gesteigert werden. Dies hängt damit zusammen, dass sich durch die neuen Konzerngesellschaften auch die planmäßigen Abschreibungen erhöht haben.

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

Electronic Toll Collection (ETC). In diesem Segment werden Projekte für Errichtung, Wartung und Betrieb von Systemen abgebildet, welche die elektronische Mauteinhebung zur Bezahlung der Mautgebühr ohne Anhalten an einer Mautstation umfassen, aber auch manuelle Mautsysteme. In der Regel sind dies Projekte, die von öffentlichen Stellen oder von privaten Konzessionären ausgeschrieben und vergeben werden. Es handelt sich dabei um Systeme auf einzelnen Straßenabschnitten oder auf landesweiten Straßennetzwerken. Nach der Errichtung erfolgen häufig Nachlieferungen von Komponenten für die Erweiterung bzw. Adaptierung der Systeme.

Im Wirtschaftsjahr 2016/17 erhöhte sich der Umsatz des Segments ETC von EUR 442,1 Mio. um 6,0 % auf EUR 468,4 Mio.

Der größte Umsatzbeitrag mit EUR 307,1 Mio. (2015/16: EUR 321,7 Mio.) konnte weiterhin in der Region EMEA mit den landesweiten Mautprojekten in Tschechien, Polen, Weißrussland und Österreich erwirtschaftet werden. In Südafrika kam es durch den vertragsgemäßen Austausch der IT-Infrastruktur zu einem beträchtlichen Umsatzanstieg. Das Volumen der Errichtungsprojekte war geringer als im Vergleichszeitraum des Vorjahres, da die Erweiterungen der bestehenden Systeme in Weißrussland und Polen plangemäß langsamer voranschritten. Die Komponentenumsätze in der Region EMEA lagen geringfügig über dem hohen Vorjahreswert, da geringere Verkäufe von On-Board Units in Frankreich, Tschechien, Spanien und Russland kompensiert werden konnten.

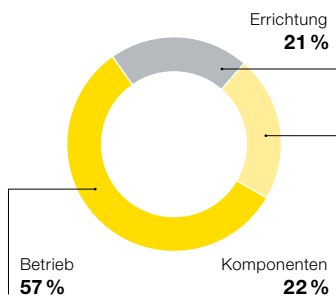
Der Umsatz in der Region Americas konnte im abgelaufenen Wirtschaftsjahr 2016/17 auf EUR 122,4 Mio. gesteigert werden (2015/16: EUR 86,6 Mio.). Vor allem die im Zuge der KTT-Akquisition erworbenen Projekte in den USA trugen zu dieser erfreulichen Entwicklung bei.

Neue Errichtungsprojekte führten zu einem Umsatzanstieg in der Region APAC auf EUR 39,0 Mio. (2015/2016: EUR 33,8 Mio.). So wurde Kapsch TrafficCom mit der Erneuerung des bestehenden Mautsystems der Sydney Harbour Bridge und des Sydney Harbour Tunnels beauftragt.

Im Segment ETC trugen neue Errichtungs- und Betriebsprojekte sowie Komponentenverkäufe zu der Umsatz- und EBIT-Steigerung bei.

Im abgelaufenen Wirtschaftsjahr 2016/17 wurde mit 11,7 Mio. eine neue Rekordmarke hinsichtlich der Anzahl an verkauften On-Board Units erzielt (2015/16: 9,6 Mio. Stück). Steigerungen wurden insbesondere in den USA (über 6,1 Mio. Stück, nach 4,4 Mio. Stück im Vorjahr), Australien, Norwegen, Russland und Spanien verzeichnet, während die Verkaufszahlen in Thailand und Mexiko gegenüber dem Vergleichszeitraum zurückgingen. Die Komponentenumsätze waren dennoch im Vergleich zum Vorjahr leicht rückläufig (-7 %). Dies ist auf den gesunkenen Durchschnittspreis von On-Board Units vor allem in den USA zurückzuführen. Kapsch TrafficCom ist weiterhin Exklusivlieferant von On-Board Units für das E-ZPass-Netzwerk (USA).

Umsatzaufteilung ETC.
(in %)



Segment Electronic Toll Collection (ETC).

in Mio. EUR	2015/16	2016/17	+/-
Umsatz	442,1	468,4	6,0 %
Errichtung	92,3	96,9	5,0 %
Betrieb	252,1	269,0	6,7 %
Komponenten	97,7	102,6	5,0 %
EBIT	63,7	65,5	2,8 %

Das EBIT im Segment ETC legte im Periodenvergleich um 2,8 % zu und erreichte einen Wert von EUR 65,5 Mio. Zu dieser Ergebnisverbesserung trug im Wesentlichen die sehr zufriedenstellende Entwicklung im Bereich der Betriebsprojekte – insbesondere in der Region EMEA – bei. Während die KTT noch einen negativen EBIT-Beitrag leistete, wirkte sich der negative Unterschiedsbetrag („Badwill“) mit EUR 0,9 Mio. positiv aus.

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

Im Segment IMS war das Wirtschaftsjahr 2016/17 geprägt von deutlichem Wachstum aufgrund der Großakquisition der Kapsch TrafficCom Transportation (KTT, der von Schneider Electric mit 1. April 2016 akquirierten globalen Transportation-Sparte). Im Wirtschaftsjahr 2016/17 erhöhte sich daher der Umsatz des Segments IMS deutlich von EUR 84,0 Mio. um 114,4 % auf EUR 180,0 Mio. Die Integration der damit akquirierten Gesellschaften in einer Vielzahl von Ländern schlug sich im abgelaufenen Wirtschaftsjahr jedoch auch bei den Integrationskosten sowie beim entsprechenden Segmentergebnis nieder.

Die größten Zuwächse wurden in der Region EMEA (EUR +50,4 Mio. auf EUR 100,6 Mio.) erzielt, wobei die Anfang des Wirtschaftsjahres akquirierte KTT wesentlich dazu beitrug. Neben den KTT-Projekten, welche sich mit EUR 49,1 Mio. in Spanien und darüber hinaus in Saudi-Arabien niederschlugen, trugen vor allem die Fortschritte beim grenzübergreifenden Programm „CHARM“, für das sowohl in England als auch in den Niederlanden das Advanced Traffic Management System DYNAC© implementiert wird, sowie der ebenso deutlich gesteigerte Umsatzbeitrag aus dem Betrieb von Verkehrsmanagement-Systemen in Südafrika zu diesen Zuwächsen bei.

Der ebenfalls sehr deutliche Umsatzanstieg in der Region Americas (EUR +41,3 Mio. auf EUR 72,9 Mio.) resultiert ebenso hauptsächlich aus Projekten der KTT. Neben der erfreulichen Umsatzentwicklung in den

USA, trugen mit Brasilien, Argentinien, Panama und Ecuador aber auch einige Länder in Mittel- und vor allem Südamerika zu diesem Umsatzanstieg im Segment IMS bei.

Auch in der dritten Region, APAC, konnte der Umsatz gesteigert werden (EUR +4,3 Mio. auf EUR 6,5 Mio.), wobei dies vor allem durch entsprechende KTT-Umsätze in China erreicht wurde.

Segment Intelligent Mobility Solutions (IMS).

in Mio. EUR	2015/16	2016/17	+/-
Umsatz	84,0	180,0	114,3 %
Errichtung	36,1	75,3	108,5 %
Betrieb	32,3	92,6	186,8 %
Komponenten	15,6	12,1	-22,2 %
EBIT	-1,3	-5,4	312,4 %

Das EBIT im Segment IMS betrug EUR -5,4 Mio. und lag deutlich unter dem Vergleichswert des Vorjahres (2015/16: EUR -1,3 Mio.). Sowohl die Integration der KTT als auch Investitionen für die Entwicklung des Smart-Parking-Markts sowie die geringeren Beiträge der nordamerikanischen Betriebsprojekte belasteten die Profitabilität der Kapsch TrafficCom in diesem Segment. Der negative Unterschiedsbetrag („Badwill“) aus der KTT-Akquisition wirkte sich mit EUR 2,1 Mio. positiv auf das Segment aus.

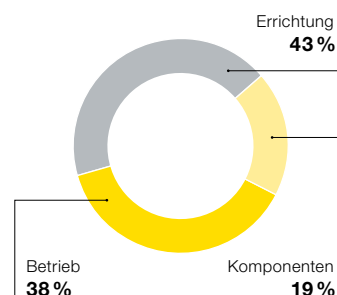
Das Segment IMS zeigt Wachstum, aber auch die Investitionen in neue Lösungen.

Umsatz nach Regionen.

in Mio. EUR	2015/16	2016/17	+/-
EMEA	372,0	407,7	9,6 %
Errichtung	58,2	53,1	-8,7 %
Betrieb	264,2	305,7	15,7 %
Komponenten	49,6	48,8	-1,5 %
Americas	118,2	195,4	65,3 %
Errichtung	49,8	91,8	84,4 %
Betrieb	16,3	48,7	198,8 %
Komponenten	52,2	54,8	5,0 %
APAC	35,9	45,4	26,5 %
Errichtung	20,4	27,2	33,3 %
Betrieb	4,0	7,2	79,1 %
Komponenten	11,6	11,1	-4,7 %
Gesamt	526,1	648,5	23,3 %

Umsatzaufteilung IMS.

(in %)



Wesentliche Positionen der Gesamtergebnisrechnung.

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen erhöhten sich dem Umsatzverlauf folgend um EUR 40,3 Mio. auf EUR 242,1 Mio. (Vorjahr: EUR 201,9 Mio.). Die Quote für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen im Verhältnis zu den Umsatzerlösen sank geringfügig von 38,4 % auf 37,3 %. Diese Entwicklung hängt auch mit der Änderung des Segmentmix zusammen.

Der Personalaufwand stieg insbesondere aufgrund des durch mehrere Akquisitionen um 36 % gestiegenen durchschnittlichen Personalstands (+1.260 Personen auf 4.774 Personen) um EUR 71,0 Mio. auf EUR 224,2 Mio. (Vorjahr: EUR 153,2 Mio.). Die Personalquote (Personalaufwand im Verhältnis zu den Umsatzerlösen) stieg im Vergleich zum Vorjahr von 29,1 % auf 34,6 %.

Der Aufwand für planmäßige Abschreibungen erhöhte sich um EUR 3,2 Mio. auf EUR 17,7 Mio. (Vorjahr: EUR 14,5 Mio.). Im Wirtschaftsjahr gab es keine außerplanmäßigen Abschreibungen oder Wertminderungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen dem Umsatzverlauf folgend und zusammenhängend mit den durchgeführten Akquisitionen ebenso deutlich um EUR 34,7 Mio. auf EUR 134,4 Mio. (Vorjahr: EUR 99,6 Mio.). Das Verhältnis der sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu den Umsatzerlösen stieg im Vergleich zum Vorjahr von 18,9 % auf 20,7 %. Besondere Anstiege wurden bei den Rechts- und Beratungsaufwendungen, den Reisekosten, den sonstigen Abgaben und Steuern, Kommunikationskosten sowie den Büroaufwendungen verzeichnet, während die operativen Währungsverluste sowie die EDV-Aufwendungen zurückgingen.

Auch das Finanzergebnis verbesserte sich im Vorjahresvergleich deutlich.

Das Finanzergebnis verbesserte sich im aktuellen Wirtschaftsjahr von EUR -7,6 Mio. auf EUR 0,4 Mio. Wesentlicher Grund dafür war ein Rückgang der Währungsverluste um EUR -9,3 Mio. Die Finanzerträge lagen mit EUR 13,5 Mio. leicht über dem Vorjahreswert (2015/16: EUR 12,9 Mio.).

Das Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhöhte sich auf EUR 0,1 Mio. (Vorjahr: EUR 0,0 Mio.) und resultierte aus der Beteiligung an Simex, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexiko.

Das Ergebnis vor Steuern erhöhte sich infolge dieser Entwicklungen um EUR 5,8 Mio. oder 10,6 % auf EUR 60,6 Mio. (Vorjahr: EUR 54,8 Mio.).

Das Ergebnis je Aktie stieg auf EUR 3,35.

Das Periodenergebnis legte zum Vergleichszeitraum des Vorjahres um 17,1 % auf EUR 42,7 Mio. zu. Aufgrund der Akquisition des restlichen, nicht beherrschenden 48 %-Anteils an der tschechischen Kapsch Telematic Services spol. s r.o. stieg das den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbare Periodenergebnis mit +40,3 % deutlich auf EUR 43,6 Mio. (2015/16: EUR 31,1 Mio.). Dies entspricht einem Ergebnis je Aktie in Höhe von EUR 3,35 (2015/16: EUR 2,39).

2.3 Vermögenslage.

Die Bilanzsumme der Kapsch TrafficCom stieg zum 31. März 2017 um EUR 135,1 Mio. auf EUR 648,8 Mio. (Vorjahr: EUR 513,7 Mio.).

Bei den „Langfristigen Vermögenswerten“ stiegen sowohl das „Sachanlagevermögen“ um EUR 2,3 Mio. auf EUR 23,1 Mio. (Vorjahr: EUR 20,9 Mio.) als auch die „Immateriellen Vermögenswerte“ um EUR 7,1 Mio. auf EUR 72,0 Mio. (Vorjahr: EUR 64,9 Mio.), großteils bedingt durch die Telvent-Akquisition, leicht an. Dem gegenüber stand eine deutliche Reduktion bei den „Sonstigen langfristigen Vermögenswerten“, um EUR 18,3 Mio. auf EUR 0,6 Mio. (Vorjahr: EUR 18,9 Mio.). Dies ist im Wesentlichen bedingt durch die vertraglich vereinbarten Rückzahlungen aus dem weißrussischen Errichtungsprojekt sowie die damit verbundene Reklassifizierung zu „Kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen“. Insgesamt reduzierten sich die „Langfristigen Vermögenswerte“ um EUR 8,9 Mio. auf EUR 128,2 Mio. (Vorjahr: EUR 137,1 Mio.).

Die „Vorräte“ erhöhten sich ebenso vor allem durch diese Akquisition um EUR 3,5 Mio. auf EUR 39,3 Mio. (Vorjahr: EUR 35,8 Mio.).

Die „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte“ stiegen seit dem 31. März 2016 um EUR 65,8 Mio. auf EUR 261,9 Mio. (Vorjahr: EUR 196,2 Mio.). Hauptgrund dafür war der mit der Akquisition der KTT übernommene Forderungsstand. Er betrug zum 1. April 2016 EUR 60,8 Mio. Demgegenüber sanken die Forderungen aus dem Projekt in Weißrussland um EUR 11,9 Mio.

Die größte Veränderung bei den Aktivposten der Bilanz fand erfreulicherweise bei der Position Bestand an „Liquidem Mitteln“ statt, welche um EUR 70,5 Mio. auf EUR 211,3 Mio. (Vorjahr: EUR 140,8 Mio.) deutlich erhöht werden konnten. Dies resultierte im Wesentlichen aus der Begebung eines Schuldscheindarlehens. Die Gesellschaft nutzte die niedrige Zinssituation, um frühzeitig die Refinanzierung der Unternehmensanleihe abzusichern.

Die Bilanz zeigt die Rückführung wesentlicher Projektfinanzierungen.

Auf der Passivseite der Bilanz gab es die größte Veränderung bei den Finanzverbindlichkeiten. Da die Restlaufzeit der Unternehmensanleihe weniger als ein Jahr betrug (Laufzeit bis November 2017), wurde diese von den „Langfristigen Finanzverbindlichkeiten“ in die „Kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten“ umgegliedert, welche insbesondere dadurch um EUR 76,6 Mio. auf EUR 97,9 Mio. (Vorjahr: EUR 21,3 Mio.) stiegen. Die Position „Langfristige Finanzverbindlichkeiten“ beträgt EUR 97,5 Mio. Dies entspricht einem Anstieg um EUR 11,7 Mio. und umfasst neben der Umgliederung der rückzahlbaren Unternehmensanleihe nun vor allem das im ersten Quartal des heurigen Wirtschaftsjahres platzierte Schuldscheindarlehen in Höhe von EUR 75,6 Mio.

Mit 31. März 2017 wurde die für die Errichtung des Mautsystems in Weißrussland aufgenommene Projektfinanzierung vollständig getilgt.

Die „Sonstigen langfristigen Rückstellungen“ stiegen um EUR 8,6 Mio. auf EUR 10,0 Mio., dies ist in erster Linie auf die Integration der KTT zurückzuführen. Die „Sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten“ waren mit EUR 10,5 Mio. um EUR 7,2 Mio. höher als im Vorjahr. Wesentlicher Grund dafür war der anzusetzende, noch offene variable Kaufpreis für die erworbenen restlichen 48 % an der tschechischen Kapsch Telematic Services spol. s r.o.

Die „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“ betrugen EUR 55,9 Mio. (Vorjahr: EUR 52,0 Mio.) und stiegen damit um EUR 3,9 Mio. Die „Sonstigen Verbindlichkeiten und Abgrenzungen“ stiegen um EUR 24,1 Mio. auf EUR 103,5 Mio. (Vorjahr: EUR 79,3 Mio.). Dies ist hauptsächlich mit der KTT-Akquisition zu begründen (EUR 26,0

Mio.). Ebenso stiegen die „Kurzfristigen Rückstellungen“ deutlich auf EUR 17,6 Mio. (Vorjahr: EUR 8,9 Mio.), dies ist einerseits ebenfalls auf die KTT-Akquisition zurückzuführen und hängt andererseits mit Rechtstreitigkeiten in den USA zusammenhängt.

Das Eigenkapital lag mit EUR 227,3 Mio. um EUR 3,4 Mio. unter dem Wert zum Ende des letzten Geschäftsjahres. Auch die Eigenkapitalquote sank in diesem Zeitraum von 44,9% auf 35,0%. Die wesentlichen Gründe dafür waren einerseits eine Verringerung des Eigenkapitals durch

- > die Auszahlung der Dividende in Höhe von EUR 19,5 Mio. (EUR 1,50 pro Aktie)
- > die im Eigenkapital wirksame Akquisition des restlichen 48 %-Anteils an der Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Tschechien. Der Kaufpreis in Höhe von bis zu EUR 21,8 Mio. besteht aus einem fixen (bereits bezahlten) Anteil in Höhe von EUR 14,0 Mio. und einem ergebnisabhängigen variablen Anteil in Höhe von EUR 7,8 Mio., der in Teilen bis 2020 zahlbar ist.

sowie andererseits eine Bilanzverlängerung durch die Platzierung eines Schuldscheindarlehens in Höhe von EUR 62,0 Mio. und USD 14,5 Mio. zur Refinanzierung der im November 2017 fälligen Anleihe. Durch das Schuldscheindarlehen haben sich zum einen die „Liquidien Mittel“ bei den Aktiva der Bilanz erhöht und zum anderen stiegen die „Langfristigen Finanzverbindlichkeiten“ auf der Passivseite der Bilanz.

Trotz der Dividendenzahlung und verschiedenen Akquisitionen weist die Bilanz ein Nettoguthaben in Höhe von EUR 19,6 Mio. aus.

Das Nettoumlaufvermögen stieg zum 31. März 2017 auf EUR 249,7 Mio., von EUR 183,7 Mio. zum 31. März 2016.

2.4 Finanzlage.

Der Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit betrug im Berichtszeitraum EUR 55,0 Mio. (Vorjahr: EUR 97,9 Mio.). Das Ergebnis vor Änderung des Nettoumlaufvermögens blieb mit EUR 94,9 Mio. stabil zum Vorjahr, allerdings führten der Anstieg der „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte“ um EUR 6,2 Mio. (Vorjahr: Rückgang EUR um 11,9 Mio.) sowie die Reduktion der „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten“ um insgesamt EUR 14,0 Mio. (Vorjahr: Anstieg um EUR 12,9 Mio.) zu diesem reduzierten Nettogeldfluss. Die Effekte für Zinsträge, Zinszahlungen und Zahlungen für Ertragsteuern blieben jeweils auf dem Vorjahresniveau.

Der Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit betrug im Wirtschaftsjahr 2016/17 EUR -37,9 Mio. Davon betrafen EUR -21,9 Mio. (netto, nach Abzug der „Liquidien Mittel“ der erworbenen Gesellschaften) den Erwerb der KTT, siehe Erläuterung 31. Zudem entfielen EUR -2,5 Mio. auf die Beteiligung an der ParkJockey Global, Inc., USA, EUR -0,3 Mio. (netto) auf die Akquisition eines Anteils von 65 % an der tolltickets GmbH, Deutschland, sowie EUR -0,6 Mio. (netto) auf die Akquisition eines Anteils von 75,5 % an der Fluidtime Data Services GmbH, Österreich. Der Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit im Vergleichszeitraum des Vorjahres war vor allem aufgrund des Verkaufs von Wertpapieren sowie des Zugangs an „Liquidien Mitteln“ aus dem Erwerb der Anteile an der Streetline, Inc., USA, mit EUR 2,8 Mio. positiv. Die Nettoinvestitionen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte lagen infolge der Akquisition und Integration der KTT mit EUR -15,1 Mio. über dem Vergleichswert des Vorjahres von EUR -10,0 Mio.

Der Free Cashflow (Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit minus Nettoinvestitionen) war mit EUR 42,6 Mio. erneut positiv, lag aber dennoch deutlich unter dem Vorjahreswert von EUR 90,7 Mio., im Wesentlichen bedingt durch die Entwicklung der Forderungen, der Vorräte sowie dem größeren Anstieg der Verbindlichkeiten. Auch die erwähnten Investitionen belasteten den Free Cashflow.

Der Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit betrug EUR 49,6 Mio. (Vorjahr: EUR -49,6 Mio.). Einen großen Einfluss auf diesen Anstieg hat die Position „Zunahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten“, welche sich vor allem aufgrund des begebenen Schuldscheindarlehens sowie einer OeKB-gestützten Akquisitionsfinanzierung um EUR 100,4 Mio. erhöht hat. Demgegenüber standen im Wesentlichen eine Rückführung von „Kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten“ (EUR -19,8 Mio.), die Dividendenzahlung (EUR -19,5 Mio.) und eine bereits bezahlte Kaufpreiskomponente für die restlichen Anteile an der tschechischen Kapsch Telematic Services (EUR -14,0 Mio.).

Der Finanzmittelbestand erreichte mit EUR 211,3 Mio. zum 31. März 2017 ein Rekordniveau (31. März 2016: EUR 140,8 Mio.). Dieser hohe Cashbestand resultiert einerseits aus dem erfreulichen Ergebnis sowie andererseits aus der Begebung des Schuldscheindarlehens sowie einer OeKB-gestützten Akquisitionsfinanzierung und dient zur geplanten Rückführung der Unternehmensanleihe im Herbst des Jahres 2017.

Insgesamt wird trotz der intensiven Investitionstätigkeiten (v. a. Akquisition der KTT-Sparte), dem Erwerb eines wesentlichen Minderheitenanteils sowie der Auszahlung einer Dividende ein Nettoguthaben in Höhe von EUR 19,6 Mio. ausgewiesen (31. März 2016: EUR 33,8 Mio. Nettoguthaben).

Das Eigenkapital lag trotz Akquisitionen und Dividendenzahlung nur knapp unter dem Vorjahreswert.

Der Free Cashflow sank auf EUR 42,6 Mio.

3 Sonstige Unternehmensangaben.

3.1 Forschung und Entwicklung.

Mit der Akquisition der Transportation-Sparte von Schneider Electric erweiterte Kapsch TrafficCom das Netzwerk von Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen. Die bedeutendsten Zentren sind in Österreich, Schweden, Argentinien, Nordamerika und Spanien. Zusätzliche Ressourcen sind unter anderem in Italien, Südafrika und Chile zu finden. Vor dem Hintergrund des nunmehr breiteren Leistungsportfolios und mit dem Ziel, noch besser auf die Bedürfnisse und Anforderungen des Marktes einzugehen, wurden neben der Abteilung „Forschung und Entwicklung“ sogenannte „Solution Center“ eingerichtet. Sie sind verantwortlich für Produkt- und Lösungsmanagement, Lösungsdesign und -entwicklung sowie zur Unterstützung der Vertriebsteams und Kunden innerhalb der einzelnen Marktsegmente. Die Abteilung Forschung und Entwicklung unterstützt die Solution Center, bündelt die Technologiekompetenz und ist für die Harmonisierung und Standardisierung der verschiedenen Lösungen zuständig. Zudem definiert diese Abteilung die verschiedenen Prozesse und Kommunikationsstrukturen für alle Beteiligten im Bereich Innovation.

Fokussierte Patentstrategie.

Im Wirtschaftsjahr 2016/17 evaluierte Kapsch TrafficCom das umfangreiche Portfolio aus 200 Patentfamilien mit mehr als 2.000 Einzelpatenten. Mit dem Ziel, sich auf jene Bereiche zu fokussieren, welche für die Gruppe strategische Bedeutung haben, wurden einerseits 955 Einzelpatente aufgegeben und sechs neue Patentfamilien angemeldet. Zudem analysierte ein Team aus internen und externen Experten die Rechtlandschaft – insbesondere bei den neuen Geschäftsbereichen im IMS-Segment. Ein weltweites Patent-Monitoring-System soll frühzeitig über Anmeldungen Dritter im Zusammenhang mit relevanten Technologien informieren.

Per 31. März 2017 beschäftigte die Gruppe rund 640 Ingenieurinnen und Ingenieure (Vorjahr: 430) mit Innovationsagenden. Die Entwicklungsaufwendungen der Kapsch TrafficCom im Wirtschaftsjahr 2016/17 betragen rund EUR 85,4 Mio. (Vorjahr: rund EUR 56,6 Mio.), das entspricht rund 13% (Vorjahr: rund 11%) des Gesamtumsatzes. Die Entwicklungsaufwendungen teilen sich wie folgt auf: die Aufwendungen für kundenspezifische Entwicklungen betragen EUR 44,2 Mio. (Vorjahr: EUR 32,4 Mio.), die Aufwendungen für Produktmanagement, IPR-Management, Entwicklungsunterstützung und generische Entwicklungen betragen in Summe EUR 41,1 Mio. (Vorjahr: EUR 24,2 Mio.).

3.2 Nicht finanzielle Leistungsindikatoren.

Nachhaltigkeitsmanagement.

Kapsch TrafficCom fühlt sich den zentralen Aspekten der Nachhaltigkeit nicht zuletzt aufgrund des Unternehmensgegenstands in besonderer Weise verpflichtet. Mit unseren Produkten und Lösungen leisten wir einen aktiven Beitrag zur umwelt- und ressourcenschonenden Gestaltung von Verkehrssystemen und damit zu einer nachhaltigen Entwicklung unserer Gesellschaft. Darüber hinaus arbeiten wir auch in unserem eigenen Wirkungsbereich konsequent daran, unseren Ressourcenverbrauch und etwaige Auswirkungen auf die Umwelt zu minimieren.

Systematische Nachhaltigkeitsorientierung.

Kapsch TrafficCom versteht Nachhaltigkeit als kontinuierlichen Prozess. Während der vergangenen Jahre wurde damit begonnen, alle diesbezüglichen Agenden zu systematisieren. Im Jahr 2017 wurde der fünfte Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht; er steht auf der Website des Unternehmens (www.kapschtraffic.com) in der Rubrik „Investor Relations“.

Der Nachhaltigkeitsbericht erfüllt die Anforderungen für Nachhaltigkeitsberichterstattung der Global Reporting Initiative (GRI) nach GRI 3.1 Anwendungslevel C und stellt unseren Fortschrittsbericht für den United Nations Global Compact (UNGC) dar.

Der Bericht informiert ausführlich über die zentralen Handlungsfelder:

- > Nachhaltige Absicherung des Unternehmenserfolgs
- > Produkte mit Mehrwert für Umwelt und Gesellschaft
- > Schonung von Umwelt und Ressourcen
- > Kompetenz des Teams
- > Gesellschaftliche Verantwortung

Für jedes Handlungsfeld wurden Kennzahlen zur Erfolgsmessung sowie Ziele für die Folgeperiode definiert. Alle diesbezüglichen Agenden werden von einem Nachhaltigkeitsbeauftragten koordiniert, der direkt an den Vorstand berichtet. Nachstehend werden ausgewählte Handlungsfelder näher beschrieben.

Innovative Produkte mit Mehrwert für Umwelt und Gesellschaft.

Die Produkte und Lösungen für Intelligent Transportation Systems von Kapsch TrafficCom leisten einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz. Sie ermöglichen es den Verkehrsteilnehmern, rasch, effizient und ressourcenschonend an ihr Ziel zu kommen. Damit diese Ansprüche auch in Zukunft bestmöglich erfüllt werden können, investiert Kapsch TrafficCom in hohem Ausmaß in Forschung und Entwicklung – im Wirtschaftsjahr 2016/17 wurden rund 13 % (Vorjahr: rund 11 %) des Gesamtumsatzes dafür aufgewendet.

Ein umfangreicher Leitfaden soll gewährleisten, dass Umwelt-, Wirtschafts-, Sozial-, Gesundheits- und Sicherheitsaspekte bei der Entwicklung und dem Design der Produkte bestmöglich und strukturiert berücksichtigt werden. Die Inhalte des Leitfadens sind in die Pflichtenhefte bzw. Projektausschreibungen einzubeziehen.

Die Vorgaben für Entwicklung und Design der Produkte beinhalten auch Nachhaltigkeitsaspekte.

Qualität.

Die hohen Standards für Qualität, Sicherheit und Prozesse nehmen in allen Unternehmenseinheiten der Kapsch TrafficCom einen hohen Stellenwert ein. Kapsch TrafficCom definiert ihre Prozesse in einem integrierten HSSEQ-Managementsystem (Health-Safety-Security-Environment-Quality). Die Basis dafür bilden Zertifizierungen nach ISO 9001: Qualitätsmanagement (seit 2002) sowie nach OHSAS 18001: Arbeitssicherheitsmanagement und ISO 14001: Umweltmanagement (seit 2005).

Kapsch TrafficCom hat die erforderlichen Maßnahmen zur Absicherung der damit verbundenen Standards in den internen Prozessen verankert und kontrolliert diese laufend. Das Zertifikat nach ISO 27001 definiert das notwendige Informationssicherheitsmanagement. Mit ISO 20000 für IT-Service-Management wird im Bereich des technischen Betriebs eine hohe Servicequalität sichergestellt.

Der eingerichtete HSSEQ-Circle trifft sich einmal pro Quartal, um den Status der Ziele und Maßnahmen aus den Bereichen Health & Safety, Qualität, Umwelt und Informationssicherheit mit den Bereichen zu besprechen, sowie Maßnahmen zu implementieren, um weitere Verbesserungen zu gewährleisten.

Schonung von Umwelt und Ressourcen.

Mit der Geschäftstätigkeit sind der Verbrauch von Rohstoffen und der Ausstoß von klimarelevanten Emissionen verbunden. Kapsch TrafficCom arbeitet intensiv daran, diese Auswirkungen kontinuierlich zu minimieren. Der Großteil dieser Effekte resultiert aus der Geschäftstätigkeit der Tochtergesellschaft Kapsch Components, die sich für die Produktion verantwortlich zeichnet, sowie aus dem Fuhrpark der gesamten Unternehmensgruppe.

Durch Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz, aber auch bedingt durch ein geringeres Produktionsvolumen ging der Stromverbrauch der Kapsch Components im Wirtschaftsjahr 2015/16 im Vergleich zum Vorjahr von 754 MWh auf 732 MWh bzw. um 2,9% zurück. Der Abfallanteil je Tonne produzierter Produkte wuchs um 28,8% auf 243 kg (Vorjahr: 173 kg). Der Absolutverbrauch von eingesetztem Stickstoff je Tonne Produkt war um 3,8% geringer als im Vorjahr.

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber.

Engagiertes Team. Kapsch TrafficCom beschäftigte im Wirtschaftsjahr 2016/17 im Durchschnitt 4.774 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (2015/16: 3.514 Personen). Zum 31. März 2017 waren 4.823 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (4.066 Angestellte und 757 Arbeiter) beschäftigt, wobei der Anstieg, gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen auf die Akquisition der KTT zurückzuführen ist (Mitarbeiterstand zum 31. März 2017 aus KTT-Gesellschaften: 858 Personen).

Kapsch TrafficCom ist international als attraktiver Arbeitgeber positioniert.

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. Im Wirtschaftsjahr 2016/17 widmete sich jede Mitarbeiterin bzw. jeder Mitarbeiter im Durchschnitt 3 Tage der Aus- und Weiterbildung. Neben fachlicher Aus- und Weiterbildung werden auch soziale Kompetenzen in den Schulungsprogrammen der Kapsch TrafficCom vermittelt. Darüber hinaus werden ein Job-Rotation-Programm, ein maßgeschneidertes Angebot für Nachwuchsführungskräfte sowie jährliche Mitarbeitergespräche angeboten.

Pensionskasse. Kapsch TrafficCom zahlt für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gruppenunternehmen in Österreich Beiträge gemäß einem festgelegten Beitragsschema in eine externe Pensionskasse ein. Die Höhe dieser Beiträge hängt vom jeweiligen Einkommen und von der Umsatzrentabilität des Unternehmens ab.

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

Chancengleichheit für Frauen sowie deren Förderung sind Kapsch TrafficCom wichtige Anliegen.

Women@Kapsch. Frauen werden bei Kapsch TrafficCom insbesondere durch ein flexibles Arbeitszeitmodell dabei unterstützt, Beruf und Familie miteinander zu vereinbaren. Zudem bestehen Kooperationen mit Schulen, Universitäten und Fachhochschulen, die unter anderem auf eine Erhöhung der Frauenquote bei Kapsch TrafficCom abzielen. Kapsch TrafficCom nimmt auch an Programmen zur Frauenförderung in der Technik teil, zum Beispiel an „FIT Frauen in die Technik“ oder „FEMTech“. Zur generellen Sicherstellung der Chancengleichheit für Frauen ist außerdem ein Gremium für Gleichbehandlung eingerichtet.

Gesellschaftliche Verantwortung umfasst auch ethisches, moralisches und rechtlich korrektes Handeln.

Verantwortung gegenüber der Gesellschaft.

Der Handlungsrahmen. Neben gesetzlichen Vorgaben und internen Richtlinien definiert der Verhaltenskodex der Kapsch Group für alle Unternehmenseinheiten – und somit auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Kapsch TrafficCom – verbindliche Grundsätze für ethisches, moralisches und rechtlich korrektes Handeln. Der Verhaltenskodex ist auf der Website www.kapsch.net zu finden.

Darüber hinaus werden im Rahmen des internen Risikomanagements alle Geschäftseinheiten, auf die Kapsch TrafficCom wesentlichen Einfluss hat, hinsichtlich ihrer Korruptionsrisiken untersucht. Ein System aus internen Richtlinien gibt einen Handlungsrahmen vor, der Korruptionsrisiken vorbeugen soll.

In Übereinstimmung mit den Unternehmenswerten übernimmt die Kapsch TrafficCom gesellschaftliche Verantwortung, die weit über ihren operativen Wirkungsbereich hinausgeht und vorwiegend über die Kapsch Group organisiert wird. Die Schwerpunkte dieses Engagements gegenüber der Gesellschaft bilden die Gesundheitsförderung sowie die Unterstützung von Bildungs-, Kunst- und Kultureinrichtungen. Nachstehend wird eine Auswahl von unterstützten Projekten und Initiativen vorgestellt.

Förderung von Bildungseinrichtungen und Sozialprojekten.

Synergie von Wirtschaft, Bildung und Forschung. Die Kapsch Group engagiert sich seit jeher für den Brückenschlag zwischen Wirtschaft und Forschungs- bzw. Bildungseinrichtungen. Beispielsweise fördern wir das „Universitäre Gründerservice Wien“ und den „INiTS Award“. Diese Auszeichnung prämiiert Abschlussarbeiten und Dissertationen, die sich in der Unternehmenspraxis umsetzen lassen. Um den Bedarf an hochqualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch in Zukunft abdecken zu können, fördern wir in erster Linie technisch und naturwissenschaftlich orientierte Institutionen und Projekte. Dazu zählen unter anderem das Institut für Elektrotechnik und Informationstechnik an der TU Wien, die FH Technikum Wien, die FH Campus Wien und die FH Wien mit dem Masterstudium „Executive Management“. Mit der Veranstaltungsreihe Kapsch Karrierelounge werden zudem seit mehreren Jahren Studierende eingeladen, sich technischen Fragestellungen im Rahmen von Projektarbeiten oder Spezialvorträgen zu widmen.

Förderung von Sozialprojekten. Kapsch TrafficCom schätzt und fördert die Arbeit von karitativen Institutionen wie dem Institut zur Cooperation bei Entwicklungs-Projekten (ICEP). Diese unabhängige Privatinitiative leistet – ausgehend von Österreich – einen bedeutenden Beitrag zur globalen Bekämpfung von Armut. Das ICEP unterstützt ausbildungsorientierte Projekte, welche die Lebensbedingungen der Menschen in Entwicklungsländern langfristig verbessern.

Seit Jahren unterstützt die Kapsch Group auch die Aktivitäten der „Ärzte ohne Grenzen“, einer international anerkannten und weltweit agierenden Organisation, die medizinisch unzureichend versorgten Menschen hilft. Seit 2013 besteht zudem ein Fördervertrag zwischen der St. Anna Kinderkrebsforschung und der Kapsch Group: Unterstützt wird die Forschungsarbeit im Rahmen des Projekts „Next Generation Sequencing“. Ziel dieses Projekts ist es, Informationen über das menschliche Erbgut zu erhalten und damit Erkenntnisse über die genetischen Veränderungen, die mit dem Krankheitsverlauf und der Therapie verbunden sind, zu gewinnen. Kapsch unterstützt dieses komplexe Projekt mit der Überzeugung, dass damit die Heilungschancen bei Krebserkrankungen von Kindern deutlich gesteigert werden können.

Kunst- und Kulturförderung. Die Kapsch Group nimmt ihre gesellschaftspolitische Verantwortung aktiv wahr und fördert lokal, regional und global ausgewählte kulturelle und soziale Projekte und Institutionen. Dabei ist Kapsch die Bedeutung der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit dieser Unterstützung wohl bewusst. So besteht beispielsweise seit dem Jahr 1992 eine Generalpartnerschaft mit dem Wiener Konzerthaus, das mit unkonventionellen Programmen laufend neue Publikumsschichten erschließt, ohne dadurch langjährige Freunde des Hauses zu verlieren. Das Festival „Wien Modern“ – eines der weltweit renommiertesten Festivals zeitgenössischer Musik – wird seit 1989 gefördert.

Mit der Auslobung des Kapsch Contemporary Art Prize in Kooperation mit dem mumok Wien wurde im Jahr 2016 eine Initiative zur Förderung junger Künstlerinnen und Künstler gestartet, die den Nachwuchstalenten einen ersten Auftritt vor internationalem Publikum ermöglicht.

3.3 Risikomanagement.

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

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

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

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

Branchenspezifische Risiken.

Volatilität des Auftragseingangs. Ein wichtiger Anteil der Umsätze der Kapsch TrafficCom wird im Segment Electronic Toll Collection (ETC) erzielt. Dieses Segment beinhaltet Projekte zur Errichtung von landesweiten, regionalen oder streckenbezogenen Mautsystemen sowie den technischen und kommerziellen Betrieb von Mautsystemen. Die Vergabe dieser Projekte samt deren Betrieb erfolgt meist auf Basis von Ausschreibungen. Die letztendliche Auftragserteilung an Kapsch TrafficCom unterliegt somit einer Reihe von Unsicherheitsfaktoren innerhalb und außerhalb des eigenen Einflussbereichs. Ausschreibungen derartiger Großprojekte können beispielsweise aufgrund von politischen Veränderungen oder aufgrund von Einsprüchen oder Klagen unterlegener Bieter verschoben oder zurückgezogen werden. Ebenso besteht das Risiko, dass Kapsch TrafficCom aus technologischen, finanziellen, formellen oder sonstigen Gründen mit Angeboten für neue Projekte nicht erfolgreich ist.

Bereits erfolgreiche Akquise eines einzelnen, landesweiten Errichtungsauftrages im Segment ETC kann einen starken Einfluss auf die Umsatzentwicklung der Kapsch TrafficCom, sowohl im aktuellen, als auch in den folgenden Wirtschaftsjahren haben.

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

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

Risikomanagement beinhaltet die Identifikation und Analyse von Risiken und Chancen.

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

Technische Herausforderungen und enge Zeitpläne bedingen typische Projektrisiken.

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

Langfristige Verträge mit staatlichen Stellen. Bei zahlreichen Projekten sind staatliche Stellen die Auftraggeber. Rahmen- und Dienstleistungsverträge im Zusammenhang mit Maut- oder Verkehrsmanagementprojekten 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 in 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 der 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 in der Technologie beizubehalten, investiert Kapsch TrafficCom einen erheblichen Anteil ihres Umsatzes in Forschung und Entwicklung. Gelingt die erfolgreiche Entwicklung innovativer Systeme, Komponenten, Lösungen und Dienstleistungen entsprechend den Anforderungen des Marktes allerdings nicht, so kann dies der Wettbewerbsposition der Kapsch TrafficCom abträglich sein.

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

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

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 der 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 Euro-Zone. Damit ergeben sich Transaktionsrisiken aus möglichen Wechselkursschwankungen, die sich als Wechselkursverluste oder -gewinne im Konzernabschluss niederschlagen können. Kapsch TrafficCom ist bestrebt, diese Risiken in Höhe der Nettowährungspositionen aus den jeweiligen Projekten soweit wie möglich zu vermeiden oder erforderlichenfalls abzusichern. Aufgrund der oftmals schwer abzuschätzenden Nettowährungsposition zu den jeweiligen Zahlungsflussternen kann eine Absicherung jedoch nur in eingeschränktem Umfang vorgenommen werden. Das verbleibende Wechselkursrisiko wird akzeptiert und in der Unternehmensplanung berücksichtigt. Aufgrund der Umrechnung von Einzelabschlüssen der Tochtergesellschaften außerhalb der Euro-Zone in die Konzernwährung Euro unterliegt Kapsch TrafficCom auch einem Translationsrisiko. Zudem können langfristig nachteilige Wechselkursänderungen auch dazu führen, dass sich die Position der Kapsch TrafficCom gegenüber den Mitbewerbern verändert, wenn beispielsweise auf einer Euro-Kostenstruktur basierende Produkte und Lösungen außerhalb der Euro-Zone nicht mehr zu konkurrenzfähigen Preisen angeboten werden können.

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

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

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

Zinsrisiko. Im Rahmen der Projektfinanzierung werden regelmäßig auch variable Zinssätze vereinbart, die an Marktzinsen (z. B. 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 der Kapsch TrafficCom zu gewährleisten. Die Verfügbarkeit von mittel- und langfristigen Finanzierungen ist für die Durchführung von größeren Projekten, wie etwa die Errichtung eines landesweiten Mautsystems, bei vereinbarter verzögerter Zahlung durch einen großen Auftraggeber und für die Akquisition von Unternehmen erforderlich. Darüber hinaus ist für die Durchführung großer Projekte regelmäßig die Stellung zum Teil umfangreicher Bankgarantien als Sicherheitsleistung für Angebotspflichten (Bid Bonds) oder zur Absicherung möglicher Gewährleistungsansprüche (Performance Bonds) erforderlich.

Kapsch TrafficCom unterliegt in Finanzierungsverträgen üblichen Beschränkungen ihrer Geschäftspolitik, wie etwa im Zusammenhang mit der Aufnahme weiterer Fremdmittel, bei der Nutzung von Vermögensgegenständen als Sicherungsmittel oder bei der Stellung von Garantien oder Bürgschaften zugunsten Dritter. Die Verfügbarkeit von Finanzierungen und Bankgarantien ist neben Marktgegebenheiten insbesondere von der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der 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 der Kapsch TrafficCom haben.

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

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

Personalrisiko.

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

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

Rechtliche Risiken.

Im Zusammenhang mit der Teilnahme an Ausschreibungen öffentlicher Stellen, der Errichtung und dem Betrieb von Maut- und Mobilitätslösungen, bei Akquisitionen und Kooperationen sowie rund um das Thema Kapitalmarkt sind eine Vielzahl von Regelungen und rechtlichen Vorgaben zu beachten. Es kann einen erheblichen administrativen, technischen und kommerziellen Aufwand erfordern, alle Anforderungen für die Regelkonformität zu erfassen, zu überwachen und umzusetzen. Soweit anwendbare Rechtsvorschriften oder behördliche Auflagen nicht eingehalten bzw. erfüllt werden, kann dies erhebliche Strafen nach sich ziehen und die Möglichkeit zur (erfolgreichen) Teilnahme an Ausschreibungen oder zur Fortführung der relevanten Geschäftstätigkeit einschränken.

Durch die verstärkte Ausweitung der Geschäftstätigkeit in neue Regionen und in ausgewählte neue IMS-Geschäftsfelder, erhöht sich tendenziell das Risiko der Verletzung von Patenten oder allgemein von Intellectual Property Rights (IPR), welches finanzielle Schäden aus Klagen sowie aus Gerichts- und Vergleichsverfahren zur

Kapsch TrafficCom setzt attraktive Maßnahmen, um dem Personalrisiko entgegenzuwirken.

Folge haben könnte. Kapsch TrafficCom versucht diesem Risiko soweit 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 AG 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 AG die in der DACH-Region (Deutschland, Österreich und Schweiz) betriebenen Mautsysteme nach ISO 20000 (vergleiche ITIL) „IT-Service-Management“ zertifiziert und forciert die Ausrollung von CRISAM als IT Risk Management Tool innerhalb der Gruppe.

Chancen.

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

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

Durch den zunehmenden Finanzierungsbedarf für Infrastrukturprojekte und die wachsende Notwendigkeit der Entlastung von staatlichen Budgets ergibt sich die Chance der Erschließung neuer Mautmärkte, besonders in sogenannten Schwellen- und Entwicklungsländern, aber auch die Chance der 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 Steuerungselement in der Umwelt- und Verkehrspolitik eingesetzt werden. Sowohl im Segment ETC als auch bei IMS eröffnen sich damit Chancen, das Portfolio entsprechend den neuen Anforderungen weiterzuentwickeln und zu vermarkten.

Der Anspruch auf Erhöhung der Produktivität 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“, Parkraumbewirtschaftung und intermodale Mobilität.

Sonstige Chancen. Durch laufende Innovation, Weiterentwicklung und den Erwerb neuer Technologien durch Unternehmensakquisition eröffnen sich für Kapsch TrafficCom Chancen der Effizienz- und Performancesteigerung in Kundensystemen sowie des technologischen Vorsprungs 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 der Kapsch TrafficCom gefährden könnten. Durch die zunehmende geografische Diversifizierung und die kontinuierliche Verbreiterung des Produkt- und Lösungsportfolios mit ausgewählten neuen IMS-Lösungen konnte das Geschäftsmodell der Kapsch TrafficCom breiter aufgestellt werden, ohne dabei das Kerngeschäftsfeld verlassen zu müssen. Die Risikokonzentration in einzelnen Regionen und einzelnen Großprojekten wird dadurch laufend reduziert.

Die frühzeitige Identifizierung von Chancen eröffnet Potenziale.

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

Kapsch TrafficCom AG hat vor vielen Jahren begonnen, die vorhandenen internen Kontrollprozesse rund um die Rechnungslegung zu analysieren und zu dokumentieren. In den quartalsmäßig stattfindenden Sitzungen des Prüfungsausschusses wurden die bisherigen Ergebnisse dem Aufsichtsrat zur Beurteilung vorgelegt und diskutiert. Die Interne Revision stellt durch Prüfungen insbesondere in den Tochtergesellschaften der Kapsch TrafficCom AG sicher, dass ein zuverlässiges und funktionsfähiges Kontrollsystem implementiert wird.

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

Wie im Vorjahr wurde auch im Wirtschaftsjahr 2016/17 die gruppenweit einheitliche Dokumentation aller Kontrollen zur Erreichung der wesentlichen Kontrollziele verbessert, und deren Einhaltung und Effizienz wurden durch lokale 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.

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

Die Erfassung der Geschäftsfälle der Kapsch TrafficCom erfolgt mit unterschiedlichen Softwarelösungen. 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 in 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, Vorschaurechnungen, 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 der Kapsch TrafficCom AG die Funktion eines IKS-Verantwortlichen eingerichtet. Dieser hat die Aufgabe, das IKS zentral in der gesamten Kapsch TrafficCom zu standardisieren und laufend weiterzuentwickeln sowie die Verbesserung gefundener Schwachstellen zu initiieren und periodisch an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates zu berichten.

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

3.5 Angaben nach §267 UGB iVm §243a Abs. 1 UGB.

Das zur Gänze aufgebrachte Grundkapital der Kapsch TrafficCom AG beträgt EUR 13,0 Mio. Es ist in 13,0 Mio. Stück nennbetragslose auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Es bestehen keine Beschränkungen betreffend der Ausübung von Stimmrechten oder die Übertragung von Aktien. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hielt zum Stichtag 31. März 2017 rund 63,3% der Anteile. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der DATAX HandelsgmbH, deren Anteile zu gleichen Teilen von der Traditio-Privatstiftung, der ALUK-Privatstiftung und der Children of Elisabeth-Privatstiftung, jeweils Privatstiftungen nach dem österreichischen Privatstiftungsgesetz, gehalten werden. Diese sind jeweils Mitgliedern der Familie Kapsch zurechenbar. Es gab zum Stichtag 31. März 2017 keinen weiteren Aktionär, der mehr als 10% der Stimmrechte an der Kapsch TrafficCom AG hielt.

Es gibt keine Aktien mit besonderen Kontrollrechten. Es bestehen keine Beschränkungen hinsichtlich der Ausübung des Stimmrechts durch Arbeitnehmer mit Kapitalbeteiligung. Es gibt keine besonderen Bestimmungen über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats und die Änderung der Satzung der Gesellschaft. Bei der Gesellschaft besteht derzeit weder ein genehmigtes Kapital noch ein bedingtes Kapital, welches 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, insbesondere das im abgelaufenen Geschäftsjahr begebene Schuldscheindarlehen, sowie einen Projektvertrag. Es bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen zwischen Kapsch TrafficCom AG und ihren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebotes.

3.6. Corporate Governance Bericht.

Gemäß C-Regel 61 des Österreichischen Corporate Governance Kodex wird darauf hingewiesen, dass der Corporate-Governance-Bericht im Internet unter www.kapschtraffic.com in der Rubrik „Investor Relations/Corporate Governance/Corporate Governance Erklärung & Bericht“ abgerufen werden kann.

4 Ausblick und Ziele.

Auch im Wirtschaftsjahr 2017/18 soll Kapsch TrafficCom weiter wachsen. Die Neugeschäfts-Pipeline im ETC-Segment erscheint vor allem in den USA sehr stark. Auch aus der Region APAC erwartet sich das Unternehmen mehr Dynamik. In Europa liegt ein Fokus auf landesweiten Mautsystemen. Zum Beispiel in

- > Polen (der bestehende Vertrag läuft 2018 aus) wurde der Ausschreibungsprozess gestartet.
- > Bulgarien gab es im letzten Geschäftsjahr zahlreiche Verzögerungen bei der Ausschreibung; für das laufende Wirtschaftsjahr erwartet das Management der Kapsch TrafficCom jedoch Fortschritte.
- > Tschechien (der bestehende Vertrag wurde bereits bis 2019 verlängert) ist mit dem Start des Ausschreibungsprozesses zur rechnen.

Im IMS-Segment ist die Integration der KTT nun weitestgehend abgeschlossen, sodass hier nun noch mehr Fokus auf den Vertrieb gelegt werden kann. Die neue Matrix-Organisation soll die Zusammenarbeit zwischen Vertrieb und Solution Centern sowie die Zusammenarbeit mit den Kunden deutlich verbessern. Das Projekt CHARM (umfassende Modernisierung und Konsolidierung des Verkehrsmanagements auf den Autobahnen in England und den Niederlanden) gilt es erfolgreich voranzutreiben. Aufgrund seiner Größe und Komplexität verlangt dieses Projekt von Kapsch TrafficCom größte Aufmerksamkeit.

Trotz eines Umsatzanstiegs ist in Hinblick auf den Gewinn (EBIT) für das Wirtschaftsjahr 2017/18 von einem stabilen Ergebnis auszugehen. Preiseffekte infolge der Verlängerung der Mautprojekte in Tschechien und Österreich werden wirksam und zusätzliche, zeitlich überschaubare Kostenbelastungen aus dem US-Geschäft werden ebenfalls anfallen. Im IMS-Segment arbeitet das Unternehmen 2017/18 jedenfalls daran, ein positives EBIT zu erwirtschaften. Die Rückzahlung der 4,25%-Unternehmensanleihe im November 2017 wird sowohl das Finanzergebnis als auch die Eigenkapitalquote der Kapsch TrafficCom positiv beeinflussen.

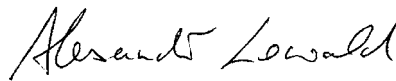
Wien, am 07. Juni 2017



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



André Laux
Mitglied des Vorstands



Alexander Lewald
Mitglied des Vorstands

Erklärung der gesetzlichen Vertreter.

Gemäß § 82 Abs. 4 Z 3 BörseG.

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.

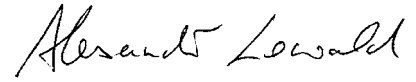
Wien, am 07. Juni 2017



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



André Laux
Mitglied des Vorstands



Alexander Lewald
Mitglied des Vorstands

Zusammen in die Zukunft.

*Unsere Challenge:
900 Mitarbeiter weltweit integrieren.*

Schneider Electric ist seit vielen Jahren ein renommierter Anbieter von intelligenten Verkehrssystemen. Das Portfolio im Bereich Verkehrsmanagement, Tunnel und Maut ergänzte perfekt das von Kapsch TrafficCom, daher wurde die Transportation-Sparte im April 2016 akquiriert und in das österreichische Familienunternehmen eingegliedert. Eine der größten Herausforderungen dabei war wohl die Integration von über 900 Mitarbeitern aus insgesamt 34 Ländern. Neben einem kompletten Rebranding und der Integration aller Lösungen, wie dem erfolgreichen Verkehrsmanagement System EcoTrafix und aller systemunabhängigen Abteilungen (wie z. B. Finanz und HR) war auch die Anbindung aller Mitarbeiter an die IT eine besondere Herausforderung, die es zu bewältigen galt. Im Zuge dieser Akquisition kann man aber wohl den kurzen Zeitrahmen von nur 18 Monaten, um dieses Projekt zu stemmen, als größte Challenge bezeichnen.

Integration von **900 Mitarbeitern**

18 Monate
zum erfolgreichen
Abschluss der Integration

Integration des
**Verkehrsmanagement
Systems EcoTrafix** in das Kapsch
TrafficCom Portfolio



Integration aller
systemunabhängigen
Abteilungen

Konzernabschluss

zum 31. März 2017.

Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung.

Alle Beträge in EUR	Erläuterung	2015/16	2016/17
Umsatzerlöse	(4)	526.091.567	648.479.213
Sonstige betriebliche Erträge	(5)	17.028.271	25.052.456
Veränderung des Bestandes an Fertigerzeugnissen, unfertigen Erzeugnissen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen	(6)	-12.290.757	1.409.754
Aktivierete Eigenleistungen		708.875	3.551.874
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	(7)	-201.861.358	-242.146.257
Personalaufwand	(8)	-153.160.789	-224.169.884
Aufwand für planmäßige Abschreibungen	(9)	-14.532.982	-17.715.773
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(10)	-99.636.031	-134.359.527
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		62.346.797	60.101.855
Finanzerträge	(11)	12.901.839	13.534.069
Finanzaufwendungen	(11)	-20.473.837	-13.147.130
Finanzergebnis		-7.571.998	386.940
Erträge aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	(17)	40.617	146.868
Ergebnis vor Steuern		54.815.416	60.635.663
Ertragssteuern	(12)	-18.355.734	-17.953.927
Periodenergebnis		36.459.682	42.681.736
Periodenergebnis, zurechenbar:			
Anteilseigner der Gesellschaft		31.091.775	43.609.880
Nicht beherrschende Anteile		5.367.907	-928.145
		36.459.682	42.681.736
Ergebnis je Aktie aus dem Periodenergebnis, das den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar ist (in EUR)			
verwässert	(35)	2,39	3,35
unverwässert	(35)	2,39	3,35
Sonstiges Ergebnis			
Posten, die anschließend in das Periodenergebnis umgegliedert werden:			
Währungsumrechnungsdifferenzen		2.504.663	-5.945.776
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb		-2.334.164	2.673.308
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte:			
Im sonstigen Ergebnis erfasste Wertänderungen		-4.606.733	-3.190.631
Umgliederung von kumulierten Nettoverlusten in das Periodenergebnis (Wertminderung)		1.237.309	2.276.893
Umgliederung von kumulierten Nettogewinnen in das Periodenergebnis (Veräußerung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten)		-3.317.930	-2.695
Cash flow hedges		0	424.038
Steuern betreffend Posten, die in das Periodenergebnis umgegliedert werden können		1.422.895	-655.344
Summe der Posten, die anschließend in das Periodenergebnis umgegliedert werden		-5.093.960	-4.420.207
Posten, die anschließend nicht in das Periodenergebnis umgegliedert werden:			
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses		-231.196	-520.789
Steuern betreffend Posten, die nicht in das Periodenergebnis umgegliedert werden können		92.528	139.359
Summe der Posten, die anschließend nicht in das Periodenergebnis umgegliedert werden		-138.668	-381.429
Sonstiges Ergebnis der Periode nach Steuern	(13)	-5.232.628	-4.801.636
Gesamtergebnis der Periode		31.227.054	37.880.100
Gesamtergebnis der Periode, zurechenbar:			
Anteilseigner der Gesellschaft		23.744.417	38.827.442
Nicht beherrschende Anteile		7.482.637	-947.342
		31.227.054	37.880.100

Konsolidierte Bilanz.

Alle Beträge in EUR	Erläuterungen	31. März 2016	31. März 2017
AKTIVA			
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	(15)	20.866.937	23.140.948
Immaterielle Vermögenswerte	(16)	64.911.212	71.985.004
Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	(17)	1.917.126	2.130.999
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen	(18)	18.651.333	18.363.679
Sonstige langfristige Vermögenswerte	(19)	18.877.084	611.149
Latente Steueransprüche	(25)	11.895.081	11.937.661
		137.118.772	128.169.439
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(20)	35.757.354	39.254.919
Kurzfristige Steuerforderung aus Ertragsteuern	(21)	3.754.362	4.489.577
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	(21)	196.158.016	261.934.591
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	(18)	96.813	3.637.945
Liquide Mittel	(22)	140.782.047	211.298.792
		376.548.591	520.615.824
Summe Aktiva		513.667.364	648.785.263
EIGENKAPITAL			
Kapital und Rücklagen, die den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar sind			
Grundkapital	(23)	13.000.000	13.000.000
Kapitalrücklage		117.508.771	117.508.771
Konzernbilanzgewinn und andere Rücklagen		92.338.014	97.849.217
		222.846.785	228.357.988
Nicht beherrschende Anteile		7.811.064	-1.051.928
Summe Eigenkapital		230.657.849	227.306.060
VERBINDLICHKEITEN			
Langfristige Verbindlichkeiten			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(24)	85.733.509	97.481.728
Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	(26)	24.107.382	23.946.148
Langfristige Rückstellungen	(29)	1.395.787	9.992.550
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	(27)	3.332.528	10.536.107
Latente Steuerschulden	(25)	3.190.360	2.745.150
		117.759.566	144.701.683
Kurzfristige Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		52.040.998	55.949.897
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	(28)	79.341.558	103.477.907
Kurzfristige Steuerverbindlichkeiten		3.572.533	1.807.143
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(24)	21.349.269	97.902.189
Kurzfristige Rückstellungen	(29)	8.945.590	17.640.384
		165.249.949	276.777.520
Summe Verbindlichkeiten		283.009.514	421.479.203
Summe Passiva		513.667.364	648.785.263

Entwicklung des Eigenkapitals.

Alle Beträge in EUR	Den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar				Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
	Grundkapital	Kapitalrücklage	Sonstige Rücklagen	Konzernbilanzgewinn		
Stand 31. März 2015	13.000.000	117.508.771	-12.184.396	89.633.721	11.403.134	219.361.230
Effekte aus dem Erwerb von Anteilen an Tochterunternehmen			0		21.006	21.006
Effekte aus der Aufstockung von Anteilen an Tochterunternehmen			-2.404.359		-4.338.526	-6.742.885
Effekte aus der Abstockung von Anteilen an Tochterunternehmen			48.632		-48.632	0
Dividende				-6.500.000	-6.708.555	-13.208.555
Periodenergebnis				31.091.775	5.367.907	36.459.682
Sonstiges Ergebnis der Periode:						
Währungsumrechnungsdifferenzen			-1.360.690		2.114.730	754.040
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten			-5.848.000			-5.848.000
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses			-138.668			-138.668
Stand 31. März 2016	13.000.000	117.508.771	-21.887.481	114.225.495	7.811.064	230.657.849
Effekte aus dem Erwerb von Anteilen an Tochterunternehmen			0		203.757	203.757
Effekte aus der Aufstockung von Anteilen an Tochterunternehmen			-13.816.239		-8.111.708	-21.927.947
Dividende				-19.500.000	-7.700	-19.507.700
Periodenergebnis				43.609.880	-928.145	42.681.736
Sonstiges Ergebnis der Periode:						
Währungsumrechnungsdifferenzen			-3.921.597		-19.198	-3.940.794
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten			-903.450			-903.450
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses			-381.429			-381.429
Cash flow hedges			424.038			424.038
Stand 31. März 2017	13.000.000	117.508.771	-40.486.160	138.335.376	-1.051.928	227.306.060

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

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

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

Konzernbilanzgewinn. Der Konzernbilanzgewinn enthält das Netto-Ergebnis des Wirtschaftsjahres sowie die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden.

Die bezahlte Dividende der Kapsch TrafficCom AG im Wirtschaftsjahr 2016/17 in Höhe von TEUR 19.500 entsprach EUR 1,50 je Aktie (2015/16: TEUR 6.500 entsprach EUR 0,50 je Aktie).

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

Die Effekte aus dem Erwerb von Anteilen an Tochterunternehmen im Wirtschaftsjahr 2016/17 resultieren sowohl aus dem Erwerb des Anteils an der tolltickets GmbH, Deutschland, als auch aus dem Erwerb der Fluidtime Data Services GmbH, Wien. Die Effekte aus dem Erwerb von Anteilen an Tochterunternehmen im Wirtschaftsjahr 2015/16 resultieren aus dem Erwerb der Anteile an der Streetline International, Inc., USA.

Die Effekte aus der Aufstockung von Anteilen an Tochterunternehmen im Wirtschaftsjahr 2016/17 resultieren sowohl aus dem Erwerb der restlichen 48 % an der Kapsch Telematic Services spol. s r.o, Tschechien, wobei ein Betrag in Höhe von TEUR 14.000 bereits bezahlt wurde, sowie aus dem Kauf von weiteren Anteilen an der Streetline International, Inc., USA. Die Effekte aus der Aufstockung von Anteilen an Tochterunternehmen im Wirtschaftsjahr 2015/16 resultieren aus dem Erwerb der restlichen Anteile an der TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Südafrika.

Konsolidierte Geldflussrechnung.

Alle Beträge in EUR	Erläuterung	2015/16	2016/17
Geldfluss aus betrieblicher Tätigkeit			
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		62.346.797	60.101.855
Berichtigungen um nicht zahlungswirksame Posten und sonstige Überleitungen:			
Planmäßige Abschreibungen		14.532.982	17.715.773
Zu-/Abnahme der Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses		-1.776.532	-1.142.501
Zu-/Abnahme der sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen		-1.250.875	6.208.605
Zu-/Abnahme der sonstigen langfristigen Forderungen und Vermögenswerte		-9.700.466	5.387.530
Zu-/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (langfristig)		22.463.531	11.094.251
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (langfristig)		-602.836	-372.680
Sonstige (netto)		-328.646	-4.141.106
		85.683.957	94.851.727
Veränderung des Nettoumlaufvermögens:			
Zu-/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger Vermögenswerte		6.472.721	-6.154.327
Zu-/Abnahme der Vorräte		11.912.334	-1.794.485
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten		12.884.830	-13.990.553
Zu-/Abnahme der kurzfristigen Rückstellungen		-279.082	1.587.303
		30.990.803	-20.352.062
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit			
		116.674.760	74.499.665
Zinseinnahmen	(11)	2.679.338	2.671.148
Zinsausgaben	(11)	-5.226.812	-5.657.361
Nettozahlungen von Ertragsteuern		-16.225.090	-16.545.681
Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit			
		97.902.196	54.967.771
Geldfluss aus Investitionstätigkeit			
Ankauf von Sachanlagen	(15)	-7.049.013	-12.387.929
Ankauf von immateriellen Vermögenswerten	(16)	-2.944.424	-2.711.023
Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen und sonstigen langfristigen Finanzanlagen	(18)	-100.293	-2.850.742
Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften (abzüglich der liquiden Mittel dieser Gesellschaften)		2.542.784	-22.806.653
Zahlungen für den Erwerb von Anteilen an at-equity-konsolidierten Gesellschaften		-69	0
Einnahmen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		2.771.393	2.773.296
Einnahmen aus dem Verkauf von Wertpapieren und sonstigen Finanzanlagen		5.374.761	71.820
Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit			
		595.139	-37.911.231
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit			
An die Aktionäre der Gesellschaft gezahlte Dividende		-6.500.000	-19.500.000
An nicht beherrschende Anteile von Konzerngesellschaften gezahlte Dividende		-6.708.555	-7.700
Zahlung für den Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen		-6.742.885	-14.094.405
Zunahme sonstiger langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(24)	470.947	100.375.177
Zunahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(24)	2.829.828	2.666.048
Abnahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(24)	-32.926.939	-19.828.320
Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit			
		-49.577.604	49.610.801
Netto-Zu-/Abnahme des Finanzmittelbestands			
		48.919.731	66.667.341
Entwicklung des Finanzmittelbestands			
Anfangsbestand		96.764.803	140.782.047
Netto-Zu-/Abnahme des Finanzmittelbestands		48.919.731	66.667.341
Auswirkungen von Wechselkursänderungen auf den Finanzmittelbestand		-4.902.488	3.849.404
Endbestand	(22)	140.782.047	211.298.792

Erläuterungen zum Konzernabschluss.

1 Allgemeine Informationen.

Kapsch TrafficCom ist ein internationaler Anbieter von anspruchsvollen Intelligent Transportation Systems (ITS).

Die Gruppe agiert in zwei Segmenten:

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

Das Segment „*Electronic Toll Collection (ETC)*“ umfasst die Errichtung sowie den technischen und kommerziellen Betrieb von Mautsystemen. In der Regel werden Projekte von öffentlichen Stellen oder privaten Koncessionären 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 der Kapsch TrafficCom; Mautdienstleistungen runden es ab.

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

1.1 Grundlagen der Erstellung.

Der Konzernabschluss zum 31. März 2017 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. Der Konzernabschluss zum 31. März 2017 wurde nach dem historischen Anschaffungskostenprinzip aufgestellt, mit Ausnahme von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren und derivativen Finanzinstrumenten, die zum Bilanzstichtag mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Eine entsprechende Erläuterung erfolgt im Rahmen der jeweiligen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die Aufstellung des Konzernabschlusses in Übereinstimmung mit den IFRS erfordert die Anwendung von Schätzungen und Annahmen, welche 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. Jene Bereiche, die ein hohes Maß an Schätzungen oder Komplexität aufweisen, oder Bereiche, wo Annahmen und Schätzungen von großer Bedeutung für den Konzernabschluss sind, werden in Erläuterung 3 dargelegt.

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

1.2 Konzernstruktur und Konsolidierungskreis.

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

Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hält zum 31. März 2017 einen Anteil an der Kapsch TrafficCom AG von 63,3 % (31. März 2016: 63,3 %). Die Aktien der Kapsch TrafficCom AG im Streubesitz notieren seit dem 26. Juni 2007 im Segment Prime Market der Wiener Börse.

Die Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG ist eine Aktiengesellschaft, eingetragen und ansässig in Wien, Österreich. Die Adresse ihres eingetragenen Firmensitzes ist 1120 Wien, Am Europlatz 2.

Zum 31. März 2017 waren 57 Gesellschaften (inkl. Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG, Wien) in den Konsolidierungskreis einbezogen (31. März 2016: 48 Gesellschaften). Dieser Konsolidierungskreis entwickelte sich wie folgt:

	2015/16	2016/17
Anzahl Gesellschaften zu Beginn des Wirtschaftsjahres	47	48
Erstkonsolidierungen	3	9
Verschmelzungen	-1	0
Entkonsolidierungen	-1	0
Anzahl Gesellschaften im Konsolidierungskreis	48	57

Im Wirtschaftsjahr 2016/17 wurden die Fluidtime Data Services GmbH, Wien, tolltickets GmbH, Deutschland, Kapsch TrafficCom Transportation S.A.U., Spanien, Kapsch TrafficCom Arce Sistemas S.A.U., Spanien, Kapsch TrafficCom Saudi Arabia Co. Lt., Saudi Arabien, Telvent Thailand, Thailand, Kapsch TrafficCom Transportation Brasil Ltda., Brasilien, Kapsch TrafficCom Transportation Argentina S.A., Argentinien sowie die Kapsch TrafficCom Transportation NA, Inc., USA, erworben.

Die regionale Verteilung der Tochterunternehmen stellt sich wie folgt dar:

	2015/16	2016/17
Österreich	6	7
EMEA (Europa exkl. Österreich, Mittlerer Osten, Afrika)	25	29
Americas	13	16
APAC (Asien und Pazifik)	4	5
Gesamt	48	57

Weitere Informationen zu Anteilen an Tochterunternehmen sind in Erläuterung 32 angegeben.

1.3 Konsolidierung.

1.3.1 Tochtergesellschaften.

Tochterunternehmen sind alle Unternehmen (einschließlich strukturierte Unternehmen) bei denen der Konzern die Beherrschung ausübt. Der Konzern beherrscht ein Beteiligungsunternehmen, wenn der Konzern schwan- kenden Renditen aus seiner Beteiligung am Tochterunternehmen ausgesetzt ist, Anrechte auf diese Renditen besitzt und die Fähigkeit hat, diese Renditen mittels seiner Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunter- nehmen zu beeinflussen. Tochterunternehmen werden von dem Zeitpunkt an in den Konzernabschluss einbe- zogen (Vollkonsolidierung), zu dem das Mutterunternehmen die Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt hat. Sie werden zu dem Zeitpunkt entkonsolidiert, zu dem die Beherrschung verloren geht.

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.

1.3.2 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 Gesamtergebnisses auf die Anteile des Mutterunternehmens und die nicht beherrschenden Anteile je nach Eigentumsverhältnis auf. Das Gesamtergebnis wird selbst im Falle eines Negativsaldos der nicht beherrschenden Anteile dem Mutterunternehmen und den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesen. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen der gezahlten Leistung und dem betreffenden Anteil an dem Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigen- kapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst, sofern eine Veränderung der Beteiligungsquote nicht zum Verlust der Beherrschung der Beteiligung führt.

Führt eine Veränderung der Beteiligungsquote nicht zum Verlust der Beherrschung der Beteiligung, werden die Transaktionen im Eigenkapital dargestellt. Die Buchwerte für die beherrschenden und nicht beherrschenden Anteile werden entsprechend abgestimmt, so dass diese die Veränderung der bestehenden Anteilsquoten widerspiegeln. Es ist jede Abweichung zwischen dem Betrag, um den die nicht beherrschenden Anteile angepasst werden, und dem beizulegenden Zeitwert der gezahlten oder erhaltenen Gegenleistung unmittelbar im Eigenkapital zu berücksichtigen und den Eigentümern des Mutterunternehmens zuzuweisen.

Wenn der Konzern die Beherrschung auf ein Unternehmen verliert, werden die Vermögenswerte und Schulden des ehemaligen Tochterunternehmens aus der Konzernbilanz ausgebucht. Der verbleibende Anteil wird zum beizulegenden Zeitwert neu bewertet und als Zugangswert eines finanziellen Vermögenswertes gemäß IAS 39, „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“, oder als Anschaffungskosten bei Zugang einer Beteiligung an einem assoziierten oder Gemeinschaftsunternehmen betrachtet. Daraus resultierende Gewinne oder Verluste, die auf den beherrschenden Anteil entfallen, werden erfolgswirksam erfasst. Darüber hinaus werden alle im sonstigen Ergebnis ausgewiesenen Beträge in Bezug auf das ehemalige Tochterunternehmen so bilanziert, wie dies verlangt würde, wenn das Mutterunternehmen die dazugehörigen Vermögenswerte und Schulden direkt veräußert hätte. Dies bedeutet, dass ein zuvor im sonstigen Ergebnis recycelfähiger erfasster Aufwand oder Ertrag vom Eigenkapital ins Ergebnis umgegliedert wird.

1.3.3 Gemeinsame Vereinbarungen.

Der Konzern wendet IFRS 11 für alle gemeinsamen Vereinbarungen an.

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

Bei der Equity-Methode werden die Anteile an Gemeinschaftsunternehmen zunächst mit den Anschaffungskosten angesetzt. In der Folge erhöht oder verringert sich der Beteiligungsbuchwert der Anteile entsprechend dem Anteil des Konzerns am Gewinn oder Verlust sowie an Veränderungen im sonstigen Ergebnis des Gemeinschaftsunternehmens. Wenn der Anteil an den Verlusten eines Gemeinschaftsunternehmens den Buchwert des Gemeinschaftsunternehmens (einschließlich sämtlicher langfristiger Anteile, die dem wirtschaftlichen Gehalt nach der Nettoinvestition des Konzerns in das Gemeinschaftsunternehmen zuzuordnen sind) übersteigt, erfasst der Konzern den übersteigenden Verlustanteil nicht, es sei denn, er ist für das Gemeinschaftsunternehmen rechtliche oder faktische Verpflichtungen eingegangen oder hat Zahlungen für das Gemeinschaftsunternehmen geleistet.

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

Zum 31. März 2017 wurden zwei Gemeinschaftsunternehmen („Joint Ventures“), welche im Zuge der Akquisition der tolltickets GmbH, Deutschland, im Juli 2016 erworben wurden, in den Konzernabschluss miteinbezogen. Die Bilanzierung der beiden Gemeinschaftsunternehmen erfolgt nach der Equity-Methode (siehe Erläuterung 17).

Zum 31. März 2017 existieren darüber hinaus erstmals Anteile an gemeinschaftlichen Tätigkeiten („Joint Operations“), welche im Zuge der Akquisition der Transportation-Sparte von Schneider Electric S.E., erworben wurden. Vermögenswerte und Schulden sowie Aufwendungen und Erträge gehen anteilig in den Konzernabschluss ein und sind in den jeweiligen Positionen der Bilanz bzw. der Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

1.3.4 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, dies jedoch ein assoziiertes Unternehmen bleibt, so 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 darüber hinausgehende Verluste nicht aus, sofern er nicht zugunsten des assoziierten Unternehmens Verpflichtungen eingegangen ist bzw. 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, sofern nicht die Transaktion einen Hinweis auf die Wertberichtigung des übertragenen Vermögenswertes liefert.

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

1.4 Erwerb von Unternehmen.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode zum Erwerbszeitpunkt bilanziert. Der Erwerbszeitpunkt findet bei Übergang der Beherrschung auf den Konzern statt.

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

Im Zuge von Unternehmenserwerben gemäß IFRS 3 werden Vermögenswerte und Schulden (einschließlich Eventualschulden) unabhängig von der Höhe eventuell bestehender nicht beherrschender Anteile mit ihren vollen beizulegenden Zeitwerten zum Erwerbszeitpunkt angesetzt. Immaterielle Vermögenswerte sind gesondert vom Firmenwert zu bilanzieren, wenn sie vom Unternehmen trennbar sind oder aus einem gesetzlichen, vertraglichen oder anderen Rechtsanspruch resultieren. Restrukturierungsrückstellungen dürfen im Rahmen der Kaufpreisallokation nicht neu gebildet werden. Verbleibende aktive Unterschiedsbeträge, die dem Veräußerer nicht näher identifizierbare Marktchancen und Entwicklungspotenziale abgelten, werden in den zugehörigen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGEs) als Firmenwert aktiviert.

Etwaige bedingte Gegenleistungen werden mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwertes einer als Vermögenswert oder als Verbindlichkeit eingestuften bedingten Gegenleistung werden im Rahmen von IAS 39 bewertet, und ein daraus resultierender Gewinn bzw. Verlust wird in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Eine bedingte Gegenleistung, die als Eigenkapital eingestuft ist, wird nicht neu bewertet, ihre spätere Abgeltung wird im Eigenkapital bilanziert.

Bei einem sukzessiven Unternehmenszusammenschluss wird der vom Erwerber zuvor am erworbenen Unternehmen gehaltene Eigenkapitalanteil mit dem zu Erwerbszeitpunkt geltendem beizulegendem 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.

Für jeden Unternehmenserwerb entscheidet der Konzern auf individueller Basis, ob die nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen zum beizulegenden Zeitwert oder anhand des proportionalen Anteils am Nettovermögen des erworbenen Unternehmens erfasst werden.

Der Konzern ermittelt den Firmenwert zum Erwerbszeitpunkt als:

- > den beizulegenden Zeitwert der übertragenen Gegenleistung – gegebenenfalls zuzüglich
- > des erfassten Betrags aller nicht beherrschenden Anteile an dem erworbenen Unternehmen – zuzüglich
- > des beizulegenden Zeitwertes des vorher bestehenden Eigenkapitalanteils an dem erworbenen Unternehmen, wenn es sich um einen sukzessiven Unternehmenszusammenschluss handelt – abzüglich

> des Nettobetrags (im Allgemeinen der beizulegende Zeitwert) der erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden und der Eventualschulden.

Wenn der Überschuss negativ ist, wird ein Gewinn aus einem Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert unmittelbar im Periodenergebnis erfasst.

1.5 Währungsumrechnung.

Die im Abschluss eines jeden Konzernunternehmens enthaltenen Posten werden auf Basis der Währung bewertet, die der Währung des primären wirtschaftlichen Umfelds, in dem das Unternehmen operiert, entspricht (funktionale Währung). Der Konzernabschluss ist in Euro aufgestellt, der die Berichtswährung der Kapsch TrafficCom darstellt.

1.5.1 Umrechnung ausländischer Abschlüsse.

Die Abschlüsse ausländischer, in den Konzernabschluss einbezogener Tochterunternehmen (ausgenommen solche aus Hochinflationländern), die eine vom Euro abweichende funktionale Währung haben, werden gemäß IAS 21 wie folgt umgerechnet:

Die Gesamtergebnisrechnung wird zu den durchschnittlichen Wechselkursen des Wirtschaftsjahres und die Bilanz zum jeweiligen Mittelkurs der Fremdwährung am Bilanzstichtag in die Berichtswährung des Konzerns umgerechnet. Als Basis gelten die Devisenreferenzkurse der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Deutschen Bundesbank, die über die Homepage der Österreichischen Nationalbank abgerufen werden. Wenn keine aktuellen Kurse verfügbar sind, wird auf die Kurse der jeweiligen nationalen Notenbanken zurückgegriffen. Differenzen aus der Währungsumrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe in Euro werden im sonstigen Ergebnis erfasst und im Eigenkapital angesammelt.

Währungsumrechnungsdifferenzen, die aus der Umrechnung von Anteilen an Tochtergesellschaften entstehen, werden im sonstigen Ergebnis unter dem Posten „Währungsumrechnungsdifferenzen“ ausgewiesen. Bei Verkauf der Anteile des ausländischen Unternehmens werden solche Umrechnungsdifferenzen in der Gesamtergebnisrechnung als Teil des Gewinnes/Verlustes aus dem Verkauf von Anteilen an verbundenen Unternehmen dargestellt.

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

Die folgenden wesentlichen Wechselkurse zum Euro wurden während des Wirtschaftsjahres angewendet:

	Durchschnitts- devisenkurs		Devisenkurs am Abschlussstichtag	
	2015/16	2016/17	2015/16	2016/17
AUD	1,497	1,458	1,481	1,398
CAD	1,443	1,440	1,474	1,427
CZK	27,164	27,038	27,051	27,030
PLN	4,224	4,352	4,268	4,220
SEK	9,324	9,503	9,225	9,532
USD	1,101	1,097	1,139	1,069
ZAR	15,148	15,467	16,787	14,240

1.5.2 Transaktionen in fremder Währung.

Transaktionen in Fremdwährungen werden zum Wechselkurs am Tag der Transaktion oder im Bewertungszeitpunkt bei Neubewertungen 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 Gesamtergebnisrechnung erfasst. Nichtmonetäre Posten der Bilanz werden zu historischen Kursen und nichtmonetäre Posten, die zum niedrigeren beizulegenden Wert (Nettoveräußerungswert) bewertet wurden, zu dem zum Zeitpunkt der Wertermittlung geltenden Wechselkurs umgerechnet.

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

ergebnisrechnung im sonstigen betrieblichen Ertrag oder im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen. Davon ausgenommen sind Fremdwährungsgewinne und -verluste aus zu erhaltenden bzw. zu zahlenden monetären Posten von/an einen ausländischen Geschäftsbetrieb als Teil einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb, die anfänglich im sonstigen Ergebnis erfasst und bei Veräußerung der Nettoinvestition vom Eigenkapital in das Periodenergebnis umgegliedert werden. Im Wirtschaftsjahr 2013/14 wurden zwei USD-Darlehen, die von der Kapsch TrafficCom AG an Tochtergesellschaften in den USA gewährt wurden, als Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb nach IAS 21 klassifiziert, da der Vorstand der Kapsch TrafficCom AG in absehbarer Zeit keine Rückführung dieser Darlehen plant und diese auch nicht wahrscheinlich ist. Die Kursdifferenzen aus diesen Darlehen werden im sonstigen Ergebnis erfasst (siehe Erläuterung 13).

2 Grundsätze der Rechnungslegung.

2.1 Neue und geänderte Standards und Interpretationen, die von der EU übernommen und im Wirtschaftsjahr 2016/17 erstmalig angewendet 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 11	Gemeinsame Vereinbarungen (Änderung in Bezug auf Erwerb von Anteilen an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit)	Mai 2014	1. Jänner 2016	Keine
IAS 16	Änderungen an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten			
IAS 38	(Zulässigkeit umsatzbasierter Abschreibungen)	Mai 2014	1. Jänner 2016	Keine
IAS 16	Änderungen an Sachanlagen und Landwirtschaft (Bilanzierung			
IAS 41	produzierender Pflanzen)	Juni 2014	1. Jänner 2016	Keine
IAS 27	Separate Abschlüsse (Änderung: Equity-Methode im separaten Abschluss)	August 2014	1. Jänner 2016	Keine
IAS 1	Darstellung des Abschlusses (Änderung)	Dezember 2014	1. Jänner 2016	Keine
IFRS 10				
IFRS 12	Investmentgesellschaften:			
IAS 28	Anwendung der Konsolidierungsausnahme	Dezember 2014	1. Jänner 2016	Keine
Jährliche Verbesserungen der IFRS (Zyklus 2012 - 2014)				
IFRS 5	Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebenen Geschäftsbereiche (Änderungen in der Veräußerungsmethode)	September 2014	1. Jänner 2016	Keine
IFRS 7	Finanzinstrumente (Verwaltungsverträge)	September 2014	1. Jänner 2016	Keine
IAS 19	Leistungen an Arbeitnehmer (Abzinsungssatz: Regionalmarktfrage)	September 2014	1. Jänner 2016	Keine
IAS 34	Zwischenberichterstattung (Angabe von Informationen 'an anderer Stelle im Zwischenbericht')	September 2014	1. Jänner 2016	Keine

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

	Neue/geänderte IFRS	Veröffentlicht durch das IASB und von der EU übernommen	Anzuwenden für Wirtschaftsjahre beginnend am oder nach dem	Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRS 15	Erlöse aus Verträgen mit Kunden	Mai 2016	1. Jänner 2018	nachfolgend beschrieben
IFRS 9	Finanzinstrumente	Juli 2016	1. Jänner 2018	nachfolgend beschrieben

Neue/geänderte IFRS		Veröffentlicht durch das IASB, jedoch von der EU noch nicht übernommen	Anzuwenden für Wirtschaftsjahre beginnend am oder nach dem	Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRS 14	Regulatorische Abgrenzungsposten	Jänner 2014	1. Jänner 2016	Keine
IFRS 16	Leasing	Jänner 2016	1. Jänner 2019	nachfolgend beschrieben
IAS 12	Ertragsteuern (Änderungen: Ansatz latenter Steueransprüche für nicht realisierte Verluste)	Jänner 2016	1. Jänner 2017	Keine
IAS 7	Kapitalflussrechnungen (Änderungen)	Jänner 2016	1. Jänner 2017	Keine
IFRS 15	Klarstellung zu Erlöse aus Verträgen mit Kunden	April 2016	1. Jänner 2018	Keine
IFRS 2	Anteilsbasierte Vergütung (Klassifizierung und Bewertung von Geschäftsvorfällen mit anteilsbasierter Vergütung)	Juni 2016	1. Jänner 2018	Keine
IFRS 4	Versicherungsverträge (Anwendung von IFRS 9 gemeinsam mit IFRS 4)	September 2016	1. Jänner 2018	Keine
IFRIC 22	Transaktionen in fremder Währung und im Voraus gezahlte Gegenleistungen	Dezember 2016	1. Jänner 2018	Keine
IAS 40	Übertragungen von als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	Dezember 2016	1. Jänner 2018	Keine
IAS 28	Anteile an assoziierten Unternehmen/Konzernabschlüsse: Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Joint Venture	September 2014	auf unbestimmte Zeit verschoben	Keine
IFRS 10	Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Joint Venture	September 2014		Keine
Jährliche Verbesserungen der IFRS (Zyklus 2014 - 2016)				
IFRS 1	Streichung der befristeten Ausnahmen in den Paragraphen E3-E7 von IFRS 1, da sie ihren Zweck erfüllt haben	Dezember 2016	1. Jänner 2018	Keine
IFRS 12	Angaben zu Beteiligungen an anderen Unternehmen (Klarstellung des Anwendungsbereichs des Standards)	Dezember 2016	1. Jänner 2017	Keine
IAS 28	Anteile an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures (Klarstellung)	Dezember 2016	1. Jänner 2018	Keine

IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“ regelt die Erlösrealisierung und ersetzt somit IAS 11 und IAS 18. Die Zielsetzung von IFRS 15 besteht darin, Prinzipien zu schaffen, die ein Unternehmen bei der Berichterstattung von entscheidungsnützlichen Informationen an Abschlussadressaten über die Art, die Höhe, den zeitlichen Anfall sowie die Unsicherheit von Umsatzerlösen und resultierenden Zahlungsströmen aus einem Vertrag mit einem Kunden anzuwenden hat. Gemäß IFRS 15 sind Umsatzerlöse zu erfassen, wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über die vereinbarten Güter und Dienstleistungen erlangt und Nutzen aus ihnen ziehen kann. Zur Ermittlung der zu realisierenden Umsatzerlöse sieht der neue Standard ein fünfstufiges Schema vor. IFRS 15 beinhaltet auch zahlreiche Angabepflichten zu Art, Höhe, Anfall und Unsicherheiten von Umsatzerlösen sowie aus Kundenverträgen resultierenden Zahlungsströmen.

Der Konzern prüft derzeit die Auswirkungen der Anwendung des neuen Standards auf den Konzernabschluss und untersucht folgende Bereiche auf mögliche Auswirkungen:

Im Konzern werden Mehrkomponentenverträge abgeschlossen, bei denen in der Regel eine Auftragsfertigung und ein der Systemimplementierung folgender Service über einen definierten Zeitraum enthalten sind. Die Anwendung von IFRS 15 könnte dazu führen, dass es in Bezug auf den Zeitpunkt der Erfassung und die Höhe der Umsatzerlöse zu Verschiebungen kommt. Die Aufteilung der erhaltenen Gegenleistung muss anhand der relativen Einzelveräußerungspreise auf die einzelnen Leistungsverpflichteten erfolgen. Auf Basis der Vertrags- und Preisgestaltung ist derzeit beim Großteil der bestehenden Verträge nicht davon auszugehen, dass es zu wesentlichen Verschiebungen kommen wird.

Auftragsfertigung: Umsatzerlöse aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen werden derzeit nach der Percentage of Completion-Methode erfasst. IFRS 15 beinhaltet neue Kriterien für die Erfassung von Umsatzerlösen über einen bestimmten Zeitraum. Die derzeit abzuwickelnden Fertigungsaufträge erfüllen voraussichtlich 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.

Dienstleistungsgeschäfte: Werden in jener Berichtsperiode erfasst, in der die entsprechende Leistung erbracht wurde, unter Bezugnahme auf den Fertigstellungsgrad der speziellen bewerteten Transaktion auf Basis der tatsächlich erbrachten Leistung als Anteil der zu erbringenden Gesamtleistungen. Nachdem dem Kunden der Nutzen der Leistung während der Erbringung zufließt, werden die Umsatzerlöse aus den Dienstleistungsgeschäften nach IFRS 15 ebenfalls zeitraumbezogen realisiert werden.

Verkauf von Gütern: Beim Verkauf von Gütern ist im Unterschied zu IAS 18, der einem Risks-and-Rewards-Ansatz folgt, zu beurteilen, wann der Kontrollübergang für ein Gut stattfindet.

Bestimmte *Kosten, die bei der Erfüllung eines Vertrags entstehen*, müssen nach IFRS 15 – sofern die Kriterien erfüllt sind – aktiviert werden, die nach geltendem Standard aufwandwirksam erfasst werden.

Die Darstellungs- und Angabevorschriften des IFRS 15 sind sehr umfangreich. Bei vielen Angabevorschriften handelt es sich um gänzlich neue Angaben. Die Umsetzung dieser Angabevorschriften erfordert geeignete Systeme, Richtlinien und interne Kontrollen. Auf Basis der bis dato durchgeführten Vertragsanalysen und Untersuchungen im Rahmen des Implementierungsprojekts zu diesem neuen Standard geht der Konzern aktuell davon aus, dass sich, mit Ausnahme der zusätzlichen Anhangangaben, keine wesentlichen Auswirkungen der neuen Vorschriften auf den Konzernabschluss ergeben werden.

IFRS 9 „Finanzinstrumente“, befasst sich mit der Klassifizierung, dem Ansatz und der Bewertung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten. Die vollständige Version des IFRS 9 wurde im Juli 2014 veröffentlicht. Dieser Standard ersetzt die Abschnitte des IAS 39, „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“, die sich mit der Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten befassen. IFRS 9 behält das gemischte Bewertungsmodell mit Vereinfachungen bei und schafft drei Bewertungskategorien für finanzielle Vermögenswerte: fortgeführte Anschaffungskosten, erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert und erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert. Die Kategorisierung richtet sich nach dem Geschäftsmodell des Unternehmens und den Eigenschaften der vertraglichen Zahlungsströme des finanziellen Vermögenswerts. Investitionen in Eigenkapitalinstrumente sind grundsätzlich zwingend erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Hier besteht lediglich zu Beginn das unwiderrufliche Wahlrecht, Änderungen des beizulegenden Zeitwerts im sonstigen Ergebnis auszuweisen. Weiters gibt es ein neues Wertminderungsmodell auf Basis erwarteter Verluste, welches das Modell des IAS 39, das auf eingetretenen Verlusten basiert, ersetzt. Für finanzielle Verbindlichkeiten hat sich die Kategorisierung und Bewertung grundsätzlich nicht geändert. Die einzige Ausnahme betrifft die Verbindlichkeiten, die als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert designiert wurden, für die Änderungen des eigenen Kreditrisikos im sonstigen Ergebnis zu erfassen sind. IFRS 9 erleichtert das Hedge Accounting. Erforderlich ist ein wirtschaftlicher Zusammenhang zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument. Zudem muss das Sicherungsverhältnis dem entsprechen, das die Geschäftsführung tatsächlich für Zwecke des Risikomanagements nutzt. Eine zeitgleiche Dokumentation ist nach wie vor erforderlich, unterscheidet sich aber von der derzeit nach IAS 39 erstellten Dokumentation.

Der aktuelle Stand der Evaluierung der Auswirkungen zeigt folgendes Bild:

Die als „zur Veräußerung verfügbaren (AFS) Schuldinstrumente“ erfüllen die Kriterien für die Klassifizierung als „fair value through other comprehensive income (FVOCI)“ und sind bilanziell daher nach IFRS 9 nicht anders zu behandeln.

Die übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten:

- > Eigenkapitalinstrumente, die derzeit als AFS-Wertpapiere bilanziert werden und bei denen nach IFRS 9 das Wahlrecht besteht, sie als FVOCI zu klassifizieren, jedoch ohne Recyclingmöglichkeit;
- > Eigenkapitalinstrumente, die derzeit „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVPL)“ bilanziert werden, für die IFRS 9 keine andere Bilanzierung vorsieht;
- > Schuldinstrumente, die derzeit als „bis zur Endfälligkeit zu haltende Vermögenswerte“ klassifiziert und zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden, erfüllen auch nach IFRS 9 die Kriterien zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert zu werden.

Derzeit geht das Management entsprechend davon aus, dass IFRS 9 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Bilanzierung der finanziellen Vermögenswerte des Konzerns haben wird.

Keine Auswirkungen werden auch auf die finanziellen Verbindlichkeiten des Konzerns erwartet, da keine Verbindlichkeiten, die zur Kategorie FVPL designiert wurden, bestehen. Nachdem die Abgangsregeln des IAS 39 in IFRS 9 fortgeführt werden, sind hier ebenfalls keine Änderungen zu erwarten.

Mit den neuen Hedge Accounting-Regeln wird die Bilanzierung von Sicherungsinstrumenten stärker mit den Risikomanagementpraktiken der Gruppe in Einklang gebracht. Grundsätzlich können mehr Hedge-Beziehungen für das Hedge Accounting in Betracht kommen, da IFRS 9 einen prinzipienbasierten Ansatz einführt. Es ist davon auszugehen, dass sich die gegenwärtigen Absicherungsbeziehungen der Gruppe als fortgesetzte Absicherungen bei der Übernahme von IFRS 9 qualifizieren würden. Dementsprechend erwartet die Gruppe keine signifikanten Auswirkungen auf die Bilanzierung.

Das neue Wertminderungsmodell fordert den Ansatz von Wertminderungen auf Basis erwarteter Kreditverluste (Expected-Credit-Loss-Model) und nicht nach dem Incurred-Loss-Model nach IAS 39. Es gilt für finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, Schuldinstrumente, die zum FVOCI bewertet werden, vertragliche Vermögenswerte nach IFRS 15, Leasingforderungen, Kreditzusagen und bestimmten Finanzgarantien. Während der Konzern noch keine eingehende Bewertung vorgenommen hat, wie seine Wertminderungsvorschriften durch das neue Modell beeinflusst werden, ist mit einer früheren Erfassung von Kreditausfällen zu rechnen.

Der neue Standard enthält auch erweiterte Angabepflichten und Änderungen in der Darstellung. Diese werden im Jahr des Übergangs voraussichtlich auf Art und Ausmaß der Offenlegungen des Konzerns Auswirkungen haben.

IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ regelt den Ansatz, die Bewertung, den Ausweis sowie die Angabepflichten bezüglich Leasingverhältnisse im Abschluss. Für den Leasingnehmer sieht der Standard ein einziges Bilanzierungsmodell vor. Dieses Modell führt beim Leasingnehmer dazu, dass sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten aus Leasingvereinbarungen in der Bilanz zu erfassen sind, es sei denn, die Laufzeit beträgt 12 Monate oder weniger oder es handelt sich um einen geringwertigen Vermögenswert. Die Vereinfachungen stellen Wahlrechte dar. Der Leasinggeber unterscheidet für Bilanzierungszwecke weiterhin zwischen Finanzierungs- oder Operating-Leasingverhältnissen. Das Bilanzierungsmodell von IFRS 16 unterscheidet sich hierbei nicht wesentlich von dem in IAS 17.

Der Standard wird sich in erster Linie auf die Bilanzierung der Operating-Leasingverhältnisse aus Leasingnehmer-Sicht des Konzerns auswirken. Der Konzern verfügt zum Bilanzstichtag über nicht kündbare Operating-Leasing-Verpflichtungen in Höhe von TEUR 67.369 (siehe Erläuterung 30). Der Konzern hat jedoch noch nicht ermittelt, inwieweit diese Verpflichtungen zur Aktivierung eines Vermögenswerts und zum Ansatz von Verbindlichkeiten führen wird und wie sich dies auf den Konzerngewinn und die Klassifizierung der Cashflows auswirkt, jedoch kann davon ausgegangen werden, dass es jedenfalls zu einer deutlichen Bilanzverlängerung führen wird, die wiederum Auswirkung auf viele Bilanzkennzahlen hat (z.B. Reduktion der Eigenkapitalquote).

Einige der Verpflichtungen könnten unter die Ausnahmeregelung für kurzfristige Leasingverhältnisse bzw. für geringwertige Wirtschaftsgüter fallen.

Aus den übrigen, oben angeführten Neufassungen bzw. Änderungen sind aus heutiger Sicht keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zu erwarten. Tieferegehende Ausführungen sind derzeit nicht möglich, da sich die Analysen und Implementierungsschritte bzgl. IFRS 16 noch in den Anfängen befinden.

Es gibt keine weiteren Standards oder Interpretationen, die noch nicht verpflichtend anzuwenden sind und die eine wesentliche Auswirkung auf den Konzern haben könnten.

Der Konzernabschluss wurde vom Vorstand zum Datum der Unterfertigung erstellt und zur Veröffentlichung freigegeben. Der Jahresabschluss der Muttergesellschaft, der nach Überleitung auf die anzuwendenden Rechnungslegungsstandards in den Konzernabschluss einbezogen wurde, ist zum Datum der Unterfertigung vom Aufsichtsrat noch nicht festgestellt worden.

2.3 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, welche die Basis für den vorliegenden Konzernabschluss darstellen, wurden unverändert zur Vorperiode angewandt und um neue, ab dem Geschäftsjahr verpflichtend anzuwendende ergänzt (siehe Erläuterung 2.1). Eine detaillierte Beschreibung sämtlicher Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze wird in Erläuterung 40 angeführt.

3 Wesentliche Schätzungen und Annahmen bei der Bilanzierung und Bewertung.

Der Konzern unternimmt Schätzungen und trifft Annahmen bezüglich der zukünftigen Entwicklung. Die resultierenden Bilanzierungsschätzungen werden definitionsgemäß nur selten den entsprechenden tatsächlichen Ergebnissen gleichen. Sämtliche Schätzungen und Beurteilungen werden fortlaufend neu bewertet und basieren auf historischen Erfahrungen 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 betreffend Ertragsrealisierung beinhalten ein signifikantes Risiko, eine wesentliche Korrektur der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden innerhalb des folgenden Wirtschaftsjahres zu verursachen.

3.1 Teilgewinnrealisierung bei Auftragsfertigung.

Der Konzern wendet bei der Bilanzierung seiner Fertigungsaufträge die Teilgewinnrealisierungsmethode an. Zum Bilanzstichtag 31. März 2017 ergeben sich Forderungen aus Auftragsfertigung in Höhe von TEUR 77.205 (Vorjahr: TEUR 116.462) sowie Verbindlichkeiten aus Auftragsfertigung in Höhe von TEUR 29.097 (Vorjahr: TEUR 20.340). Die Anwendung der Teilgewinnrealisierungsmethode erfordert, dass der Konzern den zu

erwartenden Gewinnaufschlag für einen Fertigungsauftrag schätzt. Sensitivitätsanalysen der vom Vorstand der Kapsch TrafficCom AG getroffenen Annahmen weisen darauf hin, dass das Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit um rund TEUR 7.088 (Vorjahr: TEUR 11.090) und das Gesamtergebnis der Periode um rund TEUR 5.071 (Vorjahr: TEUR 8.188) schwanken würde, wenn die tatsächlichen Margen der wesentlichen Projekte um 10% von den vorgenommenen Schätzungen abweichen sollten. Die Analyse der in der Vergangenheit getroffenen Annahmen sowie der tatsächlich eingetretenen Gewinnaufschläge hat ergeben, dass die vorgenommenen Schätzungen bisher weitgehend zuverlässig waren.

3.2 Geschätzte Wertminderungen des Firmenwertes.

Der Konzern untersucht jährlich, in Einklang mit der unter Erläuterungen 2.3 sowie 40 dargestellten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, ob eine Wertminderung des Firmenwertes vorliegt. Der erzielbare Betrag von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird basierend auf der Berechnung des Nutzungswertes ermittelt. Diesen Berechnungen müssen Annahmen zugrunde gelegt werden. Die Sensitivitäten für den erworbenen Firmenwert sind in Erläuterung 16 angeführt.

3.3 Sonstige Schätzungen und Annahmen.

Weitere Bereiche, in denen Annahmen und Schätzungen wesentlich für den Konzernabschluss sind, umfassen Vorräte, latente Steueransprüche/-schulden, Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses, Gewährleistungs-, Projektrisiko- und Drohverlustrückstellungen. Sensitivitätsanalysen der vom Vorstand getroffenen Annahmen im Zusammenhang mit Vorräten, latenten Steueransprüchen/-schulden und Rückstellungen weisen darauf hin, dass keine wesentliche Auswirkung zu erwarten ist, wenn die tatsächlichen Endergebnisse um 10% von den vorgenommenen Schätzungen abweichen sollten.

Die Sensitivitäten für Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses sind in Erläuterung 26 angegeben.

4 Segmentinformation.

Geschäftssegmente.

Der Konzern ist in zwei Geschäftssegmente unterteilt (siehe Abschnitt „Allgemeine Informationen“):

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

Die Segmentinformationen werden, unter Berücksichtigung der im Abschnitt „Allgemeine Informationen“ dargestellten Segmentstruktur, nach denselben Grundsätzen und Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden abgebildet, wie im vorliegenden Konzernabschluss.

Die Segmentergebnisse für das Wirtschaftsjahr zum 31. März 2017 stellen sich wie folgt dar:

	ETC	IMS	Konzern
Umsatzerlöse	468.449	180.030	648.479
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit	65.463	-5.361	60.102

Die Segmentergebnisse für das Wirtschaftsjahr zum 31. März 2016 stellen sich wie folgt dar:

	ETC	IMS	Konzern
Umsatzerlöse	442.125	83.966	526.092
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit	63.658	-1.311	62.347

Die Vermögenswerte und Schulden zum 31. März 2017 sowie Investitionen, Abschreibungen und Wertminderungen und sonstige nicht zahlungswirksame Positionen für das zu diesem Stichtag endende Wirtschaftsjahr stellen sich wie folgt dar:

	ETC	IMS	Konzern
Vermögen	305.973	95.443	401.416
Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	1	2.130	2.131
Segmentschulden	174.146	49.204	223.350
Investitionen	4.802	10.297	15.099
Abschreibungen	10.770	6.946	17.716
Sonstige nicht zahlungswirksame Positionen	2.455	-835	1.620

Das Segmentvermögen beinhaltet Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte, sonstige langfristige Vermögenswerte, Vorräte sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte.

Die Segmentschulden beinhalten Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses, langfristige Rückstellungen, sonstige langfristige Verbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen, kurzfristige Steuerverbindlichkeiten sowie kurzfristige Rückstellungen.

Die Vermögenswerte und Schulden zum 31. März 2016 sowie Investitionen, Abschreibungen und Wertminderungen und sonstige nicht zahlungswirksame Positionen für das zu diesem Stichtag endende Wirtschaftsjahr stellen sich wie folgt dar:

	ETC	IMS	Konzern
Segmentvermögen	298.990	41.335	340.325
Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	0	1.917	1.917
Segmentschulden	153.028	19.708	172.736
Investitionen	8.398	1.595	9.993
Abschreibungen	12.073	2.460	14.533
Sonstige nicht zahlungswirksame Positionen	250	300	550

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

	2015/16			2016/17		
	Umsatz	ETC	IMS	Umsatz	ETC	IMS
Kunde 1	84.585	X	X	83.398	X	X
Kunde 2	68.264	X		64.604	X	
Kunde 3	58.297	X		42.350	X	

Regionale Informationen.

Umsatzerlöse werden gemäß dem Standort der Kunden und bilanzorientierte Zahlen gemäß dem eigenen Standort der Gesellschaft segmentiert.

Die Zahlen für das zum 31. März 2017 endende Wirtschaftsjahr stellen sich wie folgt dar:

	Österreich	EMEA (exklusive Österreich)	Americas	APAC	Konzern
Umsatzerlöse	36.385	371.313	195.367	45.414	648.479
Langfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	13.865	40.686	32.347	8.228	95.126

Die Zahlen für das zum 31. März 2016 endende Wirtschaftsjahr stellen sich wie folgt dar:

	Österreich	EMEA (exklusive Österreich)	Americas	APAC	Konzern
Umsatzerlöse	39.775	332.177	118.223	35.918	526.092
Langfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	15.113	32.699	30.071	7.895	85.778

Umsätze nach Kategorie.

Die Umsatzerlöse des Konzerns gliedern sich in folgende Kategorien:

	2015/16	2016/17
Fakturierte Umsätze aus dem Verkauf von Gütern	132.474	129.781
Fakturierte Umsätze aus dem Verkauf von Dienstleistungen	344.391	481.148
Fakturierte Umsätze aus Wartungsverträgen	32.755	36.379
Abgegrenzte Umsätze, Lizenzumsätze und Skonti zu fakturierten Umsätzen	16.472	1.172
	526.092	648.479

5 Sonstige betriebliche Erträge.

	2015/16	2016/17
Operative Fremdwährungsgewinne	6.776	8.085
Negativer Unterschiedsbetrag (siehe Erläuterung 31)	0	2.982
Erträge aus Forschungs- und Forschungsförderungsprämien	1.394	2.162
Erträge aus Verkauf von Anlagen	35	60
Erträge aus Weiterverrechnung von Kosten	105	465
Übrige betriebliche Erträge	8.718	11.299
	17.028	25.052

Der negative Unterschiedsbetrag resultierte aus dem Differenzbetrag zwischen dem Kaufpreis für die von Schneider Electric mit 1. April 2016 akquirierte globale Transportation-Sparte (KTT) und dem erworbenen Nettovermögen (siehe Erläuterung 31).

Die übrigen betrieblichen Erträge betreffen im Wesentlichen die Kostenübernahme der Transaktionsabrechnung für das landesweite elektronische LKW-Mautsystem in Tschechien.

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

	2015/16	2016/17
Bestandsveränderung unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen	-8.129	-2.261
Bestandsveränderung fertige Erzeugnisse	-4.162	3.671
	-12.291	1.410

7 Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen.

	2015/16	2016/17
Materialaufwand	84.696	108.090
Aufwendungen für bezogene Leistungen	117.165	134.057
	201.861	242.146

8 Personalaufwand.

	2015/16	2016/17
Löhne, Gehälter und andere Vergütungen	127.258	184.660
Sozialabgaben und lohnabhängige Steuern	19.948	28.432
Aufwendungen für Abfertigungen (siehe Erläuterung 26)	259	302
Aufwendungen für Altersvorsorge (siehe Erläuterung 26)	7	6
Beiträge an Pensionskassen und andere externe Fonds (siehe Erläuterung 26)	1.390	2.041
Sonstige freiwillige Sozialaufwendungen	4.300	8.728
	153.161	224.170

Der Personalstand zum 31. März 2017 betrug 4.823 Personen (31. März 2016: 3.716 Personen) und während des Wirtschaftsjahres 2016/17 durchschnittlich 4.774 Personen (2015/16: 3.514 Personen).

Der Anstieg im Wirtschaftsjahr 2016/17 resultierte im Wesentlichen aus der KTT-Akquisition. Zum 31. März 2017 beschäftigten die KTT-Gesellschaften 858 Personen.

9 Aufwand für planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen.

	2015/16	2016/17
Abschreibungen auf Sachanlagen	6.905	9.072
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	7.628	8.644
	14.533	17.716

10 Sonstige betriebliche Aufwendungen.

	2015/16	2016/17
Rechts- und Beratungsaufwand	17.851	31.738
Mieten	13.326	18.455
Kommunikations- und IT-Aufwand	18.359	17.539
Reisekosten	7.783	11.598
Marketing- und Werbekosten	6.518	7.350
Lizenz- und Patentaufwand	3.971	5.886
Steuern und Abgaben	1.795	5.795
Büroaufwendungen	3.418	5.684
Kfz-Aufwand	3.835	5.347
Instandhaltung	3.388	4.406
Versicherungsaufwand	3.371	4.160
Operative Fremdwährungsverluste	8.140	3.386
Ausbildungskosten	1.664	2.050
Regulierung Gewährleistungsrückstellung	624	1.995
Bankspesen	737	1.574
Transportkosten	1.049	1.484
Abschreibungen und Wertberichtigung von Forderungen	43	1.476
Operative Verluste aus der Änderung des beizulegenden Zeitwertes derivativer Finanzinstrumente und Earn-Out Verbindlichkeiten	0	1.366
Garantiekosten und Projektfinanzierung	1.630	860
Mitgliedsbeiträge	545	486
Provisionen und andere Gebühren	268	449
Verluste aus Anlagenabgängen	508	144
Aufsichtsratsvergütungen	120	120
Schadensfälle	63	49
Übriger betrieblicher Aufwand	631	963
	99.636	134.360

Der Anstieg des Rechts- und Beratungsaufwands resultiert aus dem verstärkten Fokus auf den US-Markt, wo die mit der Rechtsdurchsetzung und dem Rechtsschutz verbundenen Kosten höher sind als in vielen anderen Jurisdiktionen. Ein Rechtsstreit mit einem Mitbewerber über das ISO/IEC 18000-6C-Kommunikationsprotokoll, welches von den Lesegeräten der Kapsch TrafficCom verwendet wird, verursachte im Wirtschaftsjahr 2016/17 Rechtskosten in Höhe von EUR 11,9 Mio. (2015/16: EUR 2,2 Mio.). Dieser Disput wird in mehreren Verfahren parallel ausgetragen.

Darüber hinaus stiegen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen durch die Anfang des Wirtschaftsjahres akquirierte KTT in Summe um TEUR 22.540 an.

Im übrigen betrieblichen Aufwand sind sonstige Verwaltungs- und Vertriebsaufwendungen enthalten.

11 Finanzergebnis.

	2015/16	2016/17
Finanzerträge:		
Zinsertrag	2.610	2.623
Wertpapiererträge	69	48
Erträge aus der Aufzinsung von langfristigen Forderungen	3.698	2.040
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	3.362	58
Gewinne aus Änderung des beizulegenden Zeitwertes von derivativen Finanzinstrumenten	0	83
Finanzielle Fremdwährungsgewinne	3.162	8.682
	12.902	13.534
Finanzaufwendungen:		
Zinsaufwand	-5.227	-5.657
Wertminderung von sonstigen Beteiligungen	-1.513	-2.398
Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Verbindlichkeiten	-264	-318
Finanzielle Fremdwährungsverluste	-12.724	-4.308
Zinsaufwand aus Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses (siehe Erläuterung 26)	-509	-455
Zinsaufwand aus Jubiläumsgeldverpflichtungen	-23	-10
Aufwand aus Änderung des beizulegenden Zeitwertes von derivativen Finanzinstrumenten	-213	0
	-20.474	-13.147
	-7.572	387

Die finanziellen Fremdwährungsgewinne und -verluste ergeben sich im Konzern im Wesentlichen durch Währungsschwankungen aus der Umrechnung der konzerninternen Finanzierungen der Tochtergesellschaften in Nordamerika und Südafrika.

Die Wertminderung von sonstigen Beteiligungen im Wirtschaftsjahr 2015/16 sowie 2016/17 betrifft die erfolgswirksam über das Periodenergebnis erfasste Wertminderung aufgrund der anhaltenden, nachteiligen Kursentwicklung der Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen (siehe Erläuterung 13).

12 Ertragsteuern.

	2015/16	2016/17
Laufende Gewinnsteuern	-15.445	-18.680
Latente Steueransprüche/-schulden (siehe Erläuterung 25)	-2.911	726
Gesamt	-18.356	-17.954
Davon Aufwand/Ertrag aus Gruppenbesteuerung	-5.276	-9.520

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

	2015/16	2016/17
Ergebnis vor Steuern	54.815	60.636
Theoretischer Steuerertrag/(-aufwand) auf Basis eines Steuersatzes von 25 % (2015/16: 25 %)	-13.704	-15.159
Nicht angesetzte latente Steueransprüche für laufende Verluste	-6.305	-9.646
Auswirkungen von unterschiedlichen Steuersätzen im Konzern	3.134	4.869
Geltend gemachte Steuerfreibeträge und andere permanente Steuerdifferenzen	-480	-2.374
Nicht steuerpflichtige Erträge und Aufwendungen und sonstige Differenzen	1.123	4.875
Steuereffekte betreffend Vorperioden	-2.123	-519
Ausgewiesener Steueraufwand	-18.356	-17.954

Für weitere Informationen zu latenten Steueransprüchen/-schulden siehe Erläuterung 25.

13 Sonstiges Ergebnis der Periode.

2016/17	Vor Steuern	Steuerbelastung/-gutschrift	Nach Steuern
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten:			
Nicht realisierte Gewinne/Verluste in der laufenden Periode	-3.191	12	-3.178
Im Periodenergebnis erfolgswirksam erfasste Gewinne/Verluste	2.274	1	2.275
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	-521	139	-381
Währungsumrechnungsdifferenzen	-5.946	0	-5.946
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb	2.673	-668	2.005
Cashflow Hedges	424	0	424
Im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	-4.286	-516	-4.802

Die nicht realisierten Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten im Wirtschaftsjahr 2016/17 betreffen in Höhe von TEUR -3.141 Marktwertschwankungen der Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen, und sind steuerneutral zu erfassen. Diese Nettoverluste wurden gemeinsam mit den bis zum 31. März 2016 über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfassten Nettogewinnen in Höhe von TEUR 865 aufgrund der fortgesetzten nachteiligen Kursentwicklung der Aktie in den ersten drei Quartalen des Wirtschaftsjahres 2016/17 als Wertminderung erfolgswirksam im Periodenergebnis erfasst (TEUR -2.277; Umgliederung vom sonstigen Ergebnis in das Periodenergebnis).

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

2015/16	Vor Steuern	Steuer- belastung/ -gutschrift	Nach Steuern
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten:			
Nicht realisierte Gewinne/Verluste in der laufenden Periode	-4.607	10	-4.597
Im Periodenergebnis erfolgswirksam erfasste Gewinne/Verluste	-2.081	829	-1.251
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	-231	93	-139
Währungsumrechnungsdifferenzen	2.505	0	2.505
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb	-2.334	584	-1.751
Im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	-6.748	1.515	-5.233

Die nicht realisierten Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten im Wirtschaftsjahr 2015/16 betreffen in Höhe von TEUR -4.567 Marktwertschwankungen der Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen. Die darin enthaltenen Nettoverluste in Höhe von TEUR -5.432 wurden gemeinsam mit den bis zum 31. März 2015 über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfassten Nettogewinnen in Höhe von TEUR 4.194 aufgrund der fortgesetzten nachteiligen Kursentwicklung der Aktie bereits zum dritten Quartal des Wirtschaftsjahres 2015/16 als Wertminderung erfolgswirksam im Periodenergebnis erfasst (TEUR -1.238; Umgliederung vom sonstigen Ergebnis in das Periodenergebnis).

Die im Periodenergebnis erfolgswirksam erfassten Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten im Wirtschaftsjahr 2015/16 betreffen außerdem den Verkauf der Miteigentumsanteile (ESPA Cash Asset-Backed). Die bis zum 31. März 2015 im Eigenkapital erfassten Nettogewinne in Höhe von TEUR 3.318 wurden ebenfalls ins Periodenergebnis umgliedert.

14 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten nach Kategorien.

14.1 Vermögenswerte.

Erläuterung	2015/16	2016/17
Cash flow hedges		
Devisentermingeschäfte – Cash flow hedges, Level 2	0	5
	0	5
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert		
Devisentermingeschäfte – Held-for-trading, Level 2	0	198
	0	198
Forderungen (zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Vermögenswerte)		
Langfristige Forderungen (19)	783	611
Ausleihungen (18)	196	1.770
Festverzinsliche Wertpapiere (kurzfristig) (18)	0	2.161
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (21)	51.425	132.929
Liquide Mittel (22)	140.782	211.299
	193.186	348.770
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (langfristig), Level 1 (18)	3.030	2.940
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (langfristig), Level 2 (18)	693	663
Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen, Level 1 (18)	14.825	11.683
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (kurzfristig), Level 1 (18)	0	0
Sonstige Beteiligungen (at cost) (18)	4	2.785
	18.552	18.070
Gesamt	211.739	366.846

14.2 Verbindlichkeiten.

	Erläuterung	2015/16	2016/17
Cash flow hedges			
Devisentermingeschäfte – Cashflow Hedges, Level 2	–	0	72
		0	72
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert			
Devisentermingeschäfte (langfristig) – Held-for-trading, Level 2	–	0	4
Devisentermingeschäfte (kurzfristig) – Held-for-trading, Level 2	–	0	6
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	(27)	2.349	8.851
		2.349	8.861
Kredite (zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten)			
Unternehmensanleihe	(24)	70.513	70.702
Schuldscheindarlehen	(24)	0	75.376
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	(24)	36.570	49.305
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	52.041	55.950
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	(27)	983	1.681
		160.107	253.015
Gesamt		162.456	261.947

Finanzinstrumente werden in der Gesamtergebnisrechnung mit folgenden Nettoergebnissen erfasst:

	2015/16	2016/17
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1.918	-2.209
Kredite und Forderungen	-6.743	7.082
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten	-5.491	-5.975
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	-237	-10
	-10.553	-1.112

Zur Absicherung des Fremdwährungsrisikos werden bestimmte derivate Finanzinstrumente als Cashflow Hedges designiert. Es handelt sich dabei um Devisenterminkontrakte mit unterschiedlichen Laufzeiten und Währungen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Nominalwerte ausstehender Devisenterminkontrakte.

Art des Finanzinstruments	Währung	Nominal-betrag	Anzahl	Beizulegender Zeitwert		Buchwert 31. März 2017
				positiv	negativ	
Währungsabhängige Produkte:						
Devisentermingeschäfte						
Held-for-trading ¹⁾	GBP	1.030	1	0	-4	-4
Langfristig				0	-4	-4
Währungsabhängige Produkte:						
Devisentermingeschäfte						
Held-for-trading ²⁾	USD	5.380	2	198	0	198
Held-for-trading ³⁾	GBP	2.610	2	0	-6	-6
Held-for-trading ³⁾	USD	3.573	10	0	-72	-72
Cashflow Hedges ²⁾	USD	1.000	1	4	0	4
Cashflow Hedges ²⁾	SAR	1.000	1	1	0	1
Cashflow Hedges ²⁾	CBY	98	2	0	0	0
Kurzfristig				204	-77	126
Gesamt				204	-81	122

¹⁾ Sonstige langfristige Verbindlichkeiten (Laufzeit: Juni 2018)

²⁾ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte

³⁾ Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen

Im Wirtschaftsjahr 2015/16 wurden keine Sicherungsgeschäfte abgeschlossen.

Der Effektivitätstest derivativer Finanzinstrumente, designiert als Cashflow Hedge wird regelmäßig zu jedem Stichtag sowohl auf retrospektiver als auch auf prospektiver Basis erstellt. Als Methode zur Messung der Effektivität wird der Hypothetical Derivative-Approach herangezogen, wobei die Veränderung des Fair Values eines hypothetischen Derivats der Veränderung des tatsächlichen Derivats gegenübergestellt wird, hierbei wird ein Anstieg bzw. Rückgang des Fair Values um 300, 500 und 1000 Basispunkte simuliert.

15 Sachanlagen.

	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Anlagen in Bau	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Anzahlungen	Summe
Buchwert zum 31. März 2015	4.572	8.909	2.096	6.628	188	22.393
Währungsumrechnungsdifferenzen	-49	-504	-83	-449	0	-1.084
Umbuchung	375	201	-2.351	1.775	0	0
Umgliederung von Anzahlungen	0	188	0	0	-188	0
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	0	843	401	7	0	1.251
Zugang	665	1.463	1.302	3.619	0	7.049
Abgang	-7	-705	-448	-677	0	-1.837
Planmäßige Abschreibungen	-929	-2.406	0	-3.570	0	-6.905
Buchwert zum 31. März 2016	4.628	7.989	917	7.333	0	20.867
Anschaffungs-/Herstellungskosten	10.655	45.743	917	26.313	0	83.628
Kumulierte Abschreibungen	-6.027	-37.754	0	-18.979	0	-62.761
Buchwert zum 31. März 2016	4.628	7.989	917	7.333	0	20.867
Buchwert zum 31. März 2016	4.628	7.989	917	7.333	0	20.867
Währungsumrechnungsdifferenzen	47	323	32	349	0	751
Umbuchung	0	418	-540	123	0	0
Umgliederung von Anzahlungen	0	0	0	0	0	0
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	286	159	0	505	0	950
Zugang	284	3.046	4.150	4.908	0	12.388
Abgang	0	-173	-2.380	-190	0	-2.742
Planmäßige Abschreibungen	-1.036	-3.274	0	-4.762	0	-9.072
Buchwert zum 31. März 2017	4.209	8.488	2.180	8.265	0	23.141
Anschaffungs-/Herstellungskosten	11.594	49.071	2.180	32.723	0	95.568
Kumulierte Abschreibungen	-7.386	-40.583	0	-24.458	0	-72.427
Buchwert zum 31. März 2017	4.209	8.488	2.180	8.265	0	23.141

16 Immaterielle Vermögenswerte.

	Aktivierte Entwick- lungs- kosten	Lizenzen und Rechte	Firmenwert	In Fertig- stellung befindliche immaterielle Vermögens- werte	Anzahlungen	Summe
Buchwert zum 31. März 2015	0	19.019	45.328	907	5.997	71.250
Währungsumrechnungsdifferenzen	-2	-72	0	0	0	-74
Umgliederung von Anzahlungen	0	5.997	0	0	-5.997	0
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	46	0	0	0	0	46
Zugänge	149	2.606	0	58	132	2.944
Abgänge	0	-663	0	-964	0	-1.627
Planmäßige Abschreibungen	-194	-7.435	0	0	0	-7.628
Buchwert zum 31. März 2016	0	19.452	45.328	0	132	64.911
Anschaffungs-/Herstellungskosten	9.725	66.227	59.727	0	132	135.810
Kumulierte Abschreibungen	-9.725	-46.775	-14.399	0	0	-70.899
Buchwert zum 31. März 2016	0	19.452	45.328	0	132	64.911
Buchwert zum 31. März 2016	0	19.452	45.328	0	132	64.911
Währungsumrechnungsdifferenzen	135	32	0	36	0	203
Umgliederungen	-1.312	0	0	1.312	0	0
Umgliederung von Anzahlungen	0	132	0	0	-132	0
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	6.337	2.739	2.227	1.500	0	12.803
Zugänge	1.420	1.206	0	69	17	2.711
Abgänge	0	0	0	0	0	0
Wertminderung	0	0	0	0	0	0
Planmäßige Abschreibungen	-2.216	-6.427	0	0	0	-8.644
Buchwert zum 31. März 2017	4.363	17.133	47.555	2.917	17	71.985
Anschaffungs-/Herstellungskosten	20.987	86.939	61.953	2.917	17	172.814
Kumulierte Abschreibungen	-16.624	-69.806	-14.399	0	0	-100.829
Buchwert zum 31. März 2017	4.363	17.133	47.555	2.917	17	71.985

Im Rahmen des Wertminderungstests wurde der Firmenwert auf folgende sechs zahlungsmittelgenerierende Einheiten (ZGEs) aufgeteilt:

	2015/16	2016/17
ZGE ETC Americas : Electronic Toll Collection, Americas	11.723	11.723
ZGE ETC EMEA : Electronic Toll Collection, Europe, Middle East and Africa	19.941	21.316
ZGE ETC APAC : Electronic Toll Collection, Asia and Pacific	7.378	7.378
ZGE IMS Americas : Intelligent Mobility Solutions, Americas	3.349	3.349
ZGE IMS EMEA : Intelligent Mobility Solutions, Europe, Middle East and Africa	2.708	3.559
ZGE IMS APAC : Intelligent Mobility Solutions, Asia and Pacific	230	230
	45.328	47.555

Dabei wurden die folgenden allgemeinen Annahmen für alle zahlungsmittelgenerierenden Einheiten getroffen:

	2015/16	2016/17
Bestimmung des erzielbaren Betrags	Nutzungswert	Nutzungswert
Detailplanungsjahre	4 Jahre	4 Jahre
Diskontierungszinssatz	6,36 %	7,14 %
Wachstumsrate ewige Rente	2,00 %	2,00 %

16.1 Zahlungsmittelgenerierende Einheit ETC-Americas.

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

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

Parameter der ZGE ETC-Americas

	2015/16	2016/17
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	11.723	11.723
Der ZGE zugeordnete Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	0
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	232.044	205.574
Buchwert der ZGE	48.580	49.445
Diskontierungszinssatz vor Steuern	7,6 %	8,8 %
Break-Even Diskontierungszinssatz	31,1 %	39,2 %

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

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	± 10 Bp	29.783	-22.574
Umsatzwachstum	± 10 %	-1.478	1.514
EBITDA Margin	± 10 %	-4.026	4.026
Wachstumsrate ewige Rente	± 0,5 %	-13.664	16.611

16.2 Zahlungsmittelgenerierende Einheit ETC-EMEA.

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

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

Parameter der ZGE ETC-EMEA

	2015/16	2016/17
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	19.941	21.316
Der ZGE zugeordnete Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	0
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	394.719	381.530
Buchwert der ZGE	120.615	113.006
Diskontierungszinssatz vor Steuern	7,9 %	9,0 %
Break-Even Diskontierungszinssatz	21,1 %	23,2 %

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

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	± 10 Bp	68.981	-51.884
Umsatzwachstum	± 10 %	-1.282	1.290
EBITDA Margin	± 10 %	-7.679	7.679
Wachstumsrate ewige Rente	± 0,5 %	-32.490	39.495

16.3 Zahlungsmittelgenerierende Einheit ETC-APAC.

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

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

Parameter der ZGE ETC-APAC

	2015/16	2016/17
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	7.378	7.378
Der ZGE zugeordnete Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	0
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	146.052	152.924
Buchwert der ZGE	16.205	16.516
Diskontierungszinssatz vor Steuern	7,8 %	8,7 %
Break-Even Diskontierungszinssatz	99,6 %	116,6 %

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

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	± 10 Bp	23.110	-17.476
Umsatzwachstum	± 10 %	-149	479
EBITDA Margin	± 10 %	-2.139	2.139
Wachstumsrate ewige Rente	± 0,5 %	-10.687	12.992

16.4 Zahlungsmittelgenerierende Einheit IMS-Americas.

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

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

Parameter der ZGE IMS-Americas

	2015/16	2016/17
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	3.349	3.349
Der ZGE zugeordnete Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	1.417
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	79.389	57.994
Buchwert der ZGE	18.745	21.146
Diskontierungszinssatz vor Steuern	7,5 %	9,0 %
Break-Even Diskontierungszinssatz	18,4 %	25,5 %

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

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	± 10 Bp	7.929	-6.044
Umsatzwachstum	± 10 %	-871	895
EBITDA Margin	± 10 %	-2.168	2.168
Wachstumsrate ewige Rente	± 0,5 %	-3.563	4.332

16.5 Zahlungsmittelgenerierende Einheit IMS-EMEA.

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

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

Parameter der ZGE IMS-EMEA

	2015/16	2016/17
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	2.708	3.559
Der ZGE zugeordnete Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	1.500
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	64.186	135.830
Buchwert der ZGE	2.885	30.353
Diskontierungszinssatz vor Steuern	7,7 %	8,7 %
Break-Even Diskontierungszinssatz	482,2 %	42,7 %

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

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	± 10 Bp	19.609	-14.860
Umsatzwachstum	± 10 %	-376	376
EBITDA Margin	± 10 %	-2.822	2.822
Wachstumsrate ewige Rente	± 0,5 %	-9.002	10.943

16.6 Zahlungsmittelgenerierende Einheit IMS-APAC.

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

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

Parameter der ZGE IMS-APAC

	2015/16	2016/17
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	230	230
Der ZGE zugeordnete Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	0
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	5.441	32.446
Buchwert der ZGE	2.300	1.538
Diskontierungszinssatz vor Steuern	15,7 %	8,7 %
Break-Even Diskontierungszinssatz	136,6 %	371,4 %

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

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	± 10 Bp	4.977	-3.763
Umsatzwachstum	± 10 %	-220	228
EBITDA Margin	± 10 %	-442	442
Wachstumsrate ewige Rente	± 0,5 %	-2.302	2.799

16.7 Aktivierte Entwicklungskosten.

Die Entwicklungskosten betreffen Aufwendungen, die gemäß IAS 38 aktiviert und ab Verfügbarkeit zur kommerziellen Nutzung über 3 bis 5 Jahre abgeschrieben werden.

Weitere Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns beliefen sich im Wirtschaftsjahr 2016/17 auf EUR 85,4 Mio. (2015/16: 56,6 Mio. EUR). Im Wirtschaftsjahr 2016/17 waren davon EUR 44,2 Mio. (2015/16: EUR 32,4 Mio.) projektspezifische Entwicklungskosten, die an den Kunden weiterverrechnet wurden. Der restliche Betrag von EUR 41,1 Mio. (2015/16: EUR 24,2 Mio.) wurde als Aufwand erfasst.

17 Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

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

	2015/16	2016/17
Buchwert zum 31. März des Vorjahres	2.014	1.917
Währungsumrechnungsdifferenzen	-138	65
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	0	2
Abgang	0	0
Anteiliges Periodenergebnis	41	147
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	1.917	2.131
davon Anteile an assoziierten Unternehmen	1.917	2.130
davon Anteile an Gemeinschaftsunternehmen	0	1

Assoziierte Unternehmen

LLC National operator of telematic services

Der Konzern gründete am 3. Dezember 2015 gemeinsam mit einem Partner das russische Unternehmen LLC National operator of telematic services und hält einen Anteil von 49% an der Gesellschaft. Bei der Gesellschaft handelt es sich um ein assoziiertes Unternehmen. Die Bilanzierung erfolgt daher nach der Equity-Methode. Der Buchwert des Anteils zum 31. März 2017 beträgt TEUR 0 (31. März 2016: TEUR 0).

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

	31. März 2016	31. März 2017
Langfristige Vermögenswerte	12	67
Kurzfristige Vermögenswerte	9	8
Langfristige Schulden	0	-0
Kurzfristige Schulden	-68	-384
Nettovermögen	-47	-310
Umsatz	0	0
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-51	-218
Sonstiges Ergebnis	0	0
Gesamtergebnis	-51	-218

SIMEX, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V.

Am 31. Juli 2012 erwarb der Konzern 33 % der SIMEX, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexiko. Unter Berücksichtigung potenzieller Stimmrechte (Option auf Erwerb der restlichen Anteile) ergibt sich ein Anteil von mehr als 50 % . Nachdem die potenziellen Stimmrechte jedoch als nicht substantiell eingestuft werden, wurde die Vermutung einer Beherrschung widerlegt. Da ein maßgeblicher Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik vorliegt, wird die Beteiligung nach der Equity-Methode bilanziert, der Buchwert des Anteils zum 31. März 2017 beträgt TEUR 2.130 (31. März 2016: TEUR 1.917).

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

	31. Dezember 2015	31. Dezember 2016
Langfristige Vermögenswerte	1.474	1.290
Kurzfristige Vermögenswerte	10.584	10.142
Langfristige Schulden	-635	-691
Kurzfristige Schulden	-6.471	-5.863
Nettovermögen	4.953	4.878
Umsatz	13.066	7.986
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	470	218
Sonstiges Ergebnis	0	0
Gesamtergebnis	470	218

Anteile an Gemeinschaftsunternehmen

Im Zuge der Akquisition der Anteile an der tolltickets GmbH, Deutschland, (siehe Erläuterung 31) am 1. Juli 2016 wurden die beiden italienischen Konsortien „Consortio 4trucks“ und „MyConsortio“ erworben. Die Bilanzierung erfolgt nach der Equity-Methode.

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

Consortio 4trucks

Der Buchwert des Anteils zum 31. März 2017 beträgt TEUR 1 (31. März 2016: TEUR n/a).

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

	31. März 2016	31. März 2017
Langfristige Vermögenswerte	n/a	214
Kurzfristige Vermögenswerte	n/a	14
Langfristige Schulden	n/a	-31
Kurzfristige Schulden	n/a	-197
Nettovermögen	n/a	0
Umsatz	n/a	365
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	n/a	-0
Sonstiges Ergebnis	n/a	0
Gesamtergebnis	n/a	-0

MyConsortio

Der Buchwert des Anteils zum 31. März 2017 beträgt TEUR 1 (31. März 2016: TEUR n/a).

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

	31. März 2016	31. März 2017
Langfristige Vermögenswerte	n/a	7
Kurzfristige Vermögenswerte	n/a	31
Langfristige Schulden	n/a	-9
Kurzfristige Schulden	n/a	-30
Nettovermögen	n/a	0
Umsatz	n/a	20
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	n/a	-1
Sonstiges Ergebnis	n/a	0
Gesamtergebnis	n/a	-1

18 Sonstige kurz- und langfristige finanzielle Vermögenswerte.

	2015/16	2016/17
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen	18.651	18.364
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	97	3.638
	18.748	22.002

Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen	Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen	Sonstige Beteiligungen	Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte	Summe
Buchwert zum 31. März 2015	3.803	19.291	5	0	23.099
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	1	1
Zugänge	0	101	0	98	199
Abgänge	-40	0	-0	0	-40
Veränderung des beizulegenden Zeitwertes	-40	-4.567	0	0	-4.607
Buchwert zum 31. März 2016	3.723	14.825	4	99	18.651
Währungsdifferenzen	0	0	83	7	90
Zugänge	0	0	2.679	171	2.851
Zugänge aus Erwerb von Unternehmen	0	0	27	16	43
Abgänge	-72	0	-9	0	-81
Veränderung des beizulegenden Zeitwertes	-49	-3.141	0	0	-3.191
Buchwert zum 31. März 2017	3.602	11.683	2.785	293	18.364

Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	Kurzfristige Ausleihungen	Sonstige	Summe
Buchwert zum 31. März 2015	5.291	0	0	5.291
Währungsdifferenzen	0	-9	0	-9
Zugang	0	106	0	106
Abgang	-5.291	0	0	-5.291
Veränderung des beizulegenden Zeitwertes	0	0	0	0
Buchwert zum 31. März 2016	0	97	0	97
Währungsdifferenzen	0	29	171	201
Zugang	0	1.119	1.990	3.109
Zugänge aus Erwerb von Unternehmen	0	282	0	282
Abgang	0	-50	0	-50
Veränderung des beizulegenden Zeitwertes	0	0	0	0
Buchwert zum 31. März 2017	0	1.477	2.161	3.638

Die **zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere** betreffen zum 31. März 2017 Staatsanleihen, Bankschuldverschreibungen sowie Anteile an Investmentfonds.

Die **zur Veräußerung verfügbaren Beteiligungen** betreffen zum 31. März 2017 im Wesentlichen eine 15,4 % -Beteiligung an der börsennotierten Q-Free ASA, Norwegen.

Der Zugang bei den **sonstigen Beteiligungen** im Wirtschaftsjahr 2016/17 betrifft im Wesentlichen den Erwerb eines Minderheitenanteils an der ParkJockey, Inc., USA.

Der Zugang bei den **sonstigen kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten** im Wirtschaftsjahr 2016/17 betrifft ein kurzfristiges festverzinsliches Wertpapier.

Nicht realisierte Kursgewinne und -verluste sind im sonstigen Ergebnis der Periode ausgewiesen (siehe Erläuterung 13).

Fair Value-Hierarchien und Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes:

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

Level 1: Es bestehen notierte Preise auf aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten. Im Konzern werden die Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen, sowie 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. Unter diese Kategorie fallen zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere, wie Pfandbriefe und Bundesanleihen, die börsennotiert sind, jedoch nicht regelmäßig gehandelt werden.

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

- > Quotierte Markt- oder Händlerpreise;
- > 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;
- > Andere Bewertungsverfahren, wie die Discounted-Cashflow-Methode, werden für die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der restlichen Finanzinstrumente benutzt.

Level 3: Finanzinstrumente, deren Bewertungsinformationen nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen, werden in die Level 3-Kategorie eingeordnet.

Die Einstufung der kurz- und langfristigen finanziellen Vermögenswerte stellt sich wie folgt dar:

Kurz- und langfristige finanzielle Vermögenswerte	Level 1 Börsen- preise	Level 2 Abgeleitete Preise	Level 3 Nicht abge- leitete Preise	2016/17
Langfristige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	2.940	663	0	3.602
Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen	11.683	0	0	11.683
	14.623	663	0	15.286
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	0	0	0	0
	0	0	0	0
Gesamt	14.623	663	0	15.286

Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 293, sonstige Beteiligungen in Höhe von TEUR 2.785 sowie sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 3.638 wurden im Geschäftsjahr 2016/17 zu Anschaffungskosten abzüglich Wertminderung bilanziert.

Kurz- und langfristige finanzielle Vermögenswerte	Level 1 Börsen- preise	Level 2 Abgeleitete Preise	Level 3 Nicht abge- leitete Preise	2015/16
Langfristige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	3.030	693	0	3.723
Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen	14.825	0	0	14.825
	17.855	693	0	18.548
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	0	0	0	0
	0	0	0	0
Gesamt	17.855	693	0	18.548

Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 99, sonstige Beteiligungen in Höhe von TEUR 4 sowie sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 97 wurden im Geschäftsjahr 2015/16 zu Anschaffungskosten abzüglich Wertminderung bilanziert.

19 Sonstige langfristige Vermögenswerte.

	2015/16	2016/17
Projekt Weißrussland	18.094	0
Lkw Mautsystem Tschechien	711	212
Sonstige langfristige Forderungen	72	400
	18.877	611

Die sonstigen langfristigen Vermögenswerte beinhalten im Vorjahr Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge für die Errichtung des weißrussischen Mautsystems sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (langfristig), die vom tschechischen Verkehrsministerium für die Einführung des tschechischen Lkw-Mautsystems geschuldet werden. Die Restlaufzeit beträgt wie im Vorjahr mehr als 1 Jahr aber weniger als 5 Jahre ab dem Bilanzstichtag.

Die langfristigen Forderungen wurden auf Basis der Zahlungsströme unter Verwendung eines Zinssatzes von 2,39 % bis 7,00 % (für den Teil, der über externe Kredite finanziert wurde) und eines Zinssatzes für alternative Investments von 2,89 % (für den Teil, der intern aus den Zahlungsströmen des Konzerns finanziert wurde) abgezinst. Die Zeitwerte entsprechen in etwa den Buchwerten.

Die Bruttocashflows der sonstigen langfristigen Vermögenswerte stellen sich wie folgt dar:

	2015/16	2016/17
Bis zu 2 Jahren	19.891	481
Zwischen 2 und 3 Jahren	219	7
Größer 3 Jahre	62	164
	20.172	652

Die langfristigen Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge stellen sich wie folgt dar:

	2015/16	2016/17
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	18.094	0
Abzüglich in Rechnung gestellter Beträge und erhaltener Anzahlungen	0	0
	18.094	0

20 Vorräte.

	2015/16	2016/17
Bezogene Teile und Handelswaren, zu Anschaffungskosten	26.268	27.973
Unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen, zu Herstellungskosten	6.551	4.289
Fertigerzeugnisse, zu Herstellungskosten	2.871	6.542
Anzahlungen auf Vorräte	68	451
	35.757	39.255

Bei einzelnen Posten der Vorräte wurden, wo erforderlich, Abschreibungen auf den Nettoveräußerungswert vorgenommen. Die für Vorräte vorgenommenen Wertberichtigungen betragen TEUR 22.094 (2015/16: TEUR 21.755). In der Berichtsperiode wurden TEUR 339 erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst (2015/16: TEUR 584).

21 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte.

	2015/16	2016/17
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	53.520	140.926
Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-2.095	-7.997
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – netto	51.425	132.929
Forderungen aus Fertigungsaufträgen	98.368	77.205
Forderungen aus Service- und Wartungsverträgen	15.247	6.879
Kurzfristige Steuerforderungen aus Ertragsteuern	3.754	4.490
Forderungen gegenüber Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	10.489	15.781
Übrige Forderungen und Abgrenzungen	20.629	29.141
	199.912	266.424

Zum 31. März 2017 wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen mit einem Nominalbetrag von TEUR 8.269 (2015/16: TEUR 2.238) wertberichtigt. Die Wertberichtigung dazu beträgt TEUR -7.997 (2015/16: TEUR -2.095).

Entwicklung der Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

	2015/16	2016/17
Stand am 31. März des Vorjahres	-2.715	-2.095
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	0	-2.664
Zuführung	-70	-4.499
Verbrauch	261	5
Auflösung	337	1.355
Währungsumrechnungsdifferenzen	93	-99
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	-2.095	-7.997

Fälligkeitsstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

	2015/16	2016/17
Noch nicht fällig	21.954	99.709
Überfällig		
bis zu 60 Tage (nicht wertgemindert)	12.040	14.219
bis zu 60 Tage (wertgemindert)	0	639
über 60 Tage (nicht wertgemindert)	17.288	18.729
über 60 Tage (wertgemindert)	2.238	7.630
	53.520	140.926

Aufgrund der kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen. Es besteht mit Ausnahme der Mautprojekte in Amerika, Tschechien, Südafrika, Polen und Weißrussland 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 (kurzfristig) betreffend die Errichtung des tschechischen Lkw-Mautsystems in Höhe von TEUR 1.356 (2015/16: TEUR 3.670) und den Betrieb und die Wartung des Systems in Höhe von TEUR 12.616 (2015/16: TEUR 20.474) werden von Ředitelství silnic a dálnic ČR (RSD), einem Unternehmen der Tschechischen Republik geschuldet. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betreffend das Mautprojekt in Polen gegenüber der GDDKiA (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad) belaufen sich auf TEUR 1.253 (2015/16: TEUR 4.890). Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (kurzfristig) betreffend die Errichtung des weißrussischen Mautsystems in Höhe von TEUR 23.400 (2015/16: TEUR 39.042) und den Betrieb des Systems in Höhe von TEUR 3.602 (2015/16: TEUR 3.317) werden von der BelToll geschuldet.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 0 (2015/16: TEUR 3.365) wurden zur Kreditbesicherung an Banken verpfändet (siehe Erläuterung 24).

Die kurzfristigen Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge stellen sich wie folgt dar:

	2015/16	2016/17
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	471.098	585.105
Abzüglich in Rechnung gestellter Beträge und erhaltener Anzahlungen	-372.731	-507.900
	98.368	77.205

Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge betreffen zum 31. März 2017 im Wesentlichen Mautprojekte in Nordamerika in Höhe von TEUR 44.731 (2015/16: TEUR 23.592), Lateinamerika in Höhe von TEUR 6.364 (2015/16: TEUR 921), Spanien in Höhe von TEUR 6.954 (2015/16: TEUR 0), Polen in Höhe von TEUR 5.896 (2015/16: TEUR 0), Tschechien in Höhe von TEUR 4.577 (2015/16: TEUR 0) sowie die Errichtung des weißrussischen Mautsystems in Höhe von TEUR 1.931 (2015/16: TEUR 64.174).

Die Umsätze aus Fertigungsaufträgen betragen TEUR 308.189 (2015/16: TEUR 115.263).

22 Liquide Mittel.

	2015/16	2016/17
Kassa	90	162
Guthaben bei Kreditinstituten	140.692	211.137
	140.782	211.299

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

23 Grundkapital.

	2015/16	2016/17
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	13.000	13.000

Das eingetragene Grundkapital der Gesellschaft beträgt EUR 13.000.000. Das Grundkapital ist vollständig einbezahlt. Die Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien beträgt 13.000.000 Stück. Die Aktien sind auf den Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien.

24 Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten.

	2015/16	2016/17
Langfristig		
Unternehmensanleihe	70.513	0
Schuldscheindarlehen	0	75.376
Kredite für Akquisitionen	0	21.428
Sonstige langfristige Kredite	15.221	677
	85.734	97.482
Kurzfristig		
Unternehmensanleihe	0	70.702
Kredite für Akquisitionen	0	3.572
Kredite zur Projektfinanzierung	14.500	0
Sonstige kurzfristige Kredite	6.849	23.628
	21.349	97.902
Summe	107.083	195.384

Die Bewegungen stellen sich wie folgt dar:

	31. März 2016	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Umgliederung	Zugänge	Rückzahlung	Währungs-umrechnungsdifferenzen	31. März 2017
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	85.734	893	-90.104	100.375	0	584	97.482
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	21.349	2.861	90.104	2.666	-19.828	750	97.902
Gesamt	107.083	3.754	0	103.041	-19.828	1.334	195.384

	31. März 2015	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Umgliederung	Zugänge	Rückzahlung	Währungs-umrechnungsdifferenzen	31. März 2016
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	88.985	0	-3.220	471	0	-502	85.734
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	48.969	0	3.220	2.830	-32.927	-742	21.349
Gesamt	137.954	0	0	3.301	-32.927	-1.245	107.083

Die Kapsch TrafficCom AG hat im November 2010 eine Unternehmensanleihe im Nominale von 75 Mio. EUR mit einer Laufzeit von 7 Jahren sowie einem Zinssatz von 4,25 % begeben. Der Effektivzinssatz beträgt 4,54 %.

Im Mai 2015 wurden Schuldtitel im Ausmaß von Nominale TEUR 4.182 der Unternehmensanleihe vorzeitig rückgekauft. Die Unternehmensanleihe haftet somit noch zu TEUR 70.818 mit einer Laufzeit bis zum 3. November 2017 aus.

Der Zugang bei den langfristigen Verbindlichkeiten ist im Wesentlichen auf das begebene Schuldscheindarlehen zurückzuführen. Die Tranchen, Fristigkeiten und Zinssätze sind in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

Tranche	Zinssatz	Zinsfestsetzung und Zinszahlung	Rückzahlung
EUR 26 Mio.	1,22 %	jährlich	16. Juni 2021
EUR 4,5 Mio.	6M EURIBOR + 120 Bp	halbjährlich	16. Juni 2021
USD 14,5 Mio.	3M LIBOR + 170 Bp	vierteljährlich	16. Juni 2021
EUR 23 Mio.	6M EURIBOR + 150 Bp	halbjährlich	16. Juni 2023
EUR 8,5 Mio.	2,26 %	jährlich	16. Juni 2026

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

	2015/16	2016/17
Buchwert	107.083	195.384
Zeitwert	113.768	194.694
Bruttocashflows		
Im 1. Halbjahr des nächsten Wirtschaftsjahres	15.264	25.330
Im 2. Halbjahr des nächsten Wirtschaftsjahres	9.344	76.017
Gesamt bis zu 1 Jahr	24.609	101.347
Zwischen 1 und 2 Jahren	79.164	5.613
Zwischen 2 und 3 Jahren	3.677	4.912
Zwischen 3 und 4 Jahren	3.618	4.893
Zwischen 4 und 5 Jahren	3.558	48.578
Größer 5 Jahre	898	39.327
	115.524	204.670

Die Einstufung der Finanzverbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

	Level 1 Börsen- preise	Level 2 Abgeleitete Preise	2016/17
Unternehmensanleihe	72.943	0	72.943
Schuldscheindarlehen	0	72.442	72.442
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	0	49.309	49.309
Gesamt	72.943	121.752	194.694

	Level 1 Börsen- preise	Level 2 Abgeleitete Preise	2015/16
Unternehmensanleihe	73.297	0	73.297
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	0	40.471	40.471
Gesamt	73.297	40.471	113.768

Der beizulegende Zeitwert der in Level 2 eingeordneten sonstigen Finanzverbindlichkeiten wurde durch Diskontierung der Bruttocashflows über die vertragliche Laufzeit mit einem risikoadäquaten Zinssatz ermittelt.

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

	2015/16	2016/17
Finanzverbindlichkeiten gesamt:		
Fix verzinst	72,364	108,346
Variabel verzinst	34,719	87,038
	107,083	195,384
Durchschnittliche Zinssätze:		
Kredite für Projektfinanzierung	5,46 %	–
Unternehmensanleihe	4,54 %	4,54 %
Schuldscheindarlehen	–	1,20 - 2,57 %
Kredite für Akquisitionen	–	0,54 %
Sonstige Kredite	0,60 - 2,77 %	0,50 - 2,90 %

Als Sicherstellung für die von den Kreditinstituten erstellten Bankgarantien und gewährten Kredite wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (kurzfristig) in Höhe von TEUR 0 (2015/16: TEUR 3.365) verpfändet.

Für einen Exportförderungskredit wurde ein Wechsel in Höhe von TEUR 1.425 (2015/16: TEUR 1.425) ausgestellt.

25 Latente Steueransprüche/-schulden.

	2015/16	2016/17
Latente Steuerforderungen		
Latente Steuerforderungen, die nach mehr als 12 Monaten realisiert werden	9.251	7.316
Latente Steuerforderungen, die innerhalb von 12 Monaten realisiert werden	2.644	4.622
	11.895	11.938
Latente Steuerverbindlichkeiten		
Latente Steuerverbindlichkeiten, die nach mehr als 12 Monaten realisiert werden	789	1.910
Latente Steuerverbindlichkeiten, die innerhalb von 12 Monaten realisiert werden	2.401	835
	3.190	2.745
Latente Steuerforderungen netto (+)/		
Latente Steuerverbindlichkeiten netto (-)	8.705	9.193

Latente Steueransprüche aufgrund steuerlicher Verlustvorträge und sonstiger in Zukunft abzugsfähiger temporärer Differenzen werden nur bis zum Ausmaß ihrer möglichen Realisierung bilanziert. Im vorliegenden Konzernabschluss sind steuerliche Verlustvorträge in Höhe von TEUR 62.308 (2015/16: TEUR 37.983) aufgrund der unsicheren Verwertungsmöglichkeit durch künftige steuerpflichtige Erträge nicht angesetzt. Diese Verlustvorträge betreffen ausländische Tochtergesellschaften und verfallen zum überwiegenden Teil nicht vor dem Jahr 2030. Alle anderen latenten Steueransprüche wurden als zukünftig steuerlich abzugsfähige Posten in den entsprechenden Konzerngesellschaften bilanziert.

Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten werden, unter Berücksichtigung der Fristigkeiten, saldiert, wenn ein einklagbarer entsprechender Rechtsanspruch auf Aufrechnung besteht und wenn sich die latenten Steuerforderungen und -verbindlichkeiten auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde für dasselbe Steuersubjekt erhoben werden.

Die latenten Steueransprüche/-schulden sind den folgenden Posten zuordenbar:

	31. März 2016	Zugang aus Erwerb von Unter- nehmen	Aufwand/ Ertrag im Perioden- ergebnis erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Währungs- umrech- nungs- differenzen	Um- gliederung	31. März 2017
Latente Steueransprüche							
Steuerliche Verlustvorträge	7.143	0	-1.336	0	633	0	6.439
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	4.998	0	-439	139	9	0	4.708
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	875	0	-276	0	3	0	602
Fertigungsaufträge	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	4.195	668	795	-656	135	-10	5.126
	17.212	668	-1.257	-517	779	0	16.876
Latente Steuerschulden							
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	753	0	0	0	25	0	778
Fertigungsaufträge	1.758	0	-1.431	0	0	37	327
Gewinne aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert	3.361	1.042	-950	0	0	0	3.453
Sonstige (passive Abgrenzungen)	2.635	40	398	0	25	-10	3.098
	8.507	1.082	-1.983	0	50	0	7.683
Veränderung gesamt	8.705	-414	726	-517	730	0	9.193

	31. März 2015	Zugang aus Erwerb von Unter- nehmen	Aufwand/ Ertrag im Perioden- ergebnis erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Währungs- umrech- nungs- differenzen	Um- gliederung	31. März 2016
Latente Steueransprüche							
Steuerliche Verlustvorträge	8.010	0	13	0	-880	0	7.143
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	4.753	0	221	93	-92	24	4.998
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	1.049	0	-168	0	-7	0	875
Fertigungsaufträge	2.014	0	0	0	0	-2.014	0
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	4.456	0	-4	584	-226	-614	4.195
	20.283	0	62	676	-1.205	-2.605	17.212
Latente Steuerschulden							
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	857	0	-47	0	-57	0	753
Fertigungsaufträge	0	0	3.772	0	0	-2.014	1.758
Gewinne aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert	5.310	0	-1.949	0	0	0	3.361
Sonstige (passive Abgrenzungen)	2.905	0	1.197	-839	-38	-590	2.635
	9.073	0	2.973	-839	-95	-2.605	8.507
Veränderung gesamt	11.210	0	-2.911	1.515	-1.110	0	8.705

26 Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses.

	2015/16	2016/17
Anwartschaften auf Abfertigung	9.505	9.858
Ansprüche für Altersvorsorge	14.603	14.088
	24.107	23.946

Anwartschaften auf Abfertigung

Diese Position umfasst im Wesentlichen gesetzliche und vertragliche Ansprüche von Mitarbeitern in Österreich oder deren Angehörigen auf einmalige Abfertigungszahlungen. Diese können insbesondere aufgrund Arbeitgeberkündigung, einvernehmlichen Lösung des Dienstverhältnisses sowie Pensionierung oder Tod des Arbeitnehmers entstehen. Im Fall von Abfertigungsverpflichtungen trägt der Konzern das Risiko der Inflation aufgrund von Gehaltsanpassungen, die gleichzeitig zu höheren Abfertigungsverpflichtungen führen. Für Mitarbeiter, die nach dem 31. Dezember 2002 bei der Kapsch TrafficCom in Österreich eingetreten sind, wird monatlich in eine externe Mitarbeitervorsorgekasse eingezahlt, sodass seitens des Konzerns in der Regel keine Abfertigungsverpflichtungen entstehen.

Ansprüche für Altersvorsorge

Die zum Bilanzstichtag ausgewiesenen Verpflichtungen für Altersvorsorge betreffen hauptsächlich Pensionisten. Alle Pensionsvereinbarungen basieren auf den Letztbezügen, sind als monatliche Rentenzahlung zu gewähren und sind nicht durch externes Planvermögen (Fonds) gedeckt. Für Mitarbeiter des Konzerns werden darüber hinaus Beiträge an eine externe Pensionskasse geleistet (siehe Erläuterung 8). Im Fall von Pensionsverpflichtungen trägt der Konzern das Risiko der Langlebigkeit und der Inflation aufgrund von Rentenanpassungen.

Für die Bewertung der Anwartschaften auf Abfertigung wurde ein Zinssatz von 1,20 – 1,40 % (2015/16: 1,30 – 1,75 %), für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen wurde für den Euro-Raum ein Zinssatz von 1,60 % (2015/16: 1,85 %) und für Kanada ein Zinssatz von 4,00 % (2015/16: 4,30 %), sowie für die Bezugssteigerungen ein Prozentsatz von 2,50 % (2015/16: 2,5 %) angesetzt. Weiters wurden der Berechnung das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbetafeln AVÖ 2008-P (2015/16: AVÖ 2008-P) von Pagler & Pagler für Österreich sowie die 2014 Canadian Pension Mortality Private Tables für Kanada zugrunde gelegt. Pensionserhöhungen wurden durchschnittlich mit 1,55 % (2015/16: 0,89 %) angesetzt.

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

	2015/16	2016/17
Veränderung der in der Bilanz enthaltenen Verbindlichkeiten:		
Stand am 31. März des Vorjahres	9.690	9.505
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	0	85
Umbewertungen (Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste)	416	541
Laufender Dienstzeitaufwand	259	302
Zinsaufwand	197	141
Zahlungen	-1.038	-722
Währungsumrechnungsdifferenzen	-18	7
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	9.505	9.858
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 8)	259	302
Gesamt, im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 11)	197	141

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

	2015/16	2016/17
Umbewertungen aufgrund von Änderung demografischer Annahmen	-73	261
Umbewertungen aufgrund von Änderung finanzieller Annahmen	690	219
Umbewertungen aufgrund von sonstigen Änderungen (experience adjustments)	-200	60
Gesamt	416	541

Die erwartete Dotierung für Anwartschaften auf Abfertigung für das nächste Wirtschaftsjahr 2017/18 beträgt TEUR 275. Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Duration) beträgt 8,6 Jahre.

Analyse der erwarteten Fälligkeit der undiskontierten Ansprüche

	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	über 5 Jahre	Gesamt
Anwartschaften auf Abfertigung	607	385	567	813	853	8.159	11.385

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Abfertigungsverpflichtungen wurden die Auswirkungen resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Einflussfaktoren verändert, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher wahrscheinlich, dass sich mehrere dieser Einflussgrößen verändern werden.

Sensitivitäten	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Auswirkung von Veränderung des Abzinsungssatzes			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 50 Bp	422	-394
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 50 Bp	-44	40
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 50 Bp	8	-7
Auswirkung von Veränderung der Bezugssteigerungen			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 50 Bp	-368	389
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 50 Bp	-5	5
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 50 Bp	-8	8
Auswirkung von Veränderung der Fluktuation			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 5 %	21	-21
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 5 %	0	0
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 5 %	1	-1

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

	2015/16	2016/17
Veränderung der in der Bilanz enthaltenen Verbindlichkeiten:		
Stand am 31. März des Vorjahres	15.520	14.603
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	-185	-20
Laufender Dienstzeitaufwand	7	6
Zinsaufwand	312	314
Zahlungen	-876	-892
Währungsumrechnungsdifferenzen	-176	76
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	14.603	14.088
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 8)	7	6
Gesamt, im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 11)	312	314

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

	2015/16	2016/17
Umbewertungen aufgrund von Änderung demografischer Annahmen	0	0
Umbewertungen aufgrund von Änderung finanzieller Annahmen	-208	349
Umbewertungen aufgrund von sonstigen Änderungen	23	-369
Gesamt	-185	-20

Die erwartete Dotierung für Ansprüche für Altersvorsorge für das nächste Wirtschaftsjahr 2017/18 beträgt TEUR 277. Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Duration) beträgt 10,0 Jahre.

Analyse der erwarteten Fälligkeit der undiskontierten Ansprüche

	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	über 5 Jahre	Gesamt
Ansprüche für Altersvorsorge	847	824	823	821	817	13.059	17.192

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Pensionsverpflichtungen wurden die Auswirkungen resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Einflussfaktoren verändert, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher wahrscheinlich, dass sich mehrere dieser Einflussgrößen verändern werden.

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Auswirkung von Veränderung des Abzinsungssatzes			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 50 Bp	602	-556
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 50 Bp	-52	47
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 50 Bp	0	0
Auswirkung von Veränderung der Pensionssteigerungen			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 50 Bp	-556	595
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 50 Bp	-9	10
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 50 Bp	0	0

27 Sonstige langfristige Verbindlichkeiten.

	2015/16	2016/17
Verbindlichkeiten aus Anteilskauf	2.077	8.851
Lkw Mautsystem Tschechien	229	174
Sonstige	1.027	1.511
	3.333	10.536

Die Verbindlichkeiten aus Anteilskauf betreffen im Wesentlichen den langfristigen Teil der variablen Kaufpreiskomponente (Earn-Out-Zahlung) aus dem Erwerb der Anteile an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, in Höhe von TEUR 3.465 (2015/16: TEUR 2.077), siehe Erläuterung 34, den langfristigen Teil der variablen Kaufpreiskomponente (Earn-Out-Zahlung) aus dem Erwerb des restlichen 48 %-Anteils an der Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Tschechien (TEUR 4.888), sowie den langfristigen Teil der variablen Kaufpreiskomponente (Earn-Out-Zahlung) aus dem Erwerb der Anteile an der Fluidtime Data Services GmbH, Wien (TEUR 498).

Die Position „Lkw-Mautsystem Tschechien“ betrifft in Höhe von TEUR 174 (2015/16: TEUR 229) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (langfristig) gegenüber Subunternehmern für die Errichtung des tschechischen Lkw-Mautsystems. Die Restlaufzeit beträgt wie im Vorjahr mehr als 1 Jahr, aber weniger als 5 Jahre ab dem Bilanzstichtag. Diese langfristigen Verbindlichkeiten wurden auf Basis der Zahlungsströme unter Anwendung von Abzinsungssätzen diskontiert, die jenen Zinssätzen entsprechen, die bei der Diskontierung der langfristigen Forderungen aus dem tschechischen Lkw-Mautprojekt verwendet wurden (siehe Erläuterung 19). Die Zeitwerte entsprechen in etwa den Buchwerten.

Die sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen Mietzahlungen für amerikanische Tochterunternehmen in Höhe von TEUR 1.085 (2015/16: TEUR 576).

Die Bruttocashflows der sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten stellen sich wie folgt dar:

	2015/16	2016/17
Bis zu 2 Jahren	573	5.466
Zwischen 2 und 3 Jahren	2.341	3.685
Größer 3 Jahre	654	1.851
	3.568	11.001

28 Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen.

	2015/16	2016/17
Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen	20.340	29.097
Sonstige erhaltene Anzahlungen	508	14.509
Kurzfristiger Teil sonstiger langfristiger Verbindlichkeiten	8	0
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Derivaten	0	6
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Hedging	0	72
Sonstige Personalverbindlichkeiten	22.274	26.542
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	5.234	7.766
Verbindlichkeit aus Steuerumlage gegenüber Gruppenträger	4.421	8.268
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	26.557	17.218
	79.342	103.478

Die Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen stellen sich wie folgt dar:

	2015/16	2016/17
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	-136.723	-176.523
Abzüglich in Rechnung gestellte Anzahlungen	157.063	205.620
	20.340	29.097

Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen betreffen zum 31. März 2017 im Wesentlichen Mautprojekte in Nordamerika (2015/16: Mautprojekte in Nordamerika).

29 Rückstellungen.

	2015/16	2016/17
Langfristige Rückstellungen	1.396	9.993
Kurzfristige Rückstellungen	8.946	17.640
Total	10.341	27.633

Die Rückstellungen entwickelten sich wie folgt:

	31. März 2016	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Zugang aus Aufzinsung	Zuführung	Verwendung	Auflösung	Umgliederung	Währungsumrechnungsdifferenzen	31. März 2017
Jubiläumsgelder	1.186	0	16	124	0	-77	0	0	1.249
Garantien und Produkthaftungen	0	0	0	0	0	0	1.516	0	1.516
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	0	0	0	0	0	0	872	0	872
Rechts-, Prozesskosten und Vertragsrisiken	0	0	0	0	0	0	61	0	61
Kosten für Stilllegung und Nachsorge	0	0	0	0	0	0	137	0	137
Sonstige langfristige Rückstellungen	210	4.518	261	226	0	-75	8	1.010	6.158
Langfristige Rückstellungen, gesamt	1.396	4.518	277	350	0	-151	2.593	1.010	9.993
Garantien und Produkthaftungen	2.113	0	0	1.367	-479	-135	-1.516	20	1.371
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	3.196	6.342	0	4.026	-2.184	-248	-872	170	10.430
Rechts-, Prozesskosten und Vertragsrisiken	3.349	150	0	14.146	-13.050	-131	-61	242	4.645
Kosten für Stilllegung und Nachsorge	156	0	0	0	-10	0	-137	10	19
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	132	615	0	1.051	-107	-560	-7	51	1.176
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	8.946	7.107	0	20.590	-15.830	-1.073	-2.593	494	17.640
Summe	10.341	11.625	277	20.940	-15.830	-1.224	0	1.504	27.633

	31. März 2015	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Zugang aus Aufzinsung	Zuführung	Verwendung	Auflösung	Umgliederung	Währungsumrechnungsdifferenzen	31. März 2016
Jubiläumsgelder	1.189	0	23	7	0	-33	0	0	1.186
Sonstige	472	0	4	215	-5	-340	0	-137	210
Langfristige Rückstellungen, gesamt	1.661	0	28	221	-5	-373	0	-137	1.396
Garantien	1.611	711	0	218	-1	-359	0	-68	2.113
Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Nacharbeiten	1	0	0	0	0	-1	0	0	0
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	0	0	0	0	-4	0	3.216	-17	3.196
Rechts-, Prozesskosten und Vertragsrisiken	402	0	0	6.572	-3.337	-184	0	-103	3.349
Kosten für Stilllegung und Nachsorge	0	183	0	0	0	-15	0	-12	156
Sonstige	7.211	0	0	2.041	-4.100	-1.699	-3.216	-105	132
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	9.225	894	0	8.831	-7.442	-2.258	0	-305	8.946
Summe	10.886	894	28	9.052	-7.447	-2.631	0	-441	10.341

Die Rückstellung für „Jubiläumsgeldverpflichtungen“ betrifft langfristige Ansprüche von Dienstnehmern aufgrund von kollektivvertraglichen Bestimmungen. Für die Bewertung wurden ein Zinssatz von 1,05 – 1,45 % (2015/16: 1,15 – 1,75 %), das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbewahrscheinlichkeit nach AVÖ 2008-P (2015/16: AVÖ 2008-P) von Pagler & Pagler herangezogen, Gehaltssteigerungen wurden mit 2,5 % (2015/16: 2,5 %) berücksichtigt.

Als Hersteller, Händler und Anbieter von Dienstleistungen gibt der Konzern zum Zeitpunkt des Verkaufs „Produktgarantien“ an die Kunden ab. Üblicherweise ist der Konzern gemäß den Garantiebedingungen verpflichtet, Herstellungs- oder Softwaremängel zu beheben oder das Produkt auszutauschen, wenn diese Mängel während der Gewährleistungsfrist zutage treten. Für den Fall, dass der Konzern Garantieansprüche für verkaufte Produkte oder erbrachte Dienstleistungen während der Gewährleistungsfrist erwartet, wird eine entsprechende Rückstellung im Jahresabschluss gebildet. Ausgehend von der Erwartung, dass die Mehrheit der Aufwendungen kurz- oder mittelfristig anfallen wird, werden die Garantiekosten beim Ausweis der Rückstellung bestmöglich geschätzt. Ebenso werden die historischen Daten bei der Berechnung des Rückstellungsbetrags berücksichtigt. Gemäß den Erfahrungswerten ist es wahrscheinlich, dass Garantieansprüche gestellt werden. Es wird erwartet, dass ein Betrag von TEUR 640 im ersten Halbjahr des Wirtschaftsjahres 2017/18 verbraucht wird, TEUR 731 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 1.516 in den darauffolgenden Wirtschaftsjahren.

Die Rückstellung für „Verluste aus schwebenden Geschäften und Nacharbeiten“ wurde für am Stichtag erwartete Verluste aus noch nicht abgerechneten Fertigungsaufträgen gebildet.

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 1.000 im ersten Halbjahr des Wirtschaftsjahres 2017/18 verbraucht wird, TEUR 9.430 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 872 in den darauffolgenden Wirtschaftsjahren.

Die Rückstellungen für „Rechtskosten, Prozesskosten und Vertragsrisiken“ betreffen im Wesentlichen laufende Rechtsfälle und Beratungskosten, vor allem im Zuge von Firmenkäufen. Es wird erwartet, dass ein Betrag von TEUR 4.501 im ersten Halbjahr des Wirtschaftsjahres 2017/18 verbraucht wird, TEUR 144 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 61 in den darauffolgenden Wirtschaftsjahren.

Kosten für „Stilllegung und Nachsorge“ betreffen im Wesentlichen die Vorsorge einer amerikanischen Tochtergesellschaft für den Rückbau bzw. die Demontage von Sensoren im Bereich von Mobilitätslösungen für Städte nach Vertragsablauf. Es wird erwartet, dass ein Betrag von TEUR 19 im zweiten Halbjahr des Wirtschaftsjahres 2017/18 verbraucht wird und der restliche Teil in Höhe von TEUR 137 in den darauffolgenden Wirtschaftsjahren.

Die „sonstigen Rückstellungen“ beinhalten im Wesentlichen eine Rückstellung in Höhe von TEUR 5.822 aus der Anfang des Wirtschaftsjahres akquirierten KTT Brasilien für Steuern und Abgaben sowie Rückstellungen für Provisionen und Prämien, ausstehende Gutschriften und Projektkosten sowie Kundenskonti. Es wird erwartet,

dass ein Betrag von TEUR 639 im ersten Halbjahr des Wirtschaftsjahres 2017/18 verbraucht wird, TEUR 537 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 6.158 in den darauffolgenden Wirtschaftsjahren.

30 Eventualschulden, sonstige Haftungsverhältnisse und finanzielle Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen.

Die Eventualschulden des Konzerns resultieren vor allem aus Großprojekten. Die sonstigen Haftungsverhältnisse betreffen Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, Bankgarantien, Performance- und Bid-Bonds und Bürgschaften.

Die Eventualschulden und sonstigen Haftungsverhältnisse wurden an branchenübliche Usancen angepasst und enthalten ausschließlich Verpflichtungen gegenüber Dritten und stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

	2015/16	2016/17
Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, Performance- und Bid-Bonds		
Südafrika (Mautprojekt)	47.029	42.134
Australien (Mautprojekte)	20.832	22.428
Sonstige	241	416
Summe	68.102	64.978

Die operative Tätigkeit erfordert darüber hinaus die Abgabe von Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien sowie Performance- und Bid-Bonds für Großprojekte, die von Banken und Kreditversicherungsunternehmen ausgestellt werden. Wird den vertraglichen Verpflichtungen nicht entsprochen, besteht das Risiko einer Inanspruchnahme, die zu einem Regressanspruch der Bank oder des Versicherers gegen den Konzern führt. Ein entsprechender Ressourcenabfluss wird als unwahrscheinlich eingeschätzt. Derartige Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien sowie Performance- und Bid-Bonds im Ausmaß von TEUR 369.605 (Vorjahr: TEUR 178.598) sind nicht in der Bilanz bzw. den Eventualschulden enthalten.

Sicherstellungen für die oben genannten Eventualschulden und Haftungsverhältnisse sind in den Erläuterungen 21 und 24 angeführt. Des Weiteren wurden Vermögenswerte der Kapsch TrafficCom AB, Schweden, in Höhe von TEUR 9.442 (2015/16: TEUR 9.756) als Sicherstellung für Eventualschulden zugunsten einer schwedischen Bank verpfändet.

Finanzielle Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen:

Die zukünftigen Zahlungsverpflichtungen aus unkündbaren Mietverträgen und operativen Leasingverträgen stellen sich wie folgt dar:

	2015/16	2016/17
Nicht länger als 1 Jahr	14.474	17.872
Länger als 1 Jahr und nicht länger als 5 Jahre	25.999	30.780
Länger als 5 Jahre	12.069	18.716
Summe	52.543	67.369

Als Aufwand erfasste Miet-/Leasingzahlungen:

Die Zahlungen aus operativen Leasingverhältnissen, die in der Berichtsperiode als Aufwand erfasst wurden, stellen sich wie folgt dar:

	2015/16	2016/17
Mieten	10.365	16.671
Kfz-Leasing	1.461	2.418
EDV-Leasing	2.736	3.066
Sonstiges	640	569
Summe	15.202	22.723

31 Unternehmenszusammenschlüsse.

Kapsch TrafficCom Transportation (Transportation-Sparte von Schneider Electric).

Am 14. Dezember 2015 erzielte Kapsch TrafficCom eine Vereinbarung mit Schneider Electric S.E. hinsichtlich einer Übernahme des globalen Transportation-Geschäfts. Das Closing fand am 1. April 2016 statt. Die Transportation-Sparte, zuvor unter der Marke Telvent Tráfico y Transporte tätig, ist ein Anbieter von Echtzeit-IT-Lösungen und intelligenten Verkehrssystemen zur Anwendung in Städten, auf Autobahnen und in Tunneln. Das Angebot umfasst zudem Maut- und Transitleösungen. Die Übernahme ermöglicht Kapsch TrafficCom, den bestehenden und zukünftigen Kunden weltweit ein integriertes Angebot an intelligenten Verkehrslösungen von der Autobahn bis in die Stadt zu unterbreiten.

Bezahlter Kaufpreis	31.096
Abzüglich beizulegender Zeitwert des anteilig erworbenen Nettovermögens	-34.078
Negativer Unterschiedsbetrag	-2.982

Die aus dem Erwerb resultierenden Vermögenswerte und Schulden stellen sich wie folgt dar:

	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	747
Immaterielle Vermögenswerte	9.003
Sonstige langfristige Vermögenswerte	856
Vorräte	1.689
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	61.041
Liquide Mittel	9.204
Verbindlichkeiten, sonst. Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	-48.463
Erworbenes Nettovermögen	34.078

Da die globale Transportation-Sparte kein Teil des Stammgeschäfts des Großkonzerns Schneider Electric darstellte, sondern im Gegenteil vom Verkäufer abgestoßen werden wollte, konnte eine Einigung über einen Verkaufspreis erzielt werden, der unter dem beizulegenden Zeitwert angesetzt wurde. Der daraus resultierende negative Unterschiedsbetrag in Höhe von TEUR 2.982 wurde erfolgswirksam in der Position „Sonstige betriebliche Erträge“ erfasst (siehe Erläuterung 5).

Das erworbene Unternehmen trug zu den Umsatzerlösen des Konzerns für den Zeitraum vom 1. April 2016 bis 31. März 2017 TEUR 112.798 und zum Konzernergebnis TEUR -3.857 bei.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Umsatz- und Ergebnisbeiträge der KTT im Zeitraum vom 1. April 2016 bis 31. März 2017 nach Segment.

	ETC	IMS	Konzern
Umsatzerlöse	21.817	90.981	112.798
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit	-3.953	1.625	-2.328
Periodenergebnis			-3.857

Die mit dem Unternehmenserwerb im Zusammenhang stehenden Anschaffungsnebenkosten in Höhe von TEUR 5.315 wurden als Aufwand erfasst (wovon TEUR 3.244 auf das Wirtschaftsjahr 2015/16 und TEUR 2.071 auf das Wirtschaftsjahr 2016/17 entfallen) und sind jeweils in der Position „Rechts- und Beratungsaufwand“ in den „Sonstigen betrieblichen Aufwendungen“ inkludiert (siehe Erläuterung 10).

tolltickets.

Am 1. Juli 2016 erwarb die Kapsch TrafficCom AG, Wien, 65 % der Anteile an der tolltickets GmbH, Deutschland. Das Unternehmen bietet Pkw-Mautdienstleistungen an Endkunden an. Der Kaufpreis betrug EUR 1,5 Mio. Es bestehen darüber hinaus zwei Call Optionen auf den Erwerb von bis zu weiteren 20 % der Anteile. Die Optionen werden auf Basis eines Optionspreismodells zum beizulegenden Zeitwert bewertet und als freistehende Derivate bilanziert. Zum Bilanzstichtag 31. März 2017 ergibt sich ein beizulegender Zeitwert von Null.

Bezahlter Kaufpreis	1.524
Abzüglich beizulegender Zeitwert des anteilig erworbenen Nettovermögens	-148
Firmenwert (vorläufig ermittelt)	1.376
Nicht beherrschende Anteile (vorläufig ermittelt)	80

Die aus dem Erwerb resultierenden Vermögenswerte und Schulden stellen sich wie folgt dar (vorläufig ermittelt):

	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	174
Immaterielle Vermögenswerte	72
Finanzanlagen	14
Gemeinschaftsunternehmen	2
Vorräte	164
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2.100
Liquide Mittel	1.202
Verbindlichkeiten, sonst. Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	-3.500
Erworbenes Nettovermögen	228
davon beherrschende Anteile (65 %)	148
davon nicht beherrschende Anteile (35 %)	80

Das erworbene Unternehmen trug zu den Umsatzerlösen des Konzerns für den Zeitraum vom 1. Juli 2016 bis 31. März 2017 TEUR 1.010 und zum Konzernergebnis TEUR -581 bei. Hätte der Erwerb mit 1. April 2016 stattgefunden, hätte dies keine wesentliche Auswirkung auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis des Konzerns gehabt.

Fluidtime.

Am 20. Dezember 2016 erwarb die Kapsch TrafficCom AG, Wien, 75,5 % der Anteile an der Fluidtime Data Services GmbH, Wien. Fluidtime entwickelt und betreibt Softwarelösungen und benutzerfreundliche mobile Services für intermodales Reisen im urbanen Raum. Der Kaufpreis setzt sich aus einer fixen Komponente und einer umsatz- und ergebnisabhängigen Earn-Out-Zahlung zusammen.

Bezahlter Kaufpreis	690
Bedingte Kaufpreislelemente	543
Kaufpreis gesamt (vorläufig ermittelt)	1.233
Abzüglich beizulegender Zeitwert des anteilig erworbenen Nettovermögens	-382
Firmenwert	851
Nicht beherrschende Anteile (vorläufig ermittelt)	124

Die aus dem Erwerb resultierenden Vermögenswerte und Schulden stellen sich wie folgt dar (vorläufig ermittelt):

	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	28
Immaterielle Vermögenswerte	1.501
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	527
Liquide Mittel	97
Verbindlichkeiten, sonst. Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	-1.648
Erworbenes Nettovermögen	506
davon beherrschende Anteile (75,5 %)	382
davon nicht beherrschende Anteile (24,5 %)	124

Das erworbene Unternehmen trug zu den Umsatzerlösen des Konzerns für den Zeitraum vom 20. Dezember 2016 bis 31. März 2017 TEUR 226 und zum Konzernergebnis TEUR -149 bei. Hätte der Erwerb mit 1. April 2016 stattgefunden, hätte dies keine wesentliche Auswirkung auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis des Konzerns gehabt.

32 Anteile Tochterunternehmen.

Gesellschaft, Hauptniederlassung der Gesellschaft	Interne Bezeichnung	31. März 2016		31. März 2017	
		Konzernanteil	nicht beherrschende Anteile	Konzernanteil	nicht beherrschende Anteile
Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Prag, Tschechien	KTC C&R CZ	99,00 %	1,00 %	99,00 %	1,00 %
Kapsch TrafficCom Ltd., Manchester, Großbritannien	KTC UK	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch Components GmbH & Co KG, Wien	KCO	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch Components GmbH, Wien	KCO GmbH	100,00 %	–	100,00 %	–
FLUIDTIME Data Services GmbH, Wien ¹⁾	Fluidtime	n.a.	n.a.	75,50 %	24,50 %
ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien	ArtiBrain	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom S.r.l. a socio unico, Mailand, Italien	KTC Italy	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom d.o.o., Laibach, Slowenien	KTC Slovenia	100,00 %	–	100,00 %	–
Transport Telematic Systems - LLC, Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate	TTS, UAE	49,00 %	51,00 %	49,00 %	51,00 %
Kapsch TrafficCom Russia OOO, Moskau, Russland	KTC Russia	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien	KTTB, Bulgaria	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	KTC Argentina	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC, Almaty, Kasachstan	KTC Kazakhstan	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Weißrussland	KTS Belarus	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom KGZ OOO, Bischkek, Kirgisistan	KTC Kirgisistan	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Vilnius, Litauen	KTC Litauen	51,00 %	49,00 %	51,00 %	49,00 %
tolltickets GmbH, Rosenheim, Deutschland ¹⁾	tolltickets	n.a.	n.a.	65,00 %	35,00 %
Kapsch TrafficCom Transportation S.A.U., Madrid, Spanien ¹⁾	KTT Spain	n.a.	n.a.	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Arce Sistemas S.A.U., Bilbao, Spanien ¹⁾	KTC Arce	n.a.	n.a.	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Saudi Arabia Co. Lt., Dschidda, Saudi Arabien ¹⁾	KTC Saudi Arabia	n.a.	n.a.	100,00 %	–
Telvent Thailand, Bangkok, Thailand ¹⁾	KTT Thailand	n.a.	n.a.	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Transportation Brasil Ltda., Sao Paulo, Brasilien ¹⁾	KTT Brazil	n.a.	n.a.	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Transportation Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien ¹⁾	KTT Argentina	n.a.	n.a.	100,00 %	–
KTS Beteiligungs GmbH, Wien	KTS Beteiligung	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden	KTC Sweden	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom do Brasil LTDA., Sao Paulo, Brasilien	KTC Brazil	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Australia Pty Ltd, Melbourne, Australien	KTC Australia	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Chile S.A., Santiago de Chile, Chile	KTC Chile	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom France SAS, Paris, Frankreich	KTC France	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom PTE. LTD., Tripleone Somerset, Singapur	KTC Singapore	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom (M) Sdn Bhd, Kuala Lumpur, Malaysia	KTC Malaysia	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Limited, Auckland, Neuseeland	KTC New Zealand	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika	KTC SA	100,00 %	–	100,00 %	–
Electronic Toll Collection (PTY) Ltd., Centurion, Südafrika	ETC	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom South Africa Holding (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	KTC SA Holding	100,00 %	–	100,00 %	–
TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	TMT	100,00 %	–	100,00 %	–
MobiServe Pty Ltd., Kapstadt, Südafrika	Mobiserve	100,00 %	–	100,00 %	–
Berrydust 51 (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	Berrydust	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Niederlande	KTC BV	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Canada Inc., Mississauga, Kanada	KTC Canada	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom IVHS, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	KTC IVHS Mexico	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Holding II US Corp., McLean, USA	KTC Hold. II US Corp.	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom IVHS Inc., McLean, USA	KTC IVHS Inc., USA	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom USA Inc., Duluth, USA	KTC USA, Inc.	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Transportation NA, Inc., Rockville, USA ¹⁾	KTT USA	n.a.	n.a.	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Holding Corp., McLean, USA	KTC Holding Corp., USA	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Inc., Mc Lean, USA	KTC Inc., USA	100,00 %	–	100,00 %	–
Streetline Inc., Foster City, USA	Streetline	81,20 %	18,80 %	93,94 %	6,06 %
Streetline International, Inc., Delaware, USA	Streetline international	81,20 %	18,80 %	93,94 %	6,06 %
SPS funding Co. LLC, Delaware, USA	SPS Funding	81,20 %	18,80 %	93,94 %	6,06 %

Kapsch Telematic Services GmbH, Wien	KTS Austria	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Prag, Tschechien	KTS CZ	52,00 %	48,00 %	100,00 %	–
Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland, Berlin, Deutschland	KTS Germany	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch Telematic Services Solutions A/S under tvangsopløsning, Kopenhagen, Dänemark ⁵⁾	KTSS Denmark	60,00 %	40,00 %	60,00 %	40,00 %
Kapsch Telematic Services Sp. z o.o., Warschau, Polen	KTS Poland	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch Road Services Sp. z o.o., Warschau, Polen	KRS Poland	100,00 %	–	100,00 %	–

¹⁾ Neugründung/Erwerb im Wirtschaftsjahr 2016/17

²⁾ Entkonsolidierung im Wirtschaftsjahr 2016/17

³⁾ Verschmelzungen im Wirtschaftsjahr 2016/17

⁴⁾ Verfügbarkeit über die maßgeblichen Tätigkeiten des Unternehmens aufgrund substanzieller Rechte

⁵⁾ in Liquidation

Zur besseren Lesbarkeit wird in den nachfolgenden Tabellen und Erläuterungen jeweils die interne Bezeichnung der Gesellschaften angegeben.

Bei allen oben angeführten Gesellschaften befindet sich die Hauptniederlassung der Gesellschaft im Gründungsland.

Mit Ausnahme der unten angeführten Gesellschaften bilanzieren alle angeführten Tochterunternehmen zum Stichtag 31. März.

Gesellschaften, die aufgrund von rechtlichen Beschränkungen nicht zum 31. März bilanzieren:

- > Kapsch TrafficCom Russia OOO, Moskau, Russland (31. Dezember)
- > Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien (31. Dezember)
- > Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC, Almaty, Kasachstan (31. Dezember)
- > Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Weißrussland (31. Dezember)
- > Kapsch TrafficCom KGZ OOO, Bischkek, Kirgisistan (31. Dezember)

Weitere Gesellschaften mit abweichenden Bilanzstichtagen:

- > KTS Beteiligungs GmbH, Wien
Die Gesellschaft stammt aus einer Akquisition, der Bilanzstichtag zum 31. Dezember wurde nicht umgestellt.
- > Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Vilnius, Litauen
Die Gesellschaft wurde gemeinsam mit einem Partner gegründet und bilanziert zum 31. Dezember.

33 Nicht beherrschende Anteile.

Die nicht beherrschenden Anteile umfassen die Fremddanteile 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 in TEUR						Buchwert nicht beherrschende Anteile
Angaben zur Bilanz zum 31. März 2017	Langfristige Vermögenswerte	Kurzfristige Vermögenswerte	Langfristige Schulden	Kurzfristige Schulden	Nettovermögen	
Streetline	996	1.283	0	9.867	-7.588	-567
KTSS Denmark	0	146	1.291	39	-1.185	-474
Fluidtime	58	651	599	502	-391	87
tolltickets	217	3.074	24	3.619	-352	-123
KTC Litauen	2	23	0	1	24	15
Restliche	229	7.978	174	6.755	1.278	10
Buchwert zum 31. März 2017						-1.052

Werte vor konzerninternen Eliminierungen in TEUR

Angaben zur Bilanz zum 31. März 2016	Langfristige Vermögens- werte	Kurzfristige Vermögens- werte	Langfristige Schulden	Kurzfristige Schulden	Netto- vermögen	Buchwert nicht be- herrschende Anteile
KTS CZ	1.285	36.076	0	18.545	18.816	8.772
Streetline	804	1.324	441	2.667	-979	-516
Restliche						-444
Buchwert zum 31. März 2016						7.811

Angaben zur Gesamtergebnisrechnung.

Die folgenden Tabellen zeigen Angaben zur Gesamtergebnisrechnung vollkonsolidierter Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen:

Werte vor konzerninternen Eliminierungen in TEUR

Angaben zur Gesamt- ergebnisrechnung 2016/17	Werte vor konzerninternen Eliminierungen in TEUR				den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesene Ergebnisbeiträge		
	Umsatz	Jahres- über- schuss/ -fehlbetrag	Sonstiges Ergebnis	Gesamt- ergebnis	Perioden- ergebnis	Sonstiges Ergebnis	Gesamt- ergebnis
Streetline	1.552	-6.388	-230	-6.618	-692	-18	-710
tolltickets	1.017	-580	0	-580	-203	0	-203
Fluidtime	232	-149	0	-149	-36	0	-36
KTC C&R CZ	9.629	697	1	698	4	0	4
KTSS Denmark	0	0	-2	-2	0	-1	-1
Restliche	0	-1	0	-1	-0	0	-0
Gesamt					-928	-19	-947

Werte vor konzerninternen Eliminierungen in TEUR

Angaben zur Gesamt- ergebnisrechnung 2015/16	Werte vor konzerninternen Eliminierungen in TEUR				den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesene Ergebnisbeiträge		
	Umsatz	Jahres- über- schuss/ -fehlbetrag	Sonstiges Ergebnis	Gesamt- ergebnis	Perioden- ergebnis	Sonstiges Ergebnis	Gesamt- ergebnis
KTS CZ	80.332	14.001	368	14.369	6.720	177	6.897
TMT	19.461	2.461	4.365	6.826	913	1.619	2.532
ETC	52.881	-12.001	1.961	-10.040	-1.773	255	-1.518
Streetline	2.506	-3.829	84	-3.745	-505	16	-489
Restliche					12	49	61
Gesamt					5.368	2.115	7.483

Angaben zur Geldflussrechnung und Dividenden.

Die folgenden Tabellen zeigen Angaben zur Geldflussrechnung und Dividenden vollkonsolidierter Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen:

Angaben zur Geldflussrechnung 2016/17	Cashflow aus			Cash Netto-Zu-/Abnahme	Dividenden an nicht beherrschende Anteile
	betrieblicher Tätigkeit	Investitionstätigkeit	Finanzierungstätigkeit		
tolltickets	451	-255	590	785	0
KTC C&R CZ	431	0	-770	-339	-8
Streetline	-5.686	-864	6.303	-246	0
Fluidtime	-181	-62	358	115	0
Restliche	19	0	1	19	0
Gesamt					-8

Angaben zur Geldflussrechnung 2015/16	Cashflow aus			Cash Netto-Zu-/Abnahme	Dividenden an nicht beherrschende Anteile
	betrieblicher Tätigkeit	Investitionstätigkeit	Finanzierungstätigkeit		
KTS CZ	20.726	-482	-13.967	6.276	-6.704
Streetline	-465	-2.109	3.239	665	0
Restliche					-4
Gesamt					-6.709

Die oben aufgeführten Informationen beziehen sich auf die Beträge vor der zwischenbetrieblichen Eliminierung.

34 Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen.

Folgende Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen wurden durchgeführt:

KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien.

Seit Jänner 2005 erbringt die Gesellschaft an den Konzern Dienstleistungen im Bereich der Konzernkonsolidierung und Rechtsberatung. Die im Konzern im Wirtschaftsjahr 2016/17 dafür angefallenen Ausgaben betragen TEUR 958 (2015/16: TEUR 704). Zudem entstanden dem Konzern Versicherungskosten (Organhaftpflichtversicherung) in Höhe von TEUR 30 (2015/16: TEUR 22).

Die Gesellschaft hat im Wirtschaftsjahr 2014/15 ihre Anteile von 3 % an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, an die Kapsch TrafficCom AG, Wien, verkauft. Nach dieser Transaktion ist der Konzern Alleineigentümer der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien. Der Kaufpreis setzte sich aus einem fixen (TEUR 2.000) und einem variablen Bestandteil zusammen (Earn-Out, abhängig vom EBIT der KTS-Gruppe, bereinigt um Minderheitenanteile, der Wirtschaftsjahre 2015-2018). Der fixe Kaufpreis (TEUR 2.000) wurde bereits im Wirtschaftsjahr 2014/15 bezahlt, die variable Kaufpreiskomponente ist zum 31. März 2017 in Höhe von TEUR 3.465 (31. März 2016: TEUR 2.077) in den sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten erfasst (siehe Erläuterung 27).

Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH fungiert als steuerlicher Gruppenträger in der im März 2005 gebildeten steuerlichen Gruppe, bei der auch die österreichischen Tochtergesellschaften dieses Konzerns Mitglieder sind. Dementsprechend sind alle steuerlichen Effekte aus der Gruppenbesteuerung bei Konzerngesellschaften, die Mitglieder der steuerlichen Gruppe sind, als Transaktionen mit einem nahe stehenden Unternehmen zu betrachten.

Kapsch Aktiengesellschaft, Wien.

Im Zusammenhang mit der Verwendung der KAPSCH-Handelsmarke und des Logos stellt die Gesellschaft dem Konzern Lizenzgebühren in Rechnung. Die Lizenzgebühr beläuft sich auf 0,5 % der gesamten Nettoerlöse des Konzerns mit Dritten. Die im Konzern hierfür angefallenen Aufwendungen betragen im Wirtschaftsjahr 2016/17 TEUR 3.213 (2015/16: TEUR 2.575).

Aktivitäten im Bereich Unternehmensentwicklung, Public Relations, Sponsoring und andere Marketingaktivitäten werden zentral von der Kapsch Aktiengesellschaft für alle Konzerngesellschaften durchgeführt. Die dem Konzern im Wirtschaftsjahr 2016/17 zugeordneten Kosten betragen TEUR 1.805 (2015/16: TEUR 1.512).

Die Gesellschaft stellte dem Konzern Kosten für Management- und Beratungsleistungen im Wirtschaftsjahr 2016/17 in Höhe von TEUR 1.800 (2015/16: TEUR 1.750) in Rechnung.

Die Kapsch Aktiengesellschaft hat diverse Versicherungsverträge abgeschlossen, die alle Konzerngesellschaften umfassen. Die dem Konzern im Wirtschaftsjahr 2016/17 zugeordneten Kosten betragen TEUR 625 (2015/16: TEUR 607). Darüber hinaus stellt die Kapsch Aktiengesellschaft dem Konzern ein Softwaretool (Hyperion Financial Management) zur Verfügung und verrechnet dafür laufend die Kosten in Höhe von anteilig TEUR 120 (2015/16: TEUR 120).

Kapsch Partner Solutions GmbH, Wien.

Die Gesellschaft erbringt für den Konzern Leistungen im Bereich Human Resources (Lohnverrechnung, Administration, Recruiting, Beratung hinsichtlich Arbeitsrecht und Personalentwicklung) und stellt Lehrlinge und Trainees zur Verfügung. Im Konzern hierfür angefallene Kosten betragen im Wirtschaftsjahr 2016/17 TEUR 2.006 (2015/16: TEUR 1.861).

Der Konzern erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Logistik in Höhe von TEUR 8 (2015/16: TEUR 8).

Kapsch Financial Services GmbH, Wien.

Die Gesellschaft vermietet Telefon- und IT-Ausstattung (Hardware und Software) an den Konzern und erbringt IT-Support. Beim Konzern hierfür angefallene Kosten beliefen sich im Wirtschaftsjahr 2016/17 auf TEUR 195 (2015/16: TEUR 290).

Kapsch BusinessCom AG, Wien.

Die Gesellschaft liefert im Auftrag des Konzerns Hardware (IT-Ausstattung) und erbringt Wartungs- und sonstige Dienstleistungen für diverse Kundenprojekte. Die größten stellen mit Abstand das Lkw-Mautsystem in Österreich und das Lkw-Mautsystem in Polen, im Vorjahr auch das Lkw-Mautsystem in Weißrussland, dar. Die getätigten Lieferungen und Leistungen betragen im Wirtschaftsjahr 2016/17 TEUR 3.400 (2015/16: TEUR 3.132).

Die Gesellschaft erbringt für den Konzern Lieferungen und Leistungen im Bereich IT, EDV und Telefonie in Höhe von TEUR 7.759 (2015/16: TEUR 5.303) sowie sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 503 (2015/16: TEUR 326).

Der Konzern erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Logistik in Höhe von TEUR 84 (2015/16: TEUR 80).

Der Konzern erbringt darüber hinaus sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 275 (2015/16: TEUR 63).

Kapsch CarrierCom AG, Wien.

Der Konzern erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Logistik in Höhe von TEUR 808 (2015/16: TEUR 798) sowie Fertigungsleistungen im Bereich GSM-R in Höhe von TEUR 6.752 (2015/16: TEUR 9.163). Der Konzern erbringt darüber hinaus für die Gesellschaft sonstige Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 326 (2015/16: TEUR 549).

Die Gesellschaft erbringt für den Konzern sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 392 (2015/16: TEUR 225).

Kapsch CarrierCom France SAS, Paris.

Der Konzern erbringt für die Gesellschaft Fertigungsleistungen im Bereich GSM-R in Höhe von TEUR 6 (2015/16: TEUR 1) und Logistikleistungen in Höhe von TEUR 123 (2015/16: TEUR 106).

Kapsch CarrierCom s r.o., Prag.

Die Gesellschaft liefert für den Konzern Hardware (IT-Ausstattung) für ein Kundenprojekt und erbringt sonstige Dienstleistungen für das Kundenprojekt in Tschechien. Die getätigten Lieferungen und Leistungen betragen im Wirtschaftsjahr 2016/17 TEUR 15 (2015/16: TEUR 52).

Der Konzern erbringt für die Gesellschaft Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 72 (2015/16: TEUR 36).

Kapsch CarrierCom Belgium NV, Zaventem.

Die Gesellschaft verrechnet dem Konzern Leistungen im Zusammenhang mit dem südafrikanischen AFC-Projekt im Wirtschaftsjahr 2016/17 TEUR 2.204 (2015/16: TEUR 0) sowie sonstige Entwicklungsleistungen in Höhe von TEUR 73 (2015/16: TEUR 0).

Kapsch BusinessCom s r.o., Prag.

Die Gesellschaft erbringt für den Konzern die technischen Wartungsleistungen für das tschechische Mautsystem und verantwortet den laufenden IT-Support für die tschechischen Tochtergesellschaften. Die hierfür angefallenen Aufwendungen betragen im Wirtschaftsjahr 2016/17 TEUR 1.711 (2015/16: TEUR 4.279). Weiters erbrachte die Gesellschaft im Wirtschaftsjahr 2016/17 Leistungen im Bereich Public Relations in Höhe von TEUR 91 (2015/16: TEUR 91) sowie sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 37 (2015/16: TEUR 64).

Der Konzern erbringt für die Gesellschaft Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 110 (2015/16: TEUR 94).

Kapsch Sp. z o.o., Warschau.

Die Gesellschaft liefert für den Konzern Hardware (IT-Ausstattung) und erbringt Wartungs- und sonstige Dienstleistungen für das Kundenprojekt in Polen. Die getätigten Lieferungen und Leistungen betragen im Wirtschaftsjahr 2016/17 TEUR 682 (2015/16: TEUR 1.723).

Kapsch Immobilien GmbH, Wien.

Im Wirtschaftsjahr 2016/17 erbrachte die Gesellschaft Leistungen im Bereich Kfz-Management und Kfz-Services in Höhe von TEUR 104 (2015/16: TEUR 107).

Sonstige Transaktionen mit nahestehende Personen und Unternehmen.

Die Mieteinnahmen des Konzerns aus der Untervermietung an nahe stehende Unternehmen im Wirtschaftsjahr 2016/17 beliefen sich insgesamt auf TEUR 512 (2015/16: TEUR 481).

Die Verpflichtungen für Altersvorsorge beinhalten eine Pensionsverpflichtung (in Zahlung befindliche Pensionen) an die Witwe von Karl Kapsch, ehemaliger Vorstand der Kapsch Aktiengesellschaft.

Die Verrechnung von Dienstleistungen mit verbundenen Parteien erfolgt auf Drittvergleichsbasis. Waren werden zu marktüblichen Konditionen ge- und verkauft.

Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die Umsätze und Aufwendungen im abgelaufenen Wirtschaftsjahr sowie Forderungen und Verbindlichkeiten zu den jeweiligen Bilanzstichtagen gegenüber nahestehenden Unternehmen:

	2015/16	2016/17
Muttergesellschaft		
Umsätze	0	0
Aufwendungen	726	2.344
Schwestergesellschaften		
Umsätze	11.305	9.017
Aufwendungen	23.764	26.658
Sonstige nahestehende Unternehmen		
Umsätze	149	160
Aufwendungen	396	302

	2015/16	2016/17
Muttergesellschaft		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	4.481	8.434
Verbindlichkeiten aus Aktienkauf	2.077	3.465
Schwestergesellschaften		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	1.728	1.926
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	3.512	3.965
Sonstige nahestehende Unternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	15	15
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	293	1.090

35 Ergebnis je Aktie.

Das Ergebnis je Aktie (unverwässertes Ergebnis) wird durch Division des den Anteilseignern zuordenbaren Periodenergebnisses der Gesellschaft durch die gewichtete durchschnittliche Anzahl der während des Wirtschaftsjahres im Umlauf befindlichen Stammaktien berechnet, wobei, falls zutreffend, jene Stammaktien, die von der Gesellschaft erworben und als eigene Aktien gehalten werden, unberücksichtigt bleiben. Zum 31. März 2017 hielt die Gesellschaft – wie im Vorjahr – keine eigenen Aktien. Es gab keine Verwässerungseffekte.

	2015/16	2016/17
Den Anteilseigner zurechenbares Periodenergebnis der Gesellschaft in EUR	31.091.775	43.609.880
Gewichtete durchschnittliche Anzahl Aktien	13.000.000	13.000.000
Ergebnis je Aktie (in EUR)	2,39	3,35

36 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

- > In der südafrikanischen TMT, einem mittlerweile 100%igen Tochterunternehmen der Kapsch TrafficCom, wurden indirekt 17,1 % der Anteile an einen Trust abgegeben und damit verbunden, ein „Employee Participation Scheme Trust“ eingeführt, an welchem alle Mitarbeiter der Gruppe in Südafrika auf freiwilliger Basis am Unternehmenserfolg der TMT partizipieren können. Diese Maßnahme zielte darauf ab, sowohl die Motivation der Mitarbeiter als auch die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens im Rahmen der BBBEE-Bewertung in Südafrika zu steigern.
- > Im April 2017 ist es in den Geschäftsräumlichkeiten der schwedischen Tochtergesellschaft zu einem umfangreicheren Brand gekommen. Der entstandene Schaden ist durch eine Versicherung gedeckt.

37 Zusatzangaben.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter im Wirtschaftsjahr 2016/17 setzte sich aus 4.012 Angestellten und 762 Arbeitern zusammen (2015/16 (angepasst): 3.030 Angestellte und 484 Arbeiter).

Aufwendungen für den Abschlussprüfer.

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer belaufen sich auf TEUR 234 (2015/16: TEUR 193) und untergliedern sich in folgende Tätigkeitsbereiche:

	2015/16	2016/17
Prüfung des Konzernabschlusses	56	80
Andere Bestätigungsleistungen	80	112
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	57	42
Summe	193	234

Vergütungen und sonstige Zahlungen an Organe der Gesellschaft.

Im Wirtschaftsjahr 2016/17 setzte sich der Vorstand aus folgenden Personen zusammen:

Georg Kapsch (Vorsitzender)
 André Laux
 Alexander Lewald

Die Bezüge des Vorstandes im Wirtschaftsjahr 2016/17 gliedern sich wie folgt:

	Gesamt 2015/16	Fix 2016/17	Variabel 2016/17	Gesamt 2016/17
Georg Kapsch	653	659	401	1.060
André Laux	490	437	233	670
Alexander Lewald	133	352	93	444
Summe	1.276	1.447	728	2.175

Die Aufwendungen für Abfertigungen für Vorstandsmitglieder betragen TEUR 17 (Vorjahr: TEUR 9).

André Laux und Alexander Lewald verfügen über individuelle Pensionspläne. Die Kapsch TrafficCom AG zahlte dafür in eine externe Pensionskasse ein. Die Aufwendungen im Wirtschaftsjahr 2016/17 belaufen sich auf TEUR 108 (2015/16: TEUR 23).

Im Wirtschaftsjahr 2016/17 setzte sich der Aufsichtsrat aus folgenden Personen zusammen:

Franz Semmernegg (Vorsitzender)
 Kari Kapsch (stellvertretender Vorsitzender)
 Sabine Kauper
 Harald Sommerer

Vom Betriebsrat entsandt:

Christian Windisch
 Martin Gartler

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats wurden Aufsichtsratsvergütungen (inklusive Reisekosten) in Höhe von TEUR 122 (2015/16: TEUR 122) als Aufwand erfasst.

Wie in den Vorjahren wurden keine Vorschüsse oder Darlehen an Mitglieder des Vorstandes oder des Aufsichtsrats gewährt und auch keine Garantien zu deren Gunsten abgegeben.

Ergebnisverwendungsvorschlag.

Der Konzern beabsichtigt, aus dem Bilanzgewinn der Kapsch TrafficCom AG per 31. März 2017 TEUR 19.500 entsprechend einer Dividende je Aktie in Höhe von EUR 1,50 auszuschütten (Vorjahr: TEUR 19.500) und den Restbetrag auf neue Rechnung vorzutragen.

38 Risikomanagement.

Der Konzern ist aufgrund seiner Aktivitäten einer Reihe von Finanzrisiken, insbesondere dem Fremdwährungsrisiko, Zinsrisiko und Kreditrisiko, ausgesetzt. Das Risikomanagement des Konzerns konzentriert sich auf die Nichtvorhersehbarkeit von Finanzmärkten und versucht, mögliche nachteilige Auswirkungen auf die Ertragslage des Konzerns zu minimieren. Der Konzern wendet, wo dies möglich ist, Sicherungsbilanzierung (Hedge Accounting), wie in IAS 39 vorgesehen, an.

Der Konzern hat mehrere Prozesse initiiert, um sein Risikomanagement effektiv zu gestalten und Best-Practice-Standards zu verankern. Risikomanagement ist in den Finanzbereich der Kapsch TrafficCom AG als eigene Funktion positioniert. Im Konzern existiert ein internes Kontrollsystem (IKS), welches die vorhandenen internen Kontrollprozesse rund um die Rechnungslegung dokumentiert. Die Verantwortung für die Implementierung, Ausgestaltung und Überwachung des IKS im Hinblick auf die Einhaltung der konzernweiten Richtlinien und Vorschriften liegt beim jeweils zuständigen lokalen Management. Zur Unterstützung der Geschäftsführungen der Tochtergesellschaften wurde in der Kapsch TrafficCom AG ein IKS-Verantwortlicher eingerichtet. Dieser hat die Aufgabe, das IKS in der gesamten Kapsch TrafficCom zu standardisieren und weiterzuentwickeln, die Einhaltung und Wirksamkeit von Kontrollen und die Verbesserung gefundener Schwachstellen zu überwachen sowie periodisch an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats zu berichten. Die Zuverlässigkeit des internen Kontrollsystems wird durch die Interne Revision geprüft. Die definierten Prozesse sind an das COSO ERM (Enterprise Risk Management Framework des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) und an die ONR 49000/ISO 31000 „Risikomanagement-Systeme“, das Regelwerk des Austrian Standards Institute, angelehnt.

38.1 Fremdwährungsrisiko.

Das Fremdwährungsrisiko resultiert aus zukünftigen Geschäftstransaktionen, Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie Nettoinvestitionen ausländischer Unternehmensstandorte, wenn Geschäftstransaktionen in einer Währung durchgeführt werden oder im Zuge der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit entstehen könnten, die nicht mit der funktionalen Währung des jeweiligen Tochterunternehmens übereinstimmt (im Weiteren als „Fremdwährung“ bezeichnet).

Der Konzern agiert international und ist einem Fremdwährungsrisiko ausgesetzt, das aus Wechselkursänderungen von verschiedenen Fremdwährungen resultiert, vor allem hinsichtlich der tschechischen Krone, des polnischen Zloty, des australischen Dollars, des südafrikanischen Rands sowie des US-Dollars. 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.

Hätte sich der Kurs der unten angeführten Währungen (bezogen auf kurzfristige und langfristige Forderungen und Verbindlichkeiten) zum Stichtag 31. März 2017 (31. März 2016) um den unten angeführten Prozentsatz („Volatilität“) erhöht oder verringert, wäre das Ergebnis vor Steuern, sofern alle anderen variablen Kosten konstant geblieben wären, um die folgenden Beträge höher (+) bzw. niedriger (-) ausgefallen.

Auswirkung auf das Eigenkapital in TEUR				
Währung	2015/16		2016/17	
	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %
AUD	-138	169	-652	797
CAD	-416	509	-470	574
CZK	-319	390	-906	1.107
EUR	3.573	-4.367	10.936	-13.366
PLN	-141	172	-481	588
SEK	-511	625	-390	477
USD	-4.760	5.817	-5.822	7.115
ZAR	-951	1.162	-2.174	2.658

Der Konzern ist aus einem wesentlichen AFS-Instrument (Q-Free ASA, Norwegen) einem Fremdwährungsrisiko ausgesetzt, da die Aktie an der Börse Oslo in norwegischen Kronen gehandelt wird.

Auswirkung auf das Eigenkapital in TEUR

Währung	2015/16		2016/17	
	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %
NOK	-1.348	1.647	-1.062	1.298

38.2 Zinsrisiko.

Unter Zinsrisiko versteht man das Risiko, das aus den Wertschwankungen von Finanzinstrumenten, anderen Bilanzposten (z. B. Forderungen und Verbindlichkeiten) und/oder Zahlungsströmen aufgrund von Schwankungen bei den Marktzinssätzen entsteht. Für festverzinsliche Bilanzposten umfasst das Risiko das Barwertrisiko. Im Fall, dass der Marktzinssatz für Finanzinstrumente schwankt, kann entweder ein Gewinn oder ein Verlust resultieren, wenn das Finanzinstrument vor Fälligkeit veräußert wird.

Für variabel verzinsten Bilanzposten bezieht sich das Risiko auf den Zahlungsstrom. Bei variabel verzinsten Finanzinstrumenten können Anpassungen in den Zinssätzen aus Änderungen bei den Marktzinssätzen resultieren. Solche Veränderungen würden Änderungen bei Zinszahlungen zur Folge haben. Variabel verzinsten (sowohl kurzfristige als auch langfristige) Finanzverbindlichkeiten machen knapp die Hälfte der verzinsten Verbindlichkeiten aus. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. März 2017 um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, hätte dies – wie im Vorjahr – keine wesentliche Auswirkung auf das Konzernergebnis gehabt.

Zur Absicherung des Zinsrisikos aus Finanzverbindlichkeiten (siehe Erläuterung 24), setzt der Konzern in einem unwesentlichen Ausmaß derivative Finanzinstrumente ein.

38.3 Kreditrisiko.

Als Teil des Risikomanagements des Konzerns unterhält der Konzern Geschäftsbeziehungen nur mit als kreditwürdig eingestuften Dritten und hat Richtlinien eingeführt, um sicherzustellen, dass der Konzern nur Kunden mit entsprechender Bonität beliefert. Zusätzlich überwacht der Konzern laufend seine Forderungssalden, um sein Risiko hinsichtlich uneinbringlicher Forderungen zu beschränken. Bei großen Mauterrichtungsprojekten besteht ein Kreditrisiko im Wesentlichen in der Phase der Errichtung des Mautsystems. Es besteht mit Ausnahme der Mautprojekte in Amerika, Tschechien, Südafrika, Polen und Weißrussland (siehe Erläuterung 21) 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.

Das maximale Kreditrisiko entspricht den Buchwerten:

in TEUR	2015/16	2016/17
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	18.651	18.364
Sonstige langfristige Vermögenswerte	18.877	611
Kurzfristige Wertpapiere	97	3.638
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	199.912	266.424
Liquide Mittel	140.782	211.299
	378.320	500.336

38.4 Liquiditätsrisiko.

Die laufende Überwachung, Kontrolle und Bewertung der Finanz- und Liquiditätsposition zur Reduktion der finanziellen Risiken ist dem Konzern ein großes Anliegen. Diese wichtige Aufgabe erfolgt auf Ebene der operativen Gesellschaften und wird im Gesamtkonzern überwacht und optimiert.

Der Konzern steuert Liquiditätsrisiken vor allem durch das Halten von angemessenen finanziellen Rücklagen, durch Anleiheemissionen, durch Anzahlungen von Kunden und durch laufende Abstimmung der Fälligkeiten von Forderungen, Verbindlichkeiten sowie der finanziellen Vermögenswerte. Dazu werden regelmäßig im Kurzfristbereich (jeweils für die nächsten 12 Wochen), quartalsweise im Mittelfristbereich (aktuelles Wirtschaftsjahr) und auch im Langfristbereich (entsprechend der langfristigen Zahlungsverpflichtungen – insbesondere aus Krediten) entsprechende Cashflow-Prognosen erstellt und daraus entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung ausreichender Liquidität abgeleitet.

Darüber hinaus überwacht das Konzernmanagement die rollierende Vorausplanung der Liquiditätsreserve des Konzerns, um sicherzustellen, dass ausreichende Liquidität verfügbar ist, um den Betriebsbedarf zu decken und damit auch jederzeit genug Spielraum bei den ungenutzten Kreditlinien vorhanden ist. Kapsch TrafficCom verfügt über hohe Cashbestände, die auch als Liquiditätsreserve dienen. Daher ist die Gruppe liquiditätsmäßig aktuell gut positioniert.

Kapsch TrafficCom ist bestrebt, das Zahlungsausfallsrisiko von Kunden bestmöglich durch verpflichtende Bonitätsprüfung vor Auftragsunterzeichnung bzw. bei Großprojekten zusätzlich durch die Besicherung von Zahlungen zu reduzieren. Es kann jedoch dennoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass es einzelne Zahlungsausfälle gibt, die im Eintrittsfall einen wesentlichen negativen Einfluss auf die Ergebnis- und Liquiditätsentwicklung der Kapsch TrafficCom hätten.

Kapsch TrafficCom vermeidet es, von einzelnen Banken abhängig zu sein, sondern achtet stets darauf die bestehende Finanzierungsstruktur immer 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 daher auch entsprechend rasch einsetzbar sind. In Bezug auf Wertpapiere zur Deckung und Absicherung von Pensionsverpflichtungen wird in der Regel ebenso 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 deren Unhandelbarkeit bei verschiedenen Wertpapieren kommen. Daraus können sich Abwertungen und Wertberichtigungen ergeben, welche sich negativ auf das Finanzergebnis und das Eigenkapital der Kapsch TrafficCom auswirken. Durch eine solche Krise erhöht sich auch das Ausfallrisiko einzelner Emittenten der Wertpapiere bzw. deren Kunden. Darüber hinaus kann es vorkommen, dass sich der Konzern aus strategischen Überlegungen durch entsprechende Anteilszerwerbe direkt an einzelnen Unternehmen beteiligt. Hier kann es bei entsprechend schlechter Performance dieser Unternehmen ebenso zu einem Wertminderungsbedarf kommen, dies kann wieder zu den bereits erwähnten negativen Auswirkungen im Finanzergebnis und Eigenkapital führen.

38.5 Aktienkursrisiko.

Der Konzern ist einem Kursänderungsrisiko aus einer wesentlichen Eigenkapitalbeteiligung ausgesetzt, da eine gehaltene norwegische Beteiligung (Q-Free ASA) in der Konzernbilanz als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert wird.

Die folgende Tabelle fasst die Auswirkung der Steigerung bzw. Verminderung des Aktienkurses der Q-Free ASA, Norwegen, auf das Eigenkapital zusammen. Die Analyse basiert auf der Annahme, dass der Kurs um 10 % steigt bzw. sinkt und alle anderen Variablen konstant bleiben.

ISIN	Volatilität	Auswirkung auf das Eigenkapital in TEUR	
		2015/16	2016/17
NO0003103103	+ 10 %	1.482	1.168
NO0003103103	- 10 %	-1.482	-1.168

38.6 Rohstoffrisiko.

Der Konzern ist keinem wesentlichen Preisschwankungsrisiko von Rohstoffen ausgesetzt.

39 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 ebenso überwacht und in die Steuerung miteinbezogen. Eine wichtige Kennzahl für die Kapitalstruktur ist der Verschuldungsgrad, berechnet aus dem Verhältnis von Nettoverschuldung zum Eigenkapital. Die Nettoverschuldung (das Nettoguthaben) setzt sich aus langfristigen und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten abzüglich liquider Mittel, Bankguthaben und kurzfristiger Wertpapiere zusammen. Die Kapitalmanagementstrategie der Kapsch TrafficCom achtet unter anderem auch dar-

auf, dass die Konzerngesellschaften eine den lokalen Anforderungen entsprechende Eigenkapitalausstattung haben. Des Weiteren soll der Konzernverschuldungsgrad im Wirtschaftsjahresdurchschnitt in einer Bandbreite von ca. 25 % bis 35 % aufrechterhalten werden, um dem Konzern weiterhin den Zugang zu Fremdmitteln zu vertretbaren Kosten zu sichern. Auch prüft der Konzern laufend die Einhaltung sämtlicher Covenants in Zusammenhang mit Kreditverträgen. Nichtsdestotrotz kann das sehr volatile Projektgeschäft dafür verantwortlich sein, dass unter Umständen nicht zu jedem Zeitpunkt die Strategie zum Verschuldungsgrad bzw. die erforderlichen Covenants eingehalten werden können. Der Finanzmittelbestand zum 31. März 2017 stieg auf ein Rekordniveau, was wiederum dazu führte, dass im abgelaufenen Wirtschaftsjahr ein Nettoguthaben ausgewiesen werden konnte.

Ziel der Kapitalmanagementmaßnahmen ist die Sicherstellung einer langfristigen Unternehmensfortführung, um den Anteilseignern sowie allen anderen Interessenten des Unternehmens zu signalisieren, dass deren Anforderungen gut und nachhaltig erfüllt werden können bzw. die ihnen zustehenden Leistungen bereitgestellt werden. Auch die Finanzierung des beabsichtigten Wachstumskurses und die Aufrechterhaltung einer optimalen Kapitalstruktur sind wesentliche Ziele des Kapitalmanagements des Konzerns.

in TEUR	2015/16	2016/17
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	85.734	97.482
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	21.349	97.902
Summe Finanzverbindlichkeiten	107.083	195.384
Liquide Mittel und Bankguthaben	140.782	211.299
Kurzfristige Wertpapiere	97	3.638
Nettoguthaben (+) / Nettoverschuldung (-)	33.796	19.553
Eigenkapital	230.658	227.306
Verschuldungsgrad	n.a.	n.a.

40 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, welche die Basis für den vorliegenden Konzernabschluss darstellen, wurden unverändert zur Vorperiode angewandt und um neue, ab dem Geschäftsjahr verpflichtend anzuwendende, ergänzt (siehe Erläuterung 2.1).

40.1 Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes.

Die historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten stützen sich auf den zum Erwerbszeitpunkt beizulegenden Zeitwert. Der beizulegende Zeitwert ist als jener Preis definiert, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungsstichtag für den Verkauf eines Vermögenswertes eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt werden würde (IFRS 13.9). Bei der Bemessung des beizulegenden Zeitwertes eines Vermögenswertes oder einer Schuld berücksichtigt der Konzern die Merkmale des betreffenden Vermögenswertes bzw. der betreffenden Schuld, die ein Marktteilnehmer bei der Preisbildung für den Vermögenswert bzw. die Schuld zum Bemessungsstichtag berücksichtigen würde (IFRS 13.11).

Der Konzern verwendet für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes eines Vermögenswertes oder einer Schuld soweit wie möglich am Markt beobachtbare Daten. Je nach Verfügbarkeit beobachtbarer Faktoren und der Bedeutung dieser Faktoren für die Bestimmung des beizulegenden Zeitwertes im Ganzen wird der beizulegende Zeitwert einer der folgenden 3 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 auf Stufe 1 genannten Marktpreisnotierungen, die für den Vermögenswert oder die Schuld entweder unmittelbar oder mittelbar zu beobachten sind.
- > Level 3: Inputfaktoren auf dieser Stufe sind jene, die für den Vermögenswert oder die Schuld nicht beobachtbar sind (IFRS 13.72ff).

40.2 Fremdkapitalkosten.

Fremdkapitalkosten, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswertes zurechenbar sind, werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswertes solange aktiviert, bis alle Arbeiten im Wesentlichen abgeschlossen sind, um den Vermögenswert für seinen beabsichtigten Gebrauch oder Verkauf zu verwenden. Ein qualifizierter Vermögenswert ist ein Vermögenswert (Vorräte, Fabrikationsanlagen, Mauterrichtungsprojekte, Energieversorgungseinrichtungen, immaterielle Vermögenswerte, als Finanzinvestition gehaltene Immobilien), für den ein beträchtlicher Zeitraum (im Konzern mindestens 12 Monate) erforderlich ist, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen oder verkaufsfähigen Zustand zu bringen.

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

Im Wirtschaftsjahr 2016/17 wurden die Kriterien eines qualifizierten Vermögenswertes im Konzern für keinen angesetzten Vermögenswert erfüllt und folglich keine Aktivierung von Fremdkapitalkosten vorgenommen.

Andere Fremdkapitalkosten werden in der Periode ihres Anfalls als Aufwand erfasst.

40.3 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 3 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 zu jedem Bilanzstichtag überprüft und bei Bedarf angepasst. Ist der Buchwert einer Sachanlage zum Bilanzstichtag höher als deren geschätzter erzielbarer Betrag, wird eine Wertminderung auf den niedrigeren geschätzten erzielbaren Betrag vorgenommen.

Nachträgliche Anschaffungs- oder Herstellungskosten werden nur dann als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten des 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 Wirtschaftsjahr aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in dem sie angefallen sind.

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

40.4 Immaterielle Vermögenswerte.

40.4.1 Firmenwerte.

Ein Firmenwert entsteht beim Erwerb von Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und gemeinschaftlich geführten Unternehmen und stellt den Überschuss der übertragenen Gegenleistung des Unternehmenserwerbs über den beizulegenden Zeitwert der Anteile des Konzerns an den erworbenen identifizierbaren Vermögenswerten, den übernommenen Schulden, den Eventualschulden, allen nicht beherrschenden Anteilen des erworbenen Unternehmens und des beizulegenden Zeitwertes des vorher bestehenden Eigenkapitalanteils an dem erworbenen Unternehmen, wenn es sich um einen sukzessiven Unternehmenserwerb handelt, zum Erwerbszeitpunkt dar. Sind die Anschaffungskosten geringer als das zum beizulegenden Zeitwert bewertete Nettovermögen des erworbenen Tochterunternehmens, wird der Unterschiedsbetrag direkt in der Gesamtergebnisrechnung erfasst.

Der Firmenwert aus Tochterunternehmen wird zumindest einmal jährlich auf Wertminderung geprüft bzw. immer dann, wenn es Hinweise auf eine Wertminderung gibt. Der Konzern nimmt die jährliche Überprüfung der Firmenwerte auf Werthaltigkeit in der Regel im vierten Quartal vor. Darüber hinaus erfolgt eine unterjährige Überprüfung, wenn es Anzeichen (triggering events) gibt, dass die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben sein könnte.

Der Firmenwert wird zum Zweck der Überprüfung des Wertminderungsbedarfs den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGEs) zugeordnet. Die Zuordnung erfolgt an jene zahlungsmittelgenerierenden Einheiten oder Gruppen von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, die voraussichtlich vom Firmenzusammenschluss profitieren werden und bei welchen 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 Buchwert des Geschäfts- oder Firmenwertes wird mit dem erzielbaren Betrag, d. h. mit dem höheren der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten und Nutzungswert, verglichen. Ist der Buchwert einer ZGE höher als der erzielbare Betrag, besteht ein Wertminderungsbedarf. Es wird zunächst der Firmenwert um die Höhe der Wertminderung abgeschrieben. Ist die Wertminderung höher als der Buchwert des Firmenwertes werden die Buchwerte der übrigen Vermögenswerte dieser ZGE anteilig reduziert.

Der Nutzungswert einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit entspricht dem mittels Discounted-Cashflow-Verfahrens ermittelten Barwert der zukünftigen Zahlungsströme, die dem Unternehmen aus der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zufließen werden. Zur Ermittlung des Nutzungswertes werden die erwarteten zukünftigen Cashflows inkl. Steuern unter Zugrundelegung eines Abzinsungssatzes nach Steuern, der die aktuellen Markterwartungen hinsichtlich des Zinseffektes und der spezifischen Risiken der zahlungsmittelgenerierenden Einheit widerspiegelt, auf ihren Barwert abgezinst. Dabei wird die jeweils aktuelle, vom Management genehmigte Planung über einen Zeitraum von vier Jahren (Detailplanungszeitraum) zu Grunde gelegt, bevor in die ewige Rente übergegangen wird. Die Wachstumsraten nach dem Detailplanungszeitraum basieren auf historischen Wachstumsraten sowie auf externen Studien zur zukünftigen mittelfristigen Marktentwicklung.

Zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes abzüglich der Veräußerungskosten wird ein angemessenes Bewertungsmodell angewandt. Die Basis des Modells ist die Mittelfristplanung der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Die Bewertung erfolgt anhand von Discounted-Cashflow-Berechnungen und wird, sofern verfügbar, mittels geeigneter Multiplikatoren plausibilisiert.

Der Wertminderungsaufwand des Firmenwertes erfolgt in der Gesamtergebnisrechnung. Zuschreibungen auf den Firmenwert werden nicht vorgenommen.

40.4.2 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 Jahre, abgeschrieben.

40.4.3 Forschungs- und Entwicklungskosten.

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

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

Sonstige Entwicklungskosten, die diese Kriterien nicht erfüllen, werden als Aufwand erfasst. Ab jenem Zeitpunkt an dem die oben genannten Bedingungen erstmals erfüllt werden können, werden die Kosten für die Herstellung des immateriellen Vermögenswertes aktiviert. Entwicklungskosten, die zuvor als Aufwand erfasst wurden, dürfen nicht nachaktiviert werden. Aktivierte Entwicklungskosten werden – sobald diese zur Nutzung zur Verfügung stehen („available for use“) – linear über ihre betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer, üblicherweise zwischen 3 und 5 Jahren, abgeschrieben.

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

40.5 Wertminderung nicht monetärer Vermögenswerte.

Vermögenswerte, die eine unbestimmte Nutzungsdauer haben, wie beispielsweise Firmenwert oder noch nicht nutzungsbereite immaterielle Vermögenswerte, werden nicht planmäßig abgeschrieben; sie werden jährlich auf Wertminderung geprüft. Vermögenswerte, die einer planmäßigen Abschreibung unterliegen, werden auf Wertminderung geprüft, wenn entsprechende Anhaltspunkte vorliegen, dass ein Vermögenswert wertgemindert sein könnte.

Eine Abwertung für Wertminderungen wird um den Betrag durchgeführt, um den der Buchwert den erzielbaren Betrag des Vermögenswertes übersteigt. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren Betrag aus Nettoveräußerungswert und Nutzungswert des Vermögenswertes. Zum Zwecke der Bewertung von Wertminderungen werden die Vermögenswerte bis zu der niedrigsten Ebene gruppiert, für die separate Geldflüsse identifizierbar sind. Bei Vermögenswerten (mit Ausnahme des Firmenwertes), für die in der Vergangenheit eine Wertminderung gebucht wurde, wird zu jedem nachfolgenden Bilanzstichtag überprüft, ob gegebenenfalls eine Wertaufholung zu erfolgen hat.

Der Unterschiedsbetrag zwischen erzielbarem Betrag von Vermögenswerten und ihrem Buchwert wird als Gewinn oder Verlust im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Gewinne werden nicht als Erlöse ausgewiesen.

Die Restbuchwerte und wirtschaftlichen Nutzungsdauern werden zu jedem Bilanzstichtag überprüft und gegebenenfalls angepasst.

40.6 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).

Finanzinstrumente werden in folgende Kategorien unterteilt:

- > Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden
- > Bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen
- > Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte
- > Kredite und Forderungen

Die Klassifizierung hängt von der Art und dem Verwendungszweck der finanziellen Vermögenswerte ab und wird beim erstmaligen Ansatz bestimmt.

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte sind finanzielle Vermögenswerte, die zu Handelszwecken gehalten werden. Ein finanzieller Vermögenswert wird dieser Kategorie zugeordnet, wenn er prinzipiell mit kurzfristiger Verkaufsabsicht erworben wurde. Derivate gehören ebenfalls dieser Kategorie an, sofern sie nicht als Hedges designed sind. Vermögenswerte dieser Kategorie werden als kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen, wenn die Realisierung des Vermögenswertes innerhalb von zwölf Monaten erwartet wird. Alle anderen Vermögenswerte werden als langfristig klassifiziert.

Bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmaren Zahlungen und einer festen Laufzeit, die das Unternehmen bis zur Endfälligkeit halten wird und kann.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte, die entweder in diese Kategorie designed wurden oder keiner der anderen dargestellten Kategorien zugeordnet wurden. Sie sind den langfristigen Vermögenswerten zugeordnet, sofern das Management nicht die Absicht hat, sie innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag zu veräußern, und der Vermögenswert in diesem Zeitraum nicht fällig wird.

Kredite und Forderungen sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte mit fixen bzw. bestimmaren Zahlungen, die nicht an einem aktiven Markt notiert sind. Sie zählen zu den kurzfristigen Vermögenswerten, soweit ihre Fälligkeit nicht zwölf Monate nach dem Bilanzstichtag übersteigt. Ansonsten werden sie als langfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

40.6.1 Wertpapiere und Beteiligungen.

Die unter den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesenen Finanzanlagen sowie die sonstigen kurzfristigen finanziellen Vermögenswerte betreffen zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere und Beteiligungen und erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanzierte Vermögenswerte.

Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere und Beteiligungen (AFS).

Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere und Beteiligungen werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert ausgewiesen. Nicht realisierte Gewinne und Verluste, die aus Veränderungen im beizulegenden Zeitwert entstehen, werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

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. Alle Käufe oder Verkäufe werden zum Erfüllungstag erfasst, die Kosten der Anschaffung inkludieren Transaktionskosten.

Der Konzern überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob es objektive Anzeichen für eine Wertminderung jeder einzelnen bedeutenden Finanzanlage bzw. Gruppe von Finanzanlagen gibt.

Falls solche Anzeichen bestehen, berücksichtigt der Konzern diese Wertminderung, und die bisher im Eigenkapital ausgewiesenen Beträge der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte werden aus

dem Eigenkapital herausgenommen und erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Der aus dem Eigenkapital in den Gewinn oder Verlust umgegliederte kumulierte Verlust ist die Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem aktuell beizulegenden Zeitwert, abzüglich etwaiger, bereits früher ergebniswirksam erfasster Wertberichtigungen dieses finanziellen Vermögenswertes.

Wenn in folgenden Perioden der beizulegende Zeitwert des wertberichtigten Finanzinstrumentes steigt und dieser Anstieg in direktem Zusammenhang mit einem Ereignis steht, welches eintritt, nachdem die Wertberichtigung erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst worden ist, macht der Konzern den Wertberichtigungsverlust rückgängig. Für die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte wird die Rückgängigmachung im Fall von Schuldinstrumenten erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst und im Fall von Eigenkapitalinstrumenten direkt im Eigenkapital.

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert.

Vermögenswerte der Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert ausgewiesen. Nicht realisierte Gewinne und Verluste, die aus Veränderungen im beizulegenden Zeitwert entstehen, werden für Vermögenswerte der Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ unmittelbar im Periodenergebnis erfasst.

40.6.2 Sonstige Beteiligungen.

Sonstige jederzeit veräußerbare Beteiligungen, die keinen notierten Börsenpreis in einem aktiven Markt haben und deren beizulegender Zeitwert nicht verlässlich gemessen werden kann, werden anfänglich zu Anschaffungskosten zuzüglich Transaktionskosten angesetzt und zum Stichtag um etwaige Wertberichtigungen vermindert ausgewiesen.

Zu jedem Bilanzstichtag überprüft der Konzern, ob objektive Anzeichen für einen Wertminderungsbedarf einer Finanzanlage oder einer Gruppe von Finanzanlagen vorliegen. Gibt es objektive Hinweise auf eine Wertminderung, so ergibt sich der Betrag der Wertberichtigung aus der Differenz zwischen dem Buchwert des finanziellen Vermögenswertes und dem Barwert der geschätzten künftigen Cashflows, die mit der aktuellen Marktrendite eines vergleichbaren finanziellen Vermögenswertes abgezinst werden. Solche Wertminderungen dürfen nicht rückgängig gemacht werden.

40.6.3 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 ebenfalls 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. Derzeit werden Derivate ausschließlich zur Sicherung von Zahlungsströmen aus künftigen Transaktionen eingesetzt. Fair Value Hedges werden derzeit nicht bilanziert.

Der Konzern verfügt über eine gruppenweit gültige Treasury Policy, welche 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 Accounting und fortlaufend in der Folge findet eine Dokumentation der Einschätzung statt, ob die im Hedge Accounting eingesetzten Derivate die Änderungen der Cashflows der Grundgeschäfte hocheffektiv kompensieren.

Die beizulegenden Zeitwerte der verschiedenen derivativen Finanzinstrumente, die zu Sicherungszwecken eingesetzt werden, sind in Erläuterung 14 aufgeführt. Bewegungen der Rücklage für Cashflow Hedges werden in Erläuterung 13 dargestellt. Der volle beizulegende Zeitwert der als Sicherungsinstrumente designierten derivativen Finanzinstrumente wird als langfristiger Vermögenswert bzw. langfristige Verbindlichkeit ausgewiesen, sofern die Restlaufzeit des gesicherten Grundgeschäfts zwölf Monate nach dem Bilanzstichtag übersteigt und als kurzfristiger Vermögenswert bzw. Verbindlichkeit, sofern die Restlaufzeit kürzer als zwölf Monate ist.

Der effektive Teil von Änderungen des beizulegenden Zeitwertes von Derivaten, die als Cashflow Hedge designiert 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 erfassten 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 (z. B. die künftige Transaktion zu einem Umsatz führt). Wenn ein Sicherungsinstrument (forecasted transaction) ausläuft, veräußert wird oder nicht mehr die Kriterien zur Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllt, verbleibt der bis dahin im Eigenkapital erfasste kumulierte Gewinn oder Verlust im Eigenkapital und wird erst dann erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, wenn die ursprünglich gesicherte, zukünftige Transaktion eintritt. Wird der Eintritt der zukünftigen Transaktion nicht länger erwartet, werden die im Eigenkapital erfassten kumulierten Gewinne oder Verluste sofort in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht.

Darüber hinaus gibt es im Konzern freistehende Derivate, welche nicht als Sicherungsgeschäfte designiert werden. Diese gelten daher als zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente. Sie werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Der beizulegende Zeitwert entspricht jenem Wert, den die jeweilige Gesellschaft bei der Auflösung des Geschäfts am Bilanzstichtag erhalten würde oder zahlen müsste. Positive beizulegende Zeitwerte zum Bilanzstichtag werden unter den finanziellen Vermögenswerten und negative beizulegende Zeitwerte unter den finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Veränderungen im beizulegenden Zeitwert dieser derivativen Finanzinstrumente werden unverzüglich in der Gesamtergebnisrechnung, je nach Zweck des Derivats, im sonstigen betrieblichen Ertrag oder sonstigen betrieblichen Aufwand bzw. im Finanzergebnis, erfasst.

Bei Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb werden Kursdifferenzen im sonstigen Ergebnis erfasst und bei der Veräußerung oder teilweisen Veräußerung des ausländischen Geschäftsbetriebs bzw. Rückführung der geschuldeten Beträge vom Eigenkapital in den Gewinn oder Verlust umgegliedert.

Im Wirtschaftsjahr 2013/14 wurden zwei USD-Darlehen, die von der Kapsch TrafficCom AG an Tochtergesellschaften in den USA gewährt wurden, als Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb nach IAS 21 klassifiziert, da der Vorstand der Kapsch TrafficCom AG in absehbarer Zeit keine Rückführung dieser Darlehen plant und diese auch nicht wahrscheinlich ist. Die Kursdifferenzen aus diesen Darlehen werden im sonstigen Ergebnis erfasst (siehe Erläuterung 13).

40.6.4 Kredite und Forderungen.

Kredite und Forderungen sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmbareren Zahlungen, die nicht an einem aktiven Markt notiert sind. Kredite und Forderungen (z. B. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen, Bankguthaben und Barmittel) werden zunächst mit dem beizulegenden Zeitwert zuzüglich Transaktionskosten und in Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode abzüglich etwaiger Wertminderungen angesetzt.

Der Konzern überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob es objektive Anzeichen für eine Wertminderung gibt. Objektive Hinweise auf einen eingetretenen Wertminderungsaufwand könnten folgende sein: Hinweise auf finanzielle Schwierigkeiten eines Kunden oder einer Gruppe von Kunden, der Ausfall oder Verzug von Zins- oder Tilgungszahlungen, eine erhöhte Insolvenzwahrscheinlichkeit oder beobachtbare Daten, die auf eine messbare Verringerung der geschätzten künftigen Cashflows aus einer Gruppe von finanziellen Vermögenswerten hindeuten, wie beispielsweise ungünstige Veränderungen beim Zahlungsstand von Kreditnehmern oder der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die mit Ausfällen bei den Vermögenswerten der Gruppe korrelieren. Die Höhe des Wertminderungsverlusts ergibt sich aus der Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswertes und dem Barwert der erwarteten künftigen Cashflows (mit Ausnahme künftiger, noch nicht erlittener Kreditausfälle), abgezinst mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz des finanziellen Vermögenswertes. Der Verlustbetrag ist ergebniswirksam zu erfassen. Wenn sich der Betrag der Wertminderung in einer Folgeperiode reduziert und diese Reduzierung aus Umständen resultiert, die nach der erstmaligen Erfassung der Wertminderung eingetreten ist, wird die Wertaufholung ergebniswirksam erfasst.

40.7 Leasing.

40.7.1 Finanzierungsleasing – Bilanzierung von Verträgen aus Sicht des Leasingnehmers.

Leasingvereinbarungen, bei denen der Konzern als Leasingnehmer den wesentlichen Anteil der Chancen und Risiken, die mit der Nutzung der Vermögenswerte verbunden sind, trägt, werden als Finanzierungsleasing behandelt.

Die betreffenden Vermögenswerte werden unter dem Anlagevermögen mit dem Barwert der Mindestleasingzahlungen oder dem beizulegenden Zeitwert des geleasten Vermögenswertes, falls niedriger, aktiviert und über die wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. In der gleichen Höhe wird eine Finanzierungsleasingverbindlichkeit angesetzt. Die Differenz zwischen den Mindestleasingzahlungen und dem passivierten Barwert wird als Zinsaufwand erfasst. Der Zinsanteil wird unter Anwendung der Effektivzinssatzmethode über die vereinbarte Vertragslaufzeit verteilt.

40.7.2 Operatives Leasing – Bilanzierung von Verträgen aus Sicht des Leasingnehmers.

Leasingvereinbarungen, bei denen der Leasinggeber den wesentlichen Anteil der Chancen und Risiken, die mit der Nutzung der Vermögenswerte verbunden sind, innehat, werden als operatives Leasing behandelt. Die Zahlungen im Zuge des operativen Leasings (abzüglich etwaiger vom Leasinggeber erhaltener Anreize) werden linear über die Laufzeit als Mietaufwand in der Gesamtergebnisrechnung erfasst.

40.8 Zuschüsse aus öffentlicher Hand.

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

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

40.9 Vorräte.

Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder, falls niedriger, zum Nettoveräußerungswert bilanziert. Die Kosten werden mit dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt. Die Herstellkosten 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.

40.10 Fertigungsaufträge.

Der Konzern wendet bei der Bilanzierung von Fertigungsaufträgen IAS 11 an. Soweit das Ergebnis eines Fertigungsauftrags verlässlich geschätzt werden kann und es wahrscheinlich ist, dass der Auftrag gewinnbringend sein wird, wird der Auftragserlös über den Zeitraum anhand des Arbeitsfortschritts des Auftrags erfasst. Wenn es wahrscheinlich ist, dass die gesamten Auftragskosten die Auftragserlöse übersteigen, wird der erwartete Verlust unverzüglich als Aufwand erfasst. Der Arbeitsfortschritt wird aus dem Verhältnis von bereits angefallenen Kosten bis zum Bilanzstichtag und den geschätzten gesamten Kosten für das jeweilige Projekt ermittelt.

Kann das Ergebnis eines Fertigungsauftrags nicht verlässlich bestimmt werden, so werden die Auftragserlöse nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst, die wahrscheinlich einbringlich sind. Auftragskosten werden in der Periode, in der sie entstehen, als Aufwand erfasst.

Der Bilanzansatz ergibt sich aus dem Vergleich der Summe aus den bis zum Bilanzstichtag angefallenen kumulativen Kosten plus dem gemäß der Teilgewinnrealisierungsmethode ermittelten Gewinn (anteilig) oder Verlust (in voller Höhe) auf dem jeweiligen Fertigungsauftrag mit den in Rechnung gestellten Beträgen. Der Saldo wird sodann je nach Fristigkeit entweder in den langfristigen Vermögenswerten, im Umlaufvermögen (Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge) oder unter kurzfristigen Verbindlichkeiten (Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen) ausgewiesen. Erhaltene Beträge vor Erbringung der Fertigungsleistung werden in der Konzernbilanz als Schulden bei den erhaltenen Anzahlungen erfasst.

40.11 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind fällige Beträge von Kunden aus im gewöhnlichen Geschäftsverkehr verkauften Gütern oder erbrachten Leistungen. Forderungen mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr werden als kurzfristige Forderungen ausgewiesen, ansonsten erfolgt der Ausweis unter den langfristigen Forderungen.

40.12 Liquide Mittel.

In die Darstellung der Geldflussrechnung sind der Kassenbestand, kurzfristige, täglich fällige Bankeinlagen und sonstige Bankguthaben in den Finanzmittelbestand einbezogen. Kontokorrentverbindlichkeiten sind in der Bilanz unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

40.13 Rückstellungen.

Rückstellungen werden bei Vorliegen einer aktuellen rechtlichen oder faktischen Verpflichtung gegenüber Dritten aufgrund von Ereignissen in der Vergangenheit in der Bilanz gebildet, wenn ein Abfluss finanzieller Mittel für die Bedienung der Verpflichtung wahrscheinlich ist und eine verlässliche Schätzung des Betrags der Verpflichtung angestellt werden kann. Sofern eine solche zuverlässige Schätzung nicht möglich ist, unterbleibt die Rückstellungsbildung. Die Bewertung der Rückstellung erfolgt zum Barwert des voraussichtlichen Erfüllungsbetrags. Der Erfüllungsbetrag stellt die bestmögliche Schätzung jener Ausgabe dar, mit der eine gegenwärtige Verpflichtung am Bilanzstichtag erfüllt oder auf einen Dritten übertragen werden könnte. Dabei werden zukünftige Kostensteigerungen, die am Bilanzstichtag absehbar und wahrscheinlich sind, berücksichtigt. Sofern wesentlich, werden die Rückstellungen mit einem Vorsteuerzinssatz, der die aktuellen Markterwartungen hinsichtlich des Zinseffekts sowie die für die Verpflichtung spezifischen Risiken berücksichtigt, abgezinst. Aus der reinen Aufzinsung resultierende Erhöhungen der Rückstellung werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung als Zinsaufwendungen erfasst.

Rückstellungen für Garantieverpflichtungen, Haftungen für Fertigungsmängel, Serien- und Systemfehler dienen im überwiegenden Umfang zur Abdeckung von Verpflichtungen aus kostenlosen Reparaturen und Ersatzlieferungen entsprechend den allgemeinen Verkaufs- und Lieferbedingungen bzw. aufgrund von Einzelvereinbarungen und werden auf Basis von Erfahrungssätzen, welche aus den zuletzt für diese Zwecke angefallenen Lohn-, Material- und Gemeinkosten, Ersatzlieferungen bzw. 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 der vor dem Bilanzstichtag verkauften Produkte angesetzt.

Eine Rückstellung für belastende Verträge 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 „belasteten“ Vertrag verbundenen Vermögenswerte geht jedoch der Erfassung der Rückstellung für den belastenden Vertrag vor.

40.14 Leistungen an Arbeitnehmer.

Der Konzern gewährt verschiedene Leistungen an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses und andere langfristige Leistungen entweder aufgrund einzelvertraglicher Vereinbarungen oder gemäß den Bestimmungen des entsprechenden lokalen Arbeitsrechts.

Ein beitragsorientierter Plan ist ein Pensionsplan, bei dem der Konzern fixe Beiträge an eine nicht zum Konzern gehörende Gesellschaft (Fonds) entrichtet. Der Konzern hat keine rechtliche oder faktische Verpflichtung, zusätzliche Beiträge zu leisten, wenn der Fonds nicht genügend Vermögenswerte hält um die Pensionsansprüche aller Beschäftigten aus den laufenden und vorherigen Wirtschaftsjahren zu begleichen. Ein leistungsorientierter Plan ist ein Plan, der kein beitragsorientierter Plan ist.

Typischerweise schreiben leistungsorientierte Pläne einen Betrag an Pensionsleistungen fest, den die Beschäftigten bei 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 Form in der Gesamtergebnisrechnung berücksichtigt, dass die planmäßigen Kosten über die Dienstzeit der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf Basis eines Gutachtens eines qualifizierten Versicherungsmathematikers, der jährlich eine vollständige Bewertung der Pläne durchführt, verteilt werden. Die Verpflichtungen zur Zahlung einer Pension werden unter Zuhilfenahme von Zinssätzen von hochwertigen Industrieanleihen, deren Laufzeit in etwa der Laufzeit der entsprechenden Verbindlichkeit entspricht, als Barwert der künftigen Zahlungen berechnet. Die in der Bilanz angesetzte Rückstellung für leistungsorientierte Pläne entspricht dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung (defined benefit obligation, DBO) am Bilanzstichtag, abzüglich des beizulegenden Zeitwertes des Planvermögens.

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

- > Dienstzeitaufwand (current and past service costs) beinhaltet laufenden sowie nachzuerrechnenden 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.
- > Neubewertung (remeasurements) der Nettoschuld oder des Nettovermögenswertes. Die Erfassung erfolgt in der Periode ihres Entstehens im sonstigen Ergebnis.

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

Für die Berechnung der Verbindlichkeiten aus Verpflichtungen für Jubiläumsgelder kommt gemäß IAS 19 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.

40.15 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, soweit sie 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 an die Finanzverwaltung erwartungsgemäß abzuführen sind.

Latente Steueransprüche/-schulden werden unter Anwendung der bilanzorientierten Verbindlichkeitsmethode in voller Höhe für alle temporären Differenzen zwischen dem steuerlichen Wert von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten und den im Konzernabschluss ausgewiesenen Buchwerten bilanziert. Falls jedoch die latenten Steueransprüche/-schulden aus der erstmaligen Bilanzierung eines Vermögenswertes oder einer Verbindlichkeit in einer anderen als einen Unternehmenszusammenschluss betreffenden Transaktion resultieren, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder den Bilanz- noch den steuerlichen Gewinn bzw. Verlust beeinflusst, so werden diese nicht berücksichtigt. Ebenso werden keine latenten Steuern erfasst, wenn diese aus dem erstmaligen Ansatz eines Geschäfts- oder Firmenwertes resultieren.

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

Latente Steueransprüche werden bis zu jenem Ausmaß angesetzt, bei 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, anderen Verpflichtungen nach Beendigung von Dienstverhältnissen, Differenzen hinsichtlich 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, wo 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.

Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten werden, unter Berücksichtigung der Fristigkeiten, saldiert, wenn ein einklagbarer entsprechender Rechtsanspruch auf Aufrechnung besteht und wenn sich die latenten Steuerforderungen und -verbindlichkeiten auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde für dasselbe Steuersubjekt erhoben werden.

40.16 Verbindlichkeiten.

Verbindlichkeiten werden zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Beachtung der Effektivzinsmethode ausgewiesen. Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr werden als kurzfristige Verbindlichkeiten ausgewiesen, ist die Restlaufzeit länger, erfolgt der Ausweis unter den langfristigen Verbindlichkeiten.

ten. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem zum Bilanzstichtag geltenden Fremdwährungskurs bewertet. Kredite werden zunächst mit dem Zeitwert abzüglich angefallener Transaktionskosten angesetzt, in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten. Fremdkapitalkosten werden in der Gesamtergebnisrechnung periodengerecht als Aufwand erfasst.

40.17 Eventualschulden.

Eventualschulden entstehen aus zwei Gründen. Zum einen umfassen sie mögliche Verpflichtungen, die aus vergangenen Ereignissen entstehen und deren Existenz durch unbestimmte zukünftige Ereignisse bestätigt wird, die zumindest teilweise außerhalb des Einflussbereichs des Konzerns liegen. Zum anderen umfassen sie bestehende Verpflichtungen, die allgemeine oder spezielle Bilanzierungserfordernisse nicht erfüllen (d. h. die Höhe der Verpflichtungen kann nicht mit ausreichender Verlässlichkeit bewertet werden oder ein Abfluss von Ressourcen zur Begleichung der Verpflichtungen wird nicht als wahrscheinlich eingeschätzt).

Der Konzern setzt Eventualschulden an, es sei denn, die Möglichkeit eines Abflusses von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen ist unwahrscheinlich und es ist nach IFRS noch keine Verbindlichkeit in die Bilanz aufzunehmen.

40.18 Ertragsrealisierung.

Umsatzerlöse werden gemäß IAS 18 bei der Auslieferung der Produkte und der Übertragung der maßgeblichen Risiken und Chancen aus dem Eigentum an diesen Produkten auf den Käufer, abzüglich Skonto und sonstiger Preisnachlässe und nach Eliminierung konzerninterner Umsätze, zum beizulegenden Zeitwert der erhaltenen oder noch ausstehenden Gegenleistung in der Gesamtergebnisrechnung erfasst.

Die Umsätze aus dem Verkauf von Dienstleistungen werden in jener Berichtsperiode erfasst, in der die entsprechende Leistung erbracht wurde, unter Bezugnahme auf den Fertigstellungsgrad der speziellen bewerteten Transaktion auf Basis der tatsächlich erbrachten Leistung als Anteil der zu erbringenden Gesamtleistungen.

Die Umsätze aus dem Verkauf von Wartungsverträgen betreffen die in die jeweilige Berichtsperiode fallenden Leistungen aus den einzelnen Wartungsverträgen.

Umsätze, die sich auf Fertigungsaufträge beziehen (im Wesentlichen Mauterrichtungsprojekte), werden nach der Teilgewinnrealisierungsmethode bilanziert, unter der Voraussetzung, dass die Bedingungen des IAS 11 erfüllt sind.

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 werden erfasst, wenn der Rechtsanspruch auf Zahlung entstanden ist.

40.19 Kritische Ermessensentscheidungen bei der Anwendung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Der Konzern verfügt als Industrieunternehmen über kein großes Investmentportfolio und hält derzeit nur ein wesentliches AFS Instrument (Q-Free ASA, Norwegen), siehe Erläuterung 18. Aus diesem Grund wurden keine festen Prozentsätze oder Zeitbänder als Filter für die Beurteilung eines „signifikanten“ Rückgangs oder eines „länger anhaltenden“ Rückgangs gemäß IAS 39.61 festgelegt. Der Konzern hat daher die Bilanzierungspolitik, als „zur Veräußerung verfügbar“ klassifizierte Eigenkapitalinstrumente auf Einzelbasis zu beurteilen, wobei insbesondere auch qualitative Kriterien wie beispielsweise die Volatilität des gehaltenen Eigenkapitalinstruments, das Handelsvolumen oder nachteilige Entwicklungen des Emittenten berücksichtigt werden. Insbesondere bei Titeln mit geringer Liquidität und/oder hoher Volatilität werden höhere Kursminderungsprozentsätze (bis zu 30 %) zur Beurteilung des Vorliegens eines „signifikanten“ Rückgangs herangezogen.

40.20 Segmentberichterstattung.

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

Zur Veröffentlichung genehmigt:
Wien, am 07. Juni 2017



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



André Laux
Mitglied des Vorstands



Alexander Lewald
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 Konzernbilanz zum 31. März 2017, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerngeldflussrechnung und der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr sowie dem 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 2017 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 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 diesem Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

1. Wertminderungstest für Firmenwert
2. Schätzungen und Annahmen in der Ertragsrealisierung bei der Bilanzierung von Fertigungsaufträgen
3. Erwerb Kapsch TrafficCom Transportation

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir wie folgt strukturiert:

- > Sachverhalt und Problemstellung
- > Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- > Verweis auf weitergehende Informationen

1 Wertminderungstest für Firmenwert.

Sachverhalt und Problemstellung.

Im Konzernabschluss werden in den „Immateriellen Vermögenswerten“ Firmenwerte in Höhe von TEUR 47.555 ausgewiesen, die mit TEUR 11.723 der ZGE ETC-Americas und mit TEUR 21.316 der ZGE ETC-EMEA zugeordnet wurden. Der Konzern führt mindestens einmal jährlich und darüber hinaus bei Vorliegen von Anhaltspunkten einen Wertminderungstest (Impairment Test nach IAS 36) durch.

Die Überprüfung der Werthaltigkeit der Firmenwerte 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 Wachstumsrate für die ewige Rente. Für den Abschluss besteht das Risiko einer Überbewertung der Firmenwerte.

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 Betrags, 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.

Verweis auf weitergehende Informationen.

Die Angaben des Konzerns zu Firmenwerten finden sich in Erläuterung 16 „Immaterielle Vermögenswerte“ und Erläuterung 40.4.1 „Firmenwerte“ unter Abschnitt 40 „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“.

2 Schätzungen und Annahmen in der Ertragsrealisierung bei der Bilanzierung von Fertigungsaufträgen.

Sachverhalt und Problemstellung.

Der überwiegende Anteil der im Geschäftsjahr ausgewiesenen Umsatzerlöse und Ergebnisbeiträge des Konzerns stammt aus dem Projektgeschäft. Die Forderungen aus Auftragsfertigung zum 31. März 2017 belaufen sich auf TEUR 77.205 und die Verbindlichkeiten auf TEUR 29.097. Im Geschäftsjahr 2016/17 wurden TEUR 308.189 an Umsätzen aus Fertigungsaufträgen erzielt. Der Konzern wendet bei der Bilanzierung von Fertigungsaufträgen die Teilgewinnrealisierung nach IAS 11 an, wobei der Fertigstellungsgrad 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 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 dem Projektgeschäft, das Konzernergebnis und projektbezogene Bilanzposten wesentlich falsch dargestellt sind.

Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse.

Im Rahmen unseres risikobasierten Prüfungsansatzes haben wir ein Verständnis über die für die Projektbilanzierung relevanten Prozesse und internen Kontrollen erlangt und die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen überprüft. Dies betraf vor allem interne Kontrollen in Zusammenhang mit der Freigabe der Auftragskalkulation beim Abschluss neuer Verträge, Billigung der laufenden Nachkalkulation und Statusberichte zu Großprojekten. Bei unseren Detailprüfungshandlungen haben wir für die aus Konzernsicht größten Fertigungsaufträge die Auftragsbewertungen nach IAS 11 angefordert und anhand der Planerlöse und -kosten sowie der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Kosten und abgerechneten Erlöse die Ermittlung der Erlösabgrenzungen nach IAS 11 nachvollzogen. Wir nahmen stichprobenartig Einsicht in Projektanträge, Kundenverträge, Aufsichtsratsprotokolle, das Projektbudgetierungstool sowie Detailkostenaufstellungen für einzelne wesentliche Projekte und haben Gespräche mit den Projektmanagern und dem Management zum Projektverlauf, Projektrisiken und den Planungsannahmen durchgeführt. 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 Margenabweichung der wesentlichen Projekte um 10 % nachvollzogen.

Verweis auf weitergehende Informationen.

Die Angaben des Konzerns zu Fertigungsaufträgen finden sich in den Erläuterungen 3.1 „Wesentliche Schätzungen und Annahmen bei der Bilanzierung und Bewertung – Teilgewinnrealisierung bei Auftragsfertigung“, 21 „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte“, 28 „Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen“ sowie in der Erläuterung 40.10 „Fertigungsaufträge“ unter Abschnitt 40 „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“.

3 Erwerb Kapsch TrafficCom Transportation.

Sachverhalt und Problemstellung.

Mit Vertrag vom 14. Dezember 2015 hat der Konzern eine Vereinbarung hinsichtlich der Übernahme der globalen Transportation-Sparte (Telvent Tráfico y Transporte, nunmehr Kapsch TrafficCom Transportation) von Schneider Electric S.E. getroffen. Das Closing der Transaktion und die Erstkonsolidierung und Kaufpreisallokation nach IFRS 3 erfolgten am 1. April 2016. Im Zuge der Kaufpreisallokation ergibt sich bei einem Kaufpreis von TEUR 31.096 ein negativer Unterschiedsbetrag von TEUR 2.982, der ertragswirksam erfasst wurde.

Im Rahmen eines Unternehmenserwerbs werden wesentliche Annahmen über die Existenz und Bewertung von übernommenen Vermögenswerten (vor allem immaterielle Vermögenswerte), Schulden und Eventualschulden getroffen. Das wesentliche Risiko besteht in der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte und in der Bewertung der Vermögenswerte, in der Nichtidentifikation von immateriellen Vermögenswerten sowie in der Schätzung der zukünftigen Cashflows und des Diskontierungszinssatzes.

Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse.

Wir haben die Angemessenheit der zukunftsbezogenen Schätzungen und wesentlichen Annahmen sowie des herangezogenen Berechnungsmodells unter Einbeziehung von internen Bewertungsspezialisten beurteilt.

Unsere Prüfungshandlungen umfassten insbesondere:

- Einsichtnahme in die Vertragsdokumentation zum Erwerb
- Analyse der Ergebnisse der extern von einem Berater erstellten Kaufpreisallokation und Erörterung der Annahmen im Gespräch mit dem Management und dem externen Berater
- Prüfung der Identifikation der immateriellen Vermögenswerte und der angewandten Methodik unter Beiziehung von Bewertungsspezialisten, Plausibilisierung der Annahmen, der Berechnungen und der Diskontierungszinssätze
- Prüfung der Eröffnungsbilanzen zum 1. April 2016 der wesentlichen Tochtergesellschaften Kapsch TrafficCom Transportation S.A.U, Madrid, Spanien und Kapsch TrafficCom Transportation NA, Inc., Rockville, USA durch PwC Madrid und PwC Kanada
- Überprüfung der Erstkonsolidierung der Kapsch TrafficCom Transportation zum 1. April 2016 auf Basis der Kaufpreisallokation und Überprüfung der entsprechenden Anhangsangaben.

Verweis auf weitergehende Informationen.

Die Angaben des Konzerns zum Erwerb der Kapsch TrafficCom Transportation finden sich in Erläuterung 31 „Unternehmenszusammenschlüsse“.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses.

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit 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 der Abschlussprüfung in Übereinstimmung 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.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer.

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Peter Pessenlehner.

Wien, am 7. Juni 2017

PwC Wirtschaftsprüfung GmbH

gez:

Mag. Peter Pessenlehner

Wirtschaftsprüfer

Glossar.

Americas	Region: Nord- und Südamerika.
ANPR	Automatische Kennzeichenerkennung (EN: Automatic Number Plate Recognition).
APAC	Region: Asien, Pazifik (EN: Asia-PACific).
ATMS	Fortschrittliche Verkehrsmanagement-Systeme (EN: Advanced Traffic Management Systems).
C-ITS	Kooperative (d. h. vernetzte intelligente) Verkehrssysteme (EN: Connected-ITS).
B2B	Geschäft mit anderen Unternehmen (EN: Business to Business).
B2G	Geschäft mit öffentlichen Stellen (EN: Business to Government).
B2C	Geschäft mit Konsumenten (EN: Business to Consumers).
BBBEE	Programm in Südafrika zur Erreichung der wirtschaftlichen Chancengleichheit von vormals benachteiligten Bürgern (EN: Broad-Based Black Economic Empowerment).
DSRC	Mikrowellenkommunikation (EN: Dedicated Short-Range Communications).
DYNAC®	Verkehrsmanagement-System der 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 der 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 Risiko-Management (EN: Enterprise Risk Management).
ETC	Berichtssegment der Kapsch TrafficCom, umfasst das Mautgeschäft (EN: Electronic Toll Collection).
F&E	Forschung und Entwicklung.
GNSS	Globales ziviles Satellitennavigationssystem (EN: Global Navigation Satellite Systems).
GORT	Mautprojekt in der südafrikanischen Provinz Gauteng (EN: Gauteng Open Road Tolling).
HOT-Fahrspuren	Fahrspuren, bei denen sich die Höhe der Maut nach den Verkehrsbedingungen richtet (EN: High-Occupancy Toll lanes).
HOV-Fahrspuren	Fahrspuren, bei denen sich die Höhe der Maut nach der Anzahl der Insassen eines Fahrzeugs richtet (EN: High-Occupancy Vehicle 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).
IKT	Informations- und Kommunikationstechnologie.
IMS	Berichtssegment der Kapsch TrafficCom, Geschäftsbereiche: Verkehrsmanagement, Verkehrssicherheit, vernetzte Fahrzeuge, intelligente Parklösungen und intermodale Mobilität (EN: Intelligent Mobility Solutions).
IP	Geistiges Eigentum (EN: Intellectual Property).
IPR	Rechte am geistigen Eigentum (EN: Intellectual Property Rights).
ITS	Verkehrstelematik/intelligente Verkehrssysteme (EN: Intelligent Transportation System).
KTT	Kapsch TrafficCom Transportation, die von Schneider Electric in 2016 übernommene Transportation-Sparte.
MaaS	Mobilität als Dienstleistung (EN: Mobility as a Service).
MLFF	Bemautung des Fließverkehrs auf gleichzeitig mehreren Fahrspuren (EN: Multi-Lane-Free-Flow).
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.
PA-System	Anlage zur möglichst gleichmäßigen Beschallung großer Flächen (EN: Public Address).
PANYNJ	Hafenbehörde der US-Bundesstaaten New York und New Jersey (EN: Port Authority of New York and New Jersey).
RFID	Technik zur Identifikation von Gegenständen über Funk (EN: Radio-Frequency Identification).
SANRAL	Südafrikanischer Autobahnbetreiber (EN: The South African National Roads Agency Limited).
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 (emäß 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.

20. Juni 2017	Ergebnis WJ 2016/17
27. August 2017	Nachweisstichtag Hauptversammlung
30. August 2017	Ergebnis Q1 2017/18
06. September 2017	Hauptversammlung
13. September 2017	Ex-Tag Dividende
14. September 2017	Nachweisstichtag: Dividende
21. September 2017	Dividenden-Zahltag
29. November 2017	Ergebnis H1 2017/18
28. Februar 2018	Ergebnis Q1-Q3 2017/18

Kontakt für Investoren.

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

Das verwendete Papier für diesen Geschäftsbericht kommt aus einer FSC-zertifizierten (MixCredit) Produktion. Aufgrund der ISO-Umweltzertifizierung des gesamten Betriebs des Lieferanten werden alle Druckproduktionen entsprechend den Vorgaben für umwelt- und ressourcenschonende, nachhaltige Fertigungsprozesse hergestellt.

Disclaimer.

Bestimmte Aussagen in diesem Geschäftsbericht sind „zukunftsgerichtete Aussagen“. Diese Aussagen, welche die Worte „glauben“, „beabsichtigen“, „erwarten“ und Begriffe ähnlicher Bedeutung enthalten, spiegeln die Ansichten und Erwartungen der Gesellschaft wider und unterliegen Risiken und Unsicherheiten, welche die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich beeinträchtigen können. Der Leser sollte daher nicht unangemessen auf diese zukunftsgerichteten Aussagen vertrauen. Die Kapsch TrafficCom AG ist nicht verpflichtet, das Ergebnis allfälliger Berichtigungen der hierin enthaltenen zukunftsgerichteten Aussagen zu veröffentlichen, außer dies ist nach anwendbarem Recht erforderlich.

Dieser Geschäftsbericht wurde mit größtmöglicher Sorgfalt und unter gewissenhafter Prüfung sämtlicher Daten erstellt. Satz- und Druckfehler können dennoch nicht ausgeschlossen werden. Durch die kaufmännische Rundung von Einzelpositionen und Prozentangaben kann es zu geringfügigen Rechendifferenzen kommen.

Um zu signalisieren, dass im Geschäftsbericht Personenbezeichnungen auf Frauen und Männer Bezug nehmen, wurde teilweise eine geschlechtergerechte Formulierung (z. B. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter) verwendet. Aus Gründen der Lesbarkeit wurde an einzelnen Stellen nur die männliche Form angeführt, stets sind aber Männer wie Frauen angesprochen.

Impressum.

Medieninhaber und Hersteller: Kapsch TrafficCom AG
Verlags- und Herstellungsort: Wien, Österreich
Redaktionsschluss: 19. Juni 2017

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. Das Familienunternehmen mit Sitz in Wien feiert 2017 sein 125-jähriges Bestehen und damit langjährige Erfolge in der Entwicklung und Implementierung neuer Technologien zum Nutzen seiner Kunden. 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 aktuell mehr als 4.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erwirtschafteten im Wirtschaftsjahr 2016/17 einen Umsatz von EUR 648,5 Mio.

>>> www.kapsch.net

